

# Dyrepåkjørslar – hvordan håndteringen kan bli mer effektiv

Juli 2023



Av

Aina Winsvold, forsker  
Anders Lyngstad, prosjekteier  
Geir Lyngstad, prosjekteier

Ruralis – Institutt for rural og regionalforskning

Finansiert av Forregion Innlandet

Forord:

Målet med prosjektet Dyrepåkjørsler er å få frem et helhetlig system for både varsling og håndtering av dyrepåkjørsler langs vei. Hensikten er å få en mer effektiv og tidsbesparende håndtering, minske dyrelidelser, og øke tryggheten for bilførere.

Geir og Anders Lyngstad begynte å jobbe med ideen til prosjektet i 2020, og initierte en prosjektgruppe sammen med Skåppå Kunnskapspark i Gudbrandsdalen. I prosessen med å utvikle et system for å håndtere dyrepåkjørsler, for både vilt og tamdyr, har de hatt dialog med flere ulike aktører, og utviklingen har blitt formet etter råd og innspill fra myndigheter og organisasjoner. Det er et tydelig uttrykt ønske fra flere om at varsling og håndtering av dyrepåkjørsler bør bli bedre enn det er i dag. I 2021 startet prosjektgruppen et samarbeid med Norsk Luftambulans for å undersøke mulighetene for at bilførere som kjører på et dyr kan varsle inn dette via deres 113-app. En stor fordel med å benytte 113-appen er at denne er et godt kjent og innarbeidet varslingsystem blant privatpersoner, og har en stor rekkevidde med sine over 2 millioner brukere. Videre at den har de tekniske forutsetningene på plass. Norsk Luftambulans har nå laget en skisse for hvordan integreringen av et slikt varsel i 113-appen kan utformes. Forutsetningen for at denne type varsling kan bli effektiv og en realitet er at det etableres et godt mottakerapparat på den andre siden som har tilstrekkelig informasjon og ressurser til å handle. Det innebærer å gå fra en sentral til lokale arenaer. Fra høsten 2022 fikk prosjektet støtte fra FORREGION Innlandet til å engasjere Ruralisforsker Aina Winsvold for å lage en oversikt over dyrepåkjørsler generelt, og hvordan håndteringen av disse i dag skjer i kommunene. I dette notatet presenteres en oversikt over utfordringene med dagens varsling og håndtering av dyrepåkjørslene, videre viser vi hvordan man eventuelt skulle kunne gjøre prosessen mer effektiv.

## Hovedmålet med prosjektet Dyrepåkjørsler

Prosjektets hovedmål er å berede grunnen med sikte på å lage et komplett og innovativt system for både varsling og håndtering av dyrepåkjørsler langs vei. Hensikten er å få en mer effektiv og tidsbesparende håndtering, minske dyrelidelser, og øke tryggheten for bilførere.

### 1. Innledning

Hvert år er det svært mange dyr som skades eller dør grunnet påkjørsler i Norge. I takt med økende befolkningsvekst, infrastruktur og transport øker også antallet ulykker mellom kjøretøy og dyr over hele verden (Eilertsen et al. 2021). Dyrepåkjørsler med tog er en utfordring for dyrevelferd og samfunnet, og er et omfattende problem for infrastrukturforvalter og jernbaneforetakene. Ifølge hjorteregisteret har over 60 000 større dyr blitt registrert påkjørt på norske veier de siste fire årene. Omtrent 92% av alle registrerte viltpåkjørsler skjer på landevei mens 8% blir påkjørt av tog. Sammenstøtene med de større dyrene medfører store samfunnsøkonomiske kostnader på grunn av skade på materiell og personer, i tillegg medfører påkjørslene store lidelser for dyrene uansett størrelse. Erfaringen blant fallviltjegere som skal rykke ut ved melding om dyrepåkjørsler er at mange førere er usikre på hvordan de skal forholde seg ved dyrepåkjørsler. Det kan være vanskelig å nå frem til politiet, og ofte er den stedsposisjonen som blir oppgitt unøyaktig. Det er et krav om at alle meldinger om dyrepåkjørsler skal meldes inn til politiet, men regelverket og informasjonsplikten er allikevel noe uklar for publikum. Lite kunnskap, stress og frykt for et mulig erstatningsansvar, er medvirkende faktorer når det gjelder manglende innmelding. Det antas derfor å være store mørketall i den totale statistikken, og at det reelle tallet er langt høyere.

Alle påkjørsler skal meldes inn til politiet via operasjonssentralen 02800, eventuelt 113. Det videre forløpet etter en varsling er avhengig av nøyaktig informasjon. Kommunens ansvar er å organisere fallviltjegere og ivaretagelse av systemet rundt disse.

En stor utfordring i dag er hva som skjer når et varsel finner sted, og det er tydelig at kommunene / fallviltjegere, som er de som håndterer dyrepåkjørslerne, ser behov for en langt bedre løsning enn det som er tilfellet i dag. Det er per i dag ikke en effektiv systematikk i håndteringen av påkjørsler av vilt, husdyr og kjæledyr. Mye unødvendig tid går bort til å lete etter skadested og dyr, og det skapes i mange tilfeller farlige situasjoner på grunn av dette. Mange av informantene opplever at det finnes et stort potensiale for en bedre og mer effektiv håndtering.

I dette prosjektet har vi undersøkt hvordan dyrepåkjørsler håndteres i dag, og erfaringen de har med denne håndteringen. Både gjennom å intervjuere fallviltgrupper i et utvalg av kommuner i ulike regioner samt ansatte i 2 fylkeskommuner. For å få en overblikk over registrert omfang og hvor, har statistiske data blitt samlet inn. Videre har det vært viktig å vurdere i lag med andre hvordan et mottakerapparat for varslingene kan fungere og eventuelt interagere med Norsk Luftambulanses sin 113-app.

I dag er det politiets oppgave etter å ha mottatt et varsel å ringe rundt til medlemmer av lokale fallviltgrupper og entreprenører som kan rykke ut til skadestedet. Intervjuer med berørte aktører viser at måten varslet skjer, og kommunikasjonen videre fra varslet har funnet sted, skiller seg mye mellom kommunene. Det finnes flere betydelige utfordringer med dagens håndtering. Blant annet at det kan være vanskelig for publikum å få varslet, at denne type varsling opptar mye av politiets ressurser, ikke minst hos operatørene som sitter i AMK sin vaktentral.

I tett samarbeid med Norsk Luftambulanses har prosjektgruppen undersøkt mulighetene for at bilførere som kjører på et dyr kan varsle inn dette via Norsk Luftambulanses sin etablerte 113-app. En stor fordel er at 113-appen har lang rekkevidde med sine over 2 millioner brukere, og at den er et godt kjent og innarbeidet varslingssystem blant privatpersoner. Norsk Luftambulanses har som nevnt nå laget en skisse for hvordan integreringen av et slikt varsel i 113-appen kan utformes.

Tanken er at bilisten ved en dyrepåkjørsel går inn i 113-appen. Inne i appen skal det så ligge en valgmulighet der man kan trykke på en 'knapp' for 'Dyrepåkjørsel'. Den som mottar varselet, vil kunne få får en nøyaktig stedsangivelse basert på koordinater i en kartløsning. Ved behov vil mottageren av varslet (ved samtykke) ha mulighet til å koble seg opp med en videoløsning som allerede ligger integrert i 113-appen. Man vil også kunne ha mulighet til å ha en dialog inne i videoløsningen. Dette gjør at vedkommende som mottar varselet får god oversikt over skadested og skadeomfang, og eventuelt dyreart og antall dyr. Dette vil også gi mulighet til å avklare om det er mulige, men ikke tydelige, tegn til personskade.

