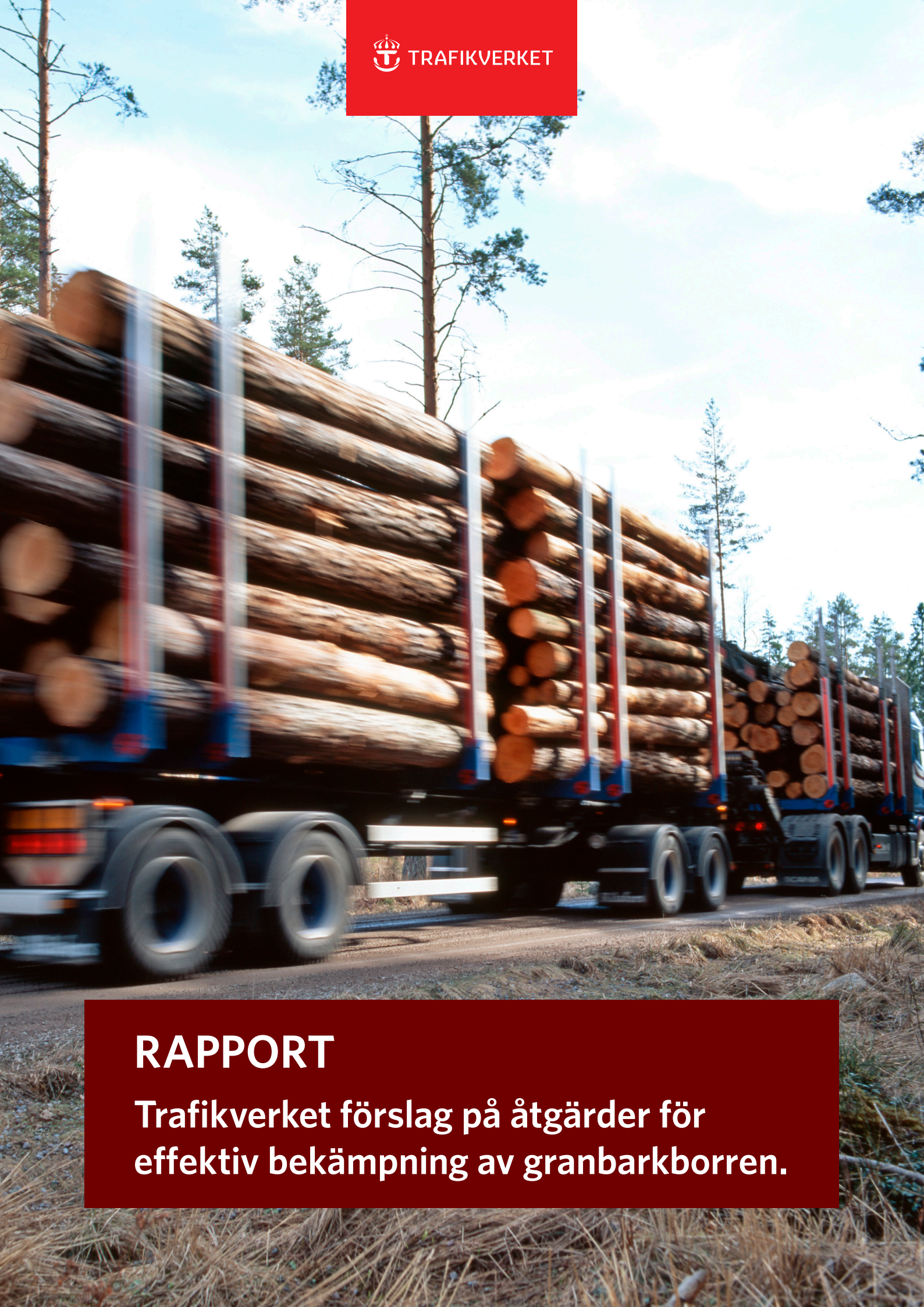




TRAFIKVERKET



RAPPORT

Trafikverket förslag på åtgärder för effektiv bekämpning av granbarkborren.

