

# Värdefulla träd längs vägar

*Dokumentation av gruppdiskussioner - Trädseminarium 21 april 2021*

*Arrangörer: Triekol, SLU Centrum för biologisk mångfald Trafikverket och IENE*

Webbinariet "Värdefulla träd längs vägar" syftade till att redovisa resultat från Triekols arbete, ge en bild av vad som är på gång just nu samt att sätta värdefulla träd i infrastruktur i ett sammanhang, både ur ekologisk synvinkel och i ett datahanteringsperspektiv.

Triekol har haft i uppdrag att ge förslag på metoder för att inventera och ge förutsättningar att analysera trädets biologiska värden och sammanhang. Målet var att webbinariet skulle fungera som en katalysator för att underlätta synergier mellan myndigheter och för ett skapande av en samsyn om värderingen av värdefulla träd i hela landskapet samt hur insamling och lagring av data kan samordnas.

På seminariet hölls fem presentationer som sammanfattade olika delar av arbetet med värdefulla träd eller trädmiljöer. Dessa var:

1. *Situationen för alléer och träd i Frankrike*, Chantal Pradines, Managing director Allées – Avenues, Frankrike.
2. *Triekols rapport och landskapsperspektiv*, Anna Westin & Tommy Lennartsson, TRIEKOL, SLU Centrum för biologisk mångfald.
3. *Trafikverkets arbete med skyddsvärda träd*, Eva Ditlevsen, Trafikverket.
4. *Datainsamling och dataanvändning*, Jörgen Wissman, SLU Centrum för biologisk mångfald.
5. *Länsstyrelsernas trädinventering*, Karin Sandberg, Länsstyrelsen i Västmanland, Nationell koordinator för åtgärdsprogrammet för särskilt skyddsvärda träd.



Allé i en rik trädmiljö både ur historisk synvinkel och på landskapsnivå, Ledinge, Uppland

Därtill hölls kortare inledning och avslutande presentationer av J-O Helldin, SLU Centrum för biologisk mångfald, Eva Ditlevsen, Trafikverket och Anders Sjölund, Trafikverket.

Efter presentationerna skapades grupper för gruppdiskussion om ett antal frågor:

1. Hur kan man lösa målkonflikter som rör trädmiljöer? Tex. Miljöbalken / naturvård / trafiksäkerhet.
2. Hur får vi tillräckligt många rekryteringsträd i framtiden?
3. Hur omsätter vi trädinventeringsdata till praktisk naturvård? Landskapsperspektiv / grön infrastruktur.
4. Hur kan man prioritera var man ska nyskapa eller förstärka värdefulla träd/trädmiljöer? Bristanalys / beredskap inför framtiden
5. Hur samarbetar vi bäst med avseende på datadelning?

## Sammanställningar av gruppdiskussionerna

*Fråga 1. Hur kan man lösa målkonflikter som rör trädmiljöer? Tex. Miljöbalken / naturvård / trafiksäkerhet.*

Frågan om säkerhetsfrågan eller "hot" från träd, längs vägar eller om träden har god vitalitet eller ej, är en besvärlig fråga. Det borde skapas en samsyn bland myndigheter och andra organisationer kring denna fråga. Faktorer som när är det motiverat att vidta en åtgärd, var balansen mellan risk och fördel ligger osv. är viktiga diskussionspunkter.

De flesta träd är ingen säkerhetsrisk, men när det händer något så blir det överdrivet uppmärksammat. Vad är acceptabelt? (jämför med risken av att köra bil, hur värderar vi fördelarna med att ha gamla träd).

*Fråga 2. Hur får vi tillräckligt många rekryteringsträd i framtiden?*

Det är viktigt att se till att det finns träd i alla åldersklasser och se beakta successionen av trädpopulationen. Mindre viktigt att det är samma trädslag, trädorganismerna är inte så noga med trädslag.

Det är så få värdefulla träd kvar att vi inte har råd att förlora ett enda. Föryngra inte genom att ta ner gamla träd. Undersök istället om det går att koppla ihop trädmiljöerna med värdefulla träd med närliggande alléer eller trädmiljöer i landskapet.