Dersom man skal kunne ta i bruk en slik form for varsling, som vil kunne fungere langt mer effektivt, er det nødvendig med en form for systemisert mottakerapparat, noe vi har valgt å kalle en alarmsentral. Prosjektgruppen har vurdert ulike organisasjonsformer for en slik spesifikk alarmsentral for dyrepåkjørsler, og ser en stor fordel i et nasjonalt standardisert og profesjonalisert system. Der alarmsentralen som får inn varselet sitter med en totaloversikt, og har en systematisk fremgangsmåte for det videre forløpet. En digital løsning kombinert med en nasjonal alarmsentral vil gi mulighet for tidsbesparelser og kunne få frigjort ressurser hos politiet, samt AMK. Videre vil en slik løsning kunne gi en nøyaktig stedsangivelse og underlette for fallviltjegere å finne skadede dyr. I dette notatet vil detaljene bli nærmere beskrevet.

## 2. Omfanget av dyrepåkjørslar i Norge

De siste årene har det skjedd en økning i antallet dyr som blir påkjørt i trafikken. Transportøkonomisk institutt ser at høyere hastighet på veiene er en medvirkende årsak til økningen. Videre er økt densitet av artene også en årsak. En betydelig vekst i dyrebestandene er hovedårsaken til de økende påkjørslene av hjort og rådyr (Rolandsen et al 2017). Det er store forskjeller mellom de ulike hjorteviltartene. Mens i overkant av en tredjedel av elgene som ble registrert som påkjørt i 2020-21 ble påkjørt av tog, var det cirka fem prosent av rådyrene og hjort som ble påkjørt av tog. Samtidig viser svenske studier at det blir påkjørt nesten dobbelt så mange elg per kilometer jernbane som på bilvei, mens det motsatte er tilfellet for rådyr der langt flere blir påkjørt langs veiene (Seiler et al. 2011).

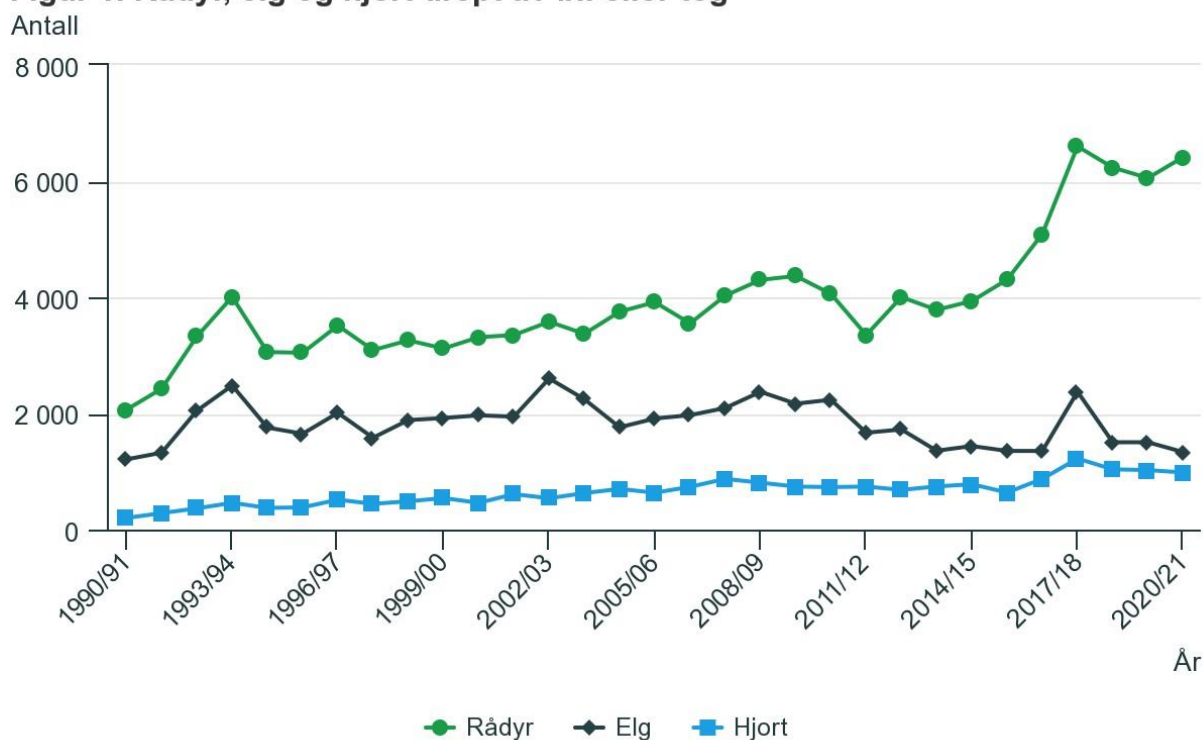
Allerede i 2010 estimerte Statens vegvesen de årlige samfunnsøkonomiske kostnadene ved ulykker med hjortedyr til rundt 600 millioner kroner (Muskhaug et al 2010: 64). De fleste viltpåkjørslar på veiene skjer fra oktober til desember, mens de fleste dyrepåkjørslene langs jernbanen skjer vinterstid. Både årstider, temperaturer, tid på døgnet samt snømengde på vinteren påvirker. Det skjer langt flere dyrepåkjørslar når det er mye snø i de ulike områdene (Gundersen et al., 1998; Solberg et al., 2009; Seiler et al., 2011). Dette ble ikke minst tydelig under den meget snørike vinteren 2017 / 2018 med 10 200 hjortedyr drept i trafikken, langt flere enn i normalår (Eilertsen et al 2021).

Man har registre for dyrepåkjørslar og artstype, samt antall drepte dyr. Samtidig er det store mørketall i registreringen. Påkjørslar av mindre dyr blir ofte ikke registrert overhodet, samtidig som vi vet at det er svært mange som blir drept i trafikken. Det finnes en registrering av påkjørte mellomstore dyr så som villsvin, rev, oter og bever, og av hjortedyr, men også her er registreringen tilfeldig og ikke konsekvent. Statistisk sentralbyrå (SSB) registrerer kun antallet drepte dyr i trafikken, ikke antall påkjørslar eller skadede dyr. SSB vil derfor alltid vise et lavere antall enn hjorteviltregisteret. Hjorteviltregisteret er en nasjonal database som ivaretar data om elg, hjort, rådyr og villrein, samt opplysninger om fallvilt av utvalgte arter. De registrer både påkjørslar, med type kjøretøy, og døde dyr, men er begrenset til mht art og av manglende innrapportering. I løpet av 2022 ble det i Norge påkjørt 2531 elg, 1801 hjort og 10151 rådyr (Hjorteviltregisteret.no). Det blir registrert påkjørt langt flere rådyr enn andre dyr, og i løpet av de siste 5 årene har det skjedd en økning av drepte i trafikken på cirka 50 prosent. For antallet drepte elg i trafikken har det skjedd en viss nedgang (Steinset, SSB 2023). Bestanden av hjort har økt betydelig i de siste årene, og her har man sett en sterk økning fra rundt 200 drepte i 1990, til omkring 1 000 de siste jaktårene. (<https://www.ssb.no/jord-skog-jakt-ogfiskeri/jakt/statistikk/registrert-avgang-av-hjortevilt-utenom-ordinaer-jakt/artikler/flere-radyrpakjort-og-drept>)

Viken og Innlandet er de to regionene med flest registrerte dyrepåkjørslar. I Viken fylkeskommune blir det årlig påkjørt opp mot 4000 større dyr (Hjorteviltregistret.no), og i Innlandet fylkeskommune ble det registrert totalt 3.622 dyrepåkjørslar i 2022 ([Svært mange viltpåkjørslar i Innlandet – Siste nytt – NRK](#)). Det store omfanget illustreres av at det i løpet av kun en måned (vintermåneden januar 2023) så ble det registrert hele 500 påkjørte hjortedyr i Innlandet fylkeskommune, og kun i løpet av et døgn (februar 2023) ble det påkjørt 14 elg og 9 rådyr (ibid.). I tillegg kommer alle de andre dyreartene som ikke blir registrert. Antallet dyrepåkjørslar skiller seg mye mellom kommunene i landet avhengig av region, noen kan ha et meget høyt antall påkjørte dyr, mens andre kommuner har svært få.