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 78189 Borlänge

Epost: trafikverket@trafikverket.se

Telefon 0771-921 921

Dokumenttitel: Trafikverkets förslag på åtgärder för effektiv bekämpning av granbarkborren.

Författare: Kenneth Natanaelsson, Tom Eriksson

Dokumentdatum: 2020-02-24

Ärendenummer: TRV 2020/13216

Version: 1.0

Kontaktperson :Kenneth Natanaelsson

Sammanfattning

Trafikverket har i denna rapport belyst vilka åtgärder myndigheten vidtar, eller avser att vidta, för att medverka till en effektiv bekämpning av granbarkborren. Trafikverket kan på kort sikt bidra med att göra vägnätet mer tillgängligt för tyngre transporter i syfte att underlätta för skogsnäringen att komma åt virket i de utsatta områdena. Trafikverket implementerar därför ett arbetssätt som syftar till att göra det möjligt att hålla de temporära bärighetsrestriktionerna i bekämpningsområdena på en så låg nivå som möjligt. En annan åtgärd som kan bidra till att bibehålla effektiva uttransporter av skadat virke är att det finns goda möjligheter att upprätta virkesupplag utefter vägarna.

Trafikverket kan även bidra till att skogsnäringen kan nyttja effektivare transporter genom att upplåta fler vägar till den högsta bärighetsklassen, bärighetsklass 4 (BK4). I den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 finns det en satsning på utbyggnad av BK4. Myndigheten arbetar intensivt med att genomföra den utpekade bärighetssatsningen. I detta arbete har Trafikverket en nära dialog med näringslivet gällande vilka delar av vägnätet som ska prioriteras för den fortsatta BK4-utbyggnaden. I dessa dialoger är det därför viktigt att ta hänsyn till den problematik som granbarkborren medför och att skogsnäringen på ett tydligt sätt prioriterar det bland sina behov.

Innehåll

1. INLEDNING	4
1.1. Bakgrund.....	4
1.2. Uppdraget.....	4
2. FAKTA GRANBARKBORREN	6
2.1. Utbredning och spridning.....	6
2.2. Bekämpningsåtgärder	6
3. ÅTGÄRDER.....	8
3.1. Liberalt förhållningssätt för införande av tillfälliga bärighetsrestriktioner	8
3.2. Bärighetshöjande åtgärder.....	9
3.3. Generell tillståndsgivning för virkesupplag	10
REFERENSER	11

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Med anledning av de stora angreppen av granbarkborre som uppkommit efter den extrema torkan och värmen sommaren 2018 befarar Skogsstyrelsen, tillsammans med Naturvårdsverket, att granbarkborrepopulationen som helhet är större än vad vi tidigare upplevt i Sverige. Ökningen av populationen förväntas bidra till fortsatta problem och risken för ytterligare spridning framöver bedöms som stor. För skogsnäringen innebär detta en mycket allvarlig situation både kortsiktigt och på några års sikt med risk för att stora ekonomiska värden tar skada. Skogsstyrelsens bedömning är att ca 5 miljoner m³ gran i Götaland och ca 2 miljoner m³ gran i Svealand, angripits och dött till följd av angrepp orsakade av granbarkborre under 2019. Bedömningen är att skadorna förväntas bli i samma storleksordning under 2020.

Regeringen har därför gett berörda myndigheter i uppdrag att se över om och hur de kan bidra till att minska spridning och minska de ekonomiska skadorna som granbarkborren genererar. Myndigheterna som fått regeringsuppdrag gällande denna fråga är Skogsstyrelsen, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen och Trafikverket. Alla uppdragen ska redovisas senast den 15 oktober 2020, förutom Trafikverkets uppdrag som ska redovisas senast den 28 februari 2020.

