

Sluttrapport for prosjektet Dyrepåkjørslar: Bedre system for varsling og håndtering av dyrepåkjørslar



Aina Winsvold
Anders Lyngstad
Geir Lyngstad

Ruralis - Institutt for rural- og regionalforskning
Universitetssenteret Dragvoll
N-7491 Trondheim

Telefon: +47 73 82 01 60
E-post: post@ruralis.no

Rapport 5/2025

Utgivelsesår: 2025

Antall sider: 76

ISSN 2704-0208

Forfattere: Aina Winsvold, Anders Lyngstad og Geir Lyngstad

Utgiver: Ruralis

Utgiversted: Trondheim

Prosjekt: Dyrepåkjørsler

Internt prosjektnummer – Ruralis: 6682

Oppdragsgiver: KVSystem med midler fra Regionale Forskningsfond Innlandet

Oppdragsgivers ref.: RFF Innlandet prosjektnummer 348797

Kort sammendrag

Hvert år skades eller dør titusenvise av dyr i trafikken i Norge. Denne undersøkelsen viser at dagens håndtering er tidkrevende og frustrerende for både politi og viltforvaltning. Et nasjonalt system med bedre koordinater, kartløsninger og oppdaterte vaktlistene har stort potensiale til å redusere dyrelidelser, øke trafikksikkerheten samt spare tid og ressurser. Prosjektet Dyrepåkjørsler, ledet av KVSystem, har undersøkt forutsetningene for et komplett og innovativt varslingsystem.

Stikkord

Dyrepåkjørsler, fallviltmannskap, viltforvaltning, varsling og dyrevelferd

Forsidefoto: NTB Tore Meek

Forord

I Norge varierer håndteringen av dyrepåkjørsler mye. Målet med prosjektet Dyrepåkjørsler er å utvikle et helhetlig system for varsling og håndtering av dyrepåkjørsler, med hensikt å få etablert en mer effektiv og tidsbesparende håndtering, redusere dyrelidelser, minske trykk på nødnumre og øke tryggheten for bilførere.

Prosjektet ble initiert og eies av KVSystem som siden 2020 har arbeidet med ideen om å forbedre varslings- og håndteringsrutinene ved dyrepåkjørsler. Med erfaring om at dette ikke fungerer optimalt begynte Geir og Anders Lyngstad å jobbe med ideen til prosjektet i 2020, og initierte en prosjektgruppe sammen med Camilla Melgård i Skåppå Kunnskapspark i Gudbrandsdalen. I 2021 startet prosjektgruppen samarbeid med Norsk Luftambulansse for å undersøke muligheten for å bruke deres 113-app til varsling av dyrepåkjørsler. Samtidig ble det klart at for at varslingen skal bli effektiv, kreves et godt mottakerapparat med nødvendig informasjon og ressurser.

Prosjektet fikk støtte fra FORREGION Innlandet til å engasjere Ruralis-forsker Aina Winsvold i 2022 for å kartlegge dyrepåkjørsler og håndteringen av disse i kommunene. Notatet fra den undersøkelsen ga en oversikt over hvordan kommunene og fylkeskommunene opplevde varsling og håndtering og pekte på utfordringene de som jobber med viltforvaltning og ettersøk opplever. Kort oppsummert viste resultatene at det er et stort behov for mer effektive løsninger både for varsling og håndtering. I november 2023 bevilget Regionale Forskningsfond (RFF) midler til å videreutvikle prosjektet. I prosjektets andre fase har Winsvold undersøkt politiet og operasjonssentralen i Innlandet sine erfaringer og kommunale fallviltmannskap sine behov. Samtidig har KVSystem i samarbeid med Arbaris utviklet et forslag til modell for en digital løsning for en felles vaktsentral for dyrepåkjørsler. I tillegg har Nord-Fron kommune bidratt med finansieringsmidler og bistand i 2022- 2025.

I arbeidet med å utvikle et bedre system for varsling og håndtering av påkjørsler av både vilt og tamdyr har arbeidsgruppen hatt dialog med mange aktører. Tidlig i første fase ble det etablert en referansegruppe der ideer og tematikk ble diskutert og analysert. I dag består denne referansegruppen av representanter fra Statens Vegvesen, NAF, Miljødirektoratet, Skåppå, Skogkurs, Bane NOR, Norsk Luftambulansse, Norsk Sau og Geit, Innlandet Fylkeskommune, Operasjonssentralen i Innlandet, Dyrebeskyttelsen Norge og Ruralis. Tusen takk til alle involverte for alle gode innspill og diskusjoner, til alle informanter som har delt sine erfaringer med prosjektet samt de ansatte ved operasjonssentralen i Innlandet som stilte opp i en flere måneders lang casestudie. Særlig takk til Henrik Wildenschild, Øyvind Juliussen, Gunn Marit Lockert,

Marit Linnerud, Åshild Roaldset, Bjørn Fossen, Jørgen Hauge Skogmo, Siri Hanes Langen og sist, men ikke minst, Camilla Melgård. Alle med meget stort engasjement for å gjøre veier og jernbane sikrere for både mennesker og dyr.

En hovedtanke hos prosjektgruppen er at en nasjonal vaktentral for dyrepåkjørsler, med en tilpasset digital løsning, vil gi mulighet for tidsbesparelser og kunne få frigjort ressurser hos politiet og AMK. Videre vil en slik løsning kunne gi en nøyaktig stedsangivelse og lette arbeidet for ettersøksjegere.

Oslo, 31 august 2025

Aina Winsvold, Anders Lyngstad og Geir Lyngstad

Innholdsfortegnelse

Forord	2
Tabelliste.....	5
Figurliste	6
Sammendrag.....	7
Summary.....	9
1. Bakgrunn.....	10
1.1 Dyrepåkjørsler	10
1.2 Rapportens oppbygging	12
1.3 Håndteringen i dag	13
1.4 Introduksjon til fase 2 av prosjektet Dyrepåkjørsler	17
2. Arbeidspakker og metode	21
3. Involverte aktørers behov	24
3.1 Politiet	24
3.2 Kommunenes viltforvaltning.....	25
3.3 Ettersøksjegere og beitelag.....	26
3.4 Nødnumrene 113 (AMK) og 110	28
3.5 Veitrafikksentraler / veientreprenøren	30
3.6 Private aktører: Bilførere, NAF og forsikringsselskap	31
4. Politiets erfaringer og tidsbruk.....	33
4.1 Politidirektoratet	33
4.2 Ansatte ved operasjonssentralen	34
4.3 Resultater fra casestudie Innlandets Operasjonssentral	36
5. Foreslått modell for effektiv håndtering av dyrepåkjørsler	39
6. Kommuners håndtering av dyrepåkjørsler.....	50
6.1 Fra spørreundersøkelsen til kommunenes viltforvaltning	50
6.2. Fallviltmannskap - ettersøksjegerens erfaringer	53

7. Teknisk løsningsforslag fra KVSystem i samarbeid med Abaris	61
7.1. Innledning.....	61
7.2. Overordnet løsningsarkitektur.....	61
7.3. Teknologivalg	62
7.4 Systemdesign og arkitektur.....	63
7.5. Sikkerhet.....	65
7.6. Drift og vedlikehold	66
7.7 Avhengigheter og forutsetninger.....	67
7.8 Risikovurdering.....	67
7.9. anbefaling og konklusjon	68
8. Overordnede krav og risikoer for en nasjonal varslingsentral	69
8.1. Mobildekning og tilgjengelighet	69
8.2 Ressursbegrensninger	69
8.3 Tekniske begrensninger	70
8.4 Juridiske begrensninger	70
8.5 Samarbeid og koordinering.....	70
9. Konklusjon og en eventuell søknad.....	72
Referanseliste	75

Tabelliste

Tabell 1: Har din kommune en egen fallviltgruppe, eller er arbeidet satt bort til andre aktører?	50
Tabell 2: Dersom kommunen har en egen fallviltgruppe: Får fallviltmannskapet vaktgodtgjørelse?	50
Tabell 3: Får fallviltmannskapet en godtgjørelse for bruk av eget utstyr for framkjøring av fallvilt?	51
Tabell 4: Antallet ettersøksjegere	51
Tabell 5: Hvor mye tidsressurser brukes det i gjennomsnitt per dyrepåkjørsel i kommunen?.....	51

Tabell 6: Timegodtgjørelse for fallviltmannskap	52
Tabell 7: Hvor mange ganger i året er det møter mellom administrasjonen (viltforvalter) og fallviltgruppen?	52
Tabell 8: Eksternt samarbeid	53
Tabell 9: Hvordan opplever du at samarbeidet fungerer?.....	54
Tabell 10: Bruk av ettersøkshund og kartløsninger.....	54

Figurliste

Figur 1: På bildene ser man eksempel på registrerte hendelser med mulighet for å opprette ny sak.....	42
Figur 2: Tilgjengelige fallviltjegere.....	42
Figur 3: Beitelagsområder	43
Figur 4: Historikk av hendelser og mulighet for registrering av ny sak	43
Figur 5: Første side i registrering av ny sak. Man avdekker viktige momenter som blant annet personskader	44
Figur 6: Andre side i registrering av sak. Her skrives personalia ned og koordinat kommer automatisk inn	44
Figur 7: Her skrives et hendelsesforløp ned og man registrerer hvilket dyr som er påkjørt.....	45
Figur 8: Her blir nærmeste fallvitgjeger på vakt kontaktet.....	45
Figur 9: Her er siste siden i rapporteringen der man får spørsmål om annen assistanse	46
Figur 10: Her er hvordan en rapportering ville sett ut med et produsjonsdyr registrert	46
Figur 11: Her kan produksjonsnummeret på et produsjonsdyret skrives inn for å få opp navn på eier	47
Figur: 12: Illustrasjon av teknisk løsningsforslag	62

Sammendrag

Hvert år skades eller dør titusenvise av dyr på grunn av påkjørsler i Norge. Dette gjelder både ville og tamme dyr. Studier viser at antallet slike ulykker øker i takt med utvidelser av infrastruktur og mer transport. Tidligere undersøkelser, blant annet av Ruralis, har vist at de som er direkte berørt av dyrepåkjørsler ønsker en mer effektiv og tidsbesparende håndtering.

Prosjektet Dyrepåkjørsler eies av KVSystem som startet med en ide om å gjøre både varsling og håndtering av dyrepåkjørsler mer effektivt, kostnadsbesparende og brukervennlig. Den første prosjektfasen (2021-2022) ble finansiert av FORREGION Innlandet og undersøkte hvordan kommunenes viltforvaltning og fylkeskommuner opplevde dagens system for dyrepåkjørsler. Undersøkelsen viste tydelig et behov for bedre rutiner og prosedyrer. I denne fasen (2023-2025) har prosjektet med midler fra Regionale Forskningsfond (RFF) undersøkt politiets, viltforvaltningers og fallviltmannskaps erfaringer, samt undersøkt forutsetningene for å utvikle et helhetlig varslingssystem som innlemmer flere aktører og kartløsninger. Ruralis har hatt ansvar for de faglige undersøkelsene og har sammen med Skåppå inngått i en arbeidsgruppe sammen med KVSystem. Fokuset har vært å kunne få en mer effektiv håndtering som kan redusere dyrelidelser, øke trafikksikkerheten, minske trykket på nødnumre samt spare tids- og pengeressurser.

For å finne gode fremtidige løsninger har det vært viktig å ta del av erfaringer med dagens system. Datamaterialet har blitt samlet inn fra ulike aktører, og ulike metoder har blitt benyttet. Det har blitt gjennomført intervjuer med ansatte i Politidirektoratet og Operasjonssentralen i Innlandet. Ved denne operasjonssentralen har det under en 4-månedersperiode også blitt gjennomført en casestudie av tidsbruk på dyrepåkjørsler. For å få en dybdeforståelse av utfordringene viltforvaltning, fallviltmannskap og ettersøksjegere møter i sin arbeidshverdag, har det blitt gjennomført to spørreundersøkelser rettet mot kommunale viltforvaltninger og fallviltmannskap, samt intervjuer med erfarne ettersøksjegere. Oppsummert viser resultatene at politiet ikke er tilfreds med dagens system. De setter spørsmålsteget ved at politiet har blitt pålagt denne oppgaven innimellom den store mengden nødsamtaler som de må håndtere. Det er mye frustrasjon over at mye tid går med til å ringe rundt på grunn av ikke-oppdaterede vaktlistene, og de mange henvendelsene om dyrepåkjørslene skaper mye stress for de ansatte. Politiets rolle i slike saker er ofte preget av ren administrasjon, og de rykker uansett ikke ut dersom det ikke er en alvorlig trafikksituasjon eller personskader involvert. I kommunenes viltforvaltninger og blant fallviltmannskap er det mye frustrasjon over at det ofte ikke er en eksakt

koordinat de kan bruke som utgangspunkt for ettersøk. Mangel på eksakte koordinater fører til mye unødig tid med å lete etter utgangspunkt for skadestedet, og jegerne må ofte kjøre eller vandre langs veier med hund og utstyr i lang tid. De opplever at bilistene ofte ikke tar hensyn og at slike søk langs veien kan være trafikkfarlige.

