

POLISEN • TRAFIKVERKET • NATURVÅRDSVERKET • LÄNSSTYRELSENA • SKOGSSTYRELSEN
SVENSKA JÄGAREFÖRBUNDET • JÄGARNAS RIKSFÖRBUND • LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND • VTI
BILPROVNINGEN • SOS ALARM • NTF • IF • LÄNSFÖRSÄKRINGAR • SVENSKA KENNELKLUBBEN • SJ AB

Handlingsplan Nationella Viltolycksrådet

**Förebyggande av viltolyckor
2015-2017**



www.viltolycka.se

Inledning

Nationella viltolycksrådet är ett nationellt samarbetsorgan som arbetar med den övergripande målsättningen att minska antalet viltolyckor så att människor inte dödas eller skadas allvarligt och för att djurs lidande ska minska.

Handlingsplanens syfte

Nationella Viltolycksrådets handlingsplan för förebyggande av viltolyckor är resultatet av en process där diskussioner förts om hur rådets organisationer tillsammans kan arbeta för att minska viltolyckorna i landet.

Handlingsplanen utgör en viljeyttring från rådets sida för att kunna lyfta viktiga frågor och åtgärder hos respektive organisation samt är ett inriktningsdokument som anger åtaganden som medlemsorganisationerna kan ta på sig.

Bakgrund

Det sker årligen runt 45 000 polisanmälda viltolyckor i Sverige (Nationella Viltolycksrådet, www.viltolycka.se). Förmodligen sker även ett stort antal viltolyckor som aldrig polisanmäls. Varje år leder några av viltolyckorna till att människor dödas och skadas allvarligt. Viltolyckornas omfattning gör det till ett stort och mycket kostsamt samhällsproblem.

Viltolycksproblematiken är komplex och rymmer en rad påverkansfaktorer. Det gör att det inte finns en enskild åtgärd som kan lösa problemen. Det finns heller ingen aktör som

ensam råder över alla de aspekter som påverkar risken för en olycka. I samarbetsorganet Nationella viltolycksrådet ingår myndigheter, bolag och intresseorganisationer som på olika sätt arbetar med viltolycksfrågan. Rådet samlar idag en stor del av den nationella expertisen kring viltolycksproblematiken.

Rådet har ett tvådelat syfte; dels att samordna en eftersöksorganisation när en viltolycka har skett, dels att arbeta förebyggande så att färre viltolyckor sker på vägar och järnvägar. Rikspolisstyrelsen har på regeringens uppdrag ansvar för rådet och delen som rör eftersök av skadat vilt. Trafikverket har ansvaret för den del av rådets arbete som avser viltolycksförebyggande åtgärder.

Utöver Nationella viltolycksrådets nationella representanter finns i dagsläget 21 regionala viltolycksråd med representanter från alla medlemsorganisationer i respektive län. I och med Polisens omorganisation 2015 kommer de regionala rådens organisation sannolikt att förändras. Exakt hur de regionala viltolycksrådets organisation kommer att se ut är ännu inte klart men de kommer troligtvis att och följa den nya polismyndighetens indelning i sju regioner.

INLEDNING

Rådets mål

Rådets övergripande mål är att minska antalet viltolyckor så att människor inte dödas eller skadas allvarligt och så att djurs lidande ska minska. Tre delmål har formulerats:

- Antalet dödade människor i samband med viltolyckor ska till år 2018 ha minskat med 50 procent jämfört med 2007 års nivå.
- Eftersök av skadat vilt ska år 2018 ske i samtliga rapporterade viltolycksfall.
- Samhällets kostnader för viltolyckor ska till år 2018 ha minskat med 25 procent jämfört med 2007 års nivå.

I dagsläget har Sverige en unik och mycket välfungerande eftersöksorganisation. Antalet dödsolyckor i samband med viltolyckor är också mycket lågt. Målen kring eftersök och antalet döda i trafiken kan därför sägas vara uppfyllda eller på god väg att uppfyllas. Många av rådets medlemmar har nu pekat på vikten av att använda den kunskap och forskning som finns kring viltolyckor för att gå från ord till handling och få till stånd kostnadseffektiva förebyggande åtgärder. Fokus har därför riktats mot att förebygga viltolyckorna för att uppnå rådets övergripande mål samt kunna minska viltolyckornas samhällskostnader.