Skogsstyrelsen ska förstärka kapacitetsuppbyggnad och hantering av skogsskador, med särskilt fokus på bekämpning av granbarkborre, inklusive i skyddade områden som Skogsstyrelsen ansvarar för. Skogsstyrelsen ska också samordna berörda myndigheters arbete med att bekämpa granbarkborre.

Naturvårdsverket ska ta fram en vägledning för länsstyrelsernas insatser beträffande att minska spridning av granbarkborrar från skyddade områden (nationalparker och naturreservat).

Länsstyrelserna ska redovisa vilka åtgärder de vidtagit för att minska spridning av granbarkborrar från skyddade områden i de av utbrott drabbade länen.

Trafikverket ska redovisa vilka åtgärder myndigheten avser att vidta för att medverka till en effektiv bekämpning av granbarkborre.

1.2. Uppdraget

Trafikverket fick formellt uppdraget i regleringsbrevet 2019-12-17 (I2019/03374/US, I2019/03329/SVS (delvis), I2019/00354/US) att redovisa vilka åtgärder myndigheten avser

att vidta för att medverka till en effektiv bekämpning av granbarkborre. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 28 februari 2020.

Det huvudsakliga syftet med uppdraget är att identifiera myndighetens möjligheter att underlätta skogsnäringens uttransporter av virke som är skadat eller riskerar att skadas på kort- och medellång sikt. Trafikverket har därför utrett vad myndigheten kan bidra med för att skogsnäringen ska kunna nyttja infrastrukturen så effektivt som möjligt i bekämpningen av granbarkborren.

2. Fakta granbarkborren

Granbarkborren är en insekt som orsakar förödande skada på granskogarna. Den tillhör barkborrarna och identifieras som en 4 mm lång skalbagge. I Sverige finns det cirka 90 arter av barkborrar, varav cirka 30 arter lever på gran, men det är endast granbarkborrens angrepp som resulterar i en dödlig utgång för stora friska granar. Granbarkborren angriper främst stormfällda granar, men även levande granar kan angripas om det finns en betydande del granbarkborrar i förhållande till granens motståndskraft.

När granarna utsätts för extrem torka och hetta kan de bli stressade, och dessa granar anses som lätta byten för granbarkborrarna eftersom de har väldigt svårt att försvara sig mot angrepp. Stressade granar doftar på ett speciellt sätt och den doften attraherar hanar som sedan borrar sig in i granen. Hanarna kallar på sina artfränder genom att utsöndra en speciell doft, vilket resulterar i att alla granbarkborrar som flyger förbi den utsatta granen känner den utsöndrade doften och sedan angriper granen [1].

För skogsnäringen utgör angrepp av granbarkborren en allvarlig situation och kan innebära att stora ekonomiska värden, men också biologiska värden, tar skada till följd av de omfattande angreppen [2].

2.1. Utbredning och spridning

Det måste vara minst 18 grader varmt i luften för att granbarkborren ska kunna flyga. Det behöver även ha varit plusgrader hela dygnet i någon vecka innan den kan börja svärma. Eftersom granbarkborrarna övervintrar till största del i marken behöver det ha blivit några grader varmt på den platsen för att de ska börja ta sig upp. Det innebär att området där de har övervintrat behöver vara helt frostfritt under någon vecka innan den börjar sin vårsvärmning. I södra Sverige brukar detta inträffa i månadsskiftet april-maj, i mellersta Sverige sker det i mitten av maj, och i de norra delarna av landet sker det i månadsskiftet maj-juni [3]. De områden som Skogsstyrelsen pekat ut som bekämpningsområden är följande län; Uppland, Västmanland, Örebro, Värmland, Stockholm, Södermanland, Östergötland, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och delar av Västra Götaland och Skåne[4].

2.2. Bekämpningsåtgärder

Det finns flertalet metoder för att begränsa granbarkborrepopulationen, och de vanligaste metoderna för att bekämpa granbarkborren är sök och plock-metoden samt avverkning av riskbestånd. Valet av vilka bekämpningsåtgärder man väljer att genomföra måste bedömas från fall till fall utifrån de förutsättningar som råder i det enskilda området med hänsyn till den situation som råder inom bekämpningsområdet[5].