Tidlig i første fase av prosjektet ble det etablert en referansegruppe der ideene og tematikken ble diskutert og analysert. I dag består denne referansegruppen av Statens Vegvesen, NAF, Miljødirektoratet, Skåppå, Skogkurs, Bane NOR, Norsk Luftambulanse, Norsk Sau og Geit, Innlandet Fylkeskommune, Operasjonssentralen i Innlandet, Dyrebeskyttelsen Norge og Ruralis.

Arbeidsgruppen har vurdert ulike organisasjonsformer og ser en stor fordel i et nasjonalt standardisert og profesjonalisert system. For at en varslingsprosedyre skal fungere optimalt kreves et godt mottakerapparat, eventuelt en vaktentral med kunnskap om dyrepåkjørsler og tilgang til nødvendig informasjon. Videre bør en slik vaktentral som mottaker av varsel ha totaloversikt og tilgang til tilgjengelige ressurser lokalt, blant annet kart og oppdaterte vaktlister for ettersøksjegere, beitelag og veterinærvakter. En stor fordel vil være å ha tilgang til produsentregisteret over produksjonsdyr slik at man lett kan komme i kontakt med dyreeiere. En stor fordel vil også være å etablere en systematisk fremgangsmåte for prosedyrer og administrasjon.

I arbeidet med å utvikle et helhetlig varslingsystem har KVSystem (i samarbeid med Abaris) undersøkt forutsetningene for en digital -løsning som integrerer flere aktører i en varslings- og håndteringsprosedyre. Parallelt med dette har Norsk Luftambulanse skissert hvordan varslings av dyrepåkjørsler kan skje via deres 113-app som har over 2 millioner brukere og der de tekniske forutsetningene allerede er på plass. I tillegg til et eksakt koordinat er også nødvendig med tilgang til et antall relevante kartløsninger som også gir oversikt over den geografiske fordelingen av ansvar. Videre vil det gi tilgang til både bilde og filmopptak av eventuelle skader på dyr og mennesker.

For å sikre effektiv informasjonsdeling og samhandling vil det være nødvendig at den digitale løsningen kan integreres med eksisterende systemer og operasjonssentralene. For at alle aktører skal ha tilgang til relevant informasjon samtidig legges det opp til et felles grensesnitt for varslings, kommunikasjon og informasjonsutveksling. Arbeidsgruppen har også gjort en mindre risikoanalyse og undersøkt om dagens lovverk utgjør hindringer for å etablere en felles vaktentral. Vi kan ikke finne noen hindringer i lovverket.

Summary

Each year, tens of thousands of animals—both wild and domestic—are injured or killed in traffic collisions across Norway. Studies show that the number of such incidents is increasing nationally and internationally due to expanding infrastructure and transportation. Research has highlighted the need for more efficient and time-saving handling of these events.

The project *Dyrepåkjørsler*, led by KVSysstem, aims to improve the management of animal collisions through a more cost-effective national system. The first phase (2021–2022) of *Dyrepåkjørsler*, funded by FORREGION Innlandet, revealed that municipalities and county administrations found that the current procedures was time and cost consuming and often affected animal welfare. The ongoing phase (2023–2025), supported by the Regional Research Fund (RFF) has explored the potential for a comprehensive system integrating several tools.

Findings show widespread dissatisfaction with the current system. Police are burdened by administrative tasks and outdated contact lists, while wildlife teams struggle with vague location data, leading to time-consuming and potentially dangerous searches. A reference group including national agencies and organizations has been formed to guide the project. Among them are the police, emergency centers, wildlife management, hunters, transport authorities, the environmental directorate, the Norwegian Society for Protection of Animals and a driver's organization.

The working group recommends a standardized national system with a dedicated center to handle all animal collisions, equipped with updated resources, maps, and contact lists. Integration with existing systems and apps, such as the 113-emergency app, has been explored. Legal reviews have found no barriers to establishing a centralized system.

1. Bakgrunn

1.1 Dyrepåkjørslar

I takt med økende befolkningsvekst, infrastruktur og transport blir det hvert år drept flere hundre millioner dyr i trafikken globalt. Det er også svært mange dyr som skades eller dør grunnet påkjørsler i Norge og antallet slike ulykker øker (Eilertsen et al. 2021; Wildenschild 2022). Studier viser at trafikken påvirker faunaen i langt større grad enn hva man tidligere har trodd og at kollisjoner med kjøretøy trolig er den mest avgjørende menneskeskapte årsaken til at ville dyr dør globalt.

Det finnes i dag ikke en pålitelig oversikt over antallet dyrepåkjørslar i Norge. Det eksisterer ulike registre for registrering av påkjørsler og skadde og døde dyr, men alle registrene har begrensninger og svakheter. De registrene som benyttes mest er Hjorteviltregisteret, Bane NOR sin statistikk over påkjørte dyr langs jernbane og Statistisk sentralbyrå (SSB) sin statistikk over drepte hjortedyr i trafikken. Hjorteviltregisteret registrerer kun hjortevilt og seks andre arter, inkludert kongeørn og havørn. Kun ti av Norges dyrearter blir registrert i noe register, det vil si at det kun er et fåtall dyrearter hvor påkjørsel blir registrert i dag. Påkjørsel med andre dyrearter forblir uregistrerte. Samtidig har Hjorteviltregisteret registrert færre togpåkjørslar av hjortevilt enn hva Bane NOR sin statistikk viser¹.

SSB registrerer kun antallet drepte hjortedyr i trafikken, ikke antall påkjørsler eller skadete dyr. Disse registrene gir derfor ikke et korrekt bilde av tilstanden. Politiet loggfører dyrepåkjørslar i sin statistikk over hendelser, men under ulike kategorier og underkategorier, noe som gjør det vanskelig å anslå hvor mange dyrepåkjørslar politiet håndterer årlig. I tillegg erfarer fallviltmannskap at det er store mørketall. De opplever at svært mange dyrepåkjørslar ikke blir registrert inn til politiet. I intervjuene er et gjennomgående estimat fra dem at cirka en tredjedel av påkjørslene ikke blir rapportert inn, videre viser deres statistikk at en tredjedel av dyrene som forlater skadeplass ikke blir funnet². Når dyrepåkjørslar blir omskrevet eller nevnt i dag, så bruker man hovedsakelig tall fra Hjorteviltregisteret eller SSB, selv om disse tallene på

¹ Eksempel sammenligning 2021: [handlingsplan-for-a-forebygge-dyrepakjorsler-pa-jernbanen-i-perioden-2022--2025-2.pdf](#) / [Fallvilt Innsyn - Hjorteviltregisteret](#)

Dyrepåkjørslar på jernbane varsles ofte kun til kommunens viltforvaltning, og ikke politiet, og påkjørslene blir som regel kun registrert når fallviltmannskap rykker ut og avliver et skadet dyr.

² Statistikk oppgitt av Skogkurs

langt nær er komplette. Når man omtaler antall dyrepåkjørslar blir det dermed, slik registrene er i dag, mer korrekt å benevne det som registrerte antallet dyrepåkjørslar enn antall dyrepåkjørslar.

Statens Vegvesen, som har jobbet med problematikken i mange år, har funnet at så mange som 142 468 ville hjortedyr ble registrert påkjørt på veier og jernbaner fra 2018 til 2022³. Det er store forskjeller mellom de ulike hjorteviltartene. Mens i overkant av en tredjedel av elgene som ble registrert påkjørt i 2020-21 ble påkjørt av tog, var det cirka fem prosent av rådyrene og hjort som ble påkjørt av tog. Svenske studier viser 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 på vei (Seiler et al. 2011). I løpet av de siste fem årene har det skjedd en økning av registrerte drepte rådyr i trafikken med cirka 50 prosent i Norge. For antallet drepte elg i trafikken har det vært en viss nedgang (Steinset, SSB 2023), samtidig vil dette variere mye basert på om det er en snørik vinter og elgbestand. Man har sett en markant nedgang i elgbestanden under flere år, og forskere samt mange andre er bekymret for elgens velbefinnende. Bestanden av hjort har økt betydelig de siste årene, og her har man registrert en sterk økning, fra rundt 200 drepte i trafikken i 1990, til omkring 1 000 drepte årlig de siste jaktårene⁴. Men som nevnt, dette kan ikke betraktes som komplette tall. Det anslås at omtrent 92 prosent av viltpåkjørslene skjer på landevei, mens 8 prosent skjer med tog.

Som omtalt ovenfor anslår informanter fra fallviltgrupper at over en tredjedel av påkjørslene langs vei aldri blir rapportert: Et stort problem for fallviltjegerne er at dårlig merking og usikkerhet om ulykkesstedet langs veien fører til at opptil en tredjedel av dyrene i de innrapporterte påkjørslene aldri blir funnet.

Det tilsier at mange dyr dør en langtekkelig og smertefull død. Dyrepåkjørslar har negative konsekvenser for både dyrevelferd, trafikksikkerhet og samfunnsøkonomi. I Sverige blir de årlige kostnadene for påkjørslene av elg, hjort, rådyr og villsvin på vei alene estimert til 10 milliarder svenske kroner og til 1,5 milliarder kroner langs jernbanen (Seiler 2022). I Norge er det ikke gjennomført en helhetlig samfunnsøkonomisk analyse av kostnadene knyttet til dyrepåkjørslar, men det dreier seg høyst sannsynlig om milliardbeløp. I 2017 ble det gjort en begrenset analyse med kun noen få kostnader inkludert, og den viste en kostnad på 900 millioner. Den åtte år

³ [Bedre varsling kan redde flere folk og dyr i trafikken | Statens vegvesen](#)

⁴ <https://www.ssb.no/jord-skog-jakt-og-fiskeri/jakt/statistikk/registrert-avgang-av-hjortevilt-utenom-ordinaer-jakt/artikler/flere-radyr-pakjort-og-drept>.

gamle analysen viste at kun for forsikringsbransjen utgjorde kostnadene for de materielle skadene på kjøretøy etter dyrepåkjørslar opp mot 400 millioner kroner per år (Skrutvold 2017). I år 2025 har bilene blitt langt mer kostbare å reparere, elektronikken er mer ømfintlig og skadene kan være mindre før bilen blir kondemnert, samtidig som antallet dyrepåkjørslar har økt.

Dyrepåkjørslar innebærer også risiko for alvorlige skader og dødsfall for mennesker. Under en 10-års periode, 2011-2020 ble 9 personer drept i kollisjoner med dyr innblandet, 54 ble hardt skadet og 384 personer ble lettere skadet (Wildenschild 2022, side 8). Kostnadene blir beregnet til flere hundre millioner. I tillegg fører frykt for å kolliderer med dyr til stress hos bilførere. Tall fra NAFs Trafikantbarometer 2023⁵ viste at hele 72 prosent av folk i distriktene er bekymret for å møte vilt på veien i sin hverdagskjøring. Togførere rapporterer om store psykiske belastninger forbundet med dyrepåkjørslar langs jernbanen.

Det er store forskjeller mellom kommunene, beroende på faktorer som antallet dyr, jakttrykk, mengde snø og trafikkhyppighet. Noen kommuner opplever svært mange dyrepåkjørslar hvert år, og de har store kostnader knyttet til håndtering og ettersøk. Enkelte kommuner opplever å bruke hele sitt viltfond til denne oppgaven.

1.2 Rapportens oppbygging

Det **første kapitlet** i rapporten er en innledning om dyrepåkjørslar og hvilke utfordringer påkjørslene har for dyrene og for de som håndterer dem. Det gis så en kort introduksjon til prosjektet, før mål og delmål blir presentert. I **kapittel 2** blir de fire arbeidspakkene i prosjektet presentert. Her blir også metodene som har vært brukt for å samle inn datamateriale beskrevet. I **kapittel 3** gjøres en oppsummering om hvem de viktigste interessentene for prosjektet er, og behovene som har blitt uttrykt fra deres side. **Det fjerde kapitlet** presenterer politiets erfaringer med dyrepåkjørslar, samt deres synspunkter på hvordan de opplever å ha ansvaret for varslingen og for å finne personer som skal håndtere situasjonene. Både resultater fra intervjuer og casestudie vil bli presentert. I **det femte kapitlet** gir vi en beskrivelse av prosjektgruppens foreslåtte modell og beskriver den tenkte prosedyren og prosessen. I **kapittel 6** beskriver vi resultatene fra intervjuer og spørreundersøkelsene for kommunenes viltforvaltning og fallviltmannskap. I **kapittel 7** beskrives den tekniske løsningen, utviklet av Abaris i samarbeid med KVSsystem, mer detaljert. **Det åttende**

⁵ [Viltpåkjørslar øker: NAF advarer | NAF \(ntb.no\)](#)

kapitlet inneholder en kort risikoanalyse. **Det niende kapitlet** består av en konklusjon og et forslag til veien videre.