Handlingsplanen

Denna handlingsplan utgör ett ramverk för Nationella viltolycksrådets arbete för förebyggande av viltolyckor. I handlingsplanen redovisas översiktligt de åtgärder som rådet vill driva under 2015-2017.

Nationella viltolycksrådet är ett samarbetsorgan där de aktiviteter som genomförs i och via rådet görs möjliga via medlemsorganisationernas insatser personellt och/eller finansiellt.

Inför varje år ska handlingsplanen uppdateras med mer detaljerad information kring vilka aktiviteter respektive organisation

planerar att arbeta med inom ramen för de beslutade åtgärderna som de angett att de har ett ansvar för. Det innebär att varje medlem inför varje årsskifte måste förankra aktiviteter i den egna organisationens planering och budget.

Underlag

Under 2012-2014 har Nationella viltolycksrådet drivit en process för att hitta en gemensam problembild kring orsaker, åtgärder och ansvar kopplat till det viltolycksförebyggande arbetet.

Processen inleddes med en intervjuundersökning med alla organisationsrepresentanter i rådet. Med utgångspunkt i svaren som framkom under intervjuerna har sedan en workshopserie hållits i samband med tre av 2013 års rådsmöten. Dokumentation har skickats ut och möjlighet att lämna kommentarer har getts till samtliga rådsmedlemmar efter varje workshop-tillfälle.

Processen har sammanfattats i en slutrapport som har utgjort ett underlag till denna handlingsplan. Även slutrapporten har varit på remiss hos samtliga rådsmedlemmar. Slutrapporten bifogas handlingsplanen.

Utöver processen och slutrapporten har ytterligare två workshops hållits med Nationella viltolycksrådet, dels i mars 2014 samt en workshop med representanter från de regionala viltolycksråden i maj 2014. Resultaten från dessa två workshop-tillfällen har bidragit med underlag till handlingsplanen då de åtgärder som diskuterats har lyfts in som aktiviteter i handlingsplanen.

Handlingsplanens delar

Pilotprojekt

Syftet med pilotprojekten är att testa förebyggande åtgärder i mindre skala. Pilotprojekten fokuserar på genomförande av fysiska åtgärder på utvalda och särskilt viltolycksdrabbade sträckor. I ett första steg genomförs projekten i två län.

Pilotprojekten ska ligga till grund för

utvecklandet av samverkan och en metod/ arbetssätt för ett systematsikt förebyggande arbete och genomförande av förebyggande åtgärder i större skala. Utgångspunkten är att sätta in åtgärder anpassade till sträckans specifika förutsättningar och de orsaker som ligger till grund för det stora antalet olyckor.

Inom pilotprojekten är målet att genom anpassade åtgärder kunna minska antalet viltolyckor på de utvalda sträckorna.

Åtgärdsområden

Under processen som föranlett handlingsplanen har fem prioriterade åtgärdsområden identifierats. Dessa återfinns i handlingsplanens kapitel; Åtgärder. Ett ytterligare sjätte åtgärdsområde har lagts till i handlingsplanen för att fånga upp frågor av organisatorisk karaktär.

Prioriterade åtgärdsområden:

1. Kunskap och medvetenhet hos föraren
2. Hänsyn till vilt vid planering och underhåll av infrastruktur
3. Viltstyrningssystem
4. Hänsyn till vilt vid hastighetssättning
5. Brukande av mark, vilt och skog
6. Organisation

För varje åtgärdsområde finns en åtgärdstabell med åtgärder och tillhörande delaktiviteter som ska genomföras under handlingsplanens genomförandetid. I tabellen preciseras vilka aktörer som är ansvariga för att åtgärden genomförs samt när den ska göras. Om flera organisationer arbetar med aktiviteter inom en åtgärd anges en samordnande organisation i tabellen. Denna ansvarar för att det sker en samordning av aktiviteterna inom åtgärden. Respektive organisations aktiviteter inom åtgärdsområdet specificeras årligen.

Åtgärdena utgör verksamhetsåtgärder, målet med en genomförd åtgärd resulterar alltså inte en direkt minskning av antalet viltolyckor, utan att förutsättningarna för att arbeta för förebyggande av viltolyckor har förbättrats.