Sök och plock-metoden

Sök och plock-metoden kan vara användbar i skogar med höga naturvärden och går ut på att

söka upp alla nyligen angripna granar, från mitten av maj, och sedan fälla och barka dessa medan granbarkborrarna fortfarande befinner sig i larvstadiet. På så sätt oskadliggörs deras avkomma innan den nya generationen granbarkborrar är färdig att lämna träden. Metoden bör inte användas om granarna är torkstressade, eftersom de i ett sådant tillstånd kan trigga igång ytterligare angrepp istället för att granarna själva kan stå emot angreppen.

Avverkning av riskbestånd

Syftet med avverkning som bekämpningsåtgärd är att minska tillgången på särskilt lättangripna granbestånd i landskapet, samt att rädda virkesvärdet i beståndet. De granar som är högst relevanta att fälla samt transportera bort är de granar som angripits i år och fortfarande har kvar den största delen av barken på stammen. Detta beror på att man får med sig många granbarkborrar som sitter i barken.

Det är inte värt att genomföra avverkning av de granar som har blivit grå och där nästan all bark är borta eftersom granbarkborren redan hunnit lämna dessa träd. Om det visar sig omöjligt att hinna transportera bort de granar som blivit angripna i tid är det mycket bättre att inte fälla dem. Fällda granar kan inte försvara sig mot granbarkborren.

Fermonfällor

Feromonfällor är en annan metod för att bekämpa granbarkborren och tillämpas inom stora sammanhängande arealer på minst 1000 hektar. För att inte öka risken för angrepp i de levande granarna krävs ett säkerhetsavstånd mellan närmaste levande gran och fällan på minst 20 meter. Feromonfällor är små plastfällor och fångar in granbarkborrarna innan de angriper granarna.

Fångsvirke

Att använda fångsvirke är en relativt kostnadseffektiv bekämpningsåtgärd. Fångstvirket är färskt granvirke som placeras ut längst bilväg nära skog med angrepp, och fångstvirket måste vara utplacerad innan svärmningens start på våren. Fångstvirket ska transporteras bort cirka två veckor efter säsongens första kraftiga svärmsaktivitet. På så sätt transporteras både föräldrarinsekter och larver bort från den angreppsutsatta skogen.

3. Åtgärder

Trafikverket kan på kort sikt bidra med att göra vägnätet tillgängligt för tyngre transporter i så stor utsträckning som möjligt i syfte att underlätta för skogsnäringen att komma åt virket i de utsatta områdena. På längre sikt kan Trafikverket även bidra till att skogsnäringen kan nyttja effektivare transporter genom att upplåta fler vägar till den högsta bärighetsklassen, bärighetsklass 4 (BK4).

3.1. Liberalt förhållningssätt för införande av tillfälliga bärighetsrestriktioner

En åtgärd som Trafikverket kan bidra med för att bekämpa granbarkborren är att i större utsträckning göra det möjligt för skogsnäringen att nyttja vägens befintliga bärighetsklass under så lång tid som möjligt även under tjällossning och andra perioder när vägarna är svagare. Trafikverkets förslag är att implementera ett arbetssätt som syftar till att göra det möjligt att hålla ned de temporära bärighetsrestriktionerna i bekämpningsområdena på en så låg nivå som möjligt. En förutsättning för ett sådant arbetssätt är att det finns en bra dialog mellan Trafikverket och skogsnäringen.

Mindre vägar med tunnare beläggningar och sämre vägkonstruktioner har inte alltid full bärighet året om, vilket innebär att bärigheten ibland måste sättas ned temporärt när inte vägarna tål belastningen. Trafikverket har under en längre tid arbetat aktivt med att minska omfattningen av tillfälliga bärighetsrestriktioner. Detta sker genom en mer flexibel och liberal hantering vid införandet av tillfälliga bärighetsrestriktioner. Det sker exempelvis genom att införa restriktionerna senare eller avsluta dem tidigare och göra avbrott under gynnsamma väderperioder. Det arbetssättet har utvecklats ytterligare de senaste åren efter positiva erfarenheter från olika delar av landet.

