

Landbruksdirektoratet
Postboks 8140 Deo
0033 OSLO

Dato: 29.10.2025
Saksref: 202511882-3
Deres ref.: 24/83140-2
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Marit Linnerud
Mobil: +4798466633
E-post: marit.linnerud@banenor.no

Høringsbrev - Høringsinnspill fra Bane NOR for høring av strategi for forvaltning av hjortevilt (hjordeviltstrategi)

Vedlagt følger forslag til Bane NORs høringsuttalelser til overnevnte høring.

Bane NOR takker for muligheten til å komme med innspill og håper våre merknader vil bli tatt i betraktning i den videre prosessen. Dersom det er behov for ytterligere dialog, stiller vi oss gjerne til rådighet.

Med vennlig hilsen

Eivind Bjurstrøm
Direktør
Strategisk planlegging og driftstjenester

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

Landbruksdirektoratet

Kopi:

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Juridisk, Erlend Eriksen Gjein

Sektordialog

Høringsinnspill – Strategi for forvaltning av hjortevilt

Strategien tar opp flere problemstillinger som er relevante for Bane NOR og vi er enige i at en tydelig forankring av strategien hos ulike sektormyndigheter er nødvendig for oppfølgingen av strategiarbeidet.

Bane NOR er ikke sektormyndighet. Som infrastrukturforvalter får vi våre styringssignaler gjennom oppdragsbrev og leverer på avtaler med Jernbanedirektoratet.

I strategien er det særlig satsningsområde *Arealbrukskonflikter* som er relevant for Bane NOR. Her trekkes utfordringen med vilt påkjørsler på vei og bane frem.

Bane NOR utreder og gjennomfører konfliktreducerende tiltak i forhold til hjortevilt i våre utbyggingsprosjekter for ny jernbaneinfrastruktur, der det er relevant. For prosjekt som innebærer fornyelse av eksisterende jernbaneinfrastruktur forholder Bane NOR seg til relevante planmyndighet og utfører avbøtende tiltak i forhold til hjortevilt i samsvar med vedtak.

For eksisterende jernbaneinfrastruktur har Bane NOR en egen handlingsplan for å forebygge vilt påkjørsler og lang tradisjon for å gjøre avbøtende tiltak i de mest utsatte områdene. Vi har også en intern instruks for å håndtere inntrufne påkjørsler med fokus på å ivareta dyrevelferd gjennom rask varsling og kort responstid for tilstedeværelse av viltneid eller andre som avliver dyr.

Bane NOR er positive til fokuset på å redusere vilt påkjørsler ved å gjøre avbøtende tiltak i de området som er mest utsatt for vilt påkjørsler. Vårt hovedinnspill er at avbøtende tiltak for å redusere dyrepåkjørsler bør beskrives og detaljeres i samarbeid med relevante aktører og man ser tiltakene i en større sammenheng. Bane NOR ønsker å bidra inn i prosessen med å identifisere ulykkesbelastede strekninger på jernbanen og hvilke typer avbøtende tiltak som kan være relevant å gjennomføre på både kort og lang sikt.

*Konkrete merknader**2.1 Stanse tap og forringelse av leveområder*

Det vises til tiltak om å iverksette avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser for hjorteviltet som tiltakshaver må utføre. Vi er usikre på hva som menes her og hvordan kommune og ansvarlig departement er ansvarlig for dette.

2.2 Redusere vilt påkjørsler og lidelser for hjorteviltet

Under fokusområde 2.2 Redusere vilt påkjørsler og lidelser for hjorteviltet vises det til tiltak om å iverksette avbøtende tiltak på de 20 mest ulykkesbelastede strekninger på hhv. vei og jernbane med tidsfrist 2028.

Det fremgår uklart hva et avbøtende tiltak skal være i denne sammenheng og hvordan man er kommet frem til antallet for tiltak som skal iverksettes. Det er ikke tydelig om dette inkluderer allerede pågående tiltak eller om det er snakk om helt nye tiltak. Det er også uklart hvilke kriterier som ligger til grunn for å identifisere en ulykkesbelastet strekning.

Erfaringer fra dagens forebyggende tiltak på eksisterende jernbane tilsier at gode tiltak som reduserer dyrepåkjørsler i vesentlig grad, samtidig som man tar hensyn til barriereeffekt slike tiltak kan ha, ofte er kostbare tiltak av et omfang som kan kreve offentlig saksbehandling. Forskning både i Norge og andre land, peker også på at tiltakene som skal til for å fjerne eller vesentlig redusere dyrepåkjørslene ofte har en økonomisk kostnad som langt overstiger dagens tildelte budsjetter. Strategien adresserer ikke hvordan tiltak på eksisterende infrastruktur skal finansieres. Basert på dette fremstår både antall tiltak og tidshorizonten som svært optimistisk.

Vi vil foreslå at man vurderer en risikobasert tilnærming, der man identifiserer strekninger med en ulykkesbelastning per kilometer som ligger over et gitt akseptkriterie, og at antallet tiltak detaljeres i samarbeid med relevante sektormyndigheter.

Fokus på enkeltstrekninger eller delstrekninger isolert for vei og jernbane tar i liten grad hensyn til mer systematiske avbøtende tiltak som kan ha effekt over større områder. Dette kan for eksempel være tiltak som ikke er direkte knyttet til en spesifikk infrastruktur, men som følger

transportmiddelet. Slik formuleringen står kan det være en risiko for at man overser mer kostnadseffektive tiltak ved å kun fokusere på enkelttiltak tilknyttet infrastrukturen.

Tiltakene som iverksettes bør sees i en større sammenheng med utgangspunkt i dyrenes arealbruk (for eksempel viltkorridorer). De ulike hjorteviltartene har ulike atferdsmønstre og ulike risikoområder. Det er uklart om tiltak som er rettet mot de mest ulykkesbelastede strekningene i stor nok grad vil være effektivt innrettet mot de bakenforliggende årsakene.

Våre erfaringer med avbøtende tiltak for dyrepåkørsler på jernbane er at dette er komplekse problemstillinger hvor vi lykkes best når det er et samarbeid mellom flere aktører. Bane NOR har lokalt mye godt samarbeid med statsforvaltere, kommuner, dyreeiere, jakt- og fiskeforeninger med flere. Strategien bør si noe om hvordan det skal legges til rette for samarbeid om kunnskapsopphenting og tiltaksetablering.

Vi ser det som viktig at de tiltakene med størst nytte blir prioritert, og at de forskjellige tiltakene som foreslås blir sett i sammenheng med hverandre.

2.4 Utgifter ved viltpåkørsler

Under fokusområde 2.4 Utgifter ved viltpåkørsler vises det til at håndteringen av skadet vilt etter påkørsler skal finansieres med andre midler enn kommunale viltfond. Bane NOR er positive til en annen finansiering av håndtering av skadet vilt da vi ser det som viktig at viltfondet har midler til sine øvrige oppgaver. For ettersøk av skadet vilt på jernbanen bidrar Bane NOR ofte med transport til hendelsessted og ivaretar sikkerheten når ettersøk pågår. Vi er opptatt av at finansieringen foregår på en effektiv måte som sikrer kort responstid for ettersøk av skadet vilt.