



VÄG 56 KVICKSUND-VÄSTJÄDRA

Tillägg – Konsekvensbedömning föreslagna viltåtgärder

2017-04-20

VÄG 56 KVICKSUND-VÄSTJÄDRA

Tillägg – Konsekvensbedömning föreslagna viltåtgärder

KUND

Trafikverket

KONSULT

WSP Environmental Sverige

Dragarbrunnsgatan 41

753 20 Uppsala

Besök: Dragarbrunnsgatan 41

Tel: +46 10 7225000

WSP Sverige AB

Org nr: 556057-4880

Styrelsensäte: Stockholm

<http://www.wspgroup.se>

KONTAKTPERSONER

Meit Öberg

Tel: 010-72287 74

meit.oberg@wspgroup.se

Christina Borg

Tel: 010-72269 11

christina.borg@wspgroup.se

INNEHÅLL

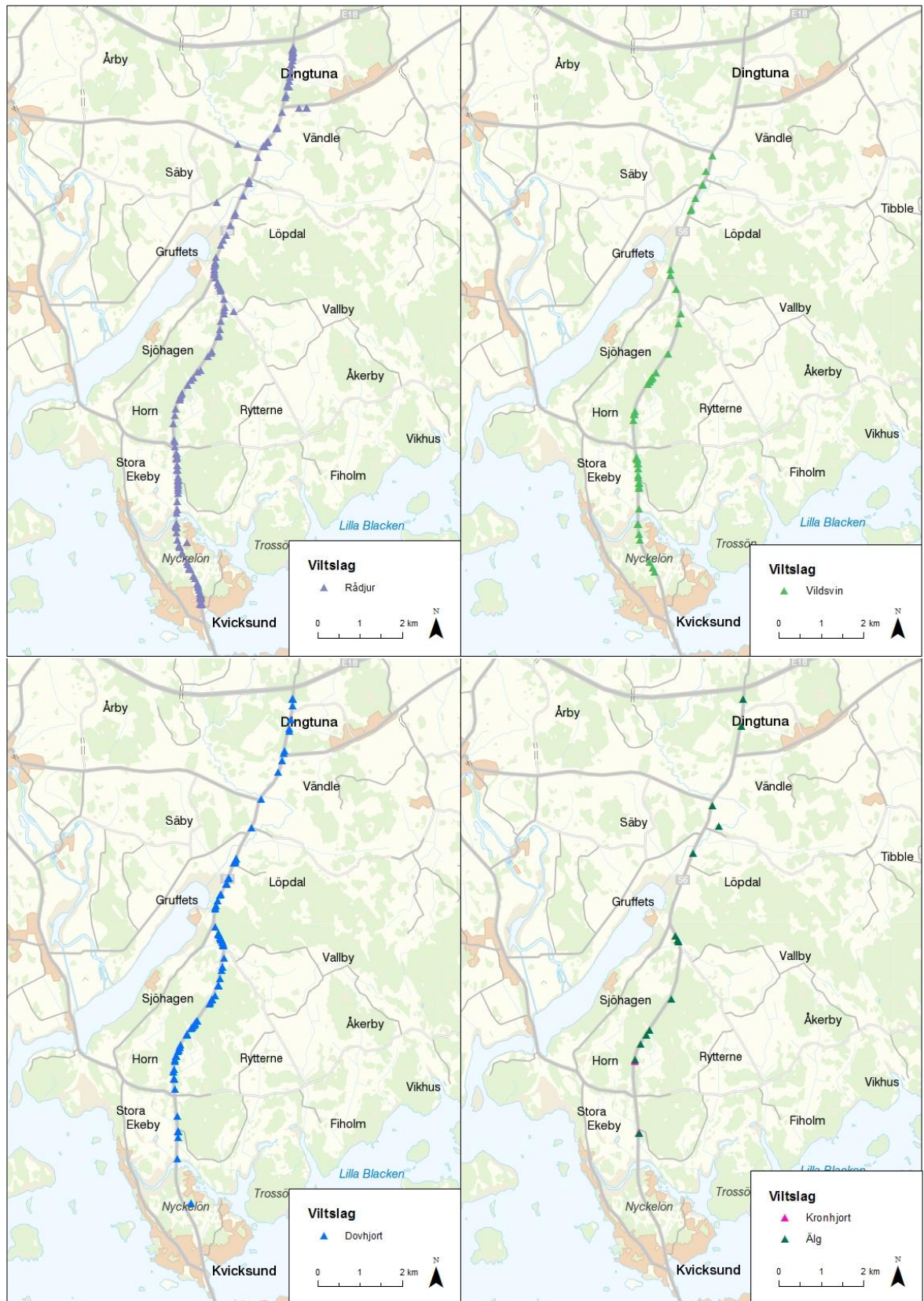
1 BAKGRUND	4
TRAFIKVERKETS ÅTGÄRDSFÖRSLAG	6
KONSEKVENSBEDÖMNING ÅTGÄRDSFÖRSLAG	6
Faunastängsel mellan Mellansundet och Gruffet	6
Rörbro vid sektion 6/051,5	7
Utterpassager vid broar	8
2 KÄLLOR	9