Uppföljning

Uppföljning av Nationella viltolycksrådets övergripande mål och delmål sker årligen.

Pilotprojekt

Uppföljning av pilotprojekten sker inom ramen för varje projekt och gentemot de effektmål som beslutats för projektet. En slutrapport tas fram för varje genomfört pilotprojekt. Resultaten redovisas på rådsmöten och sammanfattas i verksamhetsberättelsen.

Åtgärder

Handlingsplanens planerade åtgärder ska följas upp varje år i samband med verksamhetsberättelsen. De aktörer som anges som ansvariga för åtgärder och aktiviteter rapporterar årets arbete till Nationella viltolycksrådets verksamhetsledare som sammanställer detta i verksamhetsberättelsen. Om en aktivitet inte har påbörjats eller genomförts är det viktigt att rapportera varför så att det går att förbättra möjligheterna för ett genomförande.

Uppföljningen ska ge en bild av hur det förebyggande arbetet bedrivs och hur handlingsplanen genomförs.

Pilotprojekt

Inom ramen för handlingsplanen kommer ett antal pilotprojekt på utvalda vägsträckor att drivas. Syftet med pilotprojekten är att hitta ett systematiskt sätt att arbeta med åtgärder för förebyggande av viltolyckor. Några pilotprojekt på järnväg genomförs inte inom ramen för handlingsplanen 2015-2017. På järnväg driver och finansierar Trafikverket ett forskningsprojekt; Viltsäker järnväg, i samarbete med operatörer, SLU, m. fl. Resultatet från projektet ska tillvaratas av rådet och dess medlemsorganisationer.

I pilotprojekten ska åtgärder testas i mindre skala på enstaka sträckor och resultatet ska följas upp. Ambitionen är att åtgärderna sedan ska kunna genomföras i större skala. Att pilotprojekten genomförs i projektform ger en bra inblick i genomförandets kostnader.

Kunskapen om vilka åtgärder som faktiskt ger resultat och är effektiva är i dagsläget bristfällig. Delvis beror det på att det bedrivs mycket lite forskning kring dessa frågor och i vissa fall beror det också på att det är svårt att hitta metoder för att undersöka vidtagna åtgärders effekt. Kunskapen kring kostnadseffektivitet, alltså hur effektiv en åtgärd är i förhållande till hur mycket den har kostat är också liten.

Identifiering av olycksdrabbade sträckor

Pilotprojekten ska genomföras på särskilt olycksdrabbade vägsträckor. De mest olycksdrabbade vägsträckorna i varje län identifieras varje år av de regionala viltolycksråden. En gemensam nationell metod för identifiering av olycksdrabbade sträckor ska tas fram så att identifieringen blir likvärdig i alla regioner.

Genomförande

Nationella viltolycksrådet beslutar på vilka sträckor pilotprojekten ska genomföras. I ett första skede genomförs pilotprojekt i Värmlands län och Östergötlands län. Dessa län har valts ut då det finns intresse och välfungerande regionala råd i dessa län.

lands län och Östergötlands län. Dessa län har valts ut då det finns intresse och välfungerande regionala råd i dessa län.

Pilotprojektens organisation

Pilotprojekten ska drivas under det regionala viltolycksrådets ledning. De regionala råden kan bilda arbetsgrupper för pilotprojekten. I arbetsgrupperna är Trafikverket samman kallande och drivande och har en viktig roll, både gällande kunskap och resurser. Övriga organisationers rådmedlemmarna som väljs in i arbetsgrupperna förväntas i ett första skede avsätta personella resurser. Hur de olika medlemsorganisationerna kan delta och vilka resurser de kan lägga i projekten specificeras inom varje pilotprojekt.

Under 2015 förväntas arbetsgrupper formuleras och dessa ska ha genomfört analys av valda pilotprojektssträckor och beslutat om lämpliga åtgärder. Pengar söks för genomförande av åtgärder till 2016.

Pilotprojekten ska ha en nationell samordnare på Trafikverket som samordnar projektens innehåll och finansiering.

