



# Tema Hjortevilt

Konsekvensutredning for E6 Svenningelv - Lien

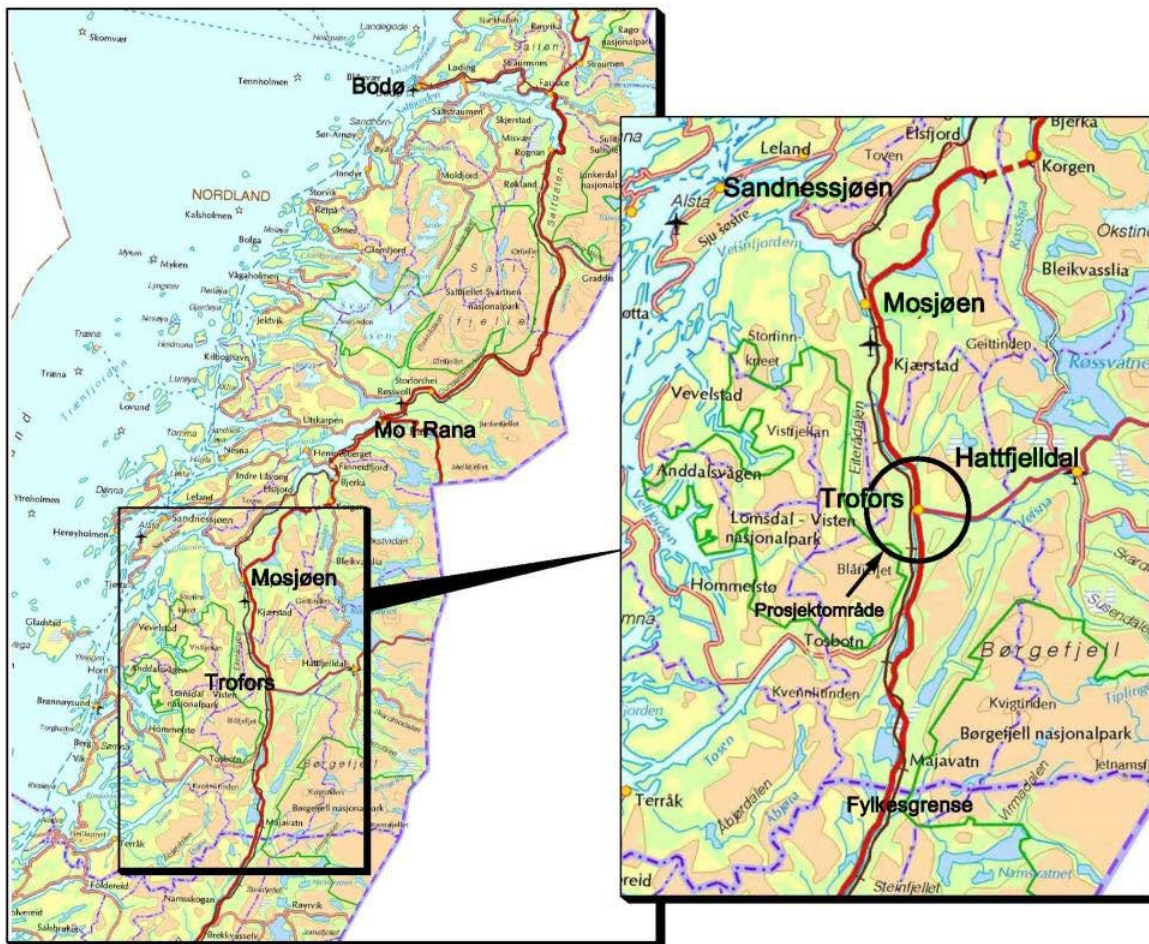


## Innholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| 1. Bakgrunn .....  | 2  |
| 2. Beskrivelse av forslag til trase E6 Svenningelv - Lien .....    | 3  |
| 3. Elgforvaltning.....   | 6  |
| 3.1 Hjorteviltforvaltning i Norge .....                            | 6  |
| 3.2 Trekkadferd .....  | 6  |
| 3.3 Viltgjerd – kriterier for oppsetting .....                     | 6  |
| 4. Prosess/Metode for utredningen.....                             | 7  |
| 4.1 Data fra Bane Nor .....  | 7  |
| 4.2 Hjorteviltregisteret.....                                      | 7  |
| 4.3 Intervju med kommunal ettersøksleder Kjell Arne Bekkevold..... | 7  |
| 5. Strekningsvis gjennomgang med tilhørende vurderinger .....      | 8  |
| 5.1 Svenningelv – Tunnelpåhugg sør Bergåsen.....                   | 8  |
| 5.2 Tunnelpåhugg nord Bergåsen – Langdalsåsen sør .....            | 9  |
| 5.3 Langdalsåsen sør – Tjærhusdalen .....                          | 10 |
| 5.4 Tjærhusdalen – Kringelmomyra/Finnsåsmyra .....                 | 13 |
| 5.5 Kringelmomyra/Finnsåsmyra - Valryggen .....                    | 14 |
| 5.6 Lien .....   | 16 |

