

Viltstyrningsplan för väg E22

Hurva - Rolsberga - Fogdarp -
Hörby N - Linderöd - Vä

Rapport 2008-09-29



Naturvårdskonsult Gerell

Viltstyrningsplan för väg E22

Hurva - Rolsberga - Fogdarp - Hörby N - Linderöd - Vä

Bakgrund

På uppdrag av Vägverket, Region Skåne (kontaktman: Björn Tillström) har vi utarbetat en viltstyrningsplan för E22, omfattande delarna Hurva-Rolsberga-Fogdarp-Hörby N-Linderöd-Vä. Ombyggnaden av sträckan till motorväg innebär en ökad barriäreffekt för viltet men också möjligheter att skapa viltpassager.

Viltolycksfrekvens

Utbyggnaden av nya vägar samt den ökande trafikmängden medför att antalet viltolyckor ökar världen över. De flesta viltolyckor sker vid kollisioner med hjorddjur. Den mortalitet hos hjorddjuren som orsakas av kollisioner med fordon utgör visserligen en mindre del av den totala dödligheten (tab. 1) men viltolyckorna har blivit ett allvarligt hot mot säkerheten på våra vägar. Enligt en grov beräkning från 90-talet uppgick antalet kollisioner med hjorddjur i Europa (exkl. Ryssland) till 507 000, vilka ledde till att 300 människor dödades och 30 000 skadades. De materiella skadorna beräknades till 1 miljard dollar (Groot Bruinderink & Hazebroek 1996).

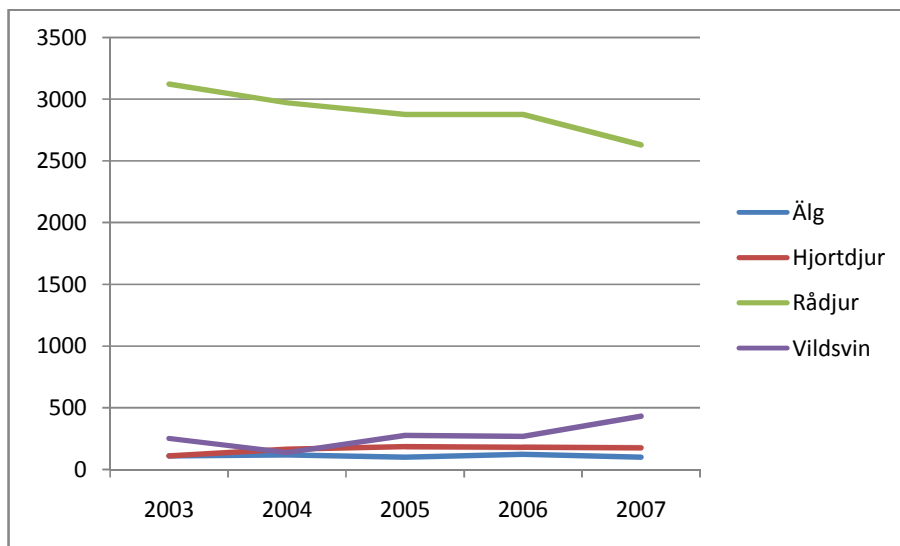
Tabell. 1. Årligt antal viltolyckor för olika viltarter (n/100)samt förlusterna i procent av vårpopulationen, baserat på statistik från 90-talet (Groot Brinderink & Hazebroek 1996)

Land	Rådjur		Kronhjort		Älg		Vildsvin	
	n	%	n	%	n	%	n	%
Sverige	250	4,1	0,3	0,5	4 0	1,8	0,3	0,5
Norge	32	1,6	4,0	0,5	1 5	1,2		
Danmark	100	5,0	0,9	1,9				
Finland	-	-			1,5	1,2		
Irland			0,02	0,1				
Tyskland	120	6,0	9,5	0,5			6 9	3,0
Nederländerna	25	5,0	0,1	1,0			1,0	5,0
Österrike	350	2,9	4,0	0,4			1,4	0,7

Rådjuret är det viltslag som orsakar de flesta viltolyckorna. Sedan 2000-talets början har stammen tenderat att minska till följd av ökad predation från räv, som återhämtat sig från rävskauben. Detta avspeglas också i viltolycksstatistiken (fig. 1). Viltolyckor med älg och hjort inblandade har däremot förblivit tämligen konstanta under de senaste årtiondena.

Ett nytt hot i trafiken utgör vildvinsstammen, som ökar kraftigt i Skåne. Spridningen sker för närvarande framförallt från öster mot väster, dvs mot vägtätare områden.