Man kan se utviklingen av antallet drepte hjortedyr fra 1990-tallet i figuren nedenfor, den viser registrert drepte dyr både langs vei og jernbane.

**Figur 1. Rådyr, elg og hjort drept av bil eller tog**



Kilde: [Flere rådyr påkjørt og drept \(ssb.no\)](https://www.ssb.no/jakt/tema/veitrafikk/veitrafikk-og-drept-og-paakjort-og-drept-og-paakjort)

I kartet nedenfor, basert på data fra SSB, viser en oversikt over hjorteviltartene elg, hjort og rådyr som er påkjørt og drept i trafikken i jaktåret 2019/2020. Kun veistrekninger der tre eller flere dyr er påkjørt og drept langs europaveger, riksveger og fylkesveger, er tatt med. Andre veiklassifiseringer har færre og mer spredte påkjørsler, og er derfor ikke inkludert. Hjortedyr drept av tog inngår ikke i kartgrunnlaget (SSB 2023).



<https://ssb1.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=94dad24975474e09b956d72bdd9f897b>

De fleste rådyrpåkjørslene finner vi i de tidligere Østfold-kommunene som nå ligger i Viken. Flere av disse kommuner ligger i forholdsvis tettbygde områder, så som Sarpsborg, Fredrikstad, og Indre Østfold. Videre har kommuner nære Oslo, som Lillestrøm og Asker, et høyt antall dyrepåkjørslar, samt større kommuner med mye trafikk som Sandefjord, Stange, Kristiansand og Ringerike (SSB 2023)

De fleste elgpåkjørslene skjer i Innlandet og Viken, og i noen kommuner i Nordland. Særlig skjer det mange elgpåkjørslar i kommunene fra Elverum og oppover Østerdalen. Lenger nord er det særlig de tre kommunene Vefsn, Rana og Narvik som har et høyt antall elgpåkjørslar. I enkelte kommuner kan så mange som 32 elg bli påkjørt av motorkjøretøy i løpet av et år. Det er svært mange ulykker for en kommune å håndtere (Ibid.).

Flest hjortepåkjørslar skjer på Vestlandet der antallet hjortedyr har vokst betydelig de seneste årene. De kommunene som skiller seg mest ut er Kinn med 43 påkjørslar, Hitra med 36, Heim med 29, og Sunndal med 22 påkjørslar (Ibid.).

Foruten påkjørslar med motorsykler så regner man med at de fleste ulykker med påkjørslar av dyr hovedsakelig resulterer i materielle skader og skader på dyrene. Av dyrepåkjørslar der personer

kommer til skade utgjør viltulykker 84 %, mens ulykker med tamdyr utgjør 11 %. I resterende ulykker mangler man data om dyrearten som er involvert i personskadeulykkene (Wildenschild 2013).

Samtidig regner man med at rapporteringsgraden av personskadeulykker ligger på cirka 1/3 av de ulykkene som faktisk finner sted. Den lave andelen gjelder spesielt for de ulykkene med lav skadegrad (Wildenschild 2013). Av de registrerte dyrepåkjørslene utgjør viltpåkjørsler ca. 91 % av de lettere skadde personer, 84 % av de alvorlig og meget alvorlig skadde, men 100 % av de drepte personene (ibid.). Tallene er fra 2013, men det er liten grunn til å tro at fordelingen har endret seg mye, dog kan visse variasjoner komme. En stor andel av hjorteviltpåkjørsler som gir personskade er på grunn av elg, det gjelder også alle skadegrader. Men som vi kan se i tabellen nedenfor så fører også ulykker der hjort eller rådyr er involvert til personskader.

Tabellen nedenfor viser samlede tall fra 2017-2021 på rapporterte ulykker med personskader hvor dyr er innblandet (fra SSB saksbehandler på bestilling).

	År
Ulykker	
Ialt	167
Større tamdyr	9
Mindre tamdyr	5
Elg	82
Rein	8
Rådyr, hjort	47
Annet vilt	6
Ukjent dyr	10

Ulykker ved påkjørsel av dyr. 5-årsperiode 2017-2021

I Statens vegvesen sitt skaderegister finner man litt andre tall for årene 2017 – 2021. Der er det registrert totalt 152 personskadeulykker med dyr innblandet. Ut i fra politirapporterte personskadeulykker og data fra Statens vegvesen kan man utlese at personskadeulykkene er fordelt på 2 dødsulykker, 1 meget alvorlig skadd, 14 alvorlig skadd og 135 lettere skadd (SVV). Samtidig er det en del mørketall primært for hardt skadde og spesielt lettere skadde. Statens vegvesen har registrert at det forekommer underrapportering når politiet ikke har to parter de skal fordele skyld mellom, og derfor ikke rykker ut. Videre skjer mange viltpåkjørsler utenfor tettbygde strøk hvor politiet i større grad har lengre avstander ved utrykning.

### 3. Håndtering av varsling i dag, ansvar og utfordringer

#### 3.1 Lovverk

Lovene rundt dyrepåkjørsler er tydelig, det er påbudt å melde ifra om dyrepåkjørsler. Det er ikke straffbart å kjøre på dyr, men det er straffbart å ikke melde fra. I 'Vegtrafikkloven § 12. Plikter ved



trafikkuhell' står det at «Enhver som med eller uten skyld er innblandet i trafikkuhell, skal straks stanse og hjelpe personer og dyr som er kommet til skade, og for øvrig delta i de tiltak som uhellet gir grunn til. Denne plikt har, om det er nødvendig, også andre som er i nærheten eller som kommer til stedet». Videre står det i 'Dyrevelferdsloven § 4. Hjelpeplikt' at «Enhver som påtreffer et dyr som åpenbart er sykt, skadet eller hjelpeløst, skal så langt mulig hjelpe dyret. Dersom dyret er et dyr fra dyrehold eller storvilt, og det ikke er mulig å yte god nok hjelp, skal eieren eller politiet varsles umiddelbart. Dersom det er åpenbart at dyret ikke kan leve eller bli friskt, kan den som påtreffer dyret, avlive dette med det samme. Dyr fra dyrehold og storvilt skal ikke avlives i henhold til denne bestemmelsen dersom det lar seg gjøre å få tak i eieren, veterinær eller politiet innen rimelig tid».