# 1. Bakgrunn

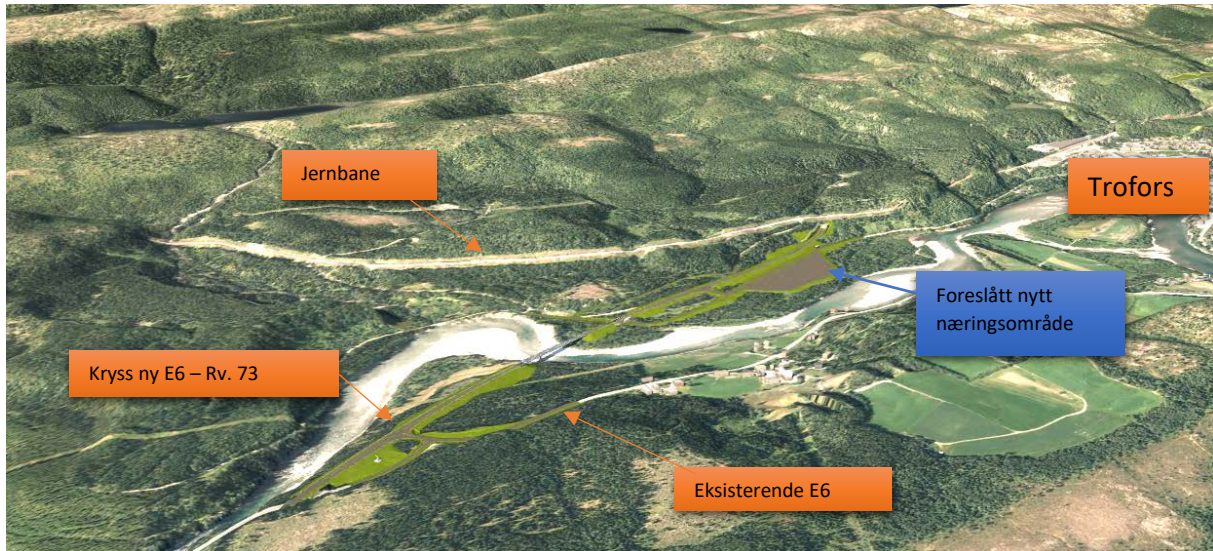
Statens vegvesen skal som en del av prosjekt E6 Helgeland bygge ny E6 på strekningen Svenningelva – Lien i Grane kommune, Nordland fylke. Vegen bygges i ny trase på vestsiden av elva Vefsna. Øvrig infrastruktur i området er Nordlandsbanen, samt enkelte kommunale og private veger.



I henhold til planprogram fastsatt av Grane kommunestyre 26.06.2019 skal konsekvenser for hjortevilt (elg) utredes.

## 2. Beskrivelse av forslag til trase E6 Svenningelv - Lien

Statens vegvesen åpnet høsten 2019 E6 i ny trase på østsiden av hoveddalføret mellom Kapskarmo og Svenningelv. Denne entreprisen E6 Svenningelv–Lien er fortsettelsen nordover. Parsellen er lokalisert på vestsiden av Vefsna-dalføret og i hovedsak vest for Nordlandsbanen.



### Strekning Svenningelv – Bergåsen tunnel sør

E6 Svenningelv – Lien starter rett sør for Svenningelv i Grane kommune. Det etableres et kryss mot Rv. 73/eksisterende E6 på Svebakken. Ny E6 legges på en bru over Svenningelv. Etter ønske fra Grane kommune blir det regulert inn et kryss ved den kommunale Vestersivegen, samt et næringsområde på Vollen (gjenbruk av steinmasser fra tunnel). Vestersivegen bygges delvis om og krysser under nye E6 i en kulvert. E6 fortsetter nordover under jernbanen inn i Bergåsen tunnel.