Hjorddjuren är liksom de flesta andra däggdjur nattaktiva. Flertalet viltolyckor sker därför vid mörker, dels i skymningen, dels timmarna före midnatt. I södra Sverige inträffar störst antal viltolyckor med älg under försommaren under kalvningen och under hösten vid brunsten (Lavsund & Sandegren 1991). Hos rådjur inträffar 50% av alla viltolyckor mellan maj och augusti. Under den perioden drivs de unga bockarna bort från sitt födelseområde, vilket ökar risken för dem att omkomma i trafiken (Wahlström & Liberg 1995). Under juli och augusti pågår brunsten, vilket medför en ökad aktivitet hos djuren. En andra topp men mindre tydlig, inträffar under vintern, då rådjuren tvingas röra sig över större områden i sitt sök efter föda.



Figur 1. Antalet viltolyckor med älg, hjortdjur, rådjur och vildsvin inblandade under åren 2003-2007 (Nationella viltolycksrådet).

De flesta däggdjur följer invanda ”stigar”, s.k växlar, när de rör sig inom sina aktivitetsområden (Gerell 2002). Oftast är växlarna desamma från generation till generation. Detta medför att när nya vägar anläggs och korsar en växel ökar risken för viltolyckor kraftigt vid korsningen med vägen.

Metodik

Utifrån en analys av potentiella näringsområden, ledlinjer i landskapet, störningar, främst i form av bebyggelse och vägar, samt hinder som större vattendrag har vi bedömt viltets tänkbara rörelser i landskapet.

Hurva - Rolsberga

Sträckningen mellan Hurva och Rolsberga följer E22:ans tidigare sträckning (fig. 2). Eftersom vägavsnittet saknar viltpassager har det utgjort en kraftig barriär för viltet i området. Rådjur och hare är de vanligast förekommande viltarterna men även vildsvinen tenderar att bli allt vanligare.

Dalgången karakteriseras av ett mosaikartat landskap (fig. 2) med en hel del trädriddåer. Det finns två markerade ledlinjer i området, den ena längs Brååns dalgång, den andra från Pinedalen mot sydväst (fig. 3).



Figur 2. Vy mot väster från utfarten av väg 1290.

I brist på möjligheter att skapa viltportar inom området föreslår vi att man för viltet anpassar de vägportar som uppkommer i samband med genomgångar för tillfartsvägar. Detta gäller särskilt porten för väg 1290 från Hurva (nr 1 i fig. 3). Genom att placera porten mitt för den syd-nordgående träd- och buskraden, som fungerar som en ledlinje, skulle man avsevärt öka möjligheterna för viltet i området att korsa E22. Den enda anpassning av porten man skulle behöva göra är att förse kanterna inne i porten meden 1 m bred sandbädd.



Figur 3. E22:s sträckning Hurva - Rolsberga. Rektangel - planerad vägport, svarta linjer - vilt rörelser.

Vägport nr 2 och 3 (fig. 3) kan komma att utnyttjas av småviltet, dock inte av hjortvilt på grund av närheten till bebyggelse. Däremot kan de utnyttjas av bl.a. grävling och rävm.

Vattenföringen i Bråån är troligen för liten för att uter skall söka sig upp för vattendraget. Vi föreslår därför inga anordningar för att förhindra att djur korsar vägbanan. Däremot skulle man i samband med breddningen kunna förse bron med hålsténar på undersidan som tillhåll för fladdermöss (fig. 4).