*Fråga 3. Hur omsätter vi trädinventeringsdata till praktisk naturvård? Landskapsperspektiv / grön infrastruktur.*

Det beror på var man arbetar. För de flesta regioner finns redan mycket information. Det viktigaste till att börja med är att göra det tillgängligt. Ett problem är att data utspritt på olika system, men det görs också initiativ för att via webbtjänster samla ihop data.

Tillgängligheten kan förbättras och man måste prioritera att göra data tillgängligt utanför sin egen verksamhet eller sitt eget system.

Hur tillgängligt något är beror lite på hur känd lösningen är, Artportalen är känd men det finns kanske många små lösningar som inte är så kända. Det är viktigt att dessa inte fortsätter att vara okända då de kan innehålla viktiga data. Idag går det att utveckla egna applikationer som går mot en och samma databas, vilket underlättar tillgängligheten. Det finns t.ex. många applikationer som går mot Artportalens databas. Och när det finns olika databaser är det viktigt att man har API:er (Applikationsprogrammeringsgränssnitt) som gör det möjligt att importera och exportera data på ett automatiserat sätt.

*Fråga 4. Hur kan man prioritera var man ska nyskapa eller förstärka värdefulla träd/trädmiljöer? Bristanalys / beredskap inför framtiden*

I den bästa av världar, när vi hade kontroll på alla träd och deras värde, skulle man börja med att prioritera områden med de bästa förutsättningarna.

Eftersom vi inte har all kunskap som behövs men att det är ytterst ont om tid får man utgå ifrån den befintliga kunskapen. Högsta prioritet blir att förstärka och nyskapa:

1) Miljöer som redan har väldigt höga värden som det är nu.

2) Miljöer som har höga värden och dessutom har bra förutsättningar att förstärkas med efterföljare / rekryteringsträd eller framröjning.

3) Vägmiljöer vars trädvärden kan kopplas ihop med landskapet omkring.

Ur biologisk synpunkt är det mindre prioriterat med små isolerade trädmiljöer, men de kan vara förstärka ändå ha höga kulturmiljövärden vilket är ännu en aspekt att uppmärksamma.

Det behövs en bred klassning som tar in befintliga värden av olika slag och förutsättningar att förstärka dem i tid och rum, samt samverka mellan olika myndigheter eftersom träd vid vägen

behöver kopplas ihop på en landskapsnivå.

*Fråga 5. Hur samarbetar vi bäst med avseende på datadelning?*

Det behöver skapas en samarbetsfunktion där samtal och beslut om hur datasystem för inmatning av data i fält kan sammanfogas mellan Trafikverket, länsstyrelserna, kommunerna, SLU Artdatabanken m.fl.

Om allt inte hittas på samma ställe så är det viktigt att information om vilka andra ställen som är lämpligt att också inhämta data på för att kunna få en mer komplett bild över vad som är tillgängligt. Detta ger en vägledning för alla som arbetar med frågorna och är bra inte minst konsulter och andra som inte har tillgång till vad de mest initierade inom datahanteringen vet.

Att artportalen är lämpligaste platsen att lagra och åskådliggöra data är tydligt men det är också viktigt att man kan få ut data på ett lätt sätt om det ska kunna användas och analyseras. Funktioner att titta på data fungerar bra vid bra uppkoppling. Det är viktigt alltså att det är lätt att få ut t.ex. shapefiler från artportalen på ett lätt sätt.

En lösning för att föra in data på linjeobjekt bör beaktas så att trafikverkets data kan rapporteras och att redan inventerade områden kan läggas in (där inget har hittats, kanske går att lösa med polygoner men det är inte lika lätt).



En sammansatt karta med trädportalens data, trafikverkets data, inventering av enskilda träd, trädmiljöer samt en registrering av vad som har inventerats (av vem och när).

## Frågor, svar och kommentarer under webinariet.

Texterna nedan har redigerats något för att vara förståeliga, taget ur sitt sammanhang i chatten. Till viss del är språket i texten också redigerad.