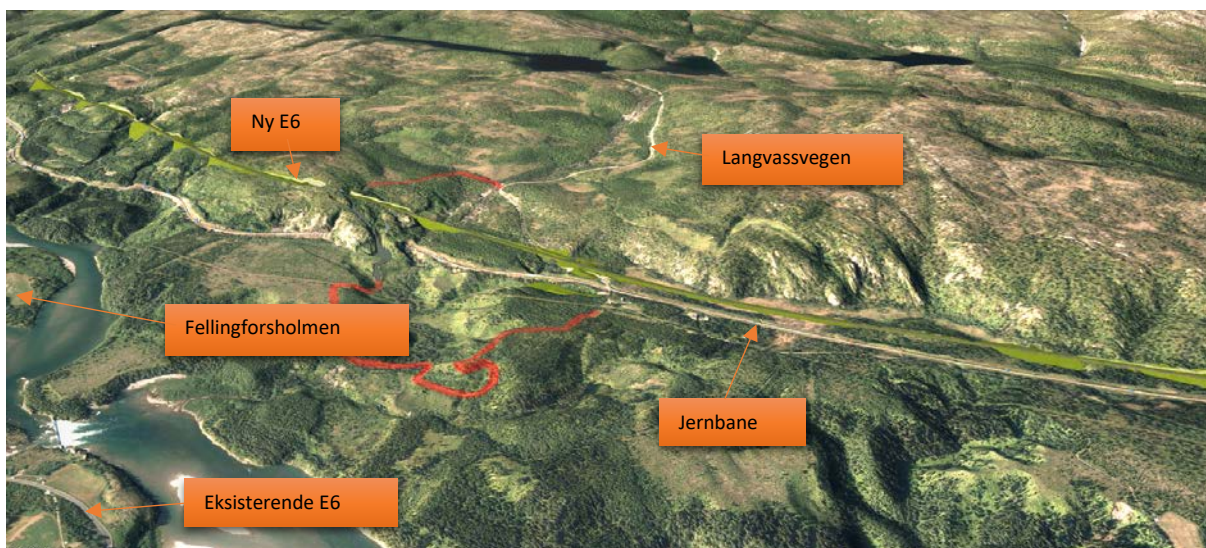
Forbi Trofors sentrum går vegen i tunnel gjennom Bergåsen.

Forbi Trofors sentrum går vegen i tunnel gjennom Bergåsen. Tunnelen blir ca. 2 kilometer lang og kommer ut ved Stengvassbekken.



Strekningen Bergåsen tunnel nord – Finnsåselva

Ny E6 er plassert overfor og vest for jernbanen. Ny E6 vil passere gjennom områder der Svenningdal sølvgruver (nedlagt rundt år 1900) hadde aktivitet. Det bygges en bufeundergang ved Svenningåsen. Ny E6 legges på en bru over Kleppenvegen. To eksisterende skogsveger på strekningen får direkte avkjørsel fra ny E6.



### Strekningen Finnsåselva – Finnsåsen

Ny E6 er plassert overfor jernbanen. Ved Finnsåselva bygges det en tunnel som vilt kan passere over. Langvassvegen gis en direkte avkjørsel ut på ny E6. Der Langvassvegen passerer jernbanen vil en flyttleie for reindriften i framtiden krysse både veg og jernbane. Ulike alternative løsninger for flytteleien er beskrevet i Konsekvensutredning Reindrift 2019. Ved Finnsåsen etableres det et sidetak for uttak av berg i anleggsperioden.



### Strekningen Finnsåsen – Lien

Ny E6 planlegges lagt under jernbanen ved Valryggen og krysser deretter Vefsna på en bru over til Lien. På strekningen etableres det en landbruksavkjørsel og en boligavkjørsel. I tillegg bygges det et kryss mellom ny E6 og Turmovegen, samt et kryss mellom ny E6 og eksisterende E6 ved Lien.

## 3. Elgforvaltning

### 3.1 Hjorteviltforvaltning i Norge

I Norge er det kommunene som har ansvaret for å forvalte elgstammen. Kommunenes forvaltning skal bidra til å ivareta elgbestandens kvalitet og leveområdenes kvalitet, samtidig som kommunene skal ta hensyn til andre samfunnsinteresser. Eksempler på andre samfunnsinteresser kan være å redusere beiteskader på innmark og skog, og å redusere antall påkjørsler på veg og bane.

Jakt er forvaltningens viktigste verktøy for å regulere bestanden.