Figur 4. Hålstén kan fungera som tillhåll för fladdermöss,

Rolsberga - Osbyholm

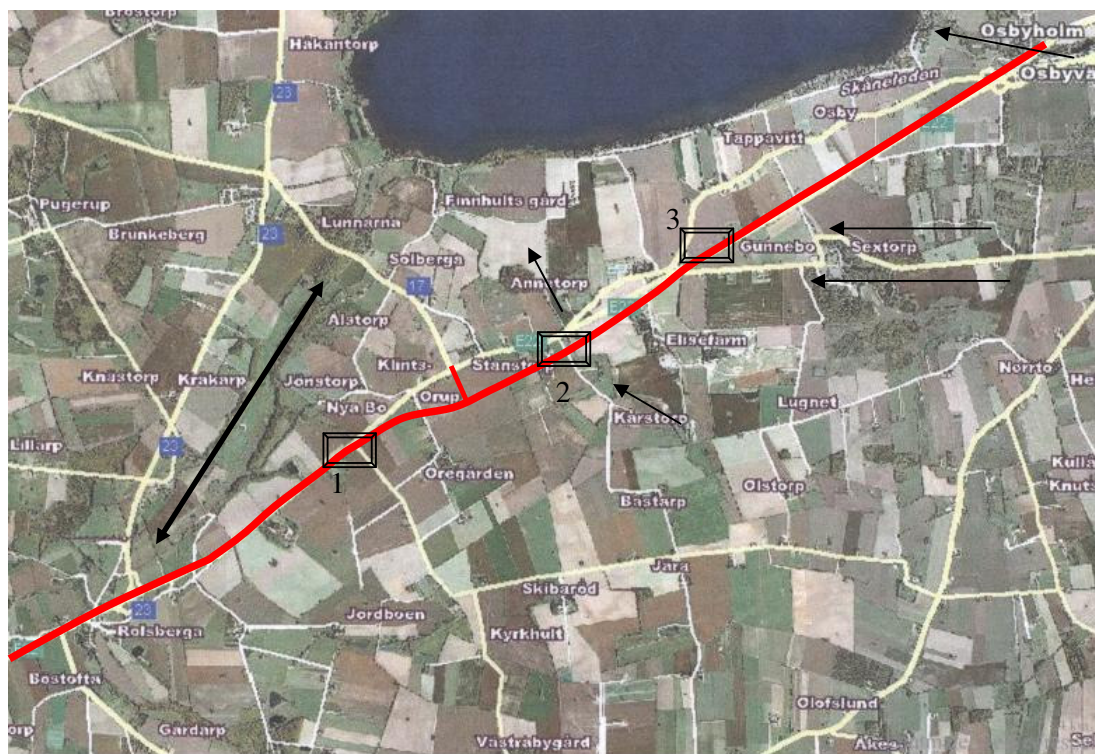
Vägavsnittet Rolsberga - Osbyholm går genom ett flackt och öppet åkerlandskap. Området är därför tämligen viltfattigt (fig. 5). Rådjur och hare är de mest förekommande viltarterna.

Den enda markerade ledlinjen för vilt inom området finns längs Pinedalen. Vidare finns det mer diffusa ledlinjer i området kring Sextorp-Elisefarm (fig. 6).

Vid ombyggnaden av vägavsnittet till motorväg kommer tre vägportar att anläggas för genomfart av tillfartsvägar. Dessa portar kan komma att utnyttjas av viltet i viss utsträckning. Vägport 1 (väg 1130) är bäst lämpad för viltet på grund av avsaknaden av bebyggelse intill. Tyvärr saknar området ledlinjer i form av träd- och buskridåer.



Figur 5. Vy mot väster från utfart väg 1130.



Figur 6. E22:s sträckning från Rolsberga - Osbyholm. Rektangel - planerad vägport, svarta linjer - vilt rörelser.

Vägport nr 2 vid Fogdarp (fig. 6) kommer troligen att i begränsad omfattning utnyttjas av viltet på grund av den intilliggande bebyggelsen. Port nr 3 vid Gunnebo däremot har större förutsättningar att komma till användning eftersom det här saknas barriärer i form av bebyggelse. Vidare finns ett antal ledlinjer från Sextorp mot porten (fig. 6). Eftersom antalet viltolyckor är relativt många längs E22:s sträckning vid Sextorp och upp mot Osbyholm bör man anpassa porten för viltet genom breddning.

Hörbyån utgör en ledlinje för småvilt och djur med vattenanknytning (fig. 7). Om vattenkvaliteten tillåter har ån förutsättningar att hysa utter. Därför bör man vidta åtgärder för att förhindra att uttrarna korsar E22 vid Osbyholm. Vidare bör man sätta upp hålstelar för fladdermöss i samband med byggandet av en ny bro.



Figur 7. Hörbyån vid Osbyholm.

