



Statens vegvesen

LANDBRUKSDIREKTORATET
Postboks 56

7701 STEINKJER

Behandlende enhet: Saksbehandler/telefon: Vår referanse: Deres referanse: Vår dato:
Cecilie Waterloo Lindheim / 25/198989-7 31.10.2025
99156238

Strategi for forvaltning av hjortevilt – høringsvar fra Statens vegvesen (sak 24/83140)

Vi viser til høring av strategi for forvaltning av hjortevilt sendt fra Landsbruksdirektoratet 14.07.2025.

Innledningsvis vil vi si at vi er positive til en felles strategi for alle involverte parter i hjorteviltforvaltningen i Norge.

Statens vegvesen forvalter de fleste riksveiene i landet, og jobber blant annet mot en nullvisjon for drepte og hardt skadde, samt for å bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål. Vi har derfor et ansvar for å redusere lidelse forårsaket av påkjørsler av hjortevilt, både for mennesker og dyr, og begrense negative effekter fra veier for hjortevilt.

Det er flere tiltak i strategien som er relevant for Statens vegvesen som aktør. Det er derfor uheldig at ingen fra Statens vegvesen, eller andre samferdselsmyndigheter, har vært med i å utarbeide denne strategien med foreslåtte tiltak. Det er også lagt inn relativt korte frister for å iverksette tiltak som det per i dag ikke finnes gode løsninger for. Se mer spesifikke kommentarer til tiltakene nedenfor. Vi legger til grunn at ansvarshavende eller tiltaksformulering endres i tråd med våre innspill de stedene i strategien der Statens vegvesen eller Vegdirektoratet er forutsatt som tiltakseier. Vi minner om at tiltaksplanene ikke vil være bindende for Statens vegvesen, og at vi må prioritere oppfølging innenfor de føringer og økonomiske rammer som gjelder for vår sektor.

Postadresse
Statens vegvesen
506M744441M744783M744787M
Postadresse
Postnummer

Telefon: 02030
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Innspurten 11C
0663 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap
9815 Vadsø
Telefon: 78 94 15 50

Det jobbes for tiden med en [ny nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026–2029](#). Statens vegvesen vil vurdere om tiltak som fremmes i høringen kan prioriteres og innlemmes i nevnte plan. Tiltakene i disse dokumentene bør sees sammen, slik at det blir samsvar med ulike sektorer sine mål og tiltak.

For at en strategi skal kunne følges, må man ta i betraktning alle faktorer som påvirker problemet man ønsker å løse. Hjorteviltstrategien som nå er på høring har flere gode målsetninger, men har unnlatt å se disse i sammenheng med andre relevante målsetninger som også påvirker dagens problembeskrivelse for hjortevilt. Eksempelvis vil et effektivt tiltak for å redusere risikoen for påkjørsler av hjortevilt være å redusere hastigheten på kjøretøyene på veiene. Dette tiltaket kunne være i konflikt med et av målene i gjeldende [NTP \(2025–2036\)](#) om økt fremkommelighet og redusert reisetid på veiene. Slike målkonflikter må ses i sammenheng dersom problemet skal kunne løses. På mer lokalt nivå, er det i prosessen med å vedta nye skiltplaner for en veistrekning som ulike motstridende interesser blir hørt og hensyntatt.

I dagens samfunnsøkonomiske analyser/konsekvensutredning i ht KU-forskriften av planlagte større vegprosjekter, vil lidelser eller barriereeffekter knyttet til dyr være en ikke-prissatt effekt, mens spart reisetid er prissatt i kroner for ulike trafikantgrupper. Ikke-prissatte virkninger vurderes sammen med de prissatte virkningene når den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av et prosjekt vurderes, og løsning skal anbefales for vedtak i kommunestyrene utfra en balanse mellom ulike nasjonale mål.

Enkelte løsninger som foreslås i strategien for å forhindre påkjørsler, kan føre til nye økologiske problemer for hjorteviltet. Det finnes kombinasjoner av ulike tiltak som kan være med på å minimere de negative følgene av løsningen. For eksempel kan viltgjerdinger langs veiene være et effektivt tiltak for å redusere påkjørsler av hjortevilt, men vil kunne skape nye problemer i form av barriereeffekter for hjorteviltet og friluftslivet, samt vanskeliggjøre fremkommelighet for lokaltrafikken og landbrukstrafikken. For å avbøte disse nye problemene tiltaket skaper, kan man se for seg at det bygges flere faunapassasjer, flere landbrukskulverter, tas i bruk nye typer hjortevilttrister ved avkjørsler, rundkjøringer etc. og at det lages til automatiske åpne- og/lukkemekanismer i viltgjerdene for friluftslivet. Slike tiltak krever god planlegging, god koordinering mellom relevante aktører, tilgjengelige arealer for tiltak og ikke minst finansiering for å kunne realiseres.

