



Lägesrapport angående arbete med att minska påkörning av örnar på väg och järnväg

Örnar dödas i trafiken på såväl väg som järnväg, se bifogade tabeller som visar antalet dödade örnar på järnväg respektive väg. Orsaken är främst att andra dödade djur blir liggande i anslutning till väg/ järnväg och lockar örnar som i sin tur blir påkörda av fordon.

Som statistiken visar (se tabell) är problemet störst i järnvägen.

Grundorsaken till problematiken med dödade örnar (och andra djur som födosöker på kadaver) är alltså att det dödas mycket djur i väg och järnväg och sekundärt att djuren blir liggande lång tid i anslutning till väg/järnväg.

1 juli 2012 ändrades jaktlagen så att även viltolyckor med spårbundna fordon omfattas av anmälningsplikt och att eftersök av trafikskadat vilt på järnväg genomförs. Genom Trafikverkets medverkan i Nationella viltolycksrådet (NVR), ett nationellt samarbetsorgan som leds av Polismyndigheten och vars huvudinriktning är att organisera en nationell viltolycksorganisation, har det uppmärksammats att det råder stora brister gällande anmälan av trafikskadat vilt på järnväg.

	Lo	Björn	Varg	Järv	Örn	Summa
Väg	17	7	5	2	31	62
Järnväg	16	5	1	0	65	87
Summa	33	12	6	2	96	149

Påkörda örnar och andra stora rovdjur 2017 väg och järnväg

Trafikverkets åtgärder

Kortsiktigt

För att minska antalet påkörda örnar måste andra påkörda djur minska både i antal och den tid som de ligger kvar på vägar och järnvägar.

Genom fysiska åtgärder, i form av viltstängsel och viltövergångar, kan antalet påkörda djur minska även om det inte löser problemet fullt ut. Viltstängsel kompletteras med fokus på de sträckor där örnpåkörningar sker frekvent. Inventering har skett och underlag har tagit fram för att åtgärderna ska kunna genomföras under 2018.

Genom ett väl fungerande eftersöksarbete kan antalet påkörda örnar hållas nere genom att påkörda djur tas bort från väg och järnväg. För detta behöver såväl inrapportering till polis som jägares eftersök av trafikskadat vilt fungera effektivt. Målsättningen är att ett eftersök av påkört vilt ska starta inom två timmar efter rapport till polisen. På vägsidan fungerar detta tillfredställande även om det kan trimmas in bättre i delar av landet. Arbete med detta pågår inom ramen för Nationella viltolycksrådet (NVR).

På järnvägssidan fungerar inrapportering och eftersök fortfarande otillfredsställande. Orsaken är en betydligt mera komplicerad rapportering med flera mellanled och många inblandade.

Ytterligare insatser kommer att genomföras för att implementera de rutiner Trafikverket har för djurpåkörningar i alla led; från fordonsförare, driftsintreprenörer till drifttekniker. Hur anmälan till polis sker kan och måste också förbättras avsevärt. Bristerna leder till att Trafikverkets underlag för viltolyckor på järnväg idag är för bristfälligt för att kunna publiceras och användas, vilket också innebär att NVR endast redovisar statistik över viltolyckor för vägnätet.

Långsiktigt

Långsiktigt behöver antalet dödade djur i trafiken minska. Problemet är mycket komplext, såväl sett till orsakssamband som åtgärdsbehov. Trafikverket har därför bedrivit en långsiktig kunskapsuppbyggnad för att skapa en vetenskapligt grundad åtgärdsstrategi för minskning av antalet trafikdödade djur. En strategi som kan ge önskad effekt över tid till lägsta möjliga kostnad. Arbetets slutsatser har kondenserats till funktionella krav som ingår som delar i riktlinje landskap, TDOK 2015:0323. Riktlinjen ingår i ett större arbete som även omfattar grön infrastruktur mm. Se rapporten "Anpassning av transportinfrastrukturen som ett bidrag till en fungerande grön infrastruktur. Planera, bygga och sköta. Trafikverket 2016:133".