1.3 Håndteringen i dag

1.3.1 Lovverk og forskrift ved en dyrepåkjørsel

Veitrafikkloven pålegger bilførere å melde fra om dyrepåkjørsler. Det poengteres at det ikke er straffbart å kjøre på et dyr, men det er straffbart å ikke melde fra dersom man har gjort det. I 'vegtrafikkloven § 12. Plikter ved trafikkuhell' pålegges også enhver involvert i en trafikkulykke å hjelpe personer og dyr som har kommet til skade. Man har også en egen dyrevelferdslov der §3 poengterer at dyr har egenverdi uavhengig av den nytteverdien de måtte ha for mennesker og at de skal beskyttes mot unødige lidelse og belastning. I paragraf §4 om hjelpeplikt, stadfestes det at enhver som påtreffer et dyr som åpenbart er sykt, skadet eller hjelpeløst, skal så langt det er mulig hjelpe dyret. Det er altså en plikt i lovverket å beskytte dyr mot unødvendig lidelse. Dersom det dreier seg om et tamdyr eller kjæledyr skal vedkommende som står overfor dyret varsle dyreeier eller offentlige myndigheter så snart som overhodet mulig. Ifølge 'forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst § 29 har kommunene ansvar for ettersøk av skadet hjortevilt, inkludert påkjørt vilt. Kommunen har ikke ansvar for påkjørte tamdyr. Det er kun kompetent personell som har rett til å vurdere om større dyr skal avlives, og det er kun fallviltmannskap som kan avlive storvilt⁶. Mindre dyr kan avlives av privatpersoner kun hvis det er åpenbart at dyret ikke kan overleve og det ikke er mulig å få tak i eier, veterinær eller politi innen rimelig tid. Bilfører skal bli ved skadestedet til denne får bistand, og har man ikke mulighet til det, er det krav om at man skal merke ulykkesstedet med et tegn for å lette sporing etter skadde dyr. I dag skal skadestedet merkes manuelt med viltbånd eller eventuelt andre gjenstander. Fallviltmannskap erfarer at dette i alt for liten grad blir brukt og at viltbånd kan blåse av gårde eller ikke er synlige.

For øvrig vil lovverk og forskrifter om krav til og organisering av kommunal legevaktordning, ambulansetjeneste, medisinsk nødmeldetjeneste mv. (akuttmedisinforskriften) være viktig for en fremtidig ordning ift. dyrepåkjørsler. Imidlertid har regelverk rundt nødtjenestene ikke vært vurdert innenfor dette prosjektet.

⁶ Det er kun fallviltmannskaper som har kompetanse, myndighet og egnethet til å avlive påkjørt hjortevilt. Politiet kan kun gjøre det om det er akutt fare for liv og helse, men da er det annet lovverk som griper inn. Politiet har hverken trening eller våpen som egner seg for slike oppdrag.

1.3.2 Politiets ansvar i dag

Ved dyrepåkørsel skal føreren ta på markeringsvest, sikre ulykkesstedet og kontakte politiet. Dersom det er personskade, skal 113 kontaktes. Per i dag skal alle dyrepåkørsler meldes inn til politiet via 02800. Nødnummeret 112 blir likevel benyttet i stor grad. Det er mulig å oppgi stedskoordinater til politiet når man ringer 02800, men dette gjøres sjelden. Politiet kan også be innringer om å ringe tilbake til nødnummeret 112, da vil man få opp koordinaten automatisk. Samtidig er 112 et nødnummer med hovedregelen om at anropet skal besvares innen 20 sekunder, noe som fører til mye press på operasjonssentralene. På grunn av stor pågang kan det være vanskelig å komme igjennom på 02800, og erfaringen er at mange bilførere gir opp når de ikke får svar og reiser videre uten å melde inn påkjørselen, eller melder inn lenge etter at de har forlatt ulykkesstedet. Verdt å nevne er at Nødmeldetjenestene i Norge, 110, 112, 113 håndterer til sammen omtrent 1,8 millioner henvendelser per år, videre håndteres anrop til 02800 direkte av operasjonssentralen når sentralbord er ubetjent. I tillegg kommer et stort antall henvendelser om dyrepåkørsler til 175 (Veitrafikksentralene) og kommunale fallviltgrupper. AMK sin 113-app blir også hyppig brukt.

Etter varslingen har politiet ansvar for å ta kontakt med viltforvaltning eller fallviltmannskap direkte for at de skal ta over håndteringen av dyret. Når en dyrepåkørsel ikke blir meldt inn på en korrekt måte er det stor sannsynlighet for at det fører til ekstra ressursbruk, forsinkelser, og økte lidelser for dyrene. I forrige undersøkelse i prosjektet sto det klart at politiet kunne bruke mye tid på å ringe til medlemmer av lokale fallviltgrupper, kontakte veterinær / veterinærvakt, eller beitelag. Men det fantes ikke noen eksakte tall på hvor mye tid nødetatene bruker på å håndtere dyrepåkørsler. I Sverige utgjør dyrepåkørsler 60 prosent av alle innrapporterte trafikkulykker langs vei, viser tall fra en internutredning utført av Rikspolisen og Nationella Viltolycksrådet. Videre viser en intern studie de gjennomførte i 2021/2022 at en gjennomsnittlig nødsamtale om en dyrepåkørsel tar 5 minutter og 33 sekunder, og årlig kommer det i gjennomsnitt inn 70 000 samtaler⁷. I tillegg kommer alle samtalene til kommuner, fallviltjegere, eventuelle dyreeiere, trafikkstasjoner mm. Det tilsvarer flere årsverk kun for mottak av innkommende samtaler om viltulykker / dyrepåkørsler.

⁷ www.viltolycka.se

1.3.3 Kommunens ansvar

Ifølge 'forskrift om utøvelse av jakt, felling og fangst § 29 har kommunene ansvar for ettersøk av skadet hjortevilt, inkludert påkjørt vilt. Dette innebærer at de må ha etablert en beredskap for håndtering av skadet storvilt og for å avlive det om nødvendig.

I dag skal alltid den kommunale viltforvaltningen eller kommunens fallviltgrupper varsles når det skjer en påkjørsel av hjortevilt eller andre større ville dyr. Kommunene kan selv bestemme organiseringen av fallviltgruppen, og ofte har det blitt etablert rullerende vakter med lister over fallviltmannskapet og hvilke ettersøksjegere politiet kan kontakte. Den forrige undersøkelsen viste at ettersøksjegere ofte må håndtere diffuse meldinger om stedet for påkjørselen. Dette gjør sporingsarbeidet vanskelig og fører til ekstra tidsbruk, kostnader og redusert trafiksikkerhet på grunn av saktegående søk langs veiene. Litt senere i rapporten vil vi komme tilbake til dette og utfordringen med ikke-oppdaterede vaktlistene. Når det kommer inn en melding om dyrepåkjørsel har fallviltmannskapet ansvaret for å rykke ut til skadestedet og ta hånd om situasjonen. Jegerne i fallviltgruppen må være kvalifiserte og godkjente⁸, og det kreves en samkjørt og trent jeger / hund -ekvipasje.

⁸ For å lede et ettersøk må personell ha gjennomgått kurset "ettersøk videregående del 1 og 2" samt må de som bruker hund ha gått sporprøver med denne, først da kan man bli en godkjent ettersøksekipasje.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Lokalisert et skadet rådyr som hadde forsvunnet fra skadested»

Det kan enten være viltforvaltning/fallviltmannskap eller politiet som varsler statlige veimyndigheter dersom dyrepåkørselen medfører hindringer i veien. De regionale Veitrafikksentralene (VTS) har ansvaret for riks- og fylkesveiene og har kontrakter med eksterne entreprenører som kan rydde veiene etter en påkjørsel og eller fjerne døde dyr. Noen bilførere rapporterer inn en dyrepåkørsel direkte inn til Veitrafikksentralene.

1.3.4 Bane NORs ansvar og rutiner ved dyrepåkørsler på jernbanen

Det er Statens vegvesen, fylkeskommunene og kommunene som har ansvaret for det offentlige veinettet i Norge. På lik linje har Bane NOR ansvar for jernbanenettet. Når det gjelder påkjørsler av dyr på jernbanen er varslingsplikten som togførere har til togledelsen og videre varsling fra ansvarlig vedlikeholdsenhet eksplisitt regulert⁹. Ved påkjørsel av vilt har ansvarlig vedlikeholdsenhet i Bane NOR ansvar for å umiddelbart

⁹ i Trafikkregler for jernbanenettet (TJN) kapittel 7. 'Uregelmessigheter og feil – VI'.

varsle den aktuelle kommunens viltforvaltning. Strekningssjefene har ansvar for å etablere utvidede kontaktlister til fallviltmannskap for å få kortest mulig responstid for avliving av skadet vilt. Bane NOR har de senere år jobbet for å tydeliggjøre rutinene for å varsle kommunens viltansvarlig ved alle viltpåkjørsler, også der det ikke er behov for avliving.

Bane NOR skal stille med mannskap som kan sikre og bistå når fallviltmannskap må avlive dyr eller gjøre ettersøk langs jernbanelinjene. Det er Bane NOR sin ansvarlige vedlikeholdsenhet som har ansvar for å rydde opp og fjerne dyrekadavere. Dette er også viktig for å hindre at flere dyr kommer til stedet for påkjørselen.

1.3.5 Informasjon til førere

Mangel på informasjon til bilførere om hvordan man skal agere ved en dyrepåkjørsel er et stort problem. Svært mange bilførere er usikre på hva de skal gjøre ved en dyrepåkjørsel, og i en stresset situasjon kan det være vanskelig å søke opp informasjon på nettet. Mange øde steder kan også ha dårlig nettilgang. Det finnes retningslinjer for sikker atferd ved ulykker med dyr. Disse må man aktivt søke opp på egen hånd. Det finnes også informasjon på visse offentlige og private nettsider om hvordan man skal agere ved en dyrepåkjørsel. Likevel er det mange bilførere som ikke kjenner til regelverket, som ikke vet hvor man kan få informasjon, og dermed ikke melder inn en dyrepåkjørsel. Frykt for erstatningsansvar kan også føre til manglende innmelding. På grunn av lang ventetid på 02800 er det mange bilførere som gir opp og kjører videre. Manglende innrapportering er et paradoks da forsikringsselskapene som regel ikke gir bonustap ved dyrepåkjørsler, noe man gjerne får ved annen skade. Utenlandske sjåfører på norske veier får per i dag ikke noe informasjon om hva de skal gjøre dersom de kjører på et dyr. Det finnes ikke noen systematikk i å gi dem informasjon på tross av at mange utenlandske vogntog og turister kjører på norske veier. Foreslåtte tiltak i forrige fase av prosjektet var blant annet SMS-varsler ved innreise eller informasjonsmateriell på tollstasjoner og rasteplasser om hva man skal gjøre dersom man kjører på et dyr.

1.4 Introduksjon til fase 2 av prosjektet Dyrepåkjørsler

1.4.1 Underliggende premisser

Som nevnt har det ikke blitt gjort undersøkelser av gjennomsnittstiden operasjonssentralene i Norge bruker på en samtale om dyrepåkjørsler. Det, kombinert med usikkerheten om antallet dyrepåkjørsler, har gjort det vanskelig å anslå hvor mange årsverk dyrepåkjørsler utgjør for nødetatene her til lands. Også AMK har et stort antall henvendelser gjennom nødnummeret 113, og de er i likhet med politiets

operasjonssentraler svært overbelastet. Dette har gjort at Norsk Luftambulansse har vært interessert i å finne en løsning som kan bidra til å samle dyrepåkjørslene i en annen kanal og unngå at meldinger som ikke er akutte blir ledet utenom deres nødnummer / akuttsentral. De har i dialog med prosjektgruppen utviklet en skisse for hvordan 113-appen kan motta varsel om dyrepåkjørslar og kanalisere disse henvendelsene vidare. I denne appen er det allerede integrert en automatisk koordinat, og det gir muligheter til å filme fra ulykkesstedet. Denne appen har i overkant 2 millioner brukere.

Den første fasens undersøkelse blant fylkeskommuner og kommunenes viltforvaltning avdekket at de generelt var misfornøyde med dagens system for håndtering av dyrepåkjørslar. De stadfestet at det finnes betydelige utfordringer, særlig med stedsposisjonering, og at det gjøres for lite fra veimyndighetene for å minske antallet dyrepåkjørslar. Flere informanter ønsket å få på plass bedre rutiner og prosedyrer for både varslingsprosess og håndtering i etterkant av en dyrepåkjørslar. De så også et behov for å endre dagens finansieringsmodell slik at ikke noen kommuner ble så sterkt belastet økonomisk.

I løpet av fire år, fra ideen om en bedre varslingsmulighet og system for håndtering oppsto, har prosjektgruppen diskutert med diverse aktører om erfaringer, tanker og behov. En referansegruppe ble dannet, og denne består i dag av Statens Vegvesen, NAF, Miljødirektoratet, Skåppå, Skogkurs, Bane NOR, Norsk Luftambulansse, Norsk Sau og Geit, Innlandet Fylkeskommune, Operasjonssentralen i Innlandet, Dyrebeskyttelsen Norge og Ruralis. I møter har vi sett på forutsetningene for å finne et mer effektivt system for varslar samt etablere en nasjonal vaktssentral for dyrepåkjørslar. En hovedtanke er at å frigjøre ressurser hos politiet og AMK, og effektivisere arbeidet til fallviltgrupper / ettersøksjegere gjennom bedre kartløsninger, eksakt koordinat og rutiner for kontinuerlig oppdatert informasjon vil være til stor nytte for alle parter. Samtidig vil det, om man samler og systematiserer varslar, være nødvendig med en form for systematisert mottakerapparat, noe vi har valgt å kalle en Vaktssentral. Prosjektgruppen har med bakgrunn i referansegruppens innspill vurdert ulike organisasjonsformer for en slik spesifikk vaktssentral for dyrepåkjørslar og ser en stor fordel i et nasjonalt standardisert og profesjonalisert system, der vaktssentralen som får inn varselet sitter med en totaloversikt og har en systematisk fremgangsmåte for det vidare forløpet. Organisasjonsformene for en slik vaktssentral har også blitt diskutert inngående med referansegruppen.