Metod

Varje pilotprojekt ska fungera som en fördjupning i viltolycksproblematiken för en aktuell sträcka. Pilotprojekten kan ses som åtgärdsplaner för att komma till rätta med problemen på särskilt viltolycksdrabbade sträckor. Utgångspunkten är att platsens specifika förutsättningar ska styra valet av åtgärder. Förutsättningarna i omgivning och trafik måste först kartläggas och analyseras så att rätt typ av åtgärder kan väljas för att minska risken för olyckor.

Åtgärderna som sätts in ska utgå från bästa tillgängliga kunskap och ska följas upp systematiskt. Det är viktigt att koppla vetenskaplig kompetens till varje projekt, i synnerhet till uppstart och uppföljning.

Pilotprojektets form och arbetssätt ska kunna utvecklas och anpassas under hand

och efter behov.

Varje pilotprojekt ska formulera effektmål för insatserna på den olycksdrabbade sträckan. Dessa mål ska formuleras tydligt så att de går att följa upp.

Resultat och erfarenheter från pilotprojekten ska sammanfattas i en slutrapport och spridas. Återkopplingen till rådet sker förslagsvis via rådsmötena.

Förslag till åtgärder inom pilotprojekt

Många olika förslag till fysiska åtgärder har diskuterats under processen med framtagande av handlingsplanen. I tabellen nedan listas åtgärder som rådet diskuterat. Tabellen ska fungera som ett underlag när åtgärder ska väljas inom pilotprojekten.

Förslag till åtgärder inom pilotprojekt
Lokal siktröjning.
Viltvarningsmärken vid röjning och avverkning.
Kombinera markerad hastighetssänkning tillsammans med varningsmärke för vilt.
Lokal hastighetssänkning,
Sänkt hastighet där viltstängsel slutar.
Digitala skyltsystem för hastighetsättning kopplat till perioder och/eller sträckor med förhöjd viltolycksrisk.
Viltstyrningssystem.
Ploga leder som styr vilt från vägar och spår

Åtgärder

1. Kunskap och medvetenhet hos föraren

Ökad kunskap hos föraren syftar till att öka riskmedvetenheten. Med kunskap om hur vilt beter sig och rör sig kan föraren vara uppmärksam och vet när risken att möta vilt är som störst. I dagsläget saknas vetenskapliga studier som kan visa att kunskap hos föraren påverkar risken för att råka ut för en viltolycka. Att medvetandegöra viltolycksrisken ses ändå som en viktig del i arbetet med att förebygga viltolyckor.

Redan idag vidtas många och stora satsningar för att informera om viltolycksrisken. Bland annat via den årliga insatsveckan då många av rådets organisationer engagerar sig på en rad olika sätt.

Viktigt i informationsspridningen är att informationsmaterialet anpassas efter informationskanal och mottagare.

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
1.1	<p>Insatsvecka.</p> <p>1.1.1 NVR:s kommunikationsgrupp tar fram en årlig kommunikationsplan och samordnar insatsveckan. 1.1.2 Alla organisationer deltar i insatsveckan med egna resurser och enligt kommunikationsplanen.</p>	Polisen , alla organisationer i NVR	1.1.1 och 1.1.2 görs årligen
1.2	<p>Information på medlemsorganisationernas hemsidor.</p> <p>1.2.1 NVR:s kommunikationsgrupp samordnar en översyn av den information som sprids via organisationernas hemsidor. 1.2.2 Respektive organisation sprider information via sin hemsida.</p>	Polisen , alla organisationer i NVR	1.2.1 görs 2015 1.2.2 görs årligen
1.3	<p>Informationsspridning via radio.</p> <p>1.3.1 Utvärdera samarbete med radions trafikredaktioner och föreslå förbättringar.</p>	Polisen , Jägarförbunden	