1 BAKGRUND

Väg 56 "Räta linjen", sträcker sig mellan Norrköping och Gävle och är av regeringen utsedd till nationell stamväg. Stamvägnätet omfattas av sådana vägar som fyller en utpräglad mångsidig funktion för landets ekonomi och välfärd. Nuvarande väg 56 uppfyller inte kraven för god standard för trafiksäkerhet och framkomlighet. Projektmålet är att höja trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på väg 56 mellan Kvicksund och Västjädra. Detta ska uppnås genom att höja vägstandarden till mötesfri väg och hastighetsstandard 100 km/timme på så långa sträckor som möjligt. Aktuell del av väg 56 finns med i nationell plan för vägtransportsystemet med genomförande tidigast 2018.

En viltutredning har tidigare genomförts för den aktuella vägsträckan som då bedömts komma utgöra en barriär för viltet i området efter ombyggnation. Vägavsnittet har idag inget viltstängsel och utgör den mest olycksdrabbade vägsträckan i hela länet, totalt har 343 viltolyckor rapporterats in till polisen för åren 2010-2015. Av dessa är det olyckor med rådjur som dominerar (174 olyckor) och rådjursolyckorna är jämnt spridda över hela vägavsnittet. Även dovhjort förekommer i många olyckor (101 stycken) och dessa är främst lokaliserade till skogsområdet i vägavsnittets mellersta delar (mellan Rytternekorset och Gruffets). Olyckor med vildsvin är vanligt förekommande (52 olyckor), återigen kring vägavsnittets mellersta del men även en sträcka söder om Rytternekorset. Viltolyckor med älg (14 olyckor) och kronhjort (2 olyckor) är inte lika vanligt förekommande, men även dessa är främst lokaliserade till skogsområdet mellan Rytternekorset och Gruffets.

Enligt representanter för jakten i området är det framförallt längssträckan från Mellansundet upp till Gruffets som mycket vilt rör sig, speciellt i skogspartiet mellan Rytternekorset och Gruffets. Här passerar sig mycket vilt vägen, framförallt rådjur, när de rör sig naturligt inom skogsområdet. Ett särskilt olycksdrabbat parti är den långa östliga svängen strax norr om Rytternekorset. Kring Rytterne finns även en dovhjortsstam som under senare år spridit sig hela vägen upp till Dingtuna. Längsvägavsnittet finns det väldigt tätastammar med vildsvin. Från Rytternekorset och söderut finns två ganska markanta viltstråk där det ofta sker olyckor med vildsvin. Den ena är cirka 500 meter söder om Rytternekorset och cirka 150 meter innan skogspartiet övergår till åkermark. Det andra viltstråket för vildsvin är på fälten mellan Kvicksund och Mellansundet.



Figur 1. Viltolyckor som rapporterats till polisen under åren 2010-2015.

TRAFIKVERKETS ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Trafikverket har föreslagit följande åtgärder för vilt längs det aktuella vägavsnittet:

- Faunastängsel på delen mellan Mellansundet och Gruffet (sektion 8/480)
- En rörbro vid sektion 6/051,5 med fri höjd cirka 5,1 meter och fri bredd cirka 8,4 meter. Vägområdetsbredd vid sektionen gör att rörbronslängd blir cirka 19,2 meter i toppen och cirka 32,5 meter i botten.
- Utterpassager vid befintliga broar där möjlighet för säker passage under vägen saknas

Mest angelägen sträcka att åtgärda är delen mellan Mellansundet-Gruffet, projektet föreslår här faunastängsel. Det är inom denna sträcka som ovanstående rörbro ska anläggas.

På övriga delar föreslås inga viltåtgärder i dagsläget med följande motiv:

Söder om Mellansundet finns uttryckt önskemål om faunastängsel men kräver då planskildhet i form av faunapassage vilket är kostsamt. Behovet bedöms som större på sträckan norr om Mellansundet och denna sträcka lämnas därför orörd tills vidare.

