

# Älgar och viltstängsel

## – vad är problemen?



FOTO: JOHAN WENNGREN

*Vägar med viltstängsel hindrar älgar att röra sig fritt i landskapet. Men barriären är inte 100-procentig, och risken för inavels-effekter är försumbar. Problemet är istället de direkta effekterna på älgarnas möjlighet till spridning och årstidsvandring.*

**Risken att vägar med viltstängsel ska leda till inavelsproblem hos älg är försumbar. Däremot kan stängseln ha andra effekter på älgstammen – och på älgjakten. De senaste årens forskning kring hur älgar påverkas av bilvägar visar på problemen, och kanske också på några lösningar.**

Av J-O HELLDIN, ANDREAS SEILER, MATTIAS OLSSON, PER WIDÉN OCH OWE GEIBRINK



FOTO: MATTIAS OLSSON

En av viltbroarna längs E6 norr om Uddevalla som används regelbundet av de lokala älg- och rådjursstammarna. Den lilla bilden visar en älgko och en älgdjur som passerar viltbron. Älgarna är fotograferade med en bevakningskamera.

**Viltstängsel utgör** självklart ett hinder för älgar och andra större djur att passera över vägar, det är så att säga själva vitsen med stängslet.

I nollvisionens anda reser Vägverket viltstängsel längs allt fler vägar och i samband med att våra tåg blir allt snabbare ökar motivationen att stängsla även järnvägar.

Denna utveckling har oroat jägare på många håll i landet. Även om man förstås är positiv till den minskade risken för viltolyckor, är man orolig för hur dessa barriärer kan påverka älgstammen.

Tyvärr har det i dessa sammanhang pratats mest om inavelsrisken. Risken för inavelsdepression på grund av stängslade vägar är dock sannolikt försumbar. Fokuseringen på inavelseffekter är olycklig, eftersom det ger en felaktig bild av problemet, med risk för att de åtgärder man vidtar inte är de rätta.

För att undvika inavelsdepression

räcker det med ett mycket litet genetiskt utbyte mellan två stammar. Tumregeln är ett utbyte av en reproducerande individ per generation. I älgens fall skulle det innebära att det räcker med att det längs en vägsträcka på cirka en mil passerar ungefär en älg vartannat år.

### Flera tar sig över

De stängslade vägarna är inte en 100-procentig barriär för älg, snarare högst 95-procentig.

Älgar, och många andra viltarter, kan utnyttja de broar som finns för lokalvägar eller vattendrag. På många håll finns öppningar i stängslet för vägar eller bebyggelse, och där har vilt också möjlighet att passera. Älgar kan även ta sig över stängslet, särskilt när det är mycket snö och skare eller om träd har lagt sig på stängslet.

Vi har under de senaste åren spårat älg längs stängslade Europavägar på flera håll i landet. Spårningarna har

visat att en genomsnittlig bro över eller under vägen släpper igenom en älg per månad.

Ytterligare uppskattningsvis två till tre älgar per månad och vägmil kan ta sig direkt över viltstängsel och vägbanor, åtminstone när det är snö. Endast ett litet fåtal av de älgar som kommer in på vägområdet blir påkörda.

Under exceptionella snöförhållanden kan antalet älgar som passerar vägen vara mångdubbelt fler. Men även det lägre antalet är mer än 50 gånger större än vad som anses räcka för att undvika inavelsdepression.

### Påverkar älgstammen

Ett betydligt större problem är dock de så kallade demografiska effekterna. Med demografi menar man hur många djur som föds, dör, invandrar eller utvandrar. Barriärer i landskapet kan påverka detta, och leda till glesare, eller tätare, stammar – även utan att inavelseffekter är inblandade.

För att älgar ska kunna utnyttja sina resurser optimalt krävs att de kan sprida ut sig. Efter kalvningen och efter jakten, vilka är årets två stora händelser när det gäller förändringar i älgstammen, kan det uppstå en ojämn fördelning av antalet älgar i landskapet, men detta jämnas ut genom att vakanser fylls av nykomlingar.

På grund av detta behöver avskjutningen inte alltid vara exakt rätt på varje markavsnitt, det jämnas ut till nästa år. Stängslade vägar hindrar dock denna fria fördelning, det antal älgar som lyckas passera är troligen alldeles för litet.