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
1.4	<p>Ökad information via trafikskolor och utbildningsmaterial för förare via trafikskolorna.</p> <p>1.4.1 Verka för att anmälningsskyldighet och skyldighet att märka ut olycksplats vid viltolycka tas med i utbildningsmaterial. Transportstyrelsen och Sveriges Trafikskolors riksförbund (STR) måste involveras.</p> <p>1.4.2 Verka för att trafikskolorna sprider markering-remsa för viltolyckor.</p>	Trafikverket	1.4.1 och 1.4.2 görs 2015 och framåt
1.5	<p>Informationsspridning på andra språk.</p> <p>1.5.1 Polisen utreder i vilken omfattning detta kan vara en lämplig åtgärd.</p> <p>1.5.2 Polisen tar fram informationsmaterial på olika språk som broschyr och pdf.</p> <p>1.5.3 Bilprovningen sprider broschyrer via stationer och pdf via hemsidan.</p>	Polisen , Bilprovningen	1.5.1 görs 2015 1.5.2 och 1.5.3 beror av utfallet i 1.5.1
1.6	<p>Informationsspridning via försäkringsbolagens kundkontakter.</p> <p>1.6.1 If informerar via kundbrev, sociala medier och hemsida.</p> <p>1.6.2 Länsförsäkringar informerar via hemsida.</p>	Länsförsäkringar, If	1.6.1 och 1.6.2 görs årligen
1.7	<p>Informationsspridning via Bilprovningstationerna.</p> <p>1.7.1 Utdelning av informationsmaterial som NVR tar fram.</p>	Bilprovningen	1.7.1 görs årligen

2. Hänsyn till vilt vid planering och underhåll av infrastruktur

Då den infrastruktur som planeras idag med stor sannolikhet kommer att finnas kvar under lång tid framöver är det viktigt att bygga vägar och spår som inte kommer i konflikt med exempelvis viktiga viltstråk. Hänsyn till vilt måste också tas när förbättringar görs i befintliga väg- och järnvägsnät vid kontinuerligt underhåll och förvaltning.

Det handlar till stor del om att föra in kunskapen om vilt i planeringsprocessen genom att få planerare att beakta vilt som en viktig faktor vid planläggning.

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
2.1	Ta fram en gemensam nationell metod för identifiering av de mest olycksdrabbade vägsträckorna.	Trafikverket	Troligen 2015
2.2	Identifiera de fem mest olycksdrabbade vägsträckorna och järnvägssträckorna i varje län/region enligt gemensam nationell metod. Identifieringen görs av de regionala viltolycksråden.	Polisen , Jägarförbunden	Troligen från och med 2016
2.3	Utred om regionala viltolycksråden kan vara remissinstans för infrastrukturplaner för att fånga upp lokal kunskap.	Trafikverket	2016
2.4	Utred om regionala viltolycksråden kan vara remissinstans vid kommunal planering. Kan Boverket, SKL eller annan aktör kopplas in?	Vilken/vilka organisationer kan driva denna åtgärd?	

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
2.5	<p>Ta fram information/kunskapsunderlag (inkl goda exempel) för planerare om vilt vid infrastrukturplanering och kommunal planering.</p> <p>2.5.1 Utreda hur regionala kontakter ser ut idag. 2.5.2 Utreda hur ett informationsmaterial kan se ut och om det kan infogas i existerande informationsmaterial som riktar sig till målgruppen. 2.5.3 Trafikverket utvecklar hjälpmedel för planering av infrastruktur med hänsyn till vilt till exempel via forskningsprogrammet Triekol.</p>	Trafikverket	2.5.1 görs 2016 2.5.2 görs 2017 2.5.3 görs 2014-2015
2.6	<p>Länsstyrelserna ska beakta viltolycksfrågan vid remissärenden.</p> <p>2.6.1 Utreda hur viltfrågan behandlas i remissärenden hos Länsstyrelserna och föreslå eventuella förbättringar.</p>	Länsstyrelserna	
2.7	<p>Bevaka att hänsyn tas till vilt i förhållande till infrastruktur i regionala handlingsplaner för grön infrastruktur.</p> <p>2.7.1 Naturvårdsverket tar, som del av regeringsuppdrag med rapportering i oktober 2015, fram riktlinjer, råd och stöd till länsstyrelsernas i arbete med utvecklingen av regionala handlingsplaner för grön infrastruktur. 2.7.2 Länsstyrelserna tar fram regionala handlingsplaner för grön infrastruktur. 2.7.3 Jägarförbunden deltar med kunskap i framtagandet av planer.</p>	Naturvårdsverket, Trafikverket, Skogsstyrelsen, Länsstyrelserna, Jägarförbunden	2.7.1 görs 2015 2.7.2 ? 2.7.3 Löpande vid behov
2.8	Formulera de viktigaste kunskapsluckorna som behöver utredas gällande viltolyckor på väg och järnväg.	Trafikverket, Polisen, VTI, Jägarförbunden	