### 3.2 Trekkadferd

Elg kan kategoriseres i to typer trekkadferd:

- Regionale trekk (dyr som krysser gjennom et geografisk område til faste årstider).
- Lokale trekk (lokale trekk innenfor et nærmere avgrenset geografisk område)

Kunnskap om trekkadferd er viktig dersom tiltak som rettet avskytning skal vurderes for å f.eks. redusere beiteskader på innmark og skog eller redusere antall påkjørsler på veg og bane. Kunnskapsgrunnlaget om trekkadferd i dette prosjektet fremkommer i kapittel 5 under «informasjon fra kommunal ettersøksleder».

### 3.3 Viltgjerder – kriterier for oppsetting

Statens vegvesen benytter kriterier i Håndbok V134 Veger og dyreliv ved vurdering av om viltgjerder skal benyttes. På strekningen Svenningelva – Lien forventes det en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2150 kjøretøy pr. dag i år 2040.

For de fleste av de større pattedyrene vil veger kun utgjøre en barriere dersom det er brukt viltgjerder, støyskjerm eller midtrekkverk, eller hvis trafikkmengden er stor. Årsdøgntrafikken kan gi en god pekepinn på hvor stor barrierewirkningen er. Generelt kan det sies at en veg med ÅDT på mer enn ca. 10 000 er en ugjennomtrengelig barriere for de fleste arter.

Ved lav trafikk tetthet vil de fleste dyr krysse vegen uten problemer og barrierewirkningen er liten. På veger med en midlere trafikk tetthet (ÅDT 2 500 – 10 000) er dødeligheten av dyr som prøver å krysse vegen stor og barrierewirkningen øker. På veger med stor trafikk (ÅDT > 10 000) er barrierewirkningen så stor at bare få dyr vil prøve å krysse vegen.

For en lokal dyrestands overlevelse på lang sikt vil det inntil en viss grense være bedre at noen få dyr dør i forsøk på å krysse en veg, enn at vegen utgjør en total barriere. Dette forholdet kan være vanskelig å vurdere i praksis, men understreker viktigheten av å være restriktiv med bruk av viltgjerder.

## 4. Prosess/Metode for utredningen

I denne utredningen baserer kunnskapsgrunnlaget seg på eksisterende data om viltpåkjørslar på jernbanen, data fra hjorteviltregisteret og intervju med kommunal ettersøksleder Kjell Arne Bekkevold.

### 4.1 Data fra Bane Nor

Bane Nor registrerer alle påkjørslar på jernbanen. Statens vegvesen har fått tilgang til datasettene i perioden 2001-2018 på denne strekningen og har lagt påkjørslene inn i en visningsmodell. I visningsmodellen fremkommer omtrentlig posisjon for hvor påkjørselen har skjedd.

Påkjørslar vist i datasettet fra Bane Nor er ikke direkte overførbart til ny E6. Årsaken er at et tog bruker svært lang tid på å stanse (selv om lokføreren ser dyr på toglinja er det ikke fysisk mulig å stanse toget tidsnok). Et kjøretøy på veg kan derimot stanse på forholdsvis korte strekninger eller manøvrere seg forbi hjortevilt.

Datasettet gir imidlertid en indikasjon på hvor det står/trekker mye elg innenfor planområdet.

### 4.2 Hjorteviltregisteret

Hjorteviltregisteret er en nasjonal database som ivaretar data fra jakt på elg, hjort, rådyr og villrein, samt opplysninger om fallvilt av utvalgte arter. Registeret inneholder en del av de samme dataene som Bane Nor besitter.

### 4.3 Intervju med kommunal ettersøksleder Kjell Arne Bekkevold

Statens vegvesen har gått gjennom modell og ulike innsynsløsninger sammen med kommunal ettersøksleder, Kjell Arne Bekkevold. I gjennomgangen fikk Statens vegvesen faktaopplysninger om bl.a. trekkleier og utfordrende områder på veg og bane. Vegvesenet fikk også innspill i forhold til hvordan elgen kan tenkes å opptre etter at ny E6 er bygd.



## 5. Strekningsvis gjennomgang med tilhørende vurderinger

### 5.1 Svenningelv – Tunnelpåhugg sør Bergåsen

#### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

I området er primært stedbunden elg som trekker mellom elv og arealer på oversiden av jernbanen.

Det er registrert forholdsvis få elgpåkjørsler i dette området.

#### *Informasjon fra Bane Nor*

Det er registrert forholdsvis få elgpåkjørsler i dette området.



*Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018*

#### *Vurdering av behov for tiltak*

I dette området vil portalområdet for tunnel bli sikret med gjerde for å unngå at folk eller dyr kan falle ned i vegbanen. Elg kan komme overaskende på fra høyre ved kjøring sørover, men basert på de lave påkjørselstallene på jernbanen samt at ÅDT på strekningen er forholdsvis lav anbefales det ikke at det ikke skal settes opp viltgjerde her.

## 5.2 Tunnelpåhugg nord Bergåsen – Langdalsåsen sør

### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

Det er registrert få elgpåkjørsler i dette området.

### *Informasjon fra Bane Nor*

Det er registrert få elgpåkjørsler i dette området.



*Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018*

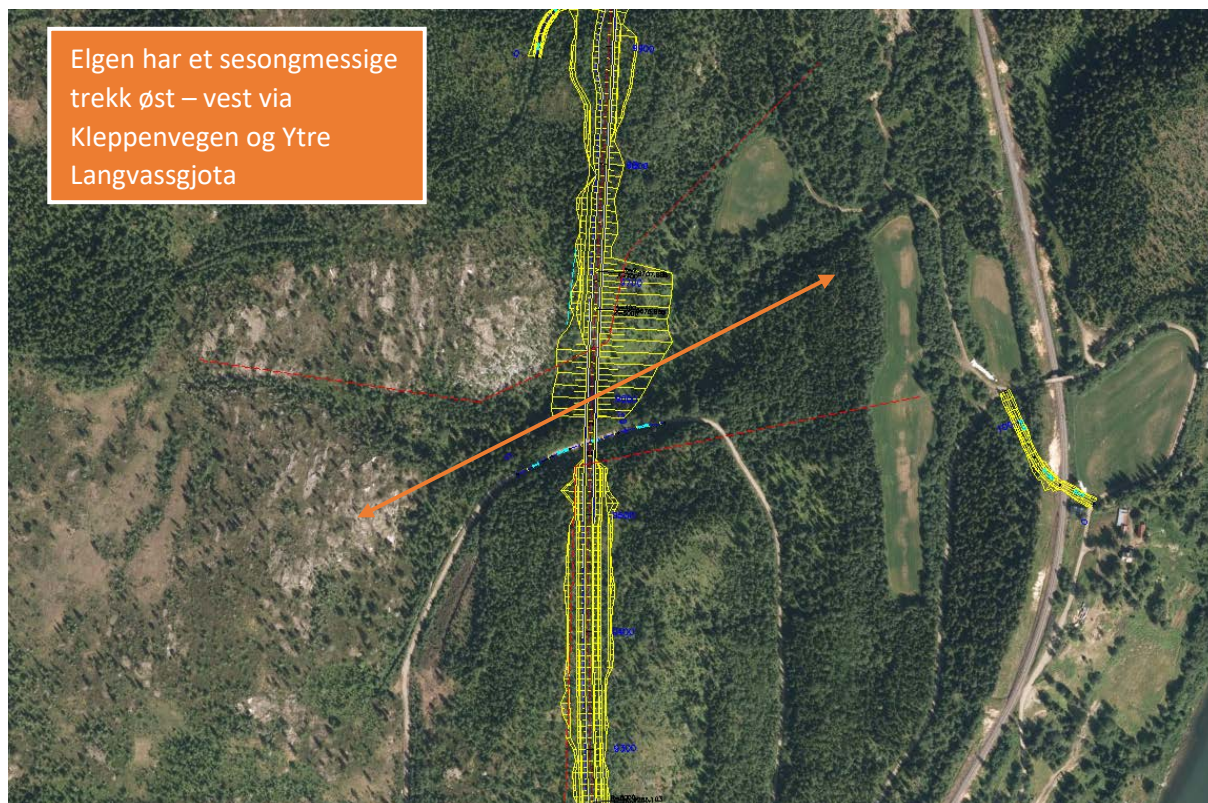
### *Vurdering av behov for tiltak*

Det er registrert få påkjørsler av elg i dette området. Ny E6 legges primært i bergskjæringer (tilsvarende som jernbanen) medførende at det forventes få elgpåkjørsler langs denne strekningen.