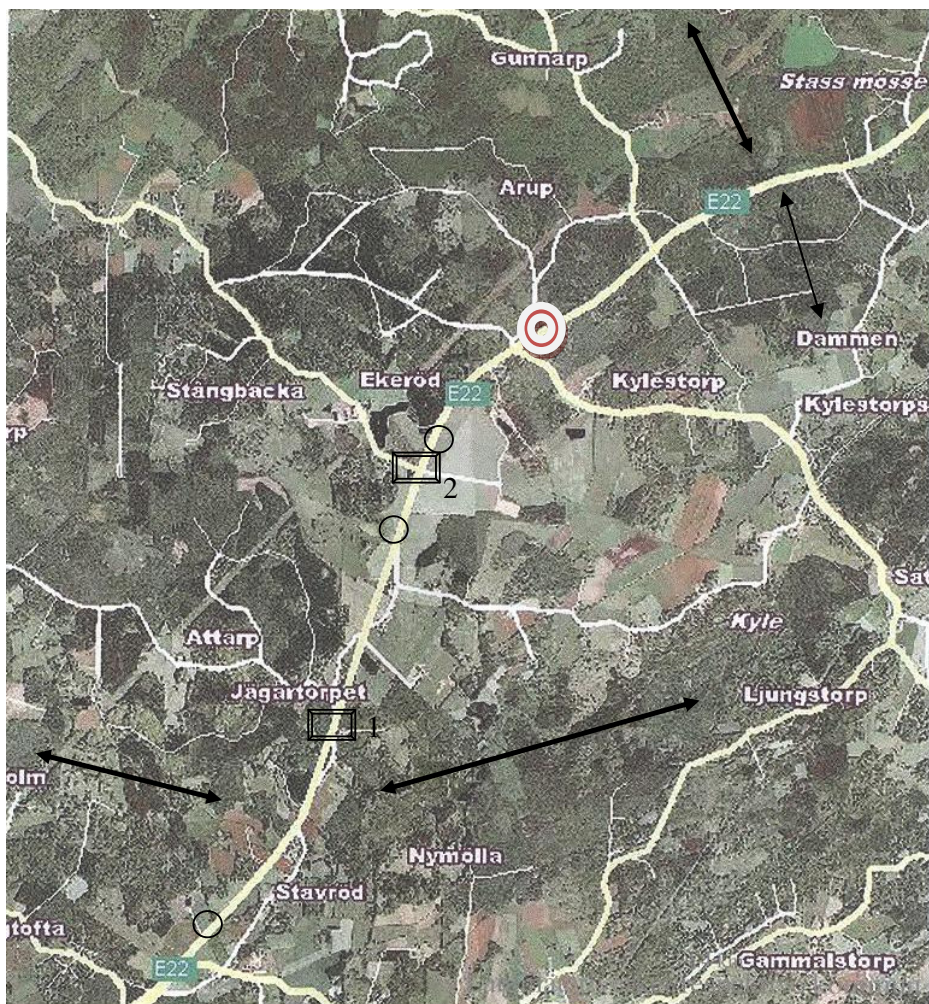
Hörby N - Linderöd

För vägavsnittet Hörby N - Linderöd gjordes en viltstyrningsplan 2003 (Rapport 2003-09-17, Naturvårdskonsult Gerell). Analysen visade på två för viltet viktiga korsningar med E22 (fig. 8). Tyvärr resulterade inte rapporten i några viltportar. Däremot sattes viltstängsel upp längs sträckan, från utfarten av väg 1342 söder Ekeröd till Linderöd, vilket innebar stopp för utbyte mellan populationerna inom ett stort viltrikt område. I och med ombyggnaden av E22 till motorväg öppnas nu nya möjligheter att utforma genomgångar för viltet och därmed åter befrämja det genetiska utbytet mellan populationerna.

Två vägportar är planerade längs sträckan, den ena vid Jägartorpet, den andra söder om Ekerödsrasten i anslutning till utfarten av väg 1342 (fig. 8). Port 1 vid Jägartorpet kan komma att bli av mycket stor betydelse för viltet eftersom den ligger inom det område som utpekades i den tidigare analysen som viktig för viltets korsning med E22 (fig. 8). Därför föreslås att man breddar porten något för att öka möjligheterna för viltet att utnyttja den.

Vägport nr 2 (fig. 8) kommer troligen att vara av mindre betydelse eftersom den ligger inom ett relativt öppet landskap utan tydliga ledlinjer för viltet.

Längs det aktuella vägavsnittet finns tre mindre genomgångar (fig. 9). Eftersom dessa utnyttjas av småviltet bör de förlängas och eventuellt förstärkas.