Norr om Gruffet medför ett faunastängsel att en planfri passage bör anordnas vilket är kostsamt då terrängstöd saknas och grundläggningsförhållandena är svåra. Vidare är denna sträcka ej lika utpekad i PM-vilt.

Mellan Mälarbanan och Trafikplats Västjädra innebär faunastängsel att minst en faunapassage bör anläggas, helst två, för att undvika vilt på E18 och järnvägen. Detta har bedömts alltför kostsamt och med tanke på att såväl E18 som järnvägen redan idag utgör stora barriärer i nord-sydlig riktning så skapar faunastängsel mellan Mälarbanan och Trafikplats Västjädra även en barriär i öst-västlig riktning. Detta riskerar att leda viltet ner mot järnvägen.

KONSEKVENSBEDÖMNING ÅTGÄRDSFÖRSLAG

Nedan ges en bedömning av konsekvenserna för vilt vid ombyggnation av väg 56 utifrån Trafikverkets åtgärdsförslag.

Faunastängsel mellan Mellansundet och Gruffet

Trafikverket har föreslagit att faunastängsel anläggs för en del av vägsträckan, det vill säga mellan Mellansundet och Gruffet (cirka 5-6 km). Enligt Trafikverkets riktlinje för viltstängsel (TDOK 2014:0115) skall åtgärder för att förhindra att vilt kommer upp på vägen vidtas vid om- eller nybyggnation av vägar med mötesseparering, ÅDT > 4 000 samt hastighet > 80 km/h. Avsteg från riktlinjen ska motiveras och dokumenteras. Utifrån riktlinjen bör alltså faunastängsel anläggas längs hela det aktuella vägavsnittet och det stora antalet viltolyckor bidrar till den bedömningen.

Sträckan där Trafikverket föreslagit faunastängsel (Mellansundet-Gruffet) utgörs av ett större sammanhängande skogsområde där mycket vilt rör sig och viltolyckor sker i hög omfattning. Enligt studier kan viltstängsel hindra cirka 80 % av älgarna och cirka 55 % av rådjuren i ett område från att passera vägen. Viltstängsel bedöms därför kunna minska antalet viltolyckor på sträckan mellan Mellansundet och Gruffet.

Viltstängsel genom mycket viltrika områden kan innebära att vilt som är motiverade att passera vägen kanaliseras till stängslets start- och slutpunkt. Detta ökar risken för viltolyckor vid dessa platser och läget för stängslets start- och slutpunkt är därför av högsta vikt för att minimera riskerna för viltolyckor. Enligt kraven i VGUⁱⁱ ska ett

viltstängsel aldrig starta eller sluta vid ett skogsbryn, utan ska fortsätta minst 85 meter ut i öppen terräng och trafikanter i båda riktningar ska genom varningsmärken tydligt informeras om risken att vilt kan korsas vägen. Förekomst av mitträcke i samband stängslets start- och slutpunkt kan öka risken för viltolyckor då räcket kan göra att djuret tvekar vid passage och blir kvar längre tid på vägbanan. Stängslets start- och slutpunkt ska därför också sammanfalla med öppning i mitträcket. Enligt tidigare förslag ska stängslet avslutas vid sektion 8/480 men då detta sammanfaller med ett dubbelt mitträcke och dubbla körfält har WSP rekommenderat att stängslet avslutas i samband med öppning i mitträcke för korsning med väg 529 (ungefärligt sektion 10/580).

Öppningar i stängslet för anslutande vägar utgör även dessa en risk för att vilt kommer in på vägbanan och uthopp bör därför övervägas inom 100-200 meter från den anslutande vägen.

För de delar av vägsträckan där viltstängsel inte föreslagits av Trafikverket har flera konfliktpunkter med älg, dovhjort, rådjur och vildsvin identifierats. Avsaknad av viltstängsel här kan innebära en fortsatt hög risk för viltolyckor, dock beräknas vägens framtida trafikflöden uppgå till över 10 000 ÅDT och detta kan ge en så pass avskräckande effekt att färre djur väljer att passera vägen. Men även om färre djur väljer att passera vägen måste detta vägas mot den ökade olycksrisken som mittbarriärer innebär och den ökade risken för allvarliga skador som den höga hastigheten innebär. Den avskräckande effekten som höga trafikflöden kan ge upphov till kan också innebära att vilt som vill passera mellan trafikplats Västjädra och Mäljarbanan avskräcks och istället följer vägen söderut och passerar över järnvägen.