1.4.2 Mål og delmål

Hensikten med prosjektet er å få en mer effektiv og tidsbesparende håndtering av dyrepåkjørsler, redusere dyrelidelser og øke tryggheten for bilførere.

Resultatmålet er å utvikle en modell og teknisk løsning som inkluderer påkjørsler av vilt, tamdyr og kjæledyr i et integrert system for varsling og håndtering. Løsningen skal være helhetlig, enkel å bruke, og tilpasset både dagens og fremtidens beredskapsbehov.

I denne fasen har vi jobbet i forhold til 4 spesifikke delmål:

- I. Styrke eksisterende datagrunnlag knyttet til ressursbruk hos politiet og viltforvaltning / fallviltmannskap
- II. Sette opp en førstegenerasjons teknisk plattform
- III. Teste effekten av systemet og plattformen ved hjelp av fiktive hendelser
- IV. Kartlegge hva som skal til for å kunne kjøre en fullskala pilotstudie i fylkeskommunene med reelle hendelser

Effektmålene for en ny teknisk løsning / modell:

- Effektiv ressursbruk: Systemet skal avlaste politiet og AMK-tjenester, slik at de kan fokusere på nødsamtaler, mens spesialiserte aktører håndterer dyrepåkjørsler.
- Lettere tilgjengelighet: Minske ventetiden for bilister når de skal melde fra om en dyrepåkjørsel.
- Raskere respons: Bruk av automatiske koordinater, digital varsling, integrerte kart og kontinuerlig oppdaterte vaktlistor gjør det mulig å raskt identifisere og kontakte nærmeste relevante aktør.
- Bedre dyrevelferd: Nøyaktig posisjon og rask utrykning reduserer lidelser hos skadde dyr.
- Enkel rapportering: Meldere kan enkelt rapportere hendelser via app eller telefon, der nødvendig informasjon automatisk sendes til operatøren.
- Oppkobling til relevante registre: Integrasjon med registre og beitelagskart gir rask tilgang til informasjon om eiere av tamdyr.
- Spesialiserte ansatte og tverrfaglig samarbeid: Personell med spesialkompetanse og erfaring innen dyrepåkjørsler, viltforvaltning og dyrevelferd, i samarbeid med nødetater, gir bedre håndtering og koordinering.
- Standardisering og profesjonalisering: Et ensartet system over hele landet sikrer lik respons, bedre kvalitet og høyere pålitelighet.

- Pålitelige data: Innsamlede data gir bedre statistikk og beslutningsgrunnlag for forebyggende tiltak og trafiksikkerhetsarbeid.
- Kostnadsbesparelser: Mer effektiv håndtering reduserer kostnader for kommuner og nødetater.
- Fremtidig utviklingsmulighet: Systemet skal være skalerbart og kunne integreres med nye teknologier som NG112, automatisert varslingsfiltrering og andre relevante beredskapssystemer.

2. Arbeidspakker og metode

For å møte målene er prosjektet delt opp i fire ulike arbeidspakker som sammen skal danne et kunnskapsgrunnlag for å finne den mest hensiktsmessige praktiske og tekniske løsningen for å varsle og håndtere dyrepåkjørslar. Viktig i den forbindelse har vært å få en god oversikt over hvilke erfaringer og behov de ulike involverte aktørene har.

I arbeidspakke 1 har fokuset vært på å styrke eksisterende datagrunnlag knyttet til erfaring og ressursbruk hos politiet, kommunal viltforvaltning og fallviltmannskap. Denne kunnskapen har så blitt brukt som premiss for å utvikle en så optimal (teknisk og organisatorisk) løsning som mulig.

En av oppgavene i arbeidspakken har vært å undersøke hvor mye tid politiet bruker på å behandle en gjennomsnittlig henvendelse om viltpåkørsel. For å få svar på disse spørsmålene ble det gjennomført en casestudie inspirert av en lignende studie utført av Nationella Viltolycksrådet i Sverige. Casestudien ble gjennomført ved Operasjonssentralen i Innlandet i perioden 28. januar til 7. mai 2025. Alle ansatte ved operasjonssentralen registrerte i denne perioden innkommende anmeldelser av dyrepåkjørslar i et manuelt skjema. I skjemaet var det mulighet for å skrive ned informasjon om dyreart, skade / død, tidsbruk for innringer og tidsbruk for å finne løsning, og å gi generelle kommentarer til saken. Hensikten var å få oversikt over ressursbruk og hvordan sakene ble løst. I intervjuer med ansatte på operasjonssentralen har temaene, i tillegg til ressursbruk, handlet om hvordan deres arbeidshverdag ser ut, og kommet inn på hvordan det store antallet dyrepåkjørslar de må håndtere påvirket psykososialt arbeidsmiljø, stress og utføring av arbeidsoppgaver. Vi har også undersøkt muligheten for å finne ut hvor mange henvendelser politiet mottar om viltpåkjørslar i løpet av et år. Konklusjonen er at det i dag ikke finnes godt nok statistisk grunnlag for å kunne si noe om dette. Det ville også krevd en langt større studie enn det er rom for innenfor dette prosjektet. I dag kan dyrepåkjørslar bli registrert innenfor mange ulike kategorier og heller ikke stå som årsak dersom en annen kategori er med.

I prosjektet har vi også undersøkt hvor mye tid de kommunale viltforvaltningene bruker på å håndtere en gjennomsnittlig viltpåkørsel, og om hvordan de organiserer sine fallviltgrupper. Vi hadde en plan om å finne hvor mange viltpåkjørslar viltforvaltningene i Norge sammenlagt håndterer i løpet av et år, men erfarer at det ikke er hensiktsmessig å bruke registerdata da de ikke er komplette, og registrene som finnes inkluderer kun et fåtall arter. Både politi og viltforvaltning vil få inn langt flere

anmeldelser om påkjørte dyr enn det vises i Hjorteviltregisteret¹⁰. For å få mest mulig kunnskap om tidsbruk, erfaringer og behov i kommunene har vi istedenfor intervjuet ettersøksjegere og noen kommunale viltforvaltere samt benyttet to ulike spørreskjemaer rettet til ettersøksjegere og ansatte i kommunenes viltforvaltning. Dog kan disse rollene også overlappe hverandre. Spørreundersøkelsene ble utarbeidet i samarbeid med Skogkurs som kurser både jegere og kommunale viltforvaltere, og ble sendt ut via deres Facebook-gruppe for kommunale viltforvaltere som har 280 medlemmer.

Arbeidspakke 2 har hovedsakelig bestått av å identifisere hvem som er, eller bør være, interessenter for en teknisk løsning for varsling og håndtering av dyrepåkjørsler, videre hvilke behov som bør dekkes i en slik løsning. Prosjektets referansegruppe, som underveis har blitt utvidet, har vært meget sentral i arbeidet med å identifisere hvem som er og bør bli interessenter. Videre har referansegruppemøtene blitt brukt til å identifisere behov. Sammen med deltagerne i referansegruppen har vi også undersøkt hvordan en kravspesifikasjon må, bør eller kan se ut, og ikke minst hvordan en teknisk løsning bør integreres mot eksisterende systemer. Behovene til de vi karakteriserer som interessentene har også blitt uttrykt gjennom intervjuer, spørreskjemaene og casestudien.

I arbeidspakke 3 har KVSystem i samarbeid med teknologifirmaet Abaris jobbet med å utvikle en førstegenerasjons teknisk plattform basert på behovene som har blitt identifisert hos sentrale aktører. Modellen har blitt utviklet med bakgrunn i behov, tilgjengelige kartressurser og tilgjengelige databaser. Modellen har også blitt testet gjennom fiktive hendelser ved å:

- I. Simulere hendelser ved hjelp av bilder utviklet i den tekniske løsningen
- II. Gjennomføre prosedyre
- III. Dokumentere prosedyre
- IV. Evaluere

I arbeidspakke 4 har vi kartlagt og analysert hva som skal til for å kunne gjennomføre en pilot for et komplett varslings- og håndteringssystem. I tillegg til deltakerne i referansegruppen har viktige kontakter og informanter vært Landbruks- og matdepartementet, kommuners viltforvaltninger, Politidirektoratet og Fylkeskommuner¹¹. Vi har videre undersøkt hvilke lovverk og forskrifter som er

¹⁰ Hjorteviltregisteret registrerer kun for hjortedyr og 6 arter til, inkludert kongeørn og havørn.

¹¹ Intervjuet og med på møter i første fase av prosjektet

nødvendige å vurdere og forholde seg til dersom man skal endre på varslingsrutinene ved en påkjørsel.

3. Involverte aktørers behov

Det som har blitt identifisert som interessenter er aktører som er involvert i håndteringen av dyrepåkjørslar. Vi har både jobbet med å identifisere hvem interessentene er og deres nåværende rolle, samt undersøkt hvilke konkrete behov de har og ville hatt i en eventuell implementering av et nytt varslingsystem. De ulike aktørene har varierende behov, samt involveringsnivå i dette prosjektet.

3.1 Politiet

Alle dyrepåkjørslar av storvilt og kongeørn skal meldes inn til politiet i dag. Eventuelt, hvis hendelsene involverer personskader eller trafikkfarlige situasjoner, skal også andre nødetater varsles. Når flere nødetater er involvert kalles dette en trippelvarslings. Politiet har i dag via sine operasjonssentraler en sentral rolle i å koordinere innsatsen ved en dyrepåkjørslar, varsle relevante aktører (for eksempel kommunal viltforvaltning, ettersøksjegere, beitelag eller veterinærvakt), sikre kommunikasjonen mellom bilfører og aktuell aktør samt påse at trafikk sikkerheten er ivarettatt. Politiet mottar varsler via 02800 eller via nødnummeret 112. Mange bilførere, og fallviltmannskaper, erfarer at det kan være vanskelig å få varslet via 02800. De som arbeider ved politiets operasjonssentraler, opplever ofte et meget stort trykk på nødnummeret 112 og at dyrepåkjørslar opptar mye av politiets ressurser.

I intervjuer, både med Politidirektoratet og med operasjonssentraler gir informantene tydelig uttrykk for at de ikke ønsker å være mottakere av varslingsene av dyrepåkjørslar. Siden alvorlighetsgraden av viltpåkjørslar kan variere mye ønsker politiet et system som letter prioritering og oppfølgingen av de mest kritiske hendelsene. De opplever utfordringer med utdaterte lister over kontaktpunkter til beitelag, viltforvaltning og veterinærvakter, og at det kan ta mye tid å ringe rundt etter personer som kan bistå. De erfarer også at det ikke er nødvendig at politiet har denne oppgaven. Dette vil bli nærmere beskrevet i kapittel 5.

Dersom politiet skal fortsette å ha ansvaret for å motta varslingsene om dyrepåkjørslar så vil de ha behov for rask og presis kommunikasjon. Dette inkluderer et pålitelig system som gir en eksakt koordinat, tilgang til kontinuerlig oppdaterte lister, gode og integrerte kartløsninger, og tilgang til nødvendige ressurser. Erfaring fra Sverige viser også at det er en stor fordel at de som mottar varselet har god kompetanse om dyr og dyrepåkjørslar. Det kan også være en stor fordel dersom politiet og bilfører kan kommunisere med hjelp av en videoløsning.

3.2 Kommunenes viltforvaltning

Kommunene er som nevnt innledningsvis ansvarlige for at det finnes en beredskap som kan håndtere dyrepåkjørsler, og for å ha fallviltmannskap tilgjengelige for å rykke ut dersom det kommer inn en melding om en dyrepåkjørsel. Kommunene er også pålagt å sikre at fallviltmannskapet har tilgang til nødvendige ressurser, opplæring og systemer for å kunne utføre arbeidet effektivt og i samsvar med gjeldende regelverk. Det inkluderer også at ettersøksekvipasjer, dvs. både jeger og hund, får nødvendig opplæring. Noen bilførere ringer direkte til den aktuelle kommunens viltforvaltning for å melde ifra om en dyrepåkjørsel. Politiet skal ha data fra sjåfør, og om sjåfør ikke varsler via politiet så må fallviltmannskaper be melder kontakte politiet.

Kommunene har også ansvaret for å finansiere håndtering av viltpåkjørsler. Kostnadene for kommunene kan være betydelige, og beløpene varierer mye mellom dem. Noen kommuner har årlige utgifter på 600 000 til 800 000 kr til håndtering av dyrepåkjørsler. Slike kostnader fører ofte til at andre ønskede tiltak for viltforvaltning nedprioriteres. Boris Fuchs med flere¹² skriver i en artikkel¹³ at i de siste fire årene har så mye som 95 prosent av fellingsavgiftene i Stor-Elvdal kommune gått til ettersøk. De referer også til en undersøkelse i forbindelse med «Strategi for forvaltning av hjortevilt» (Pedersen m.fl. 2021) som viser at halvparten av kommunene bruker mer enn 80 prosent av viltfondet til fallviltarbeid. Videre at i og med at kommunene har alle utgifter knyttet til håndtering av fallvilt betyr det at viltfondmidlene som spleiselag fra jegere gjennom fellingsavgiften ikke kan nyttes til sitt formål som er å skape økonomisk bakgrunn for å fremme viltforvaltningen i kommunen.