Vi ønsker også å nevne at det må satses mer på undersøkelser av avbøtende tiltak som allerede er iverksatt, for å få kunnskap om hvordan de virker. Dette gjelder ulike former for varslingsystemer, nye typer veiskilter, utforming og plassering av faunapassasjer, andre hjorteviltavvise tiltak enn viltgjerder, utforming av brøytekanter, etc. Det må også satses mer på forskning om hvordan hjorteviltet bruker et areal før man planlegger nye inngrep i det. Det er i dag mangelfull sammenstilling av kunnskap om hjortevilt. Selv om et prosjekt blir konsekvensutredet med tanke på hjortevilt, er det vanskelig å samle sammen eksisterende kunnskap som finnes spredt i kommuner, fylkeskommuner, blant statsforvaltere, jegere, interesseforeninger, grunneiere, forskningsinstitusjoner etc. Å samle inn ny kunnskap om hjortevilt krever som oftest flere år med kunnskapsinnsamling over store arealer for flere forskjellige arter. Dette er ikke noe som hver enkelt tiltakshaver kan samle inn tilfredsstillende kunnskapsgrunnlag om i en utredning av et prosjekt. Vi trenger et større system for å få denne kunnskapen, og hvordan ulike tiltak vil kunne påvirke hjorteviltet.

Mer konkret om de spesifikke tiltakene

Det er flere av tiltakene hvor Statens vegvesen blir pekt ut som ansvarlig for å følge opp tiltakene, dette gjelder først og fremst i kapittel 2. *Arealbrukskonflikter*. Det er viktig at det i ansvarskolonnen i tabellene med tiltak presiseres hvilket direktorat/ departement eller hvilken tiltakshaver det siktes til. Det er også viktig at Nye Veier AS inkluderes i oppramsingen av ansvarsaktører for det offentlige veinettet.

Tiltak 2.1: Stanse forringelse og tap av leveområde.

Beskrivelse av tiltaket: Lage veiledning med minimumskrav til kunnskapsinnhenting som grunnlag for vedtak i arealplaner der hjortevilt blir berørt. Frist: 2027.

Iverksette avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser for hjorteviltet. Frist: løpende.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det er positivt at det fokuseres på kunnskapsgrunnlaget om hjortevilt i plansaker. Det er i plan- eller utredningsprogrammet til arealplansaker at det bør presiseres *hvilken* kunnskap som skal innhentes (og *hvordan*) når det gjelder blant annet hjortevilt. Veiledning for bruk av eksisterende kunnskap om hjortevilt er allerede presisert i Miljødirektoratets *Veileder for konsekvensutredninger M-1941*. Det samme er det i Statens vegvesens *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*, hvor det i revidert versjon (publiseres vinteren 2025/2026) finnes veiledning til hvordan man skal kunne velge ut og definere arter og deres økologiske funksjonsområder som

skal inngå i utredningen. Det som mangler av veiledning, er hvordan man skal utrede *landskapsøkologiske funksjonsområder* – noe som er viktig for hjorteviltet i et større perspektiv. Det bør prioriteres å lage god veiledning for dette temaet, og Statens vegvesen kan bidra inn i et slikt arbeid.

I siste setningen i tiltaket står det; *skal iverksettes avbøtende tiltak for å redusere negative konsekvenser for hjorteviltet* og at ansvarlig er *ansvarlig departement og kommune, tiltakshaver må utføre*. Vi legger til grunn at Statens vegvesen kan regnes som en tiltakshaver her. Vi ønsker å presisere at avbøtende tiltak for eksempelvis hjortevilt, er noe som blir bestemt av vedtak i den aktuelle plansaken for det enkelte prosjektet. Statens vegvesen følger opp de tiltakene vi blir pålagt å følge opp, og det regner vi med at andre tiltakshavere også gjør. Det er dermed i vedtakene til plansakene at det må legges til flere avbøtende tiltak, dersom man mener at dagens tiltak ikke er nok. Dette vil øke prosjektkostnadene, og nytten må ses i forhold til kostnaden i den aktuelle plansak.

Tiltak 2.2: Redusere viltpåkjørslar og lidelser for hjorteviltet.

Beskrivelse av tiltaket: Øke trafikanters opplæring om vilt i trafikken, med søkelys på forebygging av ulykker og rutiner for varsling ved viltpåkjørsel. Ansvarshavende: Statens vegvesen og trafikkskoler Frist: 2028.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Trafikklærerutdanningen har over tid gått fra å være ettårig videregående utdanning til toårig universitetsutdanning, ev. treårig bachelor innen trafikk. Trafikklærers rolle har gått fra en instruktørrolle i hvordan man håndterer kjøretøyet, til å være veileder som også jobber mye med holdninger og motivasjon hos elevene. Trafikklærer skal hjelpe kandidatene til trafikal kompetanse, å få et riktig sett av kunnskaper, ferdigheter, ha gode holdninger og være motivert. I dette inngår viktigheten av at eleven er i stand til å ta andres perspektiv i trafikken. Her mener vi ikke bare andre bilister og myke trafikantar, men også dyr, herunder hjortevilt.