Baserat på Trafikverkets förslag bedöms vägsträckan efter ombyggnation utgöra en kraftig barriär för vilt baserat på beräknade trafikflöden på över 10 000 ÅDT tillsammans med förekomst av viltstängsel och mittbarriärer samt avsaknad av planskilda passager för vilt, utöver den planerade rörbron (se nedan).

Rörbro vid sektion 6/051,5

Rörbron som ska anläggas vid sektion 6/051,5 blir förlagd i ett bra läge ganska centralt inom det stora sammanhängande skogsområdet. Rörbron har föreslagits en dimensionering med fri höjd cirka 5,1 meter, fri bredd cirka 8,4 meter och topplängd 19,2 meter och bottenlängd 32,5 meter. För älg ska portar enligt kraven i VGUⁱⁱ ha en fri höjd på 4-5 meter och en bredd på minst 12 meter och för rådjur ska bredden vara minst 7 meter. Rörbron kommer därmed inte att följa kraven ställda i VGU med avseende på bredd för älg. De föreslagna dimensionerna resulterar i ett öppenhetsindex på cirka 2,23 (höjden*bredden/längden) med topplängdsmåttet och cirka 1,32 med bottenlängdsmåttet. Enligt råden i VGUⁱⁱⁱ bör öppenhetsindex vara minst 2,3 för älg och 1,4 för rådjur. Eftersom det troligen är topplängdsmåttet som är mest betydelsefullt för rörbrons öppenhetskänsla så bedöms rörbrons öppenhetsindex vara tillräckligt både för rådjur och för älg.

I rapporten "Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur"^{iv} anges en effektivitetsmodell där passagerseffektivitet för älg/hjort och rådjur/vildsvin kan beräknas utifrån passagens dimensioner. En effektivitet på 100% innebär att passagens nyttjande är den grad som kan förväntas utifrån viltets aktivitet i omgivningen, en effektivitet lägre än 100% innebär att en viss andel av viltet avskräcks från att använda passagen.

Utifrån effektivitetsmodellen beräknas den aktuella rörbrons dimensioner resultera i en

effektivitet på cirka 62% för älg/hjort och cirka 72% för rådjur/vildsvin med rörbrons topplängdsmått.

Utifrån öppenhetsindex och effektivitetsberäkningar bedöms rörbron ha en god funktion för både älg/hjort och rådjur/vildsvin. Rörbron bedöms dock inte vara tillräcklig för att kunna helt reducera den barriäreffekt som uppkommer av mitträcken, faunastängsel och ökade trafikflöden. Rörbronsbredd understiger de värden för älg som är krav enligt VGUⁱⁱ och utgör därmed inte en fullgod faunapassage. Avsteg från VGU ska motiveras och dokumenteras.

Utterpassager vid broar

För att minska barriäreffekterna och minska trafikdöden för utter och små däggdjur har Trafikverket föreslagit att utterpassager anläggs vid befintliga broar där möjlighet för säker passage under vägen saknas. För befintlig bro 19-103-1 finns i dagsläget bra stränder som möjliggör för utter och små däggdjur att torrskodda passera under vägen och ytterligare åtgärder är därmed ej nödvändiga. De befintliga broarna 19-187-1 och 19-503-1 saknar säkra passagemöjligheter och därför rekommenderar WSP i första hand strandpassager (minsta bredd 50-60 cm) anläggs. Dock kan det finnas begränsningar i hur mycket våtarean under en bro får ändras för att inte vattenflödet ska dämmas och kan då innebära anläggning av strandpassager inte är möjligt då. Om så är fallet så rekommenderas istället torrtrummor inom 1-3 meter från vattendraget med 600 mm som minsta diameter på trumman och markeringsstenar utanför och innanför trummans öppning. Ovan föreslagna åtgärder bedöms vara tillräckliga för att utter ska kunna passera säkert under vägen, dock behövs fler torrtrummor fördelade över den långa sträckan, framförallt vid skogsbyn, för att minska barriäreffekterna för små däggdjur.

2 KÄLLOR

- i Trafikverket (2015). Viltutredning Väg 56 Kvicksund-Västjädra. Trafikverket
- ii Trafikverket (2015). VGU – Krav för vägar och gators utformning. Trafikverket publikation 2015:086.
- iii Trafikverket (2015). VGU – Råd för vägar och gators utformning. Trafikverket publikation 2015:087.
- iv Seiler Andreas, Olsson Mattias och Mats Lindqvist (2015). Analys av infrastrukturens permeabilitet för klövdjur – en metoderapport. CBM:s skriftserie 88, Centrum för biologisk mångfald SLU, Uppsala.