### 5.3 Langdalsåsen sør – Tjærhusdalen

#### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

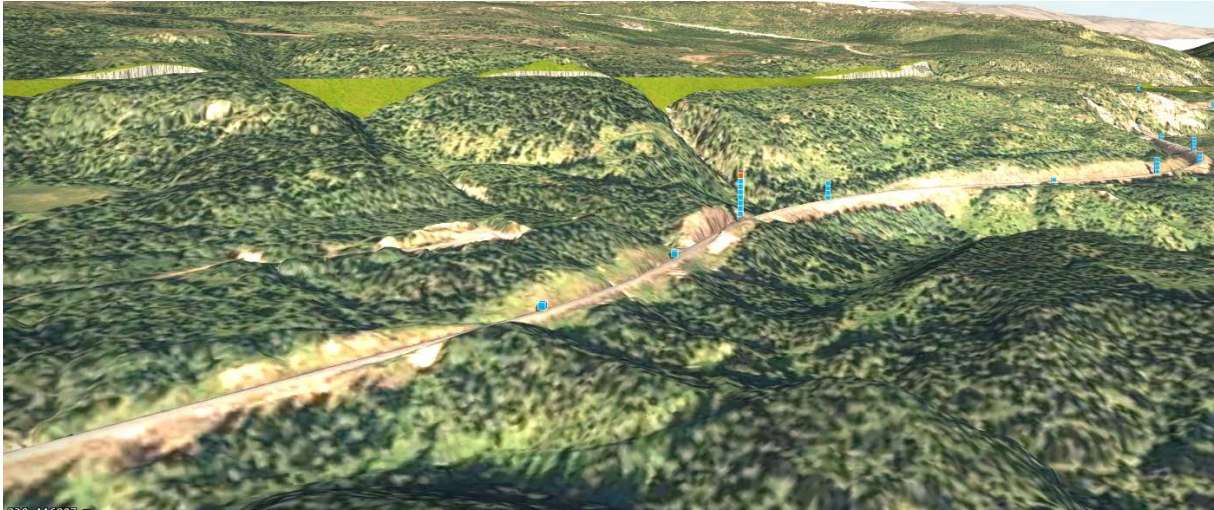
Det foregår sesongmessige trekk øst – vest via Kleppenvegen og Ytre Langvassgjota.



Areal ved og nedenfor jernbanen på strekningen Langdalsåsen sør til Finnsåselva er et vinterbeiteområde. Det er godt med skjul og beite og det står mye elg i området. Elgen trekker ofte østover mot Fellingforsholmen fra dette punktet. Det er mer skrint i områdene hvor ny E6 er planlagt, så ettersøksleder forventer ikke at elgen i særlig grad vil trekke vestover på vinteren.

#### *Informasjon fra Bane Nor*

Det er registrert flere elgpåkjørsler på strekningen Langdalsåsen sør - Finnsåselva.



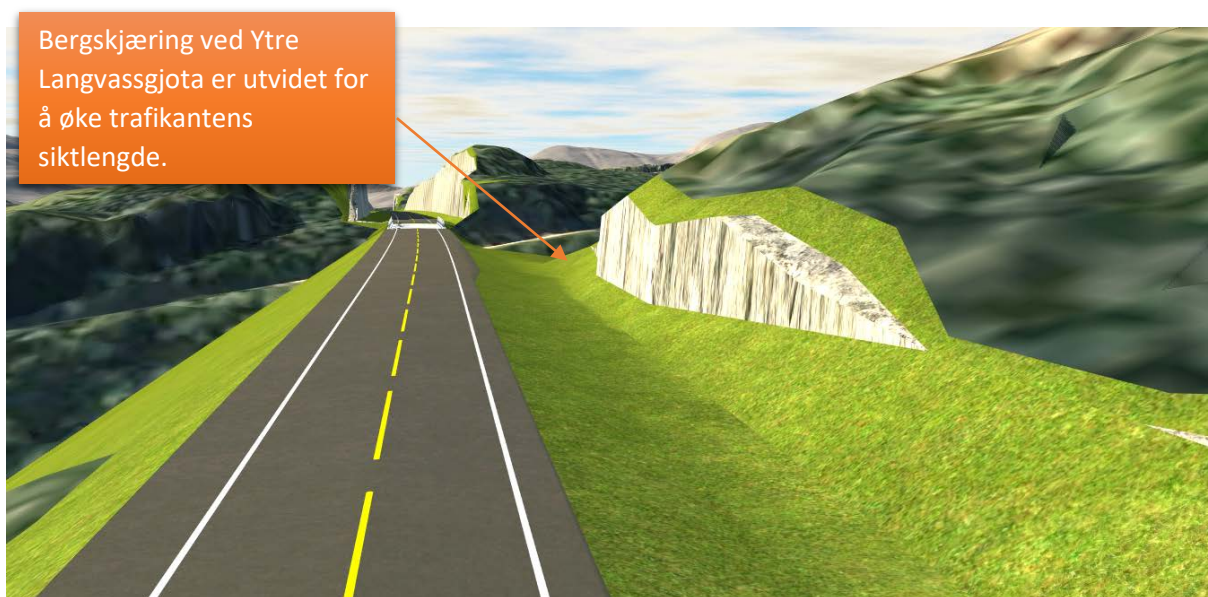
*Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018*