### *Risker med träd i infrastruktur*

*Fråga: Hur undviker vi "skapa riskträd"?*

Det skulle behövas en fortsättning på Fria och fällaarbetet för att ta fram fler specifika förslag på åtgärder. Biologer, kulturmiljövårdare och väg-/gatu-/parkskötare i samarbete. Det handlar bl.a. om att inte ta bort mer biologiska värden än nödvändigt av säkerhetsskäl, att göra nödvändiga ingrepp så bra som möjligt, att kanske göra kompensationsåtgärder när värden måste tas bort etc. Och att inte skapa risker genom att bygga nytt där det finns värdefulla träd (som t.ex. Riddareken i Hjorthagen i Sthlm).

*Fråga: Var går Trafikverkets gräns mellan acceptabel och oacceptabel risk, i fråga om framkomlighet för trafikanter?*  
Trafikverket är skyldigt att säkra framkomligheten enligt väglagen. Detta innebär att ett visst utrymme ska finnas för att både personbilar och lastbilar kan ta sig fram på vägarna – det s k Fria rummet. Där detta i ett fåtal fall inte har gått att säkra varnar man istället för begränsat framkomlighet. Men det gäller enbart levande träd, inte träd där framkomligheten inte kan säkras p.g.a. nedsatt vitalitet eller skador på träd. Det får inte finnas risk för att t.ex. större grenar, döda delar eller hela träd kan falla ut på vägen. Skulle det finnas risk för detta försöker Trafikverket så långt möjligt att arbeta med beskärningar och skapande av högstubbar, om inte det är så att det fullständigt 'krockar' med miljön. Om detta händer så diskuteras och nås oftast lösningar som väger in t.ex. kultur- miljöaspekter.

Ett träd är i sig en risk eller ett icke-eftergivligt hinder i vägområdet. Och även om trädet står utanför vägområdet står alléträd oftast inom säkerhetszonen, som

sträcker sig utanför vägområdet. Detta gör inte att man väljer att söka dispens för nedtagning utifrån trädets placering, men det utgör en risk som hela tiden finns som ett bakgrundsplan. Tyvärr sker det en hel del trafikolyckor där just träd är inblandade. Samtidigt visar undersökningar att alléer inte bara innebär risker utan också har trafiksäkerhetshöjande effekter. Detta genom att fungera som fartsänkande inslag och för att leda bilister i landskapet.

Sammantaget innebär det att finns det risk för att grenar eller hela eller delar av träd kan falla mot vägen måste Trafikverket hantera det som en risk. Lösningarna är dock många och har både bl.a. bevarande, kompensation och landskapssammanhang som fokus.



Ett bedömt riskträd i form av en gammal ek som till största del hade döda grenar har kapats till en högstubbe nära en vältrafikerad landsväg, Österby bruk, Uppland.

*Fråga: Risken för trafikanter är inte bara beroende av träden utan också knuten till hastigheten. Finns möjlighet att sänka hastigheten för att möjliggöra att biologiska/kulturella värden kan sparas?*

Hastighetssänkningar bestäms ofta av länsstyrelsen. Det skulle vara bra att använda sig av sänkt hastighet, som ett sätt att inte behöva påverka träden.



Att inte acceptera någon risk över huvud taget är ju inte förenligt med träd längsmed vägar.

Det finns en gemensam vägledning angående träd och säkerhet i Storbritannien. Den drivs av "National Tree Safety Group" där många olika berörda aktörer ingår (den håller på uppdateras just nu). Fria eller fälla hanterar delvis frågeställningen men en gemensam vägledning kanske skulle kunna vara ett framtida arbete för Sverige för att hitta en gemensam bild när det gäller vilka risker som är acceptabla.

### *Träds biologiska och kulturella värden*

*Kommentar: Alléers biologiska och kulturella värde.*

Biologiskt kulturarv i anläggningar består dels av:

- de mer ursprungliga tankarna med en allé (stilideal, makt-manifestationer osv), dels
- om de spår som finns i träden, t.ex. av beskärning, förändringar i alléns sammansättning genom föryngring och dels
- de arter som finns i träden.