Över tid kommer de funktionella kraven när de tillämpas i planering, byggnation och skötsel att leda till en minskning av antalet trafikdödade djur. De funktionella kraven har även använts för en analys av åtgärdsbehov i befintligt väg- och järnvägsnät. Resultatet ingår i det underlag som Trafikverket lämnat i samband med infrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029.

Genomförda Åtgärder 2017

Planering, rutiner, genomförande

- Samtliga drifttekniker har genomgått utbildning om avvikelshantering under året där ett moment om djurpåkörning lagts till. Drifttekniker är den personalgrupp som på järnväg tar emot information om djurpåkörningar, gör anmälan till polis samt ringer ut felavhjälpningsintreprenörer i syfte att påkört vilt tas om hand enligt gällande rutiner.
- Ett projekt har startats upp för att öka takten i framdriften av riktade miljöåtgärder för de brister som är identifierade i befintlig infrastruktur.
- Trafikverket har tillsammans med berörda samebyar och jaktvårdskretsar sett över behovet av ren- och viltstängsel på utsatta järnvägssträckor längs norra stambanan i Västernorrland, Västerbotten och Norrbotten samt utmed Malmbanan mellan Kiruna och Riksgränsen. En inventering av behovet har genomförts under 2017 och produktion är planerad till 2018. Stängsling

kommer att genomföras på ca 130 km bana. Utöver detta kommer befintligt stängsel att ses över och vid behov förbättras.

- Ett antal större djurpassager längs högtrafikerade vägar (E65, Rv108, E6) byggs för närvarande i södra Sverige och beräknas vara färdigbyggda 2019. Planering av ytterligare passager i hela landet pågår, t.ex. åtgärdsvalsstudier om behovet längs E4 i Norrbotten, längs Malmbanan, i Stockholms län och i planläggningsprocessen för passage vid Hallandsåsen.
- Metod för att analysera viltolyckstäthet har tagits fram och kartor publiceras under våren.
- Effektsamband framtagna för rensning av kadaver från väg och järnväg. Nya effektsamband framtagna och rapport publiceras under våren¹.

Pågående forskning och utveckling

- Forskningsprojekt Viltsäker järnväg har tagit fram järnvägsplaner för 7 teststräckor med sammanlagt 24 testplatser för viltövergångar med viltvarningsteknik.
- Utveckling av teknisk plattform till viltvarningsteknik väg och järnväg pågår och ska testas under sommaren 2018.
- Forskningsprojekt TRIEKOL III har startat och ska utveckla kostnadseffektiva åtgärder för att bli minskat antalet viltolyckor. T ex studeras viltvarningsteknik på väg 108 sommaren 2018.

Följande insatser är planerade för 2018:

- Uppsättning av viltstängsel på identifierade platser. Fortsatt inventering av nya sträckor och inplanering av ytterligare fysiska åtgärder. Särskild inspektion av viltstängsel på utsatt identifierade platser.
- Driftsättning av en förbättrad funktion för rapportering av påkörda djur i systemet Opal är framflyttat från hösten 2017 till i december 2018, ny s.k. djurrapport finns förberedd. Detta kommer generera bättre indata och bättre rapportering till polis om djurpåkörningar på järnväg. Senareläggningen beror på att utvecklingsarbetet har tagit längre tid än väntat och att införandet måste anpassas till utbildningsinsatsen som berör ca 1000 medarbetare.
- Krav för kadaverrensning på väg skärps i upphandlingskrav vid upphandlingar av entreprenadkontrakt för driftområden från och med 1 september 2018. Skärpningen innebär att rensning ska påbörjas 1 timme efter larm på väglklass 1 och inom 2 timmar på övriga vägar om det är trafikfarligt vilt. För icke trafikfarligt vilt ska rensning påbörjas inom 2 dygn (tidigare var det 10-15 dygn).

¹ Jägerbrand, A.K., Gren, I-M., Seiler, A., Johansson, Ö. (Opublicerad 2018) Uppdatering och nya effektsamband för viltolyckor i modellen Effektberäkningar vid Väg Analyser (EVA). Calluna AB

Ärendenummer
TRV 2018/15795

PM

Dokumentdatum
2018-02-12
Sidor
4(4)



- Fortsatt forskning och utveckling som beskrivs under åtgärder som genomförts 2017.