De som jagar i avskurna områden måste alltså vara noga med att inte över-

→ eller underbeskatta sin isolerade älgstam. Här behövs större medvetenhet om att eventuella misstag i den egna förvaltningen inte jämnas ut av in- eller utvandring.

## Försämrad reproduktion

Enskilda älgar som får viktiga resurser avskurna av vägarna riskerar att få försämrad reproduktion. Detta gäller inte bara de älgar som lever närmast vägen. I områden där det förekommer årstidsvandringar, det vill säga i större delen av landet, riskerar älgstammen inom åtskilliga mil från en stängslad väg att påverkas.

De älgar som inte når fram till sina normala vinterkvarter torde få en svårare vinter, och de som är på andra sidan riskerar att på motsvarande sätt fångas på vintertillhållet.

Ansamlingen av älgar längs stängslet leder lokalt till ökade skogsskador. Extra skydds jakt på älgar som samlats längs nystängslade vägar har vid flera tillfällen godkänts.

Genom att på detta sätt ta bort vandringsälgar riskerar man att påverka hela vandringsstrategin, som vi antar är av betydelse för älgstammen. Och de jägare som skulle ha fått vandringsälgar till sin mark under älgjakten får jaga på en glesare stam.

Dessutom är det så att ju mer viltstängsel som sätts upp längs vägnätet, desto mer ökar barriärerna i landet som helhet.

Hittills har diskussionen främst handlat om de viltstammar som isoleras av de stora Europavägarna längs våra kuster. I detta resonemang utgår man från att det på inlandssidan om vägen finns en sammanhängande älgstam. Med ett tätande nät av stängslade vägar ökar isoleringen mellan lokala älgstammar i alla riktningar, med en förstärkning av effekterna, och inte bara i kuststammarna.

På samma sätt som älgar i södra och norra Sverige redan idag är i praktiken isolerade från varandra genom det stora avståndet, kan man

*Längs en 13 kilometer nystängslad sträcka av E4 vid Kalix har älgar under den senaste vintern vid tio tillfällen kommit in på vägbanan. Spåraren Johan Wenngren har försökt staga upp stängslet på en plats där älg gått över vid två tillfällen.*



FOTO: PER WIDÉN

säga att väg- och järnvägsnätet riskerar att göra Sverige "längre" eftersom älgarna får än svårare att komma i kontakt med varandra.

Det vi målar upp här må vara ett "värsta-scenari". Både Vägverket och Banverket har uppmärksammat frågan, och ambitionerna är goda att sätta in åtgärder.

## Mer kunskaper behövs

De speciella älgpassager som byggts har rönt uppmärksamhet, men de är inte en självklar lösning. Några av dessa används regelbundet av vilt, som till exempel den älgbro som år 2000 anlades över E6 vid Uddevalla, medan andra knappt har hjälpt en enda älg över vägen, troligen på grund av felaktig utformning eller placering. Exempel på det senare är älgpassagen under E4 vid Överdalen byggd 1997.

Fortfarande behövs alltså mer kunskaper om hur idealiska viltpassager bör utformas. Varje enskild viltpassage är en mångmiljonsatsning, och bör därför vara välmotiverad. Idealiskt ska vil-

tpassager också kunna användas av andra intressen, som till exempel rennäring, naturvård och friluftsliv.

Vår forskargrupp bedriver kontinuerligt forskning och utveckling kring dessa frågor, med stöd av bland annat Vägverket, Banverket och Naturvårdsverket.

Vid Uddevalla studerar vi hur älgarnas rörelsemönster ändras när den nya E6 blir fyrfilig motorväg och förses med viltstängsel, och vilken nytta de speciellt anlagda älgpassagerna gör.

Vid Kalix följer vi hur nydragning av viltstängsel längs den gamla E4 påverkar en årstidsvandrande älgstam.

Vi genomför spårningar i konventionella vägportar och faunapassager på flera håll i Väst- och Mellansverige.

Vi snöspårar också längs vägar med olika trafikintensitet för att mäta barriäreffekten på olika viltarter. Vi hoppas kunna återkomma med resultat från dessa projekt. □

**Fotnot:** Ytterligare information och resultat från forskningen kring vilt och vägar finns också att läsa på [www.grimso.slu.se/research/roadsandwildlife](http://www.grimso.slu.se/research/roadsandwildlife).