### 3.2 Kommunens ansvar

I 'Forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst («utøvelsesforskriften») §29' finnes hjemmelen som gir ansvaret for ettersøk av skadet hjortevilt, herunder påkjørt vilt, til kommunene. Denne hjemmelen gir den enkelte kommune ansvaret for å ha en beredskap knyttet til håndtering av skadet storvilt og gir kommunen myndigheten til å avlive storvilt. Kommunen står fritt til å velge organisering, og flere kommuner har et eget vaktnummer. Det vanligste er ansettelse av fallviltjegere på timesbasis, der fallviltjegerne ofte har en rullerende vaktordning, men i en del tilfeller leier kommunen heller inn folk eller grupper. Dersom kommunen velger å leie inn, kan de samtidig kreve at de innleide firmaene/enkeltmannsforetakene stiller med eget utstyr som en del av leieavtalen. Det er kommunen selv som må betale for kompensasjon og for de ettersøkene som finner sted innenfor kommunens grenser. Det er et krav om at hundefører og hund må være godt trent, samkjørt og godkjent etter krav fra Miljødirektoratet. Alle kursene må være bestått som en ekvipasje, men det er ikke krav om hundefører er aktiv jeger. Hunden trenger heller ikke være en tradisjonell jakthund, alle hunder som greier kravene kan brukes som ettersøkshund (NJFF.no). De statlige veimyndighetene har som regel kontrakter med entreprenører som kan rydde veien etter en påkjørsel, samt fjerne døde dyr. Noen påkjørsler vil bli registrert i veiloggen hos Vegtrafikksentralen som kan informere bilister dersom de aktivt søker opp denne, men ellers er det få muligheter til varsling til bilister.

### 3.3 Informasjon om hvordan man skal agere

Det finnes en del informasjon hos ulike organisasjoner og på nettsidene til statlige myndigheter om hvordan man skal agere ved en dyrepåkjørsel, samt hvor og når det er størst fare for å kjøre på dyr. Blant annet på nettsidene til Mattilsynet og Norges jeger- og fiskerforbund. Man kan også finne noe informasjon på sidene til forsikringsselskapene. Det er mange bilførere som ikke melder ifra fordi de ikke vet hva man gjør, eller at det skal meldes inn. Som tidligere nevnt så er det også bilførere som ikke melder ifra om dyrepåkjørsler i frykt for å bli erstatningsansvarlige. Mer utdrettet informasjon om at dette ikke er tilfelle, og at flere forsikringsselskap ikke gir bonustap ved påkjørsler av dyr, kan motivere bilførere om å melde ifra i større grad.

Det finnes tydelige regler for hvordan man skal agere ved en dyrepåkjørsel. Når dyrepåkjørselen har funnet sted skal man ta på seg markeringsvest og sikre ulykkesstedet med nødblind og varseltrekant. Først og fremst skal man skaffe oversikt over eventuelle skadede personer, og gi førstehjelp til dem.

Deretter skal man kontakte 113 dersom akutt hjelp er nødvendig. Man skal også ringe politiets operasjonssentral på 02800 og melde fra om dyrepåkjørselen. Politiet skal så ta kontakt med den offentlige ettersøks-ekvipasjen, som vil ta kontakt med bilfører / varsler. Man skal alltid melde fra hvis dyret er dødt eller skadet, men også dersom man er usikker på om man traff noe. For å hindre unødig lidelse skal kun kompetent personell foreta søk og vurdere om dyret skal avlives. Det er kun med godkjenning fra politiet at man kan få lov til å avlive dyret på egen hånd. Fugler og mindre dyr kan man



selv avlive, dersom det er åpenbart at dyret ikke kan leve eller bli friskt. Dyr fra dyrehold og storvilt skal ikke avlives i henhold til denne bestemmelsen dersom det lar seg gjøre å få tak i eieren, veterinær eller politiet innen rimelig tid. Man skal også merke påkjørsels-sted med et godt synlig tegn, – dette for å underlette for fallviltgrupper for sporing av skadede dyr. Om man får tillatelse til å kjøre fra stedet, skal man merke hvor påkjørselen skjedde eller hvor viltet ligger med for eksempel en plastpose eller noe godt synlig, slik at personell fra kommunen lett kan finne stedet.

### 3.4 Ved varslingen

Det er i dag mulig å oppgi koordinater muntlig til politiet når man ringer 02800, men dette gjøres i liten grad. Hvis man benytter '113- appen' i mobiltelefonen kan AMK i dag få oppgitt koordinater. Samtidig er det ikke AMK som skal håndtere dyrepåkjørslene dersom det ikke er personskader involvert. Det er mange som ikke på forhånd har søkt opp om hvordan man skal agere ved dyrepåkjørsler, og i en stresset situasjon kan det være utfordrende å finne ut av hvordan man skal agere. Erfaringen til fallviltjegere er at førere ofte er usikre på hvordan de skal forholde seg ved dyrepåkjørsler, spesielt der hvor det ikke er personskade og kun mindre skade på kjøretøy. Videre er det å gi stedsangivelse og informasjon knyttet til sporing en utfordring for mange når en ulykke har funnet sted. Fallviltjegere får ofte diffuse meldinger om hvor dyr blir påkjørt, noe som vanskeliggjør å finne stedet der påkjørselen har skjedd og starte sporingen etter det påkjørte dyret. Dette fører, ifølge informantene i denne undersøkelsen, til ekstra lidelser for dyrene, ekstra kostnader for ettersøk, ekstra ressursbruk, forstyrrelse av trafikkflyt samt økt trafikkfare. Noen ganger vil politiet etter en innringning kontakte fallviltgrupper, andre ganger vil politiet sette bilfører i kontakt med fallviltgruppa i den aktuelle kommunen.

Etter varselet er sendt inn så er det per i dag to muligheter for at bilister på vei mot ulykkesstedet kan varsles om at det har skjedd en ulykke (når veien er stengt). Det ene er Statens Vegvesen via statens vegvesen sin SMS-tjeneste: <https://www.vegvesen.no/trafikkinformasjon/reiseinformasjon/smsvarsling/> Man kan her laste ned en app som blant annet informerer om stengte veier, kolonnekjøring og viktige hendelser i områder som du markerer som relevante. Her kan man få SMS-varslinger for bruer, tunneler, fjelloverganger og værutsatte veier. Det er sjelden dyrepåkjørsler vil bli meldt her, dessuten er det en SMS-tjeneste som fører ikke kan se på når denne kjører.

Den andre muligheten er en kommersiell trafikkalarm 'Safedrive', en egen varslingsenhet installert i bilen som popper opp når nye varsel kommer inn. Dette er Norges mest kjøpte trafikkalarm, men vegmyndighetene er generelt skeptiske til samarbeid med Safedrive fordi den primært brukes til varslings av fart- rus- og trafikkontroll, noe som er både moralsk, etisk og faglig i strid med Vegvesenets trafiksikkerhetsarbeid (Wildenschild, 2023)

*En tredje mulighet man kan vurdere er å ta kontakt med Google eller Apple, og eventuelt initiere et samarbeid om en varslings til andre bilister i nærheten via deres app «Google-maps», det vil være den mest effektive varslingen, og den som vil nå ut til flest mennesker.*

### 3.5 Utfordringene ved varslings av dyrepåkjørsler per i dag

Forundersøkelser viser at det per i dag er store utfordringer med håndtering av dyrepåkjørsler, både ved påkjørsler av vilt, tamdyr og kjeledyr. Det er et tydelig ønske fra berørte fylkeskommuner og kommuner at det kommer på plass et mer effektivt system som kan minske tidsressursene til politiet, AMK og fallviltjegere. Samtidig som det kan gjøres enklere for bilistene og spare dyrelidelser.

