

PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått artrik järnvägsmiljö Heby mötesspår och Heby industrispår

Heby kommun, Uppsala län

PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått artrik järnvägsmiljö, 2021-12-15

Uppdragsnummer: 168312



Trafikverket

Postadress: Kungsängsvägen 25, 753 23 Uppsala

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått artrik järnvägsmiljö

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2021-12-15

Ärendenummer: TRV 2021/52125

Åtgärdsnummer: 9522

Uppdragsnummer: 168312

Version: 1.0

Kontaktperson: Mattias Bergström, projektledare. 010-123 16 62

Innehåll

1. INLEDNING.....	4
2. SKYDDSÅTGÄRDER OCH FÖRSIKTIGHETSMÅTT	5
3. REFERENSER	8

1. Inledning

1.1. Bakgrund och syfte

AFRY har på uppdrag av Trafikverket tagit fram ett PM Skyddsåtgärder och försiktighetsmått artrik järnvägsmiljö i samband med framtagande av järnvägsplan med mera för Heby mötesspår och Heby industrispår.

Heby station omfattar en artrik järnvägsmiljö (TRV-ID AJ382) som hyser vissa naturvärden klass 4. Den artrika järnvägsmiljön är även utpekad som naturvärdesobjekt 1 i den naturvärdesinventering som genomfördes i september 2021. Den artrika järnvägsmiljön tilldelades även här visst naturvärde, klass 4.

Föreliggande PM syftar att beskriva åtgärder för att minimera inverkan på, gynna och återställa den artrika järnvägsmiljön i samband med ombyggnationen av järnvägen.

1.2. Förutsättningar för biologisk mångfald

Järnvägsdriften har skapat särskilt artrika naturmiljöer, ofta i form av naturtyper som idag är minskande såsom ängsmarker, sandmarker och stäpp. Andra förekommande naturtyper vanliga i järnvägsmiljöer är olika typer av ruderatmarker och gräsmarker. Stationsområdena fungerar ofta som mycket värdefulla refuger för ovanliga eller minskande arter av kärlväxter och insekter. Järnvägsstråken kan också utgöra viktiga spridningskorridorer för arter som sprids via järnvägsbankar och med förbipasserande tåg.

En anpassad skötsel av järnvägsmiljöerna genom bland annat återkommande hävd är mycket viktigt för att främja biologisk mångfald.

1.3. Beskrivning av områdets naturvärden

Den artrika järnvägsmiljön utgörs av ett delvis öppet spårrområde med ruderatmarksflora men som bitvis är igenväxt med lövsly av bland annat asp, sälg och björk och då främst i den norra delen. Den artrika järnvägsmiljön hyser visst naturvärde men bedöms inte med enkla medel kunna uppnå en högre naturvärdesklass.

Fältskiktet är tämligen artrikt med arter som bockrot, backglim, blåeld, getväppling, renfana, smultron, teveronika, mårar, johannesörter, harklöver och andra klövrar, rölleka, baldersbrå, fingerörter, käringtand, gulsporre, ängsklocka, ryssgubbe, syror, vickrar, prästkrage, mjölke och fibblor. Det finns lite sand i området och då främst i öster men generellt sparsamma förekomster.

Stora inslag av den invasiva blomsterlupin finns i naturvärdesobjektets ytterkanter. Enligt Trafikverkets miljöwebb bedömdes det år 2017 finnas cirka 100 m² blomsterlupin i området och förekomsten bedöms ha ökat sedan dess.

1.4. Trafikverkets riktlinjer för hantering av artrika infrastrukturmiljöer

I Trafikverkets riktlinje landskap (TDOK 2015:0323) framgår att artrika infrastrukturmiljöer ska skapas, skötas och utvecklas och att biotopförluster ska undvikas.

Det innebär att befintliga artrika infrastrukturmiljöer ska skötas och utvecklas, samtidigt som nya artrika infrastrukturmiljöer ska skapas utifrån rådande ekologiska förutsättningar för att stärka den gröna infrastrukturen i landskapet och för att undvika biotopförluster.

De funktionskrav som ställs på naturmiljö är:

- Samtliga artrika väg- och järnvägsmiljöer ska skötas och vid behov restaureras så att ekologisk status uppnås.
- Artrika miljöer ska utvecklas och skapas utifrån rådande ekologiska förutsättningar och anpassas till ett ekologiskt landskapsammanhang.
- Varje objekt som avser nyanläggning av infrastruktur ska utforma sidoytan med målsättning att skapa/återskapa en infrastrukturmiljö som anläggs utifrån rådande geologiska och ekologiska förutsättningar.

2. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått

I samband med ombyggnation av järnvägen och tillhörande arbeten ska hänsyn tas med syfte att minimera inverkan på, gynna och återställa den artrika järnvägsmiljön.

Den artrika järnvägsmiljön kommer att påverkas i samband med ombyggnationen av järnvägen vilket medför ett behov av att avlägsna jordmassorna inom den utpekade artrika järnvägsmiljön. Dessa massor behöver sedan lagras på ett erforderligt sätt innan de kan återföras till stationsområdet och en artrik järnvägsmiljö kan återskapas. I samband med att de artrika jordmassorna återförs kan anpassningar genomföras för att höja områdets ekologiska värde och främja biologisk mångfald i större utsträckning än nuläget.