Det är viktigt att vara medveten om dessa tre typer av kulturmiljövärden och hur de prioriteras när man tar sig an en allé. Inom kulturmiljövården vill man ibland föryngra en allé för att återskapa det ursprungliga utseendet med likåldriga träd. Då prioriterar man bara en del av kulturvärdet, och raderar tyvärr de andra två typerna av kulturarv (skötseln av träden och arterna som ett biologiskt kulturarv).

Kommentar: Vedsvampars värde och värdet av mer kunskap runt dem. Vedsvampars spridningsavstånd är en framtida viktig faktor och ännu väldigt okänd fråga.

Trots att alla svampar sprider sig med sporer och att det till synes skulle ge dem liknande spridningsmöjligheter finns det



En omkullfallen ek på Sigtuna golfklubb där stam och grenar har sparats på platsen den föll.

tecken på att olika arter kan sprida sig olika långt. Detta betyder att vissa arter är mer beroende av substrat i närheten än andra. Att veta mer om svamparnas spridning kan möjliggöra djupare förståelse av förekomster men även en hjälp vid beslut om åtgärder för trädmiljöer. Vedsvampar är en mycket viktig komponent i dessa miljöer eftersom de är en del av trädens åldrande och skapar många interaktioner och viktiga mikrohabitat för andra arter.

Fråga: I en av föreläsningarna nämndes att biologiska värden städats bort i Ekolsunds lindallé. Vilka åtgärder i lindallén var det som skadade den biologiska mångfalden och vilka arter/artgrupper drabbades hårdast? Man städade bort liggande död ved, kapade bort döda grenar och träd i dåligt skick. Veden lades i en vedkyrkogård intill, men en uppföljning av skalbaggar i kyrkogården visade att arterna snabbt försvann. Det rörde sig om ved/svamparter på lind och linddyna i första hand, samt en del mulmarter. Vedkyrkogårdar är populära men inte alltid så effektiva som man kan önska.

### *Om vedkyrkogårdar*

En orsak kan vara att veden läggs ner och då blir miljön för skalbaggar som lever i ihåliga träd snabbt mindre lämplig eftersom det regnar in samt att markpredatorer hittar in i håligheter.

Om man kan behålla ihåliga stammar upprätta och i samma riktning som var när de levde samt att man under transporten ser till att mulmen bibehålls d.v.s. inte rinner ut så har man större förutsättningar för att värden skall bibehållas. Det är bra om de övre delarna av stammarna täcks så det inte regnar in i nya uppsågade ingångar till håligheter. Viktigt att miljön inne i stammarna hålls så stabil som möjligt.

Fråga: Hur mycket kunskap finns om trädlevande arter i trafikmiljö i norra Sverige?

Det finns inte så mycket kunskap. Dock är trädarterna som används som alléer i norra Sverige generellt inte så värdefulla för andra arter. Värdena på träd ligger troligtvis oftare utanför alléerna i norra Sverige jämfört med södra Sverige.

### *Skötsel av alléer och rekryteringsträd i landskapet*

Fråga? Hur tänker Trafikverket kring att inkludera landskapets trädmiljöer i värderingen av alléer och enskilda träd? Vid de inventeringar som genomförs med 4-6 års mellanrum ingår landskaps-sammanhanget och då även trädmiljöer. Även om inte landskapet ligger i huvudfokus så finns det med som en parameter och ingår t.ex. som en del i bedömningen av alléns klassning. Dessutom tillämpas ett landskaps-perspektiv vid restaurering av alléer; vid bedömning och val av trädslag och strukturer som bör gynnas. Man beaktar om allén vid en förlängning kan fungera som brygga mellan strukturer i landskapet, exempelvis olika trädmiljöer.