#### *Vurdering av behov for tiltak*

Gjennom planleggingen har det vært kjent at det er et sesongmessig trekk øst – vest via Kleppenvegen og Ytre Langvassgjota. I planforslaget er E6 lagt på en bru over Kleppenvegen kombinert med en bergskjæring i sør og en høy fylling i nord.



Siden adkomsten fra øst mot vest er vanskeliggjort forventer vi at elgen vil trekke under bruen. Ved trekk fra vest mot øst kan vi få en situasjon hvor elgen benytter Ytre Langvassgjota og følger vegfyllingen opp og over ny E6. Ved bruk av vanlige normalprofil kan elgen da komme overaskende på trafikanter som kjører sørover. For å redusere sannsynligheten for elgpåkjørsler har vi gjennom denne planen utvidet bergskjæringen nord for Ytre Langvassgjota slik at trafikantens sikt lengde forlenges.



## 5.4 Tjærhusdalen – Kringelmomyra/Finnsåsmyra

### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

Ved Falkflåget er det stedbunden elg som trekker øst og vest over jernbanetunnelen.

### *Informasjon fra Bane Nor*

Registreringer fra Bane Nor viser at elg jevnlig blir påkjørt på denne strekningen.



*Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018*

### *Vurdering av behov for tiltak*

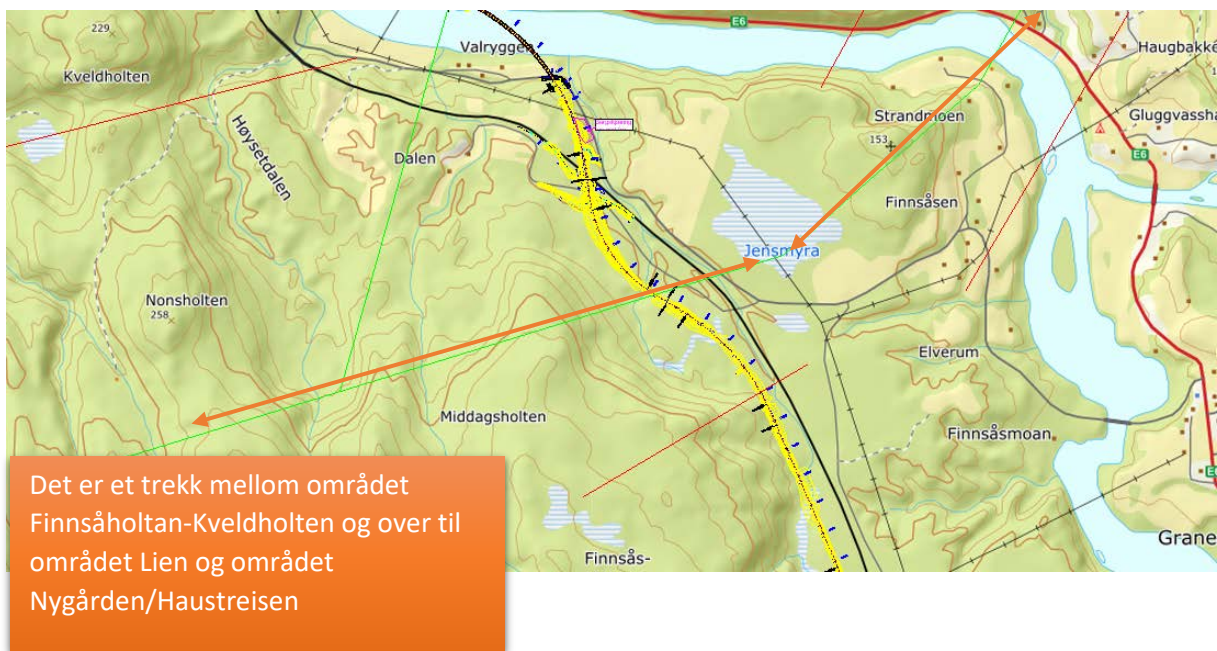
I planforslaget er E6 lagt i tunnel rett overfor Falkflåget jernbanetunnel. Årsaken er at Bane Nor har startet et omfattende gjerdeprosjekt som har store fordeler for dyrevelferden. Ved å bygge en tunnel på oversiden av eksisterende Falkflåget jernbanetunnel er samfunnet rustet for en eventuell fremtidig fortsettelse av gjerdebyggingen.