2.1. Hantering under projekteringsfas

I ett tidigt skede ska en lämplig plats för lagring av de artrika jordmassorna lokaliseras under tiden som ombyggnationen pågår. Det ska ske inom ett område där de artrika massorna kan förvaras separat från andra jordmassor och ingen risk för spridning av invasiva arter kan ske.

2.2. Hantering under byggskedet

Utmärkning av den utpekade artrika miljön bör ske med hjälp av stakkäppar i fält inför senare schaktarbete. Innan schaktning påbörjas bör inga maskiner köra i området för att inte köra sönder den artrika miljön innan schaktning genomförts.

Det förekommer en stor mängd invasiva arter (blomsterlupin) i och i anslutning till den artrika järnvägsmiljön som aktivt behöver bekämpas före de artrika jordmassorna schaktas bort. Bekämpningen och omhändertagandet av växtmaterialet ska ske på ett sådant sätt att risken för

ytterligare spridning av invasiva arter minimeras. Det sker lämpligen genom manuell rotdragning av blomsterlupin före blomning (slutet på maj-början på juni). Allt växtmaterial av invasiva arter ska samlas upp och transporteras bort till deponi för destruktion. Växter i frö ska transporteras övertäckta för att undvika spridning från transporter. Ett annat alternativ för att hantera invasiva arter inom projektet kan också vara att begrava växtmaterialet med invasiva arter på minst två meters djup. Det under förutsättning att det finns en sådan lämplig plats att genomföra åtgärden på. Det är också viktigt att slyröjning i anslutning till den artrika miljön genomförs då områdets norra delar håller på att växa igen.

Efter att en första manuell bekämpning av invasiva arter genomförts inom den artrika järnvägs miljön samt i anslutande områden kan det översta lagret (cirka 20 cm) av jordmån och vegetation inom det utpekade området skalas av. Jordmånen kan inom vissa områden vara tunnare och avbaning bör regleras utifrån rådande förhållanden på plats. Inga påbörjande arbeten bör genomföras under månaderna juni-augusti då många av kärllväxterna blommar. Schaktning bör ske tidigast i september inom utpekat område.

De avbanade artrika avbaningsmassorna innehållandes en fröbank bör sedan placeras separat inom sedan tidigare förutbestämt område som är lämpligt för upplag av dessa massor i väntan på att de kan återföras. Det är mycket viktigt att hanteringen av de artrika massorna sker separat för att undvika sammanblandning med andra jordmassor och undvika inblandning av invasiva arter. Om invasiva arter upptäcks i dessa upplag ska dessa plantor genast avlägsnas och sändas till destruktion.

De artrika avbaningsmassorna bör placeras i max 2,5 meter höga och 6 meter breda strängar men allra helst i mindre upplag än så. Det är viktigt att massorna inte packas för hårt eller körs på för att kunna behålla jordmassorna så porösa som möjligt. Det är också viktigt att massorna inte placeras i en grop då dräneringsförmågan och lufttillförseln försämras. Det kan på sikt leda till en sämre återetablering av växtlighet.

2.3. Återförsel av artrika avbaningsmassor

När jordmassor ska återföras till området är det viktigt att de artrika avbaningsmassorna med den bevarade fröbanken placeras överst, i omvänd ordningsföljd från tidigare skede när schaktningen utfördes. Det är mycket viktigt att jorden läggs ut luckert och att den inte får plattas till eller köras på. Ingen anskaffad jord eller andra avbaningsmassor får användas för marktäckning. Den nya ytan ska inte besås med andra växtarter då återetablering ska ske naturligt. Om behov av kompletterande frösådd uppstår i ett senare skede ska det genomföras i samråd med ekolog.

Makadam ska i så stor utsträckning som möjligt undvikas att tillföras till området där de artrika jordmassorna återförs.

Om möjligt är det positivt om mindre mängder sand kan tillföras området för att skapa värdefulla miljöer för bland annat sandlevande insekter. Förslagsvis tillförs sand i en omfattning av minst 3 m³ och anläggs i en formation som kan skapa en varma slänter mot söder.

2.4. Hantering under driftskede

I driftskede ska de artrika miljöerna skötas med senarelagd, årlig slåtter. Slåttern ska genomföras i slutet på juli-början på augusti där slåtter sker med skärande redskap. Det slagna växtmaterialet får

ligga och fröa av sig i ett par dagar upp emot en vecka innan materialet samlas upp och forslas bort. Det är mycket viktigt att materialet tas om hand för att undvika att det ligger och förmultnar och göder marken samt undviker att kväva groddplantor.

Invasiva arter som upptäcks i och i närheten av den artrika miljö som återskapats ska omgående bekämpas och sly röjas. För blomsterlupin krävs bekämpning genom manuell rotdragning sker under flera år i följd för att eliminera beståndet. Blomsterlupinernas frön kan ligga i lång tids frövila varför årliga kontroller måste genomföras.

Slyröjning och gallring föreslås genomföras minst var tredje år för att undvika att den återskapade artrika järnvägsmiljön växer igen.

3. Referenser

Trafikverket 2019. Riktlinje Landskap TDOK 2015:0323.

Trafikverket Temablad Natur – Återetablering av vegetation med tillvaratagna avbaningsmassor.



Trafikverket, 172 90 Sundbyberg. Besöksadress: Solna strandväg 98, Solna.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650