I korthet innebär arbetssättet att:

- Ett liberalt förhållningssätt tillämpas för att minska temporära nedsättningar av bärigheten via att;
 - Om möjligt sker ingen nedsättning av bärighet alls utan skogsnäringen tillåts köra under ansvar enligt de förutsättningar som man kommit överens om i dialog med Trafikverket.
 - I dialog med Trafikverket kan dispenser ges för att få köra även på nedsatta vägar när det är gynnsamma väderförhållanden, exempelvis vid kalla nätter som ger en högre bärighet.
 - Skyltade nedsättningar sker endast under den mest nödvändiga tiden och omprövas under tjällossningsperioden, dvs. svaga vägsträckor sätts endast ner när det verkligen behövs.
- Arbetssättet förutsätter att det finns en dialog som sker mellan skogsnäringen och Trafikverket gällande förutsättningarna för att trafikera vägnätet. Det innebär

exempelvis att man kommer överens om vilka sträckor som berörs, vilka tidsperioder det gäller och ett allmänt förtydligande av andra lokala tillämpningar av arbetssättet. Det är också av vikt att dialogen även innefattar ett lärande via erfarenhetsåterkoppling från hur det fungerat.

- Det är viktigt att alla parter agerar ansvarsfullt och respekterar överenskommelser för att arbetssättet ska fungera. Det innebär bl.a. att:
 - Näringslivet spelar in sina transportbehov och planerar transporterna utifrån det aktuella tillståndet på det berörda vägnätet, och att det visas respekt för Trafikverkets och driftentreprenörens restriktioner.
 - Kritiska sträckor identifieras och att berörda åkare som upptäcker att skador är på gång tar kontakt med driftentreprenören och berättar om den uppkomna situationen.
- Tidiga signaler om begynnande skador på vägnätet bidrar till att mer begränsade arbeten med återställning kan ske med förebyggande åtgärder alternativt kan åtgärd ske innan skadan blivit för allvarlig.

Trafikverkets åtgärd är att arbetssättet ska tillämpas på ett ansvarsfullt sätt i de delar av landet där det är möjligt, och så liberalt som möjligt i bekämpningsområdena. I dialogerna mellan Trafikverket och skogsnäringen identifieras hur det fungerat och om det krävs eventuella anpassningar inför kommande år. Det är dock inte ett lämpligt arbetssätt för alla vägar, exempelvis blötområden, allt för omfattande svagheter på vägen eller vid intensiva uttag under tjalperioden.

3.2. Bärighetshöjande åtgärder

I den nationella planen för transportsystemet 2018-2029 finns det förutom en satsning på framkomlighet året runt även en satsning på att upplåta vägnätet för BK4. Målet för den satsningen är att 70-80 procent av de viktigaste vägarna för tyngre transporter ska vara upplåtna för BK4 år 2029 [6].

Trafikverket håller på att genomföra den gällande bärighetssatsningen och i dagsläget är över 30 procent av de viktigaste vägarna för tung trafik upplåtna för BK4. I ett första skede har vägar som redan klarar belastningen upplåtits för BK4. I nästa skede upplåts fler vägar successivt när nödvändiga förstärkningsåtgärder genomförts. Förstärkningsåtgärderna genomförs framförallt på broar som fungerar som direkta flaskhalsar i vägsystemet men det sker även på vägar som inte klarar den ökade belastningen.

För att få ut så stor nytta som möjligt för samhället av bärighetssatsningen har Trafikverket en dialog med näringslivet gällande vilka delar av vägnätet som ska prioriteras för den

fortsatta utbyggnaden. Den dialogen sker framförallt i s.k. bärighetsgrupper där huvudsakligen svensk basindustri är representerad, varav skogsnäringen är en viktig part.