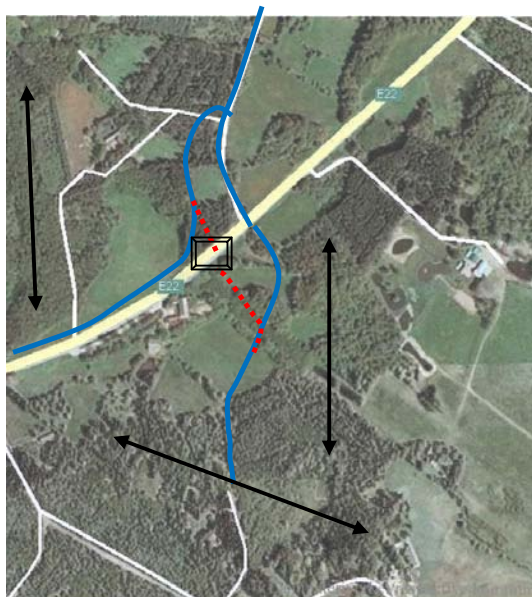
Figur 8. E22:s sträckning mellan Hörby N - Linderöd. Stor cirkel - trafikplats, rektangel - planerad vägport, liten cirkel - befintliga mindre genomgångar, svarta pilar - vilt rörelser.



Figur 9. Tre mindre genomgångar av E22 på sträckan Hörby N - Ekeröd. A. pos. 1368320, 6195519, B. pos. 1369569, 6197861, C. pos. 1369734, 6198282.

Nordost om Ekeröd nära Bösarp planerar vägverket att låta väg 568 korsa E22 via en bro och ansluta till en ny enskild väg (fig. 10). Vi föreslår istället man låter vägen gå längs kommungränsen och korsa E22 via en vägport (fig. 10). Därigenom skulle man även få en viltgenomgång inom ett område där det helt saknas möjligheter för viltet att korsa E22.

Figur 10. Förslag till korsning av E22 nära Bösarp. Blå linje - planerad ny enskild väg, röd prickad linje - vårt vägförslag, rektangel - vägport, svarta pilar - vilt rörelser

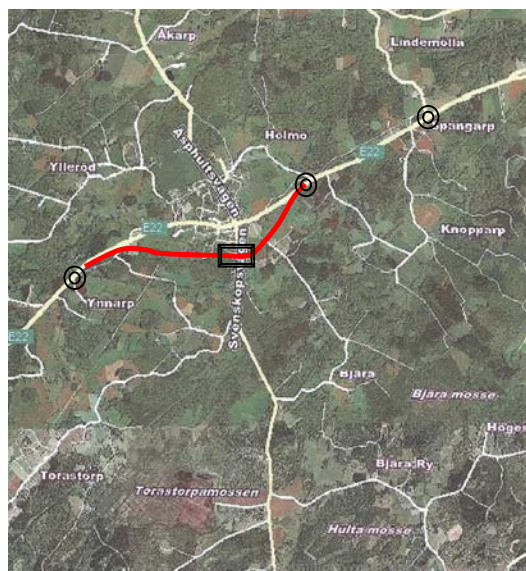


Förbifart Linderöd

E22:s sträckning förbi Linderöd är planerad att gå söder om tätorten. Svensköpssvägen (väg 1092) kommer att korsa E22 via en vägport (fig. 11). Porten kan komma att ha viss betydelse för viltet eftersom det närmaste området är viltriikt och glest bebyggt.

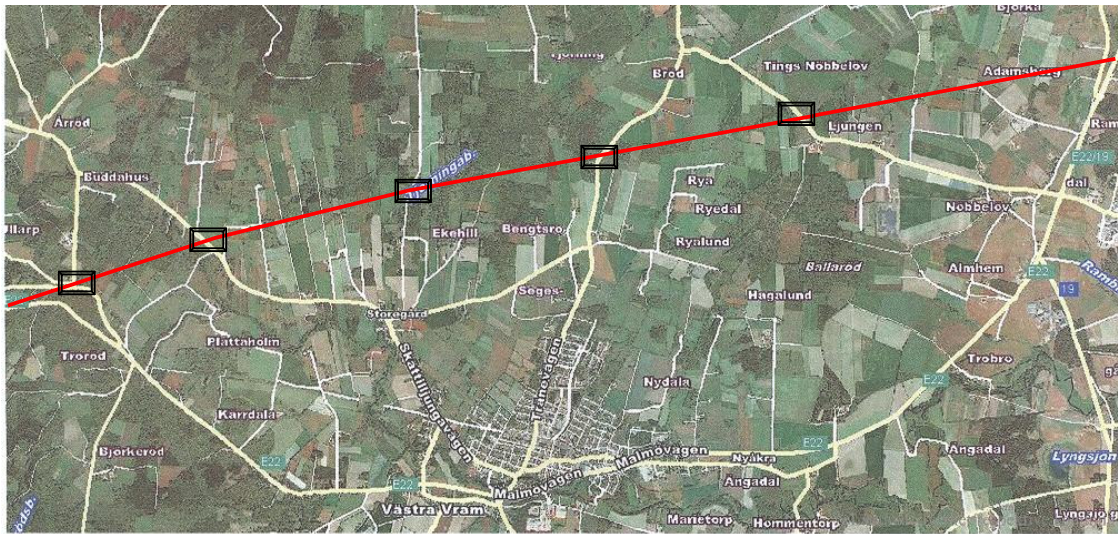
Vi förordar att man låter sätta upp viltstängsel utefter den nya förbifarten.