## 5.5 Kringelmomyra/Finnsåsmyra - Valryggen

### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

Det er et trekk mellom området Finnsåholtan-Kveldholten og over til henholdsvis området Lien og området Nygården/Haustreisen. Elgen bruker også elvestrengen ved Vefsna som vinterbeite og flytter seg opp mot jernbanen på snørike vintere. Det er registrert flere elgpåkjørsler på strekningen Kringelmomyra/Finnsåsmyra – Valryggen og dette er åpenbart et utfordrende område.



Kommunal ettersøksleder ser ingen naturlige løsninger som kan bedre situasjonen uten at jernbanen blir skadelidende. Løsning for E6 bør være å legge opp til gode siktforhold langs ny E6 og sørge for at det er lite vegetasjon/elgbeite langs veien.

Det er en teori om at elg i Eiterådalen trekker over mot Finnsåsområdet (vinterbeiteområde).

### Informasjon fra Bane Nor

Det er registrert få elgpåkjørsler på strekningen Kringelmomyra/Finnsåsmyra – Finnsåsholtan.



Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018

Tilsvarende er det registrert få elgpåkjørsler på strekningen Finnsåsholtan – Jensmyra. Fra Jensmyra og nordover er det imidlertid en markant økning i antall påkjørte elg.



Blå søyler viser påkjørsel av elg og røde søyler viser påkjørsler av rein i perioden 2001-2018

### Vurdering av behov for tiltak

Den markante økningen i antall påkjørsler på jernbanen skjer fra Jensmyra og nordover. Rett nord for Jensmyra krysser ny E6 under jernbanen og legges på en bru over elva Vefsna. Som tidligere beskrevet er ikke påkjørsler vist i datasettet fra Bane Nor direkte overførbart til ny E6.

I dette området er ny E6 delvis lagt i en skjæring for å komme under jernbanen. Et tiltak som å holde vegetasjonen nede mellom jernbanen og ny E6 vil således ikke ha effekt på trafikantens mulighet til å oppdage elgen, men det kan ha effekt på om elgen velger å oppholde seg i dette området eller kun krysse forbi. Det vil derfor bli iverksatt et særskilt driftsopplegg her, hvor skog vil bli ryddet lengre ut fra vegbanen enn ellers langs E6.



## 5.6 Lien

### *Informasjon fra kommunal ettersøksleder*

Det er registrert flere påkjørsler av elg på E6 ved Lien. Det er mye elg langs elvestrengen og opp mot Lien gård. Majoriteten av påkjørslene skjer når elgen kommer fra øst mot vest.

### *Informasjon fra Hjorteviltregisteret*

Det er registrert 7 påkjørsler av elg i dette området i perioden juni 2014 – oktober 2019. Majoriteten av elg trekker i dalstrøk nedfor Lien gård.

### *Vurdering av behov for tiltak*

Kurven ved Lien er registrert som et område hvor det skjer mange elgpåkjørsler. Basert på informasjon fra kommunal ettersøksleder er hendelsesforløpet i 4 av 5 tilfeller at elgen kommer fra øst mot vest. Eksisterende E6 har en strekning med bergskjæring – fylling – bergskjæring. I området med fylling skjer påkjørslene. I dette området planlegges det bygd et nytt kryss som kobling mellom ny og gammel E6. Konsekvensen er at sikten i kurven bli betydelig utvidet i forhold til dagens situasjon og trafikantene vil oppleve gode siktforhold.



I dette området har Statens vegvesen sterkt vurdert å sette opp et viltgjerde mellom bergskjæringene. Ulempen med en slik løsning er at elg som trekker fra vest mot øst vil bli «fanget» på vegen i et lengre tidsrom noe som kan skape trafikkfarlige situasjoner.



Statens vegvesen  
Region nord  
Prosjektavdelingen  
Postboks 1403 8002 BODØ  
Tlf: (+47) 22073000  
[firmapost-nord@vegvesen.no](mailto:firmapost-nord@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**