Forfatterne av artikkelen peker på at det er et stort behov for å endre selve finansieringsmodellen hvor eier av (samferdsels-)infrastrukturen i dag ikke har økonomisk ansvar for ettersøk etter dyrepåkjørsler. Forfatterne foreslår at vei og baneiere må bli økonomisk ansvarlige for viltpåkjørlene, noe som vil øke deres interesse for å gjøre avbøtende tiltak.

I en felles høring fra Miljødirektoratet og Landbruksdirektoratet om strategi for forvaltning av hjortevilt¹⁴ står det at

¹² Ytterligere forfattere er Per-Anders Robertsen (Rådgiver utmark, Stor-Elvdal kommune) og Kaja Johnsen (Høgskolen i Innlandet, Institutt for skog- og utmarksfag)

¹³ for Hjorteviltportalen (pub. 04.02.2025)

¹⁴ [Høringsutkast - strategi for forvaltning av hjortevilt.pdf](#)

«Antallet viltpåkjørslar på veg og jernbane har økt kraftig de siste 50 årene, med påfølgende store økonomiske og materielle kostnader, personskader/dødsfall, og svekket dyrevelferd. Dette gjør viltpåkjørslar til en av vår tids største utfordringer innen viltforvaltningen (...) I noen områder utgjør antallet viltulykker en vesentlig andel av den samla årlige avgangen av hjortevilt (jakt + annen dødelighet), særlig for elg og rådyr. (...) Mange kommuner har betydelige utgifter til denne type fallvilthåndtering, og for flere kommuner er utgiftene langt høyere enn inntektene til det kommunale viltfondet. Det medfører at det ikke blir midler igjen til de øvrige av viltfondets formål (...) Varslingssystem og -rutiner ved viltpåkjørslar fungerer dessverre ikke så godt som det bør. Herunder at det kan være vanskelig å nå fram med beskjed til politiet på 02800. Det er derfor behov for et bedre nasjonalt system. Systemet må være godt kjent, gjøre det enklere å rapportere om ulykken til riktig mottaker, og lokalisere hvor ulykken skjedde. Dette vil gjøre det enklere for trafikantar å varsle, lette arbeidet for ettersøkspersonell, og på denne måten redusere omfang av dyrelidelser fordi flere skadete dyr blir funnet raskere» (side 13). Som kapittel 5 beskriver mer detaljert, betaler kommunene for ettersøkene. Ettersøksjegere blir kompensert for timene de bruker på søk. Det at mange bilførere ikke oppgir nøyaktig koordinat fører til at jegerne ofte bruker langt mer tid på å finne utgangspunkt for søk enn nødvendig. Dette fører til ekstra økonomiske belastningar for kommunene. Mange av fallviltmannskapene ønsker et bedre og mer effektivt system enn dagens systemer.

3.3 Ettersøksjegere og beitelag

Når en viltpåkjørslar har funnet stad har fallviltmannskap ansvaret for å reise ut til ulykkesstedet. Hovedregelen er at det er fallviltmannskapene som fjerner det døde viltet. Når viltet har blitt avlivet kan det, om det ikke er for ødelagt, benyttes til mat. For at det skal kunne skje må det leveres til et viltbehandlingsanlegg der det døde dyret fremvises for kontroll til en veterinær fra Mattilsynet. Det er derfor viktig at det døde dyret, når det har en økonomisk verdi, håndteres av noen med kompetanse. Videre skal det også tas prøver av hjernevev og lymfeknuter til hjortevilt som er eldre enn ett år. Prøvene sendes inn til Veterinærinstituttet som sjekker for CWD¹⁵. Dette blir sjelden utført av andre enn kommunen.

¹⁵ Smittsom skrantesyke CWD [Teste fallvilt for skrantesjuka \(CWD\) - Landbruksdirektoratet](#)

Dersom dyret har forsvunnet fra skadestedet eller om meldingen ikke hadde noe eksakt koordinat eller stedsangivelse, så er de pålagt å finne utgangspunktet for påkjørselen, i den grad det er mulig, spore etter og lokalisere dyret, vurdere skadeomfanget og iverksette nødvendige tiltak. Dette kan være avliving eller å la dyret være i fred dersom man observerer at det ikke er alvorlig skadet. Representanter fra fallviltmannskapet som selv ringer opp politiet i forbindelse med en dyrepåkjørsel kan oppleve lange ventetider hos politiets operasjonssentral, det på tross av at de kan ha et eget spesialnummer dit. Fallviltmannskapet skal som nevnt registrere inn utfallet for ti spesifikke arter inn i Hjorteviltregisteret, dog blir ikke alle påkjørslene per i dag registrert der.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Søk i all slags vær og forhold»

Ettersøksjegerens viktigste behov er å få en nøyaktig koordinat for stedet der dyrepåkjørselen har skjedd. De opplever at mye unødvendig tid går til å lete etter utgangspunktet for ulykken. De ønsker også at det skal være tydeligere krav til førere om å melde inn påkjørslene fra ulykkesstedet og at trafiksikkerheten for dem som går ettersøk blir langt bedre. I kapittel 5 vil dette bli nærmere beskrevet.

Beitelag har ulik praksis for tilsyn og vakt for dyrene som er på utmarksbeite. Noen har en innleid person som har tilsyn i løpet av sesongen, andre har vaktlister med rullerende vakter. Politiet kan ha store problemer med å få tak i aktuelle personer og kan bruke mye tid for å ringe rundt før man treffer den rette personen, eventuelt dyreeieren. Politiet har som regel tilgang til beitekart der man kan få opp områdets

beitelag, men det finnes ikke noen integrert løsning som gjør at man kan se hvem som skal meddeles dersom et tamdyr er skadet eller dødt. Dette må søkes opp andre steder. Beitelagene vil ha nytte av nøyaktige koordinater, detaljer om påkjørselen og eventuelt tilgang til videoløsninger.

3.4 Nødnumrene 113 (AMK) og 110

Det er også mange som ringer inn til AMK ¹⁶ med nødnummer 113 når de kjører på et dyr, selv om ikke det er personskader involvert. At bilførere ringer dit er ofte på grunn av uvitenhet om hvor man skal henvende seg. AMK opplever, i likhet med politiets operasjonssentraler, generelt meget stor pågang med akuttsamtaler og et høyt arbeidspress, og AMK opplever å ikke ha ressurser til å håndtere dyrepåkjørsler. I 2024 ble det registrert i overkant av 748 000 anrop til 113. Andelen anrop til 113 som er besvart innen 10 sekunder er over 90 prosent (Helsedirektoratet¹⁷).

Man kan både ringe inn til nummer 113 eller man kan benytte 113-appen for å komme i kontakt med AMK. Som nevnt innledningsvis har prosjektgruppen i samarbeid med Norsk Luftambulans, som drifter 113-appen, undersøkt premisene for hvordan man kan inkludere en varsling om dyrepåkjørsler der uten å gå via alarmsentralen. Tanken er at bilisten ved en dyrepåkjørsel går inn i 113-appen. Vel inne i appen kan det så ligge en valgmulighet der man kan trykke på et tastevalg for 'Dyrepåkjørsel', deretter skal man direkte videreføres til et mottakerapparat som er spesialisert på å håndtere dyrepåkjørsler og som har alle nødvendige ressurser tilgjengelig. Den som mottar varselet, vil kunne få 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. 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.

¹⁶ Akuttmedisinsk kommunikasjonsentral

¹⁷ <https://www.helsedirektoratet.no/statistikk/kvalitetsindikatorer/akuttmedisinske-tjenester-utenfor-sykehus/svartid-p%C3%A5-medisinsk-n%C3%B8dnummer-113>

Brannvesenet sin alarmsentral¹⁸ med nødnummeret 110 får også oppringninger om dyrepåkjørslar fra bilførere. Deres oppgave er bistå ved brann eller alvorlige trafikkulykker og når det er risiko for personskade. I dag går også varslingen fra ECall¹⁹ til denne nødsentralen. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) uttrykker bekymring for det store antallet feilmeldinger som Ecall sender inn til 110. De skriver i sin rapport fra 2024 at kun 2,7 prosent av oppdragene fra Ecall ble registrert som reelle trafikkulykker og at 96 prosent av oppdragene førte ikke til utrykning fra brann- og eller redningsvesen. Videre at mer enn 70 % av alle mottatte eCall skyldtes feil bruk eller behov for veihjelp. De peker på alvoret i dette: *«Jo mer tid 110-operatørene bruker på eCall, jo mer øker risikoen for samtidighetskonflikter. Faren ved slike konflikter er at unødige eCall besvares på bekostning av reelle nødmeldinger» (DSB 2024).*

Direktoratet poengterer at det er nødvendig at man nå utreder muligheten for å renske (sile ut eller avvise) anrop som ikke er nødanrop og om dette kan gjøres innenfor eller utenfor 110-sentralenes organisering. De påpeker at i tilfelle 110-sentralene fortsatt skal være eCall-alarmsentraler må det anskaffes nye, tekniske mottaksløsninger. DSB anbefaler at en tjenestepartner utenfor nødmeldetjenesten siler eCall-anropene, før reelle henvendelser overføres til geografisk riktig 110-sentral. Dette kan eventuelt vurderes innenfor en vaktssentral, samtidig vil dette kreve lovendringer²⁰.

Nødnumre opplever generelt svært mange henvendelser, mange er akutte og skal besvares i løpet av få sekunder. Som politiets operasjonssentraler har de et ønske om å ikke ha ansvaret for å ta hånd om dyrepåkjørslar, dersom det ikke er stort skadepotensial. De har et behov for en løsning som kan avlaste deres ansatte og sikre at akutte hendelser får prioritet.

¹⁸ Per i dag er det 12 stykk 110-sentraler i Norge.

¹⁹ eCall er en alarmtjeneste for bilulykker. Tjenesten virker slik at nødsentralen automatisk ringes opp fra bilen og får oppgitt bilens posisjon når bilen er i en ulykke. Bilfører kan også trykke på en nødknapp installert i bilen.

²⁰ DSB vurderer at ansvaret for ivaretagelse av eCall krever lovendring, uavhengig av hvilken nødmeldetjeneste som blir mottakssentral for eCall. (ibid. side 16). Regjeringen skriver i sin Revidert eCall forordning -krav til nødmeldingssentral: I henhold til artikkel 8 skal medlemsstatene forelegge en rapport for Kommisjonen om gjennomføring av forordningen senest 1. april 2026. Rapporten skal som minimum inneholder en liste over hvilke myndigheter som er ansvarlig for å vurdere om driften av eCall mottakssentralene er i henhold til kravene, en liste over eCall mottakssentralene og deres geografiske dekning, en beskrivelse av samsvarsvurderingen og en beskrivelse av protokollene for personvern og vern av personopplysninger. Samferdselsdepartementet vil i dialog med Justis og beredskapsdepartementet komme frem til en beslutning om hvilket departement som skal være ansvarlig for at det blir rapportert til kommisjonen i henhold til kravene.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Mange ulike ting man må forholde seg til ved et skadested»

Et annet system som kan komme til å bli meget aktuelt for Norge og dette prosjektet er NG112 (Next Generation 112) som er en ny generasjon nødkommunikasjonssystem som er under utvikling i flere europeiske land. Løsningen er ment å erstatte dagens tale- og SMS-baserte nødansrop med en mer fleksibel og robust digital infrastruktur. NG112 legger til rette for kommunikasjon med nødetatene via tale, sanntidstekst, bilder, video og posisjonsdata, og skal gi bedre tilgjengelighet for alle brukergrupper, inkludert personer med nedsatt funksjonsevne. Systemet er basert på IP-teknologi og bruker et dedikert nettverk (ESInet), som åpner for dynamisk rutevalg, bedre kapasitetsstyring og økt motstandskraft mot tekniske feil og cyberangrep.

3.5 Veitrafikksentraler / veientreprenøren

Statens Vegvesen sine fem regionale veitrafikksentraler (felles kontaktnummer 175) spiller en viktig rolle i å sikre trafiksikkerheten ved viltpåkjørslar. Veitrafikksentralene er operative enheter i Statens Vegvesen, og deres ansvar er å overvåke og styre veitrafikken på riksveier og europaveier. De har hovedansvaret for å sikre veiene og blant annet fjerne døde dyr som ligger i eller langs veibanen på riks- og europaveiene. Ved påkjørsel av hjortevilt skal veientreprenøren, dersom de får første anrop, alltid varsle politiet – og dersom døde dyr blir fjernet fra veien så skal de sørge for at

fallviltmannskap kan få tatt prøver av dyrets hjernestamme for å sende inn til Veterinærinstituttet²¹, og for at disse får mulighet til å registrere dyret inn i Hjorteviltregisteret. For å få gjort det må fallviltmannskapet ha lokasjon på hvor dyret ble påkjørt, og det bør derfor gjøres før det kjøres bort. Rydding av vei utføres ofte av innleide entreprenører.