Figur 11. E22:s sträckning förbi Linderöd (röd linje). Rektangel - vägport, cirkel - trafikplats.



Linderöd - Vä

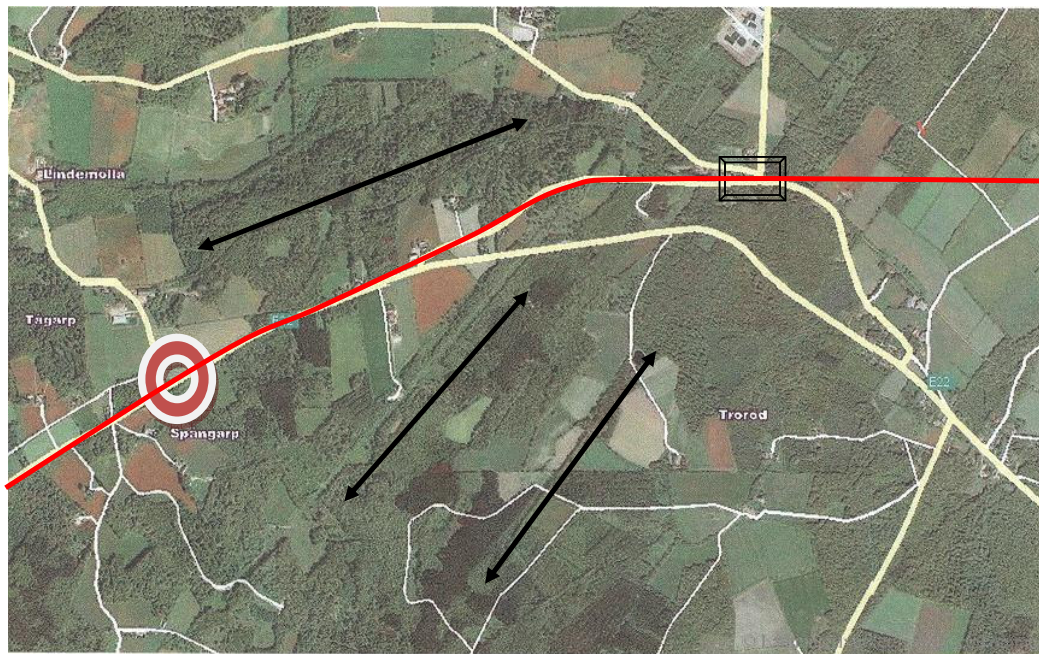
E22:s sträckning norr om Linderödsåsen är ny och går norr om Tollarp för att anknyta till den "gamla" E22 vid Bergdala (alt. A) (fig. 12). Eftersom det inte finns några beslut på hur det lokala vägnätet skall anpassas till den nya sträckningen har vi själva gjort en bedömning att 5 vägportar är nödvändiga för att tillfartsvägar skall kunna korsa den "nya" E22 (fig. 12).



Figur 12. E22:s nya sträckning norr om Tollarp (alt. A). Rektangel - tänkbar vägport.

Linderöd - Sätaröd

Linderödsåsens nordsluttning är mycket viltrik, vilket också återspeglas av antalet viltolyckor utefter sträckan. En trafikplats är planerad vid Spångarp (fig. 13). Den kommer dock inte kunna erbjuda viltet någon genomgång under E22. Istället kan en vägport vid Årrödsvägen (om den kommer till stånd) få betydelse för viltets möjligheter att korsa E22 (fig. 13). Bäst vore om man kunde bygga en viltport med utnyttjande av den branta terrängen i området.