Som beskrevet i kapitlet ovenfor så skal dyrepåkjørsler varsles til politiets operasjonssentral 02800, dersom det også er personskade skal nødnummeret 113 benyttes (via telefonnummer eller app). Ved

innringninger til operasjonssentralen blir stedsangivelse og hendelsesforløp hovedsakelig formidlet muntlig, og kvaliteten på angivelse og informasjon vil variere ut ifra forutsetningene til føreren. Mange førere er usikre på hvordan man forholder seg når man har kjørt på et dyr, både vilt og tamdyr. Mange av påkjørslene blir ikke varslet inn overhode, særlig regner man med at det er en svært mangelfull statistikk tilknyttet påkjørsel av de mindre dyrene. Men man regner også med at det er et stort mørketall tilknyttet påkjørsler av større dyr, på grunn av manglende innrapportering av ulykker. I dag skal påkjørslene registreres i kommunen og det er kommunen som har ansvaret for innlegging i fallviltregisteret (en del av hjorteviltregisteret), og det er kommunen som rapporterer til SSB. Veientreprenører skal også rapportere inn døde dyr som de henter som en del av renovasjonsoppdraget langs veinettet. Denne innrapporteringen er ikke komplett. Tallene som blir rapportert inn varierer, og tall fra hjorteviltregisteret skiller seg fra tallene i SSB sin statistikk. Mangelfull rapportering kan løses med en mer sentralisert varsling av ulykker.

Nedenfor presenteres resultater fra intervjuer med kommuner, fylkeskommuner, fallviltgrupper, det svenske Nationella Viltolycksrådet, og politidirektoratet. Det er tydelig at de som er nærmest ulykkene opplever de største utfordringene med dagens løsninger.

### Tilgjengelighet og ressursbruk

I alle intervjuene blir det uttrykt bekymring over at mange henvendelser til operasjonssentralen 02800 opplever at de ikke kommer frem, og gir opp før de får svar. *«Vi merker at det er lite kunnskap blant publikum om hva man skal gjøre når man har kjørt på et dyr. Det er et mønster vi ser, bilistene får ikke tak i noen i sentralen, og så drar de videre fra stedet»*. Det er godt dokumentert at både politiets operasjonssentral (02800) og AMK er belastet med svært mange henvendelser og en meget stor arbeidsbyrde. Det er også en kjensgjerning at med stor belastning på AMK kan det i verste fall føre til at personer får forsinket hjelp, eventuelt omkommer eller får langvarige skader de ellers ikke ville ha fått, dersom de raskere hadde fått hjelp.

Noen ganger kommer samtalene om dyrepåkjørsler direkte inn til fallviltgruppen, som da igjen skal ringe politiet. Kommunenes fallviltgrupper har eget nummer til operasjonssentralen (02800), som settes i en mer prioritert kø. Men også de opplever at det kan ta meget lang tid å komme igjennom. Flere har fortalt at det har blitt vanskeligere å nå lokalt politi etter politireformen. Det ekstra leddet gjennom operasjonssentralen, som har et meget stor press, og ofte er opptatt, har ført til at det tar lengre tid enn tidligere *«Vi har sett en tydelig endring etter politireformen når vi ikke kan kontakte lokalt politi, og istedenfor blir ventende i en kø på operasjonssentralen som ikke har noen lokalkunnskap»*. Dette bekreftes også av erfaringer fra en fylkeskommune: *Vi bekrefter at mange gir opp å få tak i politiet på 02800. Det gjelder også fallviltgrupper som ønsker bistand fra politiet ute på oppdrag. Blant mange fallviltjegere er det enighet om at «det er håpløst å prøve å ringe 02800», og derfor er det ikke uvanlig at lokale fallviltmannskaper har lagret telefonnumre til enkeltpersoner i politiet som de kan nå frem til ved behov. Men det er altså ikke slik det er ment å fungere»*. (Ansatt fylkeskommune i en oppfølgingsmail)

Erfaringen er at dette er et alvorlig problem. *«Det største problemet ved bruk av 02800 er at folk ikke når frem, og at de gir opp. Ressursbruken er altså bare én side av saken. At det ofte ikke fungerer, er langt mer alvorlig»*. (Ansatt fylkeskommune i en oppfølgingsmail)

Dette understryker viktigheten av at dersom man skal ha en sentral vaktssentral er det avgjørende at denne automatisk får opp oppdaterte lokale telefonnumre, og en oversikt over alle relevante lokale aktører.

I Norge har man ikke gjort noen beregninger av hvor mye tid politiet / AMK bruker eksplisitt på å håndtere viltpåkjørsler, eller hvor mye tid bruker på å håndtere de første innkommende samtalene. I

Sverige har Nationella Viltolycksrådet (som er et forum bestående av relevante myndigheter, bedrifter og organisasjoner – blant andre politiet) gjort en beregning om ressursbruk for første innringning. En samtale om viltulykke varer i snitt 5 minutter og 33 sekunder (målt i 2020 og 2021). Årlig får de in 65 000- 75 000 samtaler. Hvis man beregner ut ifra 65 000 ulykker (lavt antall) motsvarer det «totalt 15 årsarbeiden på regionledningscentralerna nasjonalt». Kun for de innkommende samtalene kan man (beregnet på hvor mange hjortevilt påkjørsler de har i Sverige opp mot tall fra Norge) estimere cirka 57 årsverk i Norge. Det er viktig å poengtere at i tillegg til dette vil det også gå mye tid til de samtalene som følger, det vil si både å ringe opp kommuner og eventuelt andre aktører. Politiet skal ringe til kommunene og VTS, veier må kanskje sperres av og trafikken omdirigeres, og VTS skal, avhengig av skade/ type ulykke, ringe til veientreprenører. Det er en stor sannsynlighet for at håndtering av dyrepåkjørsler tilsvarer betydelig antall årsverk nasjonalt.

Det er flere årsaker til at meldingene er unøyaktige. Lang svartid fra operasjonssentralen fører til at noen bilister gir opp å få kontakt, og drar videre uten å få meldt ifra. Dersom de reiser videre og ringer inn i ettertid så er den store utfordringen at det som regel gis meget unøyaktige stedsangivelser til operasjonssentralen / fallviltgruppen.

Informasjonsplikten ved dyrepåkjørsler er ikke tydelig for alle bilførere. Kunnskapen om at man er pliktig til å melde dyrepåkjørsler til politiet, og hvordan man skal agere ved en påkjørsel er ikke god nok hos førere. Ikke minst er dette gjeldende for utenlandske sjåførere som ikke får noen informasjon om dette ved innreise. Det vil også være mange som ikke vet hva slags dyr de har kjørt på. Mulig frykt for erstatningsansvar regnes også å være medvirkende faktor når det gjelder manglende innmelding fra utenlandske sjåførere. I intervjuene forteller fallviltgrupper at de opplever at mørketallet har økt i de senere år.