Kommentar: Om hela alléer tas ner så har man som Länsstyrelse misslyckats med sitt uppdrag. Det borde finnas möjlighet att restaurera och sakta byta ut träd. Bedömningsprocesser kan vara långa och oerhört komplexa. Avvägningar kring åtgärdsnivåer handlar ibland om att allén ingick i ett byggnadsminne. I ett exempel på webinariet blev det ett möte mellan biologiska och kulturhistoriska värden som resulterade i att allén helt förnyades. I bilden ingick även aspekten att omgivningarna är rika på träd i olika åldrar, framförallt gamla träd - även i de omedelbara omgivningarna.



Grov asp med potential för mycket rekryteringsträd, Viksta, Uppland.

Fråga: Hur får vi fler rekryteringsträd? Naturvården jobbar mest med de värden som finns nu och bevarar dem. Det är svårare att planera 300 år framåt. Man måste arbeta proaktivt med lång framtidshorisont. Det skulle behövas underlag som inte bara visar äldre träd utan även rekryteringsträd. Det skulle ge ett underlag som visar tidsdjup, ett underlag för långsiktig planering.

I Berlin måste man ha tillstånd för att avverka träd över en viss diameter.

Kommentar: Det är viktigt att registrera och markera även tomma positioner i alléerna d.v.s. där det saknas träd och där det behöver få ner nya träd.

När Länsstyrelsen hanterar biotopskyddsdispenser och då är det viktigt att alla träd eller platser för träd i en allé får en GPS position. Oavsett om positionen har ett träd eller ej.

Vid inventeringarna som Trafikverket genomför noteras luckor / tomma positioner av just den anledningen, men även för att kunna spegla behovet att restaurera en specifik allé som håller på att glesas ur.

Kommentar: Inom planerna för grön infrastruktur ser man var det finns värdekärnor men det behövs samarbeten för att stärka dessa.

Det skulle vara bra att använda träddata för att identifiera var i landskapet det skulle behövas nya alléer/solitärträd. Ett samarbete mellan länen och trafikverket kunna ge nya alléer där de verkligen ger en hopknytande, eller stärkande funktion för nuvarande trädmiljöer.



En allé som där träd har ersatts i många omgångar, Sättuna, Uppland

*Fråga: Finns det medel på Trafikverket att göra restaureringar? Är det distrikts-ansvariga som ska ansöka om dessa medel eller hur kommer de ut till driften?* Medel finns årligen för restaurering och utveckling av alléer. Inspel om behov kan göras t.ex. från projektledare, miljöspecialister eller genom tips från allmänheten eller entreprenörer. Inspel om behov kommer även via de inventeringar som görs och som kartlägger risk, skador och vitalitet hos alléerna som helhet och även hos individuella träd.

Beställning av åtgärder läggs sedan från Trafikverkets planeringsenhet och går till distriktet – i detta fall till Vägsystemenheten på Trafikverket där projektledare med stöd av en miljöspecialist genomför restaureringsprojektet.

För fördjupande svar kan miljöspecialisten i berörda regioner kontaktas (det går fint att höra av sig till: Eva Ditlevsen, [eva.ditlevsen@trafikverket.se](mailto:eva.ditlevsen@trafikverket.se))

*Kommentar: Åtgärder för främjandet av skyddsvärda träd och rekryteringsträd har blivit lättare.*

Som konsult ser jag ofta en konflikt mellan vad som skulle kunna göras och lagkrav t.ex. att biotopskydd styr vad som görs. Tidigare har det varit svårt att göra åtgärder även om viljan och budget funnits då möjligheten att ta mark i anspråk för miljöåtgärder varit begränsad.

Nu verkar det att bli lättnader t.ex. att alléer kan anläggas utanför vägens skyddsområde men inom vägområdet. Det ger Trafikverket en möjlighet att sköta dem men samtidigt som det blir flexibelt för framtida skötsel och ändringar, t.ex. förskjutning av vägar för att spara skyddsvärda träd.

Om det fanns en möjlighet för vägprojekt är att söka extra pengar utanför den ursprungliga budgeten för dessa typer av åtgärder så skulle troligtvis värden sparas i större utsträckning än nu (speciellt när det gäller efterföljare).