Mange av de alvorlige ulykkene skjer etter landeveien i variert terreng. Her skjer også de mest alvorlige viltulykkene. Dette har virket inn på hvordan Statens vegvesen har lagt opp føreropplæringen og hvor førerprøven foregår. Sikkerhetskurs på vei inngår som en del av den avsluttende opplæringen for elevene. Den praktiske delen av dette kurset (hele 9 timer), bygger oppunder det å kjøre sikkert og ta sikre valg i ulike landevegsmiljøer. På disse kursene kan blant annet fare for påkjørsel av hjortevilt bli omtalt og problematisert av lærer, for å få fram en bevisstgjøring og refleksjon rundt temaet hos elevene.

I trafikalt grunnkurs (17 obligatoriske timer med forskjellige tema som basis for alle de «lette» førerkortklassene) blir det blant annet reflektert rundt *mennesket i trafikken og samhandling*. Det inkluderer innhold som ulykker, menneskelig svikt og føreres feilvurderinger:

- Punkt 1.5 *Plikter ved trafikkuhell og førstehjelp* har som aktuelt innhold at elevene skal vite om *Plikter etter vegtrafikkloven til å stanse og hjelpe mennesker og dyr som er kommet til skade m.m og meldeplikt, også ved skade på dyr.*
- Punkt 1.6 *Tiltak ved trafikkulykke* har som aktuelt innhold at elevene skal bli bevisst på hvordan man varsler ved ulykke.

Statens vegvesen har bygget opp læreplanene for de ulike førerkortklassene med et innholdshierarki som gjør at læreplanene ikke blir for detaljerte. Vi ønsker likevel å gjøre en gjennomgang av dagens læreplanverk for å vurdere om tematikken rundt vilt og forebygging av ulykker bør styrkes.

Beskrivelse av tiltaket: Iverksette avbøtende tiltak på de 20 mest ulykkesbelastede strekninger på hhv. vei og jernbane. Frist 2028.

Kommentar fra Statens vegvesen:

I nevnte tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei er følgende tiltaksformulering foreslått: «*Statens vegvesen og Nye Veier vil gjøre en systematisk gjennomgang av alle strekninger og punkt på riksveinettet som er gitt tilstandsgrad 3, med sikte på å avklare videre arbeid med gjennomføring av tiltak*». Med tilstandsgrad 3 menes strekninger med særlig høy ulykkesrisiko. Om det er kapasitet til å gjennomgå alle strekninger og hvilke tiltak som gjennomføres og når det gjøres, er gjenstand for prioritering i budsjetter.

Statens vegvesen mener at tiltaket slik det er formulert i strategien for hjortevilt nå, ikke kan bli stående. Det er positivt om tiltaket vi viser til fra vår tiltaksplan for trafiksikkerhet gjenbrukes i hjorteviltstrategien (og erstatter det som foreligger nå), men da må fristen settes til 2029. «Tilstandsgrad 3» kan i hjorteviltstrategien erstattes med «særlig høy ulykkesrisiko». Det bør muligens også presiseres at vi ikke utelukkende viser til risiko for viltulykker, men risiko for ulykker generelt.

Beskrivelse av tiltaket: Nytt varslingssystem for viltpåkjørsler med automatisk lokalisering av innringer, samt sikre bedre kapasitet til å håndtere skademeldinger. Frist: 2027.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Tiltakshavende her er politi og samferdselsmyndigheter. Det er uklart for oss hvem det vises til med betegnelsen «samferdselsmyndigheter». Dersom man her tenker på Statens vegvesen som en aktør, er dette et tiltak som vi ikke kan forplikte oss til uten annen prioriteringsdiskusjon.

Tiltak 2.4: Utgifter ved viltpåkjørslar. Beskrivelse av tiltaket: Finansiere håndteringen av skadet vilt etter påkjørslar med andre midler enn kommunale viltfond. Frist: 2028.

Kommentar fra Statens vegvesen:

Det bør presiseres hvilke departement og direktorat som er ansvarlige for å gjennomføre dette tiltaket. Dersom det involverer samferdselssektoren som en potensiell finansieringskilde, bør Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Jernbanedirektoratet være med på diskusjonen om finansiering.

Lovverket slik det er nå er forøvrig ikke tydelig på hvem som har ansvar for å betale for å jage ut hjortevilt som er kommet inn på vei med viltgjerd og/eller blitt fanget mellom viltgjerdene. Dette er vilt som står i fare for å skape/bli involvert i trafikkulykker.

Økonomi og virksomhetsstyring
Med hilsen

Ove Myrvåg
Direktør

Cecilie Waterloo Lindheim
Seniorrådgiver

Tekst for godkjenning settes inn ved ekspedering.