Det at det er vanskelig å få kontakt med operasjonssentralen medfører store og kostbare konsekvenser. Når fallviltjegerne skal starte et ettersøk ut ifra manglende merking og unøyaktige stedsangivelser, bruker de ofte lang tid på finne ulykkesstedet og hvor dyret kan ha forsvunnet, samt at de bruker mye lengre tid enn nødvendig i selve søket etter dyret / dyrene. Dette fører i tillegg til mer tidsbruk, også til høye kostnader for kommunene og større lidelse for dyret dersom det er skadet. Spriket kan være på flere mil. Noen ganger finner de heller ikke ulykkesstedet. Slik søking etter ulykkessted fører også til høyere trafiksikkerhetsrisiko og for følgeulykker når fallviltjegerne må bevege seg langsom i bil eller til fots langs vegen for å finne ulykkesstedet dersom dyret er sprunget bort fra plassen. I opptil en tredjedel av tilfellene der innrapportering har funnet sted så finner man ikke dyrene som har blitt påkjørt, det betyr store lidelser for mange dyr ([For andre vinter på rad: Dystre tall for vilt påkjørsler – NRK Innlandet – Lokale nyheter, TV og radio](#)).

#### Kostnad og tidsressurser for kommunene

Det er kommunene som betaler for fallviltjegerne, ettersøk og for kursing. De har ofte et rullerende vaktlag der den som har vakt ringes opp av operasjonssentralen / eller direkte. Kostnadene for dyrepåkjørslene kan være meget store for mindre kommuner som har mange dyrepåkjørsler. Beløpene varierer mye, men beløpet kan gå opp til kr. 600-800 000,- årlig, noe som tas av budsjettet til kommunenes viltforvaltning. En respondent uttrykte stor frustrasjon over dette. Hen opplevde at de høye kostnadene fører til at så å si alle andre ønskede tiltak og prosjekter for å høyne kvaliteten på viltforvaltningen, må vike. En kommune ønsket å starte et større prosjekt for å redde rådyrkalver fra slåttonna, men kunne ikke prioritere å bruke midler til dette. Det stilles spørsmål ved om det er riktig at det er kommunene selv som skal betale for påkjørslene.

Det er særlig de som er nærmest ulykkene som opplever de største utfordringene. Dersom føreren kommer frem på 02800 ønsker fallviltjegere at politiet skal informere bilførere om at de skal bli ved ulykkesstedet til jegerne kommer. Det oppleves å være for liten kunnskap om dette i politiet, noe som fører til at informasjonsflyten mellom de involverte blir uklar.

En fallviltjeger er tydelig på at hen ønsker en langt bedre løsning enn det som er tilfellet i dag «*Pussig at du ringer om dette for vi har diskutert dette, det fungerer ikke bra nok. Det er helt utrolig bra om man kan få til et bedre system. Vi kan bruke halve natten bare på å søke etter hvor skaden kan ha skjedd. Vi ser også en tendens til at det er færre som melder ifra om dyrepåkjørsler, det blir ofte rapportert inn fra andre som har sett ulykken, eller at man har funnet et skadet dyr. Mange vet ikke hva de skal gjøre. Det er også mange innvandrere som ikke kjenner til at man må rapportere, man har ikke rutiner for å ringe politiet, og man har lite kunnskap om hva man skal gjøre. Det gjelder også lastebilsjåfører og andre*». Hen kommer med flere forslag om hvordan man kan nå ut til utenlandske sjåfører, blant annet å sende ut en automatisk varsling via telenettet når man ankommer Norge som beskriver hva man skal gjøre dersom man kjører på et dyr. Andre forslag er å lage brosjyrer som man deler ut når lastebilsjåførene stopper ved grensene. Det er viktig å ta utgangspunkt i at mange utenlandske sjåfører vil finne det unaturlig å ringe en politimyndighet dersom de har kjørt på et dyr.

En fallviltjeger med lang erfaring ønsker bedre oppfølging etter varsel «*Ordningen vi har i dag fungerer ikke godt. Det tar veldig lang tid å få tak i operasjonssentralen for den som har kjørt på et dyr, det tar også lang tid for oss. Vi har et direktenummer vi kan bruke, men det også fungerer for dårlig – ikke like ille som 02800, men ikke bra nok. Det er vår største utfordring. Vi bruker veldig mye tid. Finne ut hvilket dyr, hvor ulykkesstedet er, hvor mange dyr, og om skadete. Det skjer at vi ikke får hjelp overhode. – Det beste er om bilførere ringer oss direkte og omgår operasjonssentralen. Vi er som regel først ute ved ulykkesstedet, ikke bare for å fjerne påkjørt vilt men også for å dirigere trafikk, sette opp varsler - sånt som vi egentlig ikke har kunnskap eller lov til. Deretter kommer ambulanse og til slutt politiet. Kanskje.. Dette bør kunne løses på en mye bedre måte. Det er enklere å ha kontakt med lokalt politi. Det er store rom for forbedringer*».

Ved påkjørsel av beitedyr så skal ikke dette i utgangspunktet håndteres av fallviltgruppen, da skal veterinær eller beitelag kontaktes. Men dersom fallviltgruppen er til stede, så vil de ta hånd om beitedyr hvis de ligger skadet. Samtidig kan man, dersom det oppstår uenighet om skade, bli erstatningsansvarlig for et avlivet tamdyr.

Som tidligere beskrevet er det i dag variasjon i hvordan vaktordningen til viltnemden er utformet. Noen kommuner har et vakttelefonnummer, mens andre kommuner har en liste med nummer til fallviltjegerne i viltnemda. Problemet hos de kommunene som bare har tilgjengelig en liste over nummer til fallviltjegerne, er at det er den som er tilgjengelig som reiser ut på oppdraget. Dette bidrar til økt responstid når det ofte må ringes til flere før noen tar telefonen. For husdyr og kjæledyr er det i dag ingen fast varslingsprosedyre.

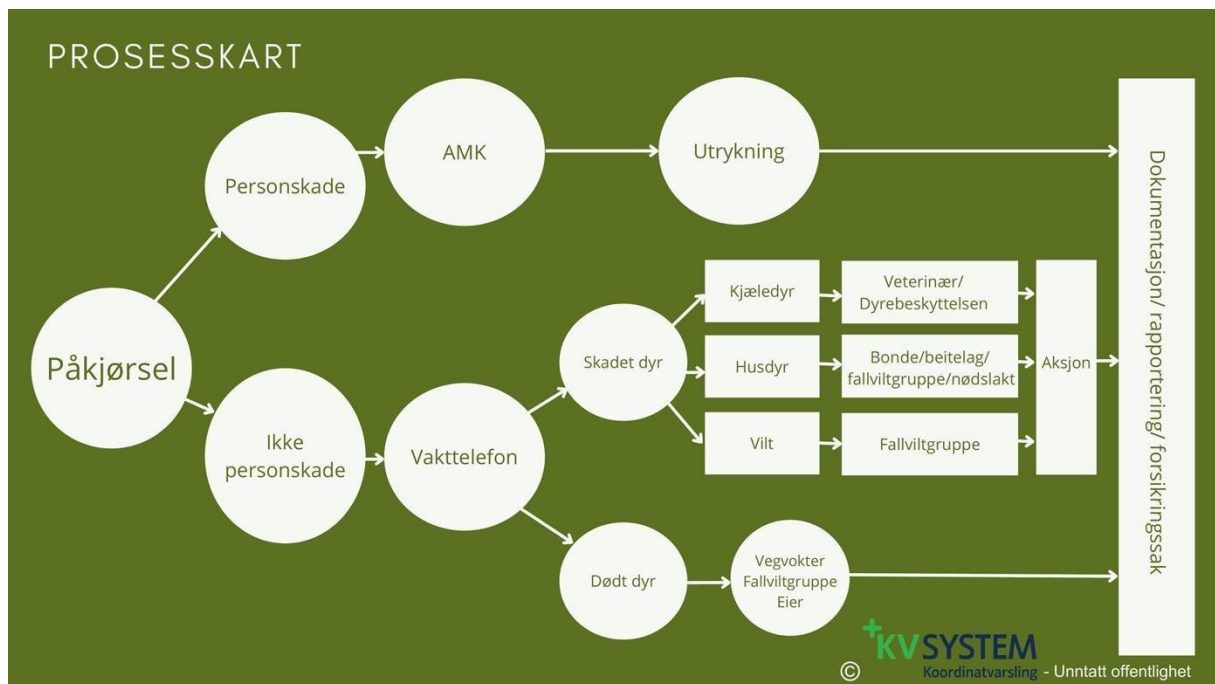
## 4. En mulig prosess for håndtering av viltulykker etter varsling