3. Viltstyrningssystem

Viltstyrningssystem syftar till att med stängsel styra viltet till lämpliga passager så att de säkert kan passera vägar och spår. Begreppet viltstyrningssystem har således en bredare innebörd än bara stängsling. Det handlar om att skapa ändamålsenliga viltstyrningssystem, alltså stängsling i kombination med funktionella viltpassager. Viltstyrningssystem har potential att minska viltolyckorna markant (Vilda djur och infrastruktur, Vägverket publikation 2005:72). Viltstyrningssystem ses

som en åtgärd för att förhindra viltolyckor på särskilt drabbade sträckor och kan inte tillämpas alltför storskaligt med tanke på de negativa konsekvenserna det innebär för djurlivet. Uppförande av viltstyrningssystem som åtgärd kan ske inom pilotprojekten.

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
3.1	<p>Översyn av rutiner för underhåll av viltstängsel.</p> <p>3.1.1 Trafikverket: Utreda hur underhåll av viltstängsel planeras hos Trafikverket. Hur kraven ser ut i upphandling av underhålls-entreprenörer på väg och järnväg och om kraven behöver uppdateras.</p> <p>3.1.2 Trafikverket: Utreda hur kunskap från andra parter, exempelvis eftersöksjägare och poliser, om brister i stängslingsunderhåll kan samlas in systematiskt.</p> <p>3.1.3 Jägarförbundet: Ta fram förslag på rutin för framtagande av underlag på positioner där viltstängsel behöver repareras eller underhållas.</p>	Trafikverket, Jägarförbundet, Polisen	3.1.1 och 3.1.2 Påbörjas 2015 3.1.3 2015
3.2	<p>Ta fram kunskap om kostnader och samhällsekonomisk lönsamhet i att sätta upp och underhålla olika typer av viltstängsel och viltpassager.</p> <p>3.2.1 Kunskap om stängsling, kostnader och samhällsekonomisk lönsamhet tas fram via forskningsprogrammet Triekol.</p> <p>3.2.2 Ta fram och distribuera en populärvetenskaplig rapport om kostnader kopplat till viltstängsel för att ge de regionala råden bättre kunskapsunderlag.</p>	Trafikverket	3.2.1 görs 2014-2015 3.2.2 görs 2015-2016
3.3	<p>Undersöka hur andra länder hanterar viltstyrning och vilka framgångsrika metoder som används.</p> <p>3.3.1 Kontinuerlig och systematisk samverkan med nätverk och konferenser som CEDR, IENE, ICOET och ANET.</p> <p>3.3.2 Relevanta internationella kunskaper och erfarenheter förmedlas till NVR.</p>	Trafikverket	3.3.1 görs löpande 3.3.2 görs löpande via rådsmöten

4. Hänsyn till vilt vid hastighetssättning

Hastighet spelar stor roll vid alla trafikolyckor, även viltolyckor. Hastigheten påverkar reaktionssträckan samt graden av allvarighet på olyckan.

Det finns idag möjlighet att använda digital eller tillfällig vägmärkning för att införa temporära hastighetssänkningar när det råder särskild risk för viltolyckor. Platsspecifika tester kopplat till hastighetssättning kommer kunna genomföras inom ramen för pilotprojektet.

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
4.1	<p>Sammanställ kunskap och forskning kring hastighetssättning och viltolyckor. SLU bör involveras.</p> <p>4.1.1 Framtagande av enkel kunskapssammanställning om hastighetssättning och viltolyckor. 4.1.2 Spridning av kunskapssammanställningen inom rådet.</p>	VTI	
4.2	Utred om och hur vilt kan vara en faktor att ta hänsyn till vid hastighetssättning och hur lokal kunskap kan användas i processen. Anvaret för hastighetssättning ligger på Trafikverket, kommuner eller Länsstyrelser och beror av omständigheter som regleras i Trafikförordningen (1998:1276).	Länsstyrelserna, Trafikverket, Jägarförbunden	4.2.1 görs 2015

5. Brukande av mark, vilt och skog

Landskapet kring vägar och spår spelar roll för hur viltet rör sig och kan därför även spela in i risken för viltolyckor. Dessutom är effektiviteten hos åtgärder som vidtas på väg och spår beroende av hur omgivningarna ser ut.