Veitrafikksentralene / vegentreprenøren har et behov for å få presis informasjon om alvorlige hendelser, som i tilfeller med store kjøretøyskader eller trafikkblokkering. Nøyaktig koordinat og rask tilgang til relevante personer er også viktig for dem. En stor fordel vil være å kunne varsle førere om dyr ved veien eller om at en dyrepåkjørsel har funnet sted.

3.6 Private aktører: Bilførere, NAF og forsikringsselskap

En undersøkelse gjennomført av NAF i 2023 viste at 72 prosent av deres medlemmer daglig frykter å kjøre på et dyr. Svært mange bilførere vet ikke hva de skal gjøre i slike tilfeller, og det er et stort behov for at mer informasjon blir formidlet til dem. Økt kunnskap vil også gjøre bilførere sikrere, og antageligvis vil færre få panikk og kjøre fra stedet uten å melde fra. Som tidligere nevnt estimerer fallviltmannskap at mer enn en tredjedel av bilførerene reiser fra stedet uten å melde inn dyrepåkjørselen. Det er nødvendig å formidle kunnskap ut til bilførere blant annet om rapporteringsplikt, hvem som skal kontaktes når, betydningen av å stoppe og få formidlet en eksakt koordinat, og at man ikke er erstatningsansvarlig. Videre behøver bilførere kunnskap om hvor viktig dette er for både fallviltmannskap og for å redusere dyrelidelser.

Bilfører har også behov for å raskt komme i kontakt med dem som skal håndtere påkjørselen. Politiet rykker som regel ikke ut til en dyrepåkjørsel, men den må registreres hos dem for at bilfører skal få ut forsikringspenger for skaden. Fallviltmannskap har i noen tilfeller avdekket falske anmeldelser av dyrepåkjørsler. Forsikringsselskap vil ha nytte av at innregistrerte dyrepåkjørsler blir gjennomgått ute på skadested.

Bilførere som kjører på et kjæledyr, må ofte håndtere tamme dyr og situasjonen på egenhånd. Politiet kan bistå bilfører med å forsøke å få tak i veterinær / veterinærvakt og sette bilfører i kontakt med dem. Men ofte er det ikke noen som rykker ut, og vedkommende må ta dyret til veterinær selv. Fallviltmannskap er ikke pliktige til å reise ut når produksjonsdyr eller kjæledyr blir påkjørt. Fallviltmannskaper skal ikke avlive dyr uten dyreeiers tillatelse. Det er heller ikke fallviltmannskapet sin oppgave.

²¹ Som tidligere nevnt for å få sjekket om dyret kan ha vært smittet av Skrantesyke CWD

Det er nødvendig med oppdaterte lister over tilgjengelige veterinærer og over veterinærvakter.

4. Politiets erfaringer og tidsbruk

4.1 Politidirektoratet

Politiets operasjonssentraler er hovedmottaker for henvendelser om dyrepåkjørsler, samtidig som de skal håndtere alle andre akutte hendelser som blir meldt inn. Informanter i Politidirektoratet oppgir at det i lengre tid har vært frustrasjon over det store påtrykket de mange dyrepåkjørslene utgjør ved Operasjonssentralene. I 2023 ble det registrert omtrent 24 000 oppdrag som hadde en eller flere av disse kodene: påkjørt vilt, påkjørt hund, påkjørt katt eller påkjørt annet husdyr. Men man vet ikke om det er flere oppdrag som skulle hatt en av disse kodene. Politiet registrerer hendelser og oppdrag i Politioperativt system (PO) og dette er først og fremst politiets oppdragshåndteringsverktøy, og ikke et verktøy for statistikk. I registreringen av hendelser er det i dag over 500 kategorier, og innregistreringene gjøres manuelt. De mange ulike kategoriseringene, der dyrepåkjørsler er en av mange kategorier og kan havne under helt andre kategorier, har ført til at man ikke har en reell oversikt over antallet innmeldte dyrepåkjørsler. De antar at det er store mørketall knyttet til oversikt over påkjørt vilt, kjæledyr og tamdyr.

Gjennomsnittlig mottar politiet mer enn 770 000 nød-anrop i året²² (Politiets årsrapport 2024). Over 98 % av anropene ble besvart i løpet av 20 sekunder. Antallet registrerte hasteoppdrag per år i den siste femårs-perioden er mellom 18.000 og 21.000. Det vil si at et meget stort antall henvendelser via nødnummeret blir vurdert å være mindre alvorlige enn det som blir vurdert å være hasteoppdrag²³. Politidirektoratet oppgir at omtrent 25 prosent av de registrerte hasteoppdragene er trafikkrelaterte. De mange innkommende samtalene som ikke er akutte står i veien for de som er reelle nødhendelser og representerer derfor en utfordring for effektiv beredskap.

Dyrepåkjørsler utgjør også en vesentlig del av disse ikke-akutte hendelsene som politiet heller ikke rykker ut på dersom det ikke er personskade eller trafikkfare involvert. I politiet er det bred enighet om at dette er en oppgave politiet ikke bør ha. Politiet selv oppfatter at grunnen til at de har fått denne oppgaven er fordi de er tilgjengelig døgnet rundt og fordi det per i dag ikke finnes et alternativt system som

²² Basert på gjennomsnittstall for 2022, 2023 og 2024

²³ Politiet registrerer mange oppdrag med lavere prioritet som de også rykker ut på.

kan ta imot og koordinere slike meldinger. De ønsker en siling av samtalene slik at kun akutte meldinger kommer inn til operasjonssentralen.

Politidirektoratet har også pekt på behovet for å utvikle en ny loggstruktur som gir bedre innsikt i faktisk tidsbruk for både dyrepåkørsler og andre hendelser. De opplever at de over 500 loggkategoriene i PO og de manuelle håndgrep som må gjøres når en hendelse registreres gjør det vanskelig å hente ut gode oversikter. Når henvendelser om påkjørt vilt/annet dyr meldes inn til politiet, blir disse loggført og registrert, men det finnes ingen systematisk registrering av hva som har blitt logget. De ønsker et bedre datagrunnlag for å gjøre mer presise analyser. Ved personskade skjer det som regel trippelvarsling, men når det også er dyrepåkørsler involvert er det uklart hvordan dyrepåkørselen skal registreres. *«Et eksempel på mulige mørketall kan være ved en trafikkulykke der det er personskade, så er det ikke sikkert det i tillegg blir registrert inn påkjørt vilt i oppdraget, det kan stå igjen registrert som kun trafikkulykke. En bedre måte å registrere type hendelse på vil kunne bidra til bedre statistikk, gi en mer presis rapportering og enklere samhandling mellom aktører»* (ansatt i politidirektoratet).

Politiet etterlyser moderne analyseverktøy som kan presentere statistikk i 'dashboard'-løsninger, der bland annet tidsbruk er forhåndsprogrammert. Det vil kunne bidra til bedre statistikk, gi en mer presis rapportering og enklere samhandling mellom aktører.

Informanter i Politidirektoratet anbefaler at noen andre enn politiet får ansvaret for å ta imot varslingene av dyrepåkørsler, og at kostnader og ressursbruk for dyrepåkørslene blir synliggjort. Videre vurderer de at det ikke finnes noen hindringer i lovverket for å gjennomføre en eventuell pilot med testing av et annet varslingssystem i et utvalgt politidistrikt. Det foreslås fra deres side at Samferdselsdepartementet tar en lederrolle i dette arbeidet, gitt deres ansvar for vei og bane. Samtidig understrekes det at et slikt arbeid må skje i samarbeid mellom etatene, og at det må følge med nødvendige ressurser for å unngå at nye oppgaver pålegges uten finansiering.

4.2 Ansatte ved operasjonssentralen

Som nevnt mottar politiets operasjonssentraler daglig et betydelig antall henvendelser knyttet til dyrepåkørsler. De ulike operasjonssentralene forholder seg til like mange viltforvaltninger som det finnes kommuner i det distriktet de har ansvaret for. Det betyr at i de store distriktene med mange kommuner, som i Innlandet og Sør Øst, vil operasjonssentralene måtte forholde seg til svært mange viltforvaltninger mens for eksempel Oslo kun har Oslo kommune og Asker og Bærum.

Politiet har i dag ansvaret for å motta og videreformidle meldinger om dyrepåkjørslar til de kommunale viltforvaltningene. De ansatte ved operasjonssentralen der vi har intervjuet og gjennomført en 100-dagers casestudie erfarer at dette ansvaret har utviklet seg over tid, hovedsakelig fordi politiet er tilgjengelig hele døgnet. De opplever at disse samtale, særlig om natten og tidlig morgon legger et betydelig press på allerede overbelastede ressurser.

Gjennom åtte kvalitative intervjuer med ansatte ved operasjonssentralen, fremkommer det et tydelig behov for en ny og mer hensiktsmessig løsnng. Informantene beskriver dagens varslngssystem som fragmentert, ineffektivt og ressurskrevende. Dette går, ifølge informantene, på bekostning av både dyrevelferd, trafikksikkerhet, politiets primærøppgaver og deres helse. En operatør uttrykker det slik: *«Det kan være to branner, væpnet oppdrag, og så ringer det inn om en påkjørt elg eller en katt. Det er et stort stress på jobb»* (Intervju 4).

Den ultimate løsnngen, slik operatørene selv beskriver det, er en innkommende anropssentral som fungerer som et filter: Én inngang, som umiddelbart fordeler henvendelsen til riktig instans – brann, helse, dyrepåkjørslar, eller annet. Samtidig vil et slikt system der innringer sluses videre, i denne forbindelse relatert til dyrepåkjørslar, kreve at det sitter personer med god kompetanse og innehar de nødvendige ressursene til å håndtere den videre prosessen på mest mulig effektiv måte. Blant annet må dette mottaket ha tilgang til oppdaterte vaktlister, registre og kart. Det bør også være en direkte henvendelsesmulighet til en slik vaktssentral.

De opplever rutinene i dag som tids- og ressurskrevende, og det skaper mye stress i en presset arbeidssituasjon. Utfordringene knytter seg ikke kun til selve innringningen, men også til den påfølgende koordineringen. De opplever også at siden denne tjenesten har utviklet seg suksessivt så har man heller ikke lagt til rette for at systemene er godt nok integrerte. Det finnes ingen felles systemer for å kunne oppdatere vaktlister, og kontaktinformasjon er ofte utdatert eller mangelfull. Dette fører til at operatørene bruker tid på å ringe gjennom lister, ofte uten å få svar, og det er ikke uvanlig at de må kontakte nabokommuner eller alternative aktører istedenfor. En operatør beskriver situasjonen slik: *«Vi må ringe hele listen. Og ikke noe svar. Hvis dyret må avlives, hva skal vi gjøre? Av og til ringer vi nabokommunen»* (Intervju 5).

Operasjonssentralene rapporterer om store variasjoner i rutiner og praksis mellom kommuner og distrikt. Det finnes heller ikke noe system for at de kan lagre endringer de får opplyst om, slik at andre på operasjonssentralen kan ha nytte av dem. Mangelen på digitale verktøy for posisjonsdeling og dokumentasjon forverrer situasjonen ytterligere. Operatørene må ofte be innringere ringe nødnummeret 112 for å få tilgang til GPS-koordinater, da 02800 ikke gir posisjonsdata og det ofte er vanskelig for melder

å kunne si eksakt hvor man befinner seg. Dette skaper unødvendige forsinkelser og dobbeltarbeid. En operatør påpeker: *«Vi prøver å få det over i 112 for å få posisjon. Det går stort sett greit, men det burde vært automatisk»* (Intervju 6). Det er bred enighet blant informantene om at posisjonsdeling og mulighet for bilde- og videodeling vil kunne effektivisere og ikke minst gi operatørene bedre beslutningsgrunnlag.

Ved påkjørsler av tamdyr og kjæledyr finnes det ikke et etablert støtteapparat. Veterinærvakter kan være vanskelig å lokalisere og kontakte. En operatør beskriver dette som en betydelig utfordring: *«Det er veldig vanskelig å håndtere en kattepåkjørsel. Det kan være vanskelig å finne en veterinærvakt. Det er en skikkelig tidstyv for oss»* (Intervju 5).

4.3 Resultater fra casestudie Innlandets Operasjonssentral

I perioden 27. januar til 8. mai gjennomførte prosjektet en casestudie ved Operasjonssentralen i Innlandet. Undersøkelsen gikk ut på å finne ut hvor lang tid operatørene brukte gjennomsnittlig på en innkommende samtale. Studien var inspirert av det svenske 'Nationella Viltolycksrådet' som gjorde en lignende studie om tidsbruk på dyrepåkjørsler. Forut for studien fikk politiet være med på å gi kommentarer til skjemaene som skulle benyttes for å registrere inn hendelsene. Operatørene fikk utlevert bunker med skjemaer som skulle ligge på pulten inne i operatørrommet og som de skulle fylle ut under tiden de holdt på med oppdraget. Det som skulle registreres i skjemaet var tid for innkommende samtale, tid for samtals slutt, man skulle også føre inn samme opplysninger for samtale de ringte opp til viltneid / ettersøksjegere, dyreeiere, veterinær eller andre for å finne en løsning, dvs. noen som tok seg av dyret (på plass eller startet ettersøk) eller trafikksituasjonen. Videre skulle de krysse av om hva slags dyr som hadde blitt påkjørt og om dyret var skadet, dødt eller om dette var ukjent. Til slutt kunne man gi kommentar til hendelsesforløpet. De manuelle skjemaene ble deretter registrert inn i et Excel-skjema. I den aktuelle tidsperioden registrerte deltakerne 867 hendelser. Det var ikke noen forskjeller i tidsbruk for de ulike registrerte dyreartene.