### 4.1 En mulig modell

Prosjektgruppen Lyngstad / Skåppå har vurdert ulike metoder for hvordan håndteringen kan se ut og foreslår en modell der alle dyrearter, både vilt, tamdyr og kjæledyr er inkludert i et system. Hensikten

her er å forenkle og effektivisere det som skjer etter at en varsling om dyrepåkjørrel har skjedd, og slik sett øke dyrevelferden, gjøre det enklere for kommunene, samt avlaste politi og AMK. Prosjektet og modellen har utviklet seg underveis, med utgangspunkt i råd og innspill fra myndigheter og organisasjoner, som også ser behov for en betydelig forbedring i håndteringen av dyrepåkjørrelser.

Figuren nedenfor viser en mulig prosess for fordeling av varsling etter det har blitt konstatert at det ikke er en personskade involvert. Som nevnt i innledningen er det helt nødvendig med en form for et systematisert og profesjonalisert mottakerapparat på baksiden av en digital app for varsling. For å etablere en slik alarmsentral er det mange aspekter som må vurderes. Blant annet ansvarsfordeling mellom aktørene, datahåndtering og hvordan man kan sikre at alarmsentralen er oppdatert med rett kontaktinformasjon til enhver tid.



Figur 1: Prosesskart

En vakttelefon / alarmsentral spesifikt for dyrepåkjørrel vil frigjøre betydelige ressurser hos politiet. Samtidig vil en oppnå et standardisert og profesjonalisert system som er likt for hele landet. I tillegg til å kunne melde inn via Norsk Luftambulanses sin app (i knappen Dyrepåkjørrel), bør det eventuelt lages en avtale med politiet slik at folk som ringer 02800 for å varsle dyrepåkjørrel blir bedt om å taste eksempelvis 2, for å bli sendt direkte til den nye alarmsentralen. Eventuelt få beskjed om at ved dyrepåkjørrel trykk 2, men hvis personskade ring 113.

Datasystemet for alarmsentralen kan med fordel bygges opp slik at operatøren har alle kommunegrensene og senterpunkt til beitelag i kartsystemet, samt kontaktinformasjon til fallviltjegere, beitelagsledere og kommunale veterinærvakter. Man må sikre at kontinuerlige oppdateringer gjøres. Datasystemet vil da inneholde all informasjon som alarmsentralen trenger for å enkelt kunne behandle en dyrepåkjørrel eller rapportering av et skadet dyr. En stor fordel med Norsk Luftambulanses sin 113app er at operatøren vil kunne motta innringers koordinatposisjon direkte. Med koordinatposisjonen vil operatøren enkelt kunne få opp nødvendig informasjon for å kunne kontakte de rette lokale instansene om ulykken eller observasjonen av det skadde dyret. Kommunen kan ha ansvaret for å underholde en oppdatert liste over kontaktnumre til kommunens fallviltjegere og eller viltneid.



Vi vurderer at operatøren bør følge en fast prosedyre, og samtidig vil være ansvarlig for dokumentering underveis. Førsteprioritering er alltid sikring av skadested og avdekke mulige personskafe – og som tidligere nevnt at AMK kontaktes ved behov. En viktig funksjon i 113-appen er at operatøren kan koble seg opp på mobilkameraet til innringeren. Denne teknologien er til stor hjelp for å kunne avgjøre skade, dyreart og omfang. Basert på innringers koordinatposisjon og beskrivelse av skaden/ulykken varsles nærmeste instans, som så rykker ut til korrekt skadested. Dette gjelder både ved observasjon av skadde dyr og i forbindelse med ulykker. Fallviltjeger rykker ut ved skadet vilt. Når tamdyr er skadet, er det beitelag eller eier av dyret som skal kontaktes. Operatøren bør ha mulighet til å søke opp dyreeier via produksjonsnummer, dersom dyret er merket. Kjæledyr som behøver hjelp eller må avlives, bør fraktes til veterinær av innringer. Viltnevd kan kontaktes for assistanse. Døde dyr som ligger i eller ved veien skal varsles til Veitrafikksentralen som varsler videre til den aktuelle entreprenøren. Kommunene vil fortsatt kunne beholde det administrative ansvaret for de fallviltjegene som kommer innenfor de kommunale grensene. Det vil si at ved skadeskyting av dyr under jakt er det kommunen som håndterer dette lokalt. Det vil dermed ikke være noen endring av denne ordningen.

#### 4.2 Forklaringer angående senterpunkt og produksjonsdyr

De enkelte beitelagene har sine områder med gitte grenser. Siden dyr krysser grenser, vil det bli mer aktuelt å ta utgangspunkt i gitte 'senterpunkt' innenfor de definerte områdene for å identifisere nærmeste beitelag. Kontaktinformasjonen til beitelagene *bør* derfor alltid holdes oppdatert. Eier av *tamdyr* kan identifiseres via øremerking. På merket vil produksjonsnummer alltid være oppgitt, av og til vil eiers navn og telefonnummer også stå. Mattilsynet har et eget register for produksjonsnummer, og alarmselskapet bør ha tilgang til dette registeret for å kunne identifisere eier. Fargekombinasjonen på øremerkene kan også brukes i identifiseringen, *etter å ha tatt utgangspunkt i dyrets koordinatposisjon*. Skal dyret identifiseres på denne måten må beitelaget kontaktes da det er de som har oversikt over de ulike fargekombinasjonene til sine medlemmer.

I Figur 2 presenteres et alternativ til aktører som kan ha en rolle inn i den helhetlige håndteringen av dyrepåkørsler.



Figur 2: Ansvarskart



Mattilsynet fører register over tamdyr/ produksjonsdyr gjennom 'Husdyrregisteret'. Dette registeret er ikke åpent tilgjengelig, og må stadig oppdateres med dyrenummer etc. Et slikt system vil kreve et samarbeid med Mattilsynet, og en avtale med dem om hvordan en eventuelt alarmsentral skal kunne benytte kontinuerlig oppdaterte data fra dette registeret.

Alarmsentralen kan eventuelt ta over ansvaret for vaktordningen til fallviltjegerne, det viktigste er at man har en mest mulig oppdatert vaktliste – der man kan få tak i den nærmeste ettersøks-ekvipasjen. Det vil innebære et vaktnummer som rullerer mellom de fallviltjegerne relevante for de aktuelle områdene, uavhengig av kommunegrenser. Noen kommuner er svært store i areal, og et slikt system kan være tidsbesparende. Man kan også se på muligheten for at istedenfor å basere seg på kommunale grenser, så kan man utgå fra områder definert av statistikk for viltpåkjørslar. Ved å bruke senterpunkt kan man enklere få tak i fallviltjegeren som befinner seg nærmest skadestedet. Som tidligere nevnt vil det bli store tidsbesparelser med et nøyaktig utgangsposisjon for ulykken, og der ettersøksjegere befinner seg i nærheten. Det vil både spare tid, spare dyrelidelser og redusere kostnader.