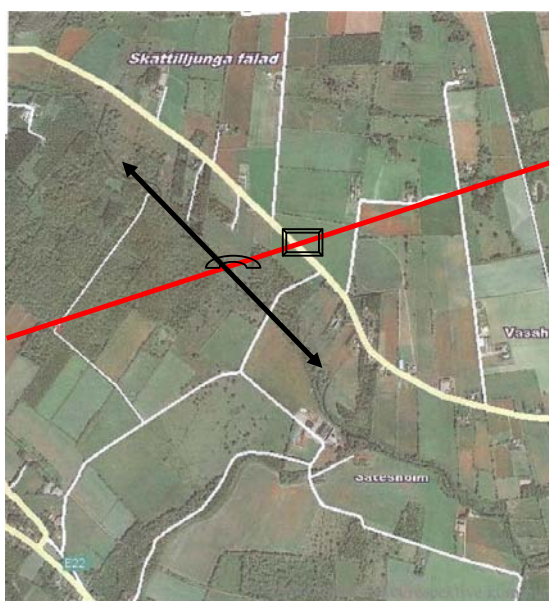
Figur 13. Tänkbara viltörelser (svarta pilar) i anslutning till trafikplats Spångarp, öster om Linderöd. Röd linje anger E22:s sträckning. Rödvit cirkel - trafikplats, rektangel - föreslagen vägport, svarta pilar - viltörelser.

För att kunna placera en sådan viltport på rätt plats krävs mer exakt vetskap om var den nya sträckningen kommer att gå. Vidare skulle det behövas en inventering av viltets växlar inom det aktuella området. Oavsett om en viltport kommer till stånd behövs det viltstängsel utefter det här vägvsnittet.

För att underlätta för småviltet förordar vi att man skapar genomgångar genom att lägga rör i botten på vägbanken, förslagsvis $\varnothing$ 1000 mm (fig. 9B). För att rätt placera dem krävs ökad kunskap om viltets växlar.

Sätaröd - Skättilljunga

Vramsån är den viktigaste ledlinjen för viltet inom det aktuella området. E22:s nya sträckning kommer att korsa Vramsån och väg 1990 väster om Skättilljunga (fig. 14).



Figur 14. E22:s nya sträckning mellan Sätaröd och Skättilljunga (röd linje). Svart pil - vilt rörelser, rektangel - vägport, båge - bro.



Figur 15. Vy mot väster vid tänkt vägport väster Skättilljunga.

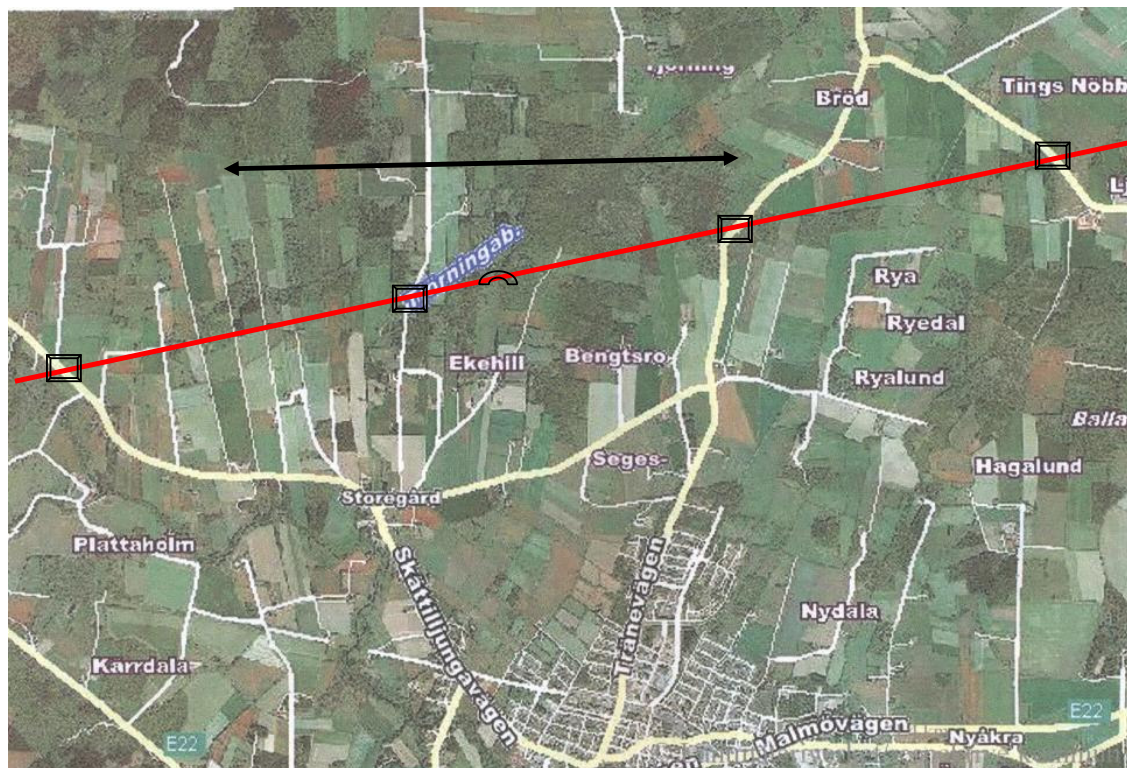
Vägporten för väg 1990 ligger i ett relativt öppet landskap (fig. 15) och kommer därför inte att utnyttjas av viltet i någon nämnvärd grad. Bron över Vramsån kommer därför att vara den viktigaste passagen för viltet i området vid korsning av den nya sträckningen av E22. För att bron skall fungera som viltport krävs att den får en minimihöjd av 4 m. Viltstängsel föreslås bli uppsatt fram till väg 1990.