I den fortsatta dialogen av den pågående BK4-utbyggnaden är det viktigt att möjligheterna med att bekämpa granbarkborren också värderas. Det är därför viktigt att skogsnäringen, på ett sådant tydligt sätt som möjligt, bär med sig de behoven i sina prioriteringar till dialogen i bärighetsgrupperna.

3.3. Generell tillståndsgivning för virkesupplag

Trafikverket föreslår även att en fortsatt förenklad hantering av tillståndsgivning för virkesupplag utefter de statliga vägarna som kan underlätta möjligheterna att transportera ut skadat virke.

Det krävs alltid tillstånd för upplag av virke och skogsbränsle. Vem som ska kontaktas beror på om upplaget placeras inom eller utanför vägområdet, men också om det är allmän eller enskild väg. Vid allmän väg inom vägområdet krävs alltid tillstånd enligt väglagen. För enskilda vägar gäller väghållarens instruktioner.

I dialog med skogsnäringen har det identifierats ett behov att kunna hantera regelverken kring virkesupplag på ett smidigt sätt där e-tjänster finns framtagna. Kortfattat gäller detta för allmänna statliga vägar idag:

- Inom vägområdet – kontakta Trafikverket.
- Generella tillstånd för upplag inom vägområdet kan sökas hos Trafikverket. Sådana tillstånd gäller för flera vägar inom ett län inom ett visst tidsspann. Särskilda tillstånd krävs för varje upplag vid vägar som inte omfattas av generella tillstånd.
- Trafikverkets tillstånd gäller enbart upplag av virke eller skogsbränsle. De gäller inte för flisning, lastning eller lossning; då gäller trafikförordningens regler.
- Tillstånd enligt väglagen innehåller alltid detaljerade föreskrifter om vad som gäller.
- Utanför vägområdet – kontakta markägaren och länsstyrelsen.

Det går att få ett generellt tillstånd som gäller för flera vägar inom ett helt län under två års tid. Den möjligheten gäller på vägar som har en högsta tillåten hastighet på 80 km/tim och en trafikmängd på högst 2000 fordon per dygn i genomsnitt under året. Generellt tillstånd gäller för både virke och skogsbränsle. När det sedan läggs upp ett upplag på det generella tillståndet ska det först anmälas till Trafikverket, vart och när det läggs upp.

Referenser

1. Skogsstyrelsen (2019), Om granbarkborren,
<https://www.skogsstyrelsen.se/bruka-skog/skogsskador/insekter/granbarkborre/om-granbarkborren/>
2. Skogsstyrelsen (2019), År 2019 - Hantering av granbarkborreskador i torkstressade skogar med höga naturvärden inom bekämpningsområdet i östra Götaland,
<https://www.skogsstyrelsen.se/globalassets/om-oss/radgivande-grupper/nationella-sektorsradet/20190515/punkt-5b-pm-granbarkborre-naturvardsavsattningar-och-torkstress.pdf>
3. Skogsstyrelsen (2020), Granbarkborrens svärmning,
<https://www.skogsstyrelsen.se/bruka-skog/skogsskador/insekter/granbarkborre/granbarkborrens-svarmning/>
4. Skogsstyrelsen (2020), Bekämpningsområde granbarkborre 2020,
<https://www.skogsstyrelsen.se/globalassets/lag-och-tillsyn/skogsvardslagen/karta-over-bekampningsomrade-granbarkborre-2020.pdf>
5. Skogsstyrelsen (2019), Bekämpning av granbarkborre,
<https://www.skogsstyrelsen.se/bruka-skog/skogsskador/insekter/granbarkborre/bekampning-av-granbarkborre/>
6. Trafikverket (2017), Vidmakthållande – Underlagsrapport till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029,
https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/31293/Ineko.Product.RelatedFiles/2017_146_vidmakthallande_underlagsrapport_till_nationell_plan_for_transportsystemet_2018_2029.pdf