*Det bør videre vurderes om Vegtrafikksentralen kan ha det administrative ansvaret for alarmselskapet for dyrepåkjørslar, det finnes flere grunner til at det kan være en fordel:*

- Veitrafikksentralene er bemannet døgnet rundt hele året av trafikkoperatører. De har gjennomgått et internt opplæringsprogram, trafikkoperatørstudiet, som gir autorisasjon etter to år. Trafikkoperatørene har bred kompetanse innen beredskap, operativ ledelse og administrasjon, samt teknisk kompetanse om trafikkstyringssystemer (Kopiert fra VTS sine nettsider).
- VTS har i dag fem vaktentraler bemannet med operatører og nødvendig utstyr. Det vil forenkle arbeidet med å gjøre en oppstart, og gjennomføre en pilotstudie, eventuelt i ett av de fem områdene til VTS. Selv om sentralene må oppbemannes og få økte bevilgninger, er det sannsynlig at det vil være kostnadsbesparende i forhold til å starte opp en ny alarmsentral. Etter en prøveperiode kan en utvide til de resterende fire områdene.
- Det vil være en fordel hvis VTS og Nødetatene kan operere på samme plattform med felles koordinatsystem. Det vil bli enklere å koordinere samtidig varsling til de som skal varsles for å ta hånd om dyret.
- Vegtrafikksentralene har allerede i dag ansvar for å kontakte veientreprenører for å rydde veien når en dyrepåkjørslar har funnet sted, og det vil forenkle arbeidet deres å ha direkte tilgang til koordinatene. De vil raskt kan sende ut varsler veientreprenør, bilberging, og media.
- Veitrafikksentralene har mulighet til å gi allmenheten om en ulykke på veien gjennom sine egne varslingskanaler/app. De kan også oppgi alternativ kjørerute dersom vegen blir stengt. Videre kan det være en mulighet til å samarbeide med Google og Apple og varsling i eks Google-maps – der man i dag kan få varsel om kø ol.
- Hvis en ser på tallene for antall dyrepåkjørslar fra Sverige, kan dette gi en indikasjon på behovet for bemanning. I tillegg må en kanskje ta høyde for flere varslinger enn det er i dag, hvis varslingen blir enklere.

Dersom VTS ikke er aktuelle som vaktelskap, kan det kanskje være aktuelt å benytte andre etablere vaktelskap, eller eventuelt starte opp en ny alarmsentral.

## 5. Integrering i 113-appen (Norsk Luftambulans), om en eventuell pilot

Norsk Luftambulansse har allerede utarbeidet en skisse for hvordan en knapp for dyrepåkjørslar skal kunne benyttes som en integrert del i deres 113-app. 113 appen har i dag over 2 millioner brukere.

Det vil bli behov for både pilotkommuner og fallviltgrupper for testing av appen. Vi har vært i kontakt med to Fylkeskommuner, Viken og Innlandet, som begge ønsker å delta i en pilotstudie. For å gjennomføre en pilotstudie er det nødvendig å ha etablert en fungerende sentral som kan håndtere varslingene. Dette for å sikre en profesjonell håndtering under gjennomføringen, og at ikke noen alvorlige hendelser finner sted.

## 6. Relevante interessenter / samarbeidspartnere

Vår oppfatning er at ansvarsområdet går på tvers av flere ulike departement / direktorat og forvaltningsorgan samt organisasjoner. Vi har under prosessen hatt møter med flere relevante aktører og det virker være bred enighet om at forbedringspotensialet for varsling av dyrepåkjørslar er stort. Samtidig vil det være ulike meninger om hvordan dette skal kunne løses på best mulig måte. Uansett vil et godt fungerende system forde et bredt samarbeid mellom flere aktører. Et avgjørende spørsmål vil være hvem som skal ha finansieringsansvar og driftsansvar for et en slik alarmsentral, og hvordan det rent teknisk skulle bygges opp og organiseres.

Aktuelle nasjonale aktører er Norsk Luftambulansse, Miljødirektoratet, Statens Vegvesen , LMD, Samferdselsdepartementet, Justisdepartementet og eventuelt Politidirektoratet / diverse politidistrikt, Mattilsynet, Dyrebeskyttelsen, Bondelaget, Trygg Trafikk, Småbrukarlaget,

Aktuelle regionale / lokale aktører som vi har vært i kontakt med er : Interkommunalt politisk råd NordGudbrandsdal, Oppland Sau og Geit, Viken Fylkeskommune, Innlandet Fylkeskommune,

Det kan være aktuelt å utvikle dette sammen med svenske samarbeidspartnere. Vi har vært i kontakt med Sveriges Landbruksuniversitet, EnviroPlanning og Nationella Viltolycksrådet. De ønsker også en bedre løsning enn de har i dag på svensk side.

Kontaktpersoner Andreas Seiler, Mattias Olsson, samt [lena.britz@polisen.se](mailto:lena.britz@polisen.se), [daniel.blad@polisen.se](mailto:daniel.blad@polisen.se), Ulrika Lundin [ulrika.lundin@trafikverket.se](mailto:ulrika.lundin@trafikverket.se)

## Referenser

Eilertsen, Svein Morten, Aina Winsvold, Petter Almås og Frode Næstad (2021) Utprøving av skremmelyder mot hjortevilt ved fôringsplass, med langsiktig mål å redusere omfanget av viltpåkjørslar langs jernbane. NIBIO RAPPORT | VOL. x | NR. x | 2021

Gundersen, H. & Andreassen, H. P. (1998). The risk of moose Alces alcescollision: A predictive logistic model for moose-train accidents. Wildlife Biology, 4 (1): 103-110. doi: 10.2981/wlb.1998.007.

Muskhaug, R., Løtveit, R., Guttormsen, J., Larsen, R. S., Svalastog, T., Linhave, J., Midtgård, F., Grytli, T., Johansen, B. M. & Huserbråten, K. (2010). Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2010 - 2013: Statens Vegvesen.

Rolandsen, C. M., Langeland, K., Tømmervik, H., Hesjedal, A., Kjørstad, M., Moorter, B. V., Danielsen, I. E., Tveraa, T. & Solberg, E. J. (2017). Tamreinpåkørsler på Nordlandsbanen - utfordringer og tiltak i Nord-Trøndelag og Nordland, NINA rapport 1326: Norsk institutt for naturforskning.

Seiler, A. (red.) 2011. Klöviltolyckor på järnväg: kunskapsläge, problemanalys och åtgärdsförslag - Ett projekt utfört på uppdrag av Trafikverket.

Solberg, E. J., Rolandsen, C. M., Herfindal, I. & Heim, M. (2009). Hjortevilt og trafikk i Norge: en analyse av hjorteviltrelaterte trafikkulykker i perioden 1970-2007, NINA Rapport 463: Norsk institutt for naturforskning.

Wildenschild, Henrik, Lars Aage Gade-Sørensen, Trond Harborg (2013) Temaanalyse av trafikkulykker i tilknytning til vilt og andre dyr i perioden 2005-2011. Statens vegvesens rapporter;191