I den mån det är möjligt givet ekonomiska och odlingstekniska ramar kan växtlighet intill väg- och spårområde anpassas så att vilt inte i onödan födosöker och uppehåller sig nära in på vägar och spår.

Viltpopulationernas storlek

Rådet har i tidigare process pekat ut viltpopulationernas storlek som en av de viktigaste orsakerna till att det sker viltolyckor. Enligt jaktlagstiftningen ska viltförvaltningen anpassas till allmänna intressen, dit risken för viltolyckor kan räknas. Viltolycksstatistiken utgör också ett underlag för älgförvaltningen.

En generell minskning av viltstammarna nationellt har dock bedömts som en svår genomförbar åtgärd.

	Åtgärder och aktiviteter	Ansvariga aktörer Samordnande aktör anges i fetsstil	Tidsplan
5.1	Informera markägare om riskerna med utfodring intill väg och spår.	Jägarförbunden, LRF	
5.2	Ta fram informationsmaterial om väg- och spårnära skogsbruk. 5.2.1 LRF och Skogsstyrelsen: Informera markägare, skogsbrukare och skogsentreprenörer om ökade risker för viltolyckor i samband med skogsbruksåtgärder.	Skogsstyrelsen , LRF	5.2.1 görs 2016?
5.3	Ta fram informationsmaterial om väg- och spårnära odling. Önskvärt att detta görs i samverkan med Jordbruksverket.	LRF	
5.4	Informera entreprenörer om viltolycksrisken kopplat till skötsel och röjning intill väg och spår. 5.4.1 Trafikverket: Gör översyn om vilka krav som ställs i upphandling av entreprenörer för skötsel av väg- och spårnära vegetation på det statliga väg- och järnvägsnätet.	Trafikverket	
5.5	Förse älgförvaltningsorganisationen med kunskap, underlag och statistik. 5.5.1 Polisen: Viltolycksstatistik görs tillgänglig genom Älgportalen	Polisen , Länsstyrelserna, Jägarförbunden	5.5.1 Från och med 2015 och årligen

6. Organisation

Frågor av mer övergripande organisatorisk karaktär har samlats i detta sjätte åtgärdsområde. Det rör sig om frågor som syftar till att skapa en mer effektiv verksamhet.

Regionala rådens organisation

Ett antal faktorer har identifierats för att få de regionala viltolycksorganisationerna att fungera mer effektivt i det förebyggande arbetet. Till stor del handlar det om att öka engagemanget i regionala råden genom att se till att rådsmedlemmarna har tid och befogenhet att engagera sig i frågorna. Faktorer som har bedömts som viktiga för att utveckla de regionala rådens förebyggande arbete är att:

- alla samverkansorganisationerna prioriterar att delta på rådsmöten.
- att mandatet att driva självständigt arbete och genomföra idéer för organisationer och personer i de regionala råden blir större.
- de regionala råden får mer resurser för att kunna driva arbete. I några råd finns exempelvis en heltidsanställd polis som samordnar och driver arbetet.

Viktiga aktörer

Det finns ytterligare organisationer, utöver de som är medlemmar i rådet idag, som kan spela en roll i det förebyggande arbetet. Under diskussioner har ett antal aktörer identifierats. NVR ska ta ställning till om det är aktuellt att bjuda in dessa aktörer som medlemmar i rådet eller om det är möjligt att upprätta ett samarbete med organisationerna.

De aktörer som diskuterats är:

- Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR)
- Sveriges Kommuner och Landsting (SKL)
- Jordbruksverket
- Transportstyrelsen
- Bilproducenterna
- Tullverket
- Sveriges Åkeriföretag
- Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU)
- Kungliga Skogs- och Lantbruksakademien (KSLA)
- Vinnova, Mistra och Älgskadefondsforeningen har diskuterats som potentiella finansörer av forskning kring och genomförande av åtgärder.

Bilagor

Bifogade dokument

Bilaga 1. Nationella Viltolycksrådet (2014)
Underlag för Nationella Viltolycksrådets
handlingsplan för förebyggande av viltolyckor.
Slutrapport 2014.



**Nationella
Viltolycksrådet**
www.viltolycka.se