Tidsbruk

Gjennomsnittlig ble det brukt 6,2 minutter på en innkommende samtale om dyrepåkjørsler. I dette gjennomsnittet er også langtrukne saker tatt med, det vil si kompliserte saker som det kan ta en del tid å løse. Det kan også være at det inkluderer flere innmeldinger om samme sak. Tidsbruken i majoriteten av sakene ligger noe under dette gjennomsnittet.

Gjennomsnittet for de utgående samtalene til fallviltmannskap og veterinærer eller eventuelt andre lå på 3,5 minutter. Her var det en stor variasjon. En god del av sakene tok relativt kort tid å løse, opptil et par minutter. Men i en del saker tar det lang tid, ofte fordi vaktlistene ikke er oppdaterte, og operatørene må ringe rundt. Det er ikke uvanlig at man må ringe 3 samtaler før man får tak i den riktige personen. I datamaterialet er det også rapportert inn at operatør har ringt opptil 6 og 7 ulike samtaler før man kommer til noen som kan bistå. Dette tilsier at mye verdifull tid går tapt for en operatør som er sterkt belastet med diverse nødansrop.

Til sammen blir det brukt i gjennomsnitt tett opp til 10 minutter²⁴ per anrop om dyrepåkjørsel, som inkluderer både innkommende og utgående samtaler. Dersom man legger til grunn cirka 35 000²⁵ innringninger om dyrepåkjørsler i året utgjør dette cirka 6000 timer i året, opp mot 4 årsverk.

Også for fallviltmannskap øker tidsbruken i høy grad ved unøyaktig koordinat, en erfaren ettersøksjeger forteller om sin frustrasjon «*Uten stedsposisjonering så kan vi ofte bruke opp til en halvannen time ekstra for å lete etter utgangspunktet for søk. Og noen ganger mer*».

Henvendelser for sau og storfe, som regel til Beitelag, er ikke tatt med da undersøkelsen ble gjennomført utenfor utmarkssesong.

Utdrag av sitater i kommentarfeltet

- *Ingen svarte i viltneemd²⁶. Fikk til slutt svar hos nr.3.*
- *Viltneemd svarte ikke før fjerde oppringing.*
- *Fikk ikke tak i viltneemd, varslet VTS istedenfor.*
- *Store problemer med å lokalisere stedet.*
- *Satt over fra sør øst politidistrikt. Meldte ikke fra når han var på stedet. Brukte lang tid på å finne aktuelt sted.*
- *Melder kjørte på dyret lørdag 19.04.25 kl 15:00. Varsler først nå (22 april). Mange samtaler frem / tilbake til fallviltjeger. 2 oppdrag om trolig det samme...*
- *Melder hadde kjørt videre. Ikke stoppet for å sjekke om det var dødt. Meldt VTS.*

²⁴ Eksakt tid er 9,7 minutter.

²⁵ Politiet vil få flere henvendelser om dyrepåkjørsler enn hva som vil vises i andre registre da de mottar anrop om mange ulike dyrearter. Per i dag finnes det ikke en helhetlig oversikt. Tallet er et lavt estimat der vi ser til Sverige for hva som kan være aktuelt i Norge. Tallet er under halvparten av hva som årlig blir registrert inn i Nationella Viltolycksrådet.

²⁶ Begrepene viltneemd og viltforvaltning brukes om hverandre. Korrekt definisjon er viltforvaltning.

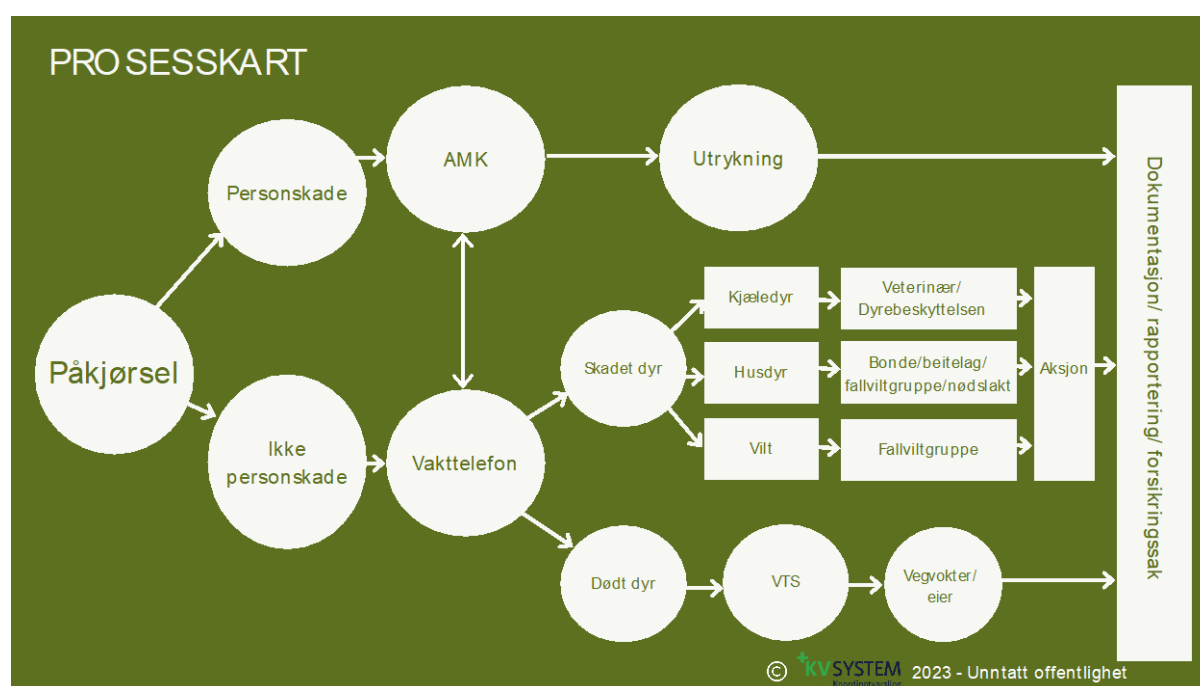
- *Ringte tre forskjellige viltneemder for svar.*
- *Ikke fører som har meldt inn. Mye glass i veibanen. Uvisst når elgen har blitt påkjørt.*
- *Tok en stund før det kom frem at det var i Eidsvoll. Vanskelig å finne riktig sted, da det var i natt.*
- *Melder kjørt 1 mil fra stedet, så vanskelig å finne ut av hvor det var.*
- *Melder vet ikke hvor det skjedde. Varsler om hendelsen 17 timer etter at den inntraff.*
- *Ukjent hvem og når dyret ble påkjørt. Da fører ikke selv har ringt 02800.*
- *Flere melder samme dyr. Viltneemd allerede varslet.*
- *Nr 1 på viltneemd svarer ikke. Nr 2: svarer, ringer en annen! Nr 3: svarer ikke. Politi: Nr 2 ringes på nytt og får oppdraget!*
- *Måtte ringe flere nummer hos viltneemd. Ingen vakttelefon.*
- *Utfordringer med mobildekning.*
- *Brukte litt tid på posisjon, ettersom melder ringte en time etterpå.*
- *Ikke svar fra viltneemd. Ringte tre forskjellige før jeg fikk svar. Vanskelig å posisjonere.*
- *Telefonnummer til riktig viltneemd var ute av drift. Måtte ringe en annen for å varsle videre.*
- *Måtte ringe 4 ulike før noen svarte...*
- *Forsøkt å ringe FVG flere ganger, uten at noen svarer tlf. Ringte 7 ganger.*
- *Fikk ikke kontakt med viltneemd. 6 ulike tlf.nr. Ikke vakttelefon. Tidskrevende og irriterende.*
- *Store språkutfordringer + problemer med lokasjon.*

Som man kan se av sitatene ovenfor, kan det brukes mye tidsressurser på å forsøke å finne riktig person som kan rykke ut og håndtere en dyrepåkjørsel, hovedsakelig på grunn av ikke-oppdaterede vaktlist, og mangel på eksakt koordinat. Operatørene ved politiets operasjonssentraler har som tidligere nevnt et krav om at anropene skal besvares innenfor 20 sekunder. Operatørene har svært mange innkommende samtaler i løpet av en dag, og man vet aldri hva man vil stå ovenfor og hva som venter i neste samtale.

5. Foreslått modell for effektiv håndtering av dyrepåkjørslar

KVSystem har utviklet forslag til et komplett og innovativt system for varsling og håndtering av alle dyrepåkjørslar, som inkluderer vilt, produksjonsdyr og kjæledyr. Systemet bygger på et digitalt, koordinatbasert varslingssystem, der bilførere enkelt kan varsle ulykker direkte via telefonen. Koordinatbasert stedsangivelse sikrer rask og nøyaktig respons. Videoløsning kan brukes ved behov for å vurdere skadeomfanget. Nasjonal vakttelefon håndterer varsler og koordinerer innsats.

Varslings flyt



Innringer varsler via telefonnummer eller via 113-appen. Operatør vurderer ut ifra beskrivelse, koordinat og evt. video, og varsler nærmeste relevante instans (fallviltmannskap, beitelag, veterinær/dyreeier, VTS).

- **Skadet vilt:** Fallviltmannskap rykker ut.
- **Produksjonsdyr:** Beitelag/dyreeier varsles for rask respons.
- **Kjæledyr:** Innmelder frakter dyret til veterinær.
- **Dødt dyr i/ved vei:** VTS (175) varsles for entreprenør/rydding.

Vaktsentralen

Man ønsker å opprette et profesjonalisert mottakerapparat som støtter en digital varslingsjeneste. Programvaren for dyrepåkjørsler kan enten implementeres i en eksisterende vaktentral eller etableres i en ny vaktentral.

Programvaren til vaktentralen vil inneholde oppdatert kontaktinformasjon til relevante aktører, inkludert fallviltjegere, kommunale veterinærvakter, beitelagsområder med beitelagsledere og tilgang til søk i produksjonsnummerregisteret.

System

Det er ønskelig at det opprettes et eget telefonnummer for dyrepåkjørsler, som også støtter AML (Advanced Mobile Location). AML sender automatisk koordinater til vaktentralen hvis telefonen støtter dette. Videre vurderes etableringen av en dedikert telefonlinje i tilknytning til politiet (02800), med tastetrykkvalg for dyrepåkjørsler. Dette vil avlaste nødnumrene og sikre at henvendelser om dyrepåkjørsler håndteres effektivt uten å belaste operasjonssentralene unødvendig.

Systemet kan også ha integrering i 113-appen, med en spesifikk knapp for dyrepåkjørsler. Denne gir innringeren mulighet til å rapportere skadde eller døde dyr, samtidig som geopunktet automatisk sendes til operatøren. Dette sikrer nøyaktig lokalisering og bidrar til rask respons. For ytterligere vurdering av situasjonen kan operatøren få tilgang til mobilkamera for å se skadeomfanget i sanntid.

Geopunkt

Fallviltjegere, beitelag/dyreeiere og kommunale veterinærvakter får egne geopunkter, slik at de raskt kan kontaktes basert på nærhet til skadestedet. Nærmeste fallviltjeger på vakt kontaktes for å gjennomføre ettersøk og eventuelt avliving. Hos beitelag/dyreeiere finnes det ingen vaktordning; her kontaktes den aktuelle eieren eller beitelaget som har tilhørighet i området. Dersom produksjonsdyret kun er merket med produksjonsnummer på øremerket, kan vaktentralens system slå opp dette i produksjonsnummerregisteret for å finne navnet på den aktuelle eieren. Ved behov for veterinærhjelpe kan innringer få tilsendt adressen til nærmeste kommunale veterinærvakt. Geopunktdata oppdateres kontinuerlig for å sikre høy nøyaktighet og god datakvalitet.

For å utnytte geopunktløsningen fullt ut må fallviltjegere ha mulighet til å krysse kommunegrenser ved behov. Dette er spesielt viktig i områder med store avstander, hvor nærmeste fallviltjeger ofte befinner seg i en annen kommune. En

finansieringsmodell hvor ettersøk og avliving av trafikkskadet vilt dekkes sentralt, snarere enn gjennom det kommunale viltfondet, vil kunne forenkle denne prosessen.

Dette krever at alle kommuner etablerer en godt fungerende vaktordning, og at det kommer på plass avtaler som regulerer eierskap til viltet og at koordinerte avtaler gjøres med ulike viltbehandlingsanlegg.

Statistikk og varsling

Systemet gir mulighet for sanntidsstatistikk over dyrepåkjørslar, slik at man raskt kan identifisere utsatte veistrekninger. Denne innsikten gir et solid grunnlag for å prioritere og iverksette målrettede sikringstiltak akkurat der behovet er størst, for eksempel viltgjerdar, skilting eller sesongbaserte advarsler.