Även utefter det här vägvsnittet bör man skapa passager för småviltet genom att lägga ut rör i vägbanken.

Vramsån hyser en rik fladdermusfauna (Naturvårdskonsult Gerell, 2000). Vi föreslår att man sätter upp hålstelar som boplatser för dem under den nya bron.

Skättilljunga - Tings Nöbbelöv

De huvudsakliga vilttrörelserna går norr om och parallellt med den planerade sträckningen av E22 (fig. 16). Det minskar behovet av särskilda viltportar utefter den aktuella sträckningen. Däremot bör man skapa genomgångar för småviltet genom att lägga ned rör i vägbanken.



Figur 16. E22:s nya sträckning mellan Skättilljunga och Tings Nöbbelöv (röd linje). Svart pil - vilttrörelser, rektangel - vägport, båge - bro.

Vägavsnittet mellan väg 1990 väster Skättilljunga och lokalvägen norr Skättilljunga mot Venestad utgörs av ett öppet mosaiklandskap, där vi bedömer att behovet av viltstängsel är litet. Däremot anser vi att längs den fortsatta sträckningen mellan lokalvägen och väg 1990 (Tränevågen) behövs viltstängsel (fig. 16). Bron över Tjörningabäcken (fig. 16) skulle kunna utnyttjas som en smärre viltport om man höjer brofundamentet.

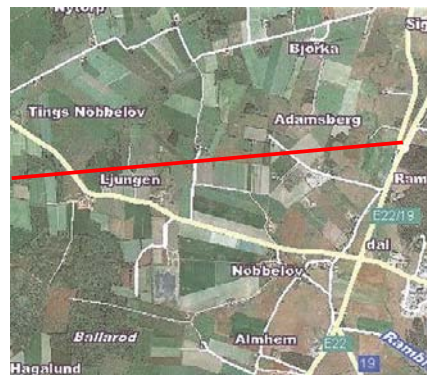
Den fortsatta sträckningen mellan väg 1990 (Tränevågen) och väg 1999 (Tings Nöbbelöv) utgörs av ett relativt öppet landskap (fig. 17). Vi bedömer behovet av viltstängsel som litet. Däremot bör man skapa genomgångar för småviltet längs sträckan.



Fig. 17. Vy mot öster från E22:s korsning med Tränevågen.

Tings Nöbbelöv - Bergdala (anslutningen med "gamla" E22)

Vägavsnittet går genom ett öppet åkerlandskap (fig. 18), varför vi bedömer att behovet av viltstängsel är mycket litet. Även här bör man skapa genomgångar för småviltet genom placering av rör i vägbanken.



Figur 18. E22:s nya sträckning mellan Tings Nöbbelöv - anslutningen "gamla E22 (röd linje).

Referenser

- Cederlund, G. & O. Liberg 1995. Rådjuret. Viltet, ekologin och jakten. Svenska Jägareförbundet, Spånga 1995.
- Gerell, R. 2002. Tre viltolycksdrabbade vägavsnitt i Skåne, - analys, - åtgärdsförslag. Vägverket Region Skåne.
- Groot Bruinderink, G.W.T.A. & E. Hazebroek. 1996. Ungulate Traffic Collisions in Europe. - Conservation Biology 10(4): 1059-1067.
- Lavsund, S. & F. Sandegren. 1991. Moose-vehicle relations in Sweden: a review. - Alces 27: 118-126.
- Naturvårdskonsult Gerell. 2002. Vramsåns fladdermusfauna. Rapport 2000. Världsnaturfonden.
- Naturvårdskonsult Gerell. 2003. Viltstyrningsplan för sträckan Hörby N - Linderöd. Rapport 2003-09-17.
- Wahlström, L.K. & O. Liberg. 1995. Patterns of dispersal and seasonal migration in roe deer (*Capreolus capreolus*). - Journal of Zoology 235: 455-467.