## *Inventeringar och definitioner*

*Fråga: Hur ser ni skillnaden mellan det ni kallade för värde träd och särskilt skyddsvärda träd?*

Värde träd är i stort sett samma sak som särskilt skyddsvärda träd, men vi ville inte låsa oss till ÅGP-formuleringen i rapporten om träd i vägmiljö, bl.a. för att alléer och vägträd i många län knappast ingår i ÅGP-inventeringarna.

*Fråga: Går det på något sätt att lägga in var man inventerat men inte hittat något i Länsstyrelsernas nya inventeringssystem? För att veta var man ska lägga ner inventeringsinsatser och för att undvika dubbelarbete är det bra om de områden som inventerats men där inga viktiga träd hittats markeras på kartor, så att de ytor inte bara visas tomma.*

Att rapportera färdväg eller inventerade ytor går inte. Men det går att göra observationer av typen Ej funnen eller Ej återfunnen i Artportalen / Artfakta men det är inte löst ännu i det nya systemet.

*Fråga: Vid rapportering på projekt "Skyddsvärda träd" kan man göra återrapportering på samma träd/position i Artportalen?*

Ja det går att göra även om det kräver handpåläggning och Länsstyrelsen håller på att försöka lösa det för träden i gamla "trädportalen" också.

Nya SIS standard NVI som går på remiss till våren 2021 kommer innehålla krav på att rapportera särskilt skyddsvärda träd som görs enligt SIS standard, till Artportalen, det formulär som Länen använder.

*Kommentar:* Artfakta/artportalen går att använda i fält men behöver kompletteras med andra system.

Artfakta/Artportalen kan hantera grupper av arter eller observationer inom ett projekt på samma sätt. Artfakta är också mobil och man kan se observationer från olika källor, t.ex. Trädportalen.

Det är dock svårt och krångligt att ha två system uppe när man inventerar.

Dessutom finns inte trafikverkets data i artportalen. För att inkludera dessa data skulle man behöva ett tredje system i telefonen samtidigt.

Trafikverkets data skulle kunna inkluderas i artportalen om de hade webbtjänster. Artfakta/Artportalen skördar data från ca 15 källor, och det går att utöka.

*Fråga: Svenska institutet för standarder (SIS) utarbetar en precisering av inventeringen av Naturvårdsträd. När kommer den?*

Det kommer med i den remissversion som kommer ut under våren/sommaren, alla uppmuntras att delta i denna remissrunda.

## *Sjukdomar*

*Fråga: Antal trädarter som planteras har ju minskat p.g.a. av sjukdomar. Finns det någon satsning i landet på att få fram askplantor av resistent typ?*

Ja det finns flera satsningar i Sverige och även i andra länder. Men det tar tid.

Det sker en viss förädling av resistent askar, men även ute i naturen finns det en hel del resistent träd, det är viktigt att bevara dessa.

*Flera olika initiativ t.ex.:*

<https://www.slu.se/ew-nyheter/2016/6/resistent-askar-utgor-hopp-for-arten/>

<https://www.skogforsk.se/nyheter/2021/projekt-for-ask-och-alm/>

<https://www.slu.se/ew-nyheter/2019/2/tempot-okar-i-bekampningen-av-askskottsjukan/>

## *Samarbete*

*Fråga: Hur jobbar ser arbetet ut om alléer mellan länder?*

Det finns inget tydligt samarbete över gränserna angående träd i nuläget från Trafikverkets sida. En av Trafikverkets uppgifter är att starta ett internationellt



nordiskt samarbete, men även europeiska erfarenhetsutbyten. Olika tidigare projekt har avsomnat, men borde startas upp igen

Det finns dock lite exempel på utbyten där t.ex. representanter för Trafikverket har varit på exkursioner för kunskapsutbyte och inspiration till Tyskland. I Europa finns t.ex. utbyte mellan trafikverken i Mecklemburg och Polen.

### *Tips*

För att läsa mer om Vägars träd ladda ner en bok om detta gratis på:

<https://triekol.se/project/vagarnas-trad-om-tradens-skotsel-vardefulla-strukturer-och-foljearter/>