I tillegg har vi intensjon om at systemet skal varsle andre bilister i nærheten gjennom trafikkmeldingar på radio, bilens GPS eller navigasjonstjenester som Apple Maps og Google Maps. Dette bidrar både til å redusere risikoen for sekundære ulykker og til å øke bevisstheten om viltfare i utsatte områder.

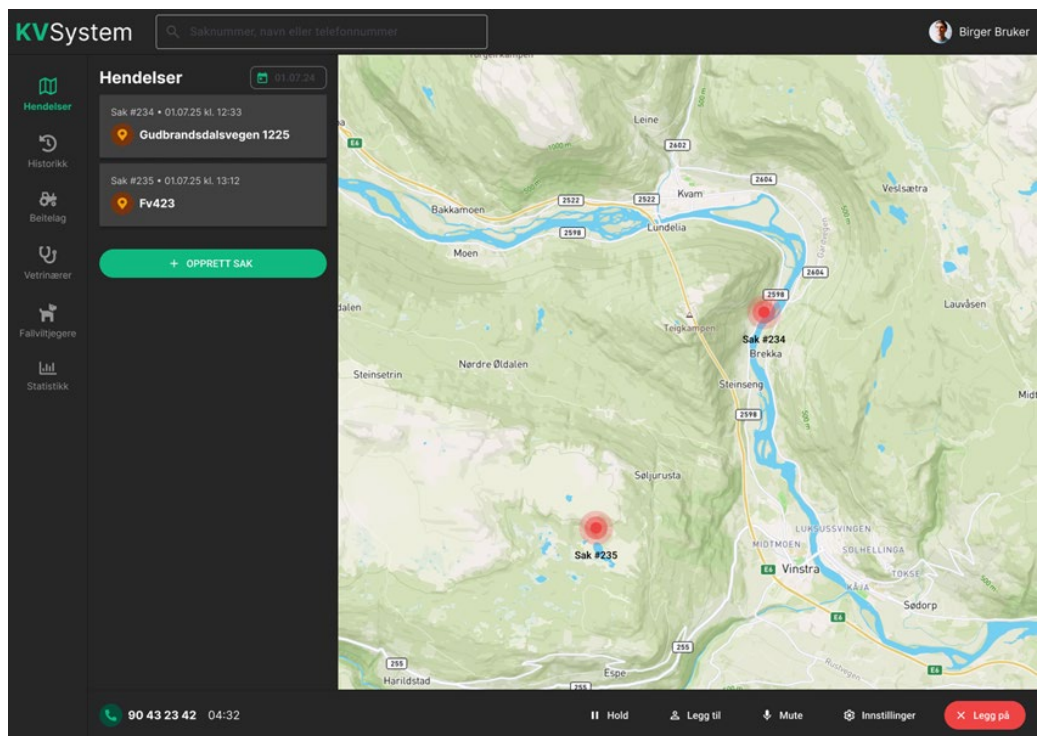
Observasjon av Skadde/ Døde Dyr

Innringer kan melde observasjon av skadet eller dødt dyr via 113-appen eller direkte telefonnummer. Operatøren vurderer situasjonen ut fra innringers beskrivelse og koordinater og kan bruke mobilkameratilgang for å vurdere skadeomfang mer presist vis nødvendig. Basert på vurderingen varsles nærmeste relevante instans (fallviltjeger, beitelag/dyreeier, veterinær/veterinærvakt eller VTS).

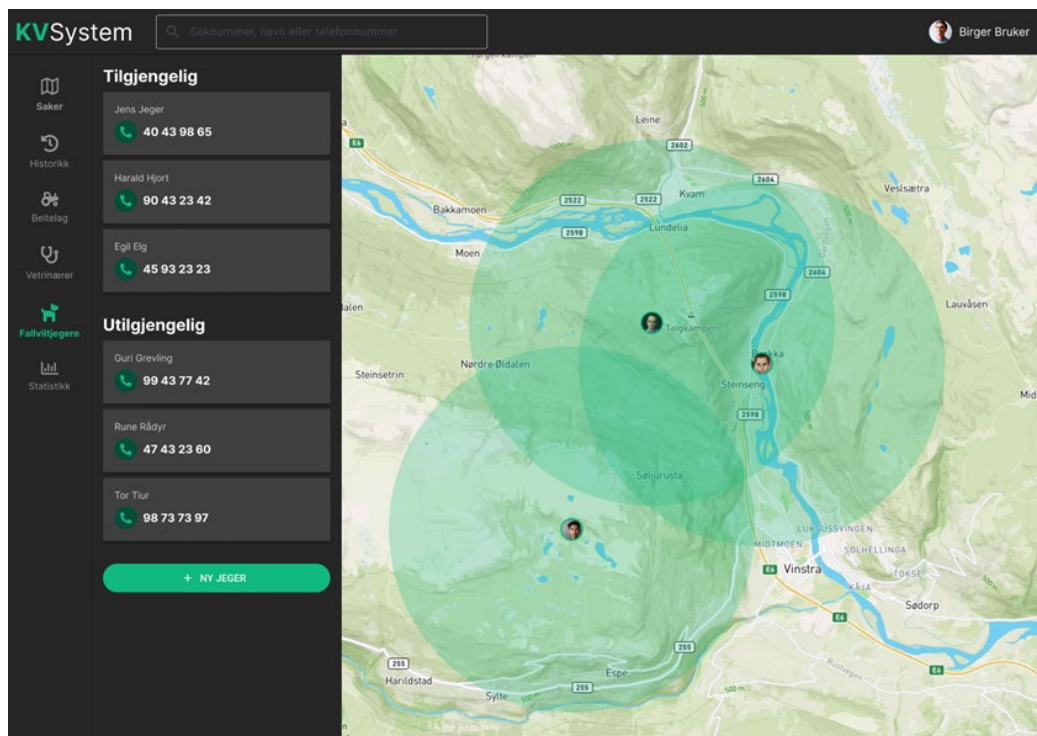
Fallviltjeger rykker ut ved skadet vilt for å håndtere situasjonen etter gjeldende prosedyrer. Ved skadet produksjonsdyr varsles beitelag eller dyreeier for nødvendig oppfølging. Kjæledyr fraktes til veterinær av innringer eller andre involverte for behandling eller eventuell avliving. Ved døde dyr langs vei varsles Veitrafikksentralen (175), som mobiliserer riktig entreprenør for fjerning.

Programvare – operatørflate

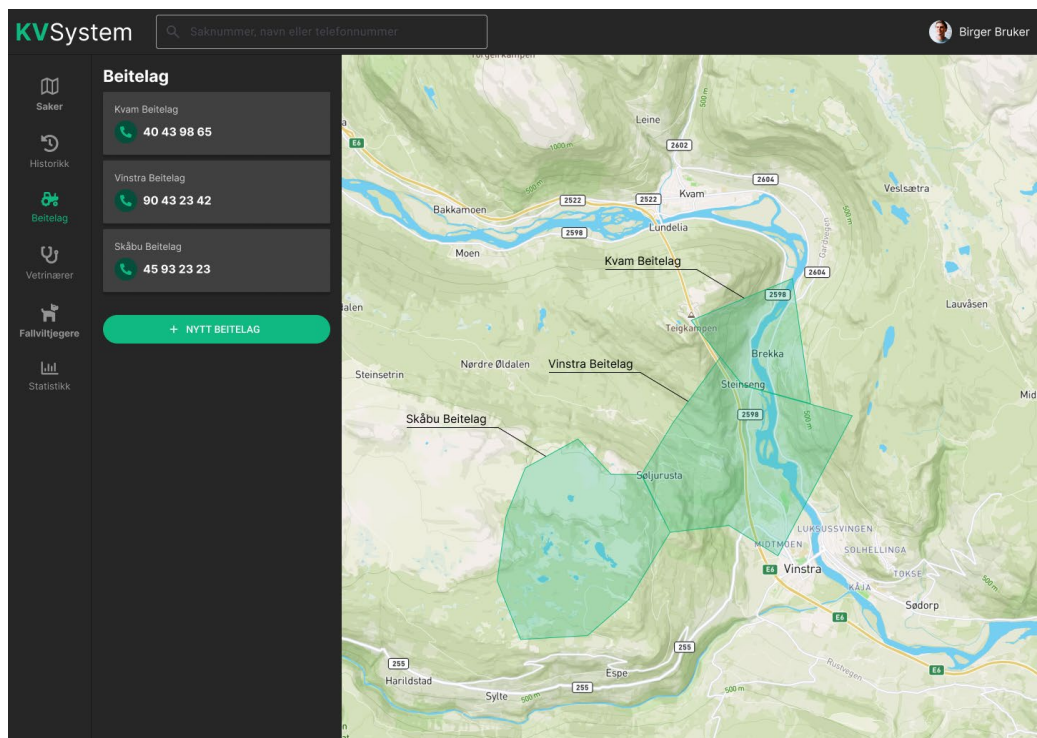
Vi har fått utviklet en illustrasjon som viser hvordan programvaren for vaktentralen kan komme til å se ut. Den gir et innblikk i hvordan grensesnittet vil fremstå for operatøren på vaktentralen.



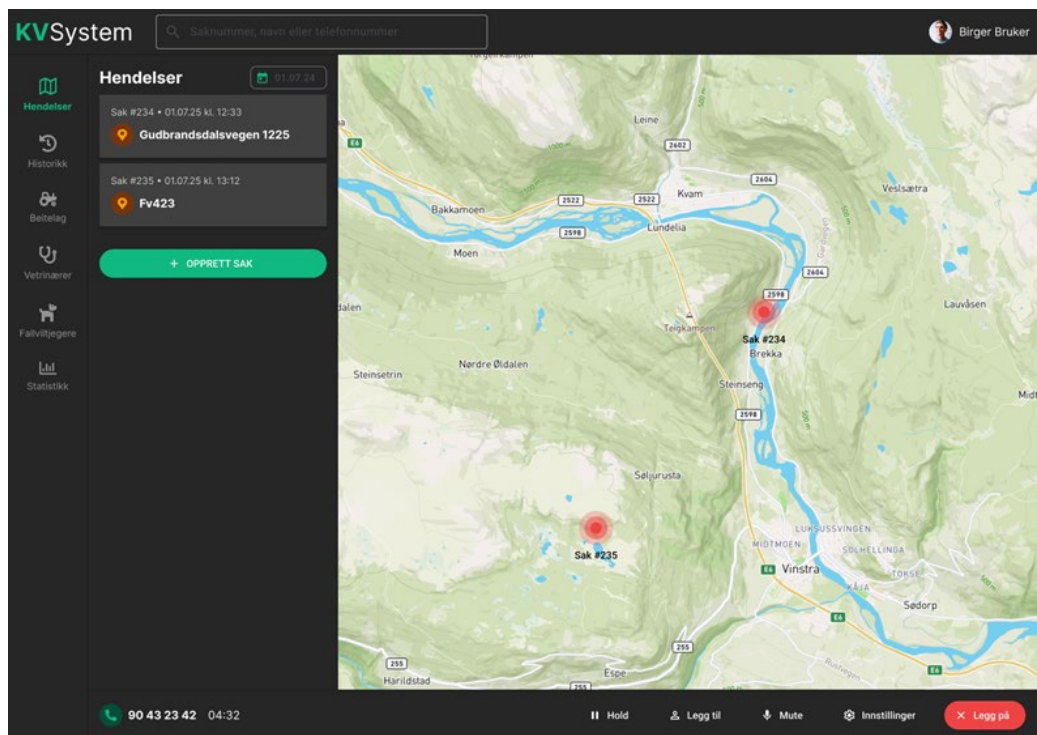
Figur 1: På bildene ser man eksempel på registrerte hendelser med mulighet for å opprette ny sak



Figur 2: Tilgjengelige fallviltjegere



Figur 3: Beitelagsområder



Figur 4: Historikk av hendelser og mulighet for registrering av ny sak

Figur 5: Første side i registrering av ny sak. Man avdekker viktige momenter som blant annet personskader

Figur 6: Andre side i registrering av sak. Her skrives personalia ned og koordinat kommer automatisk inn

Figur 9: Her er siste siden i rapporteringen der man får spørsmål om annen assistanse

Figur 10: Her er hvordan en rapportering ville sett ut med et produsjonsdyr registrert

The screenshot shows the KVSystem mobile application interface. On the left is a sidebar menu with icons for 'Hendelser', 'Historikk', 'Beitelag', 'Vettrinn', 'Følgeskjema', and 'Statistikk'. The main area is titled 'Sak #234' and shows a list of active cases. The first case, 'Sak #234 • 01.07.25 kl. 12:33', is selected and shows the location 'Gudbrandsdalsvegen 1225'. Below this is a green button labeled '+ OPPRETT SAK'. The second case, 'Sak #235 • 01.07.25 kl. 13:12', shows the location 'Fv423'. The right side of the screen displays a map of the area around 'Kvam Beitelag'. The bottom of the screen shows a status bar with the phone number '90 43 23 42' and the time '04:32'. The top right corner shows the user 'Birger Bruker'.

Figur 11: Her kan produksjonsnummeret på et produsjonsdyret skrives inn for å få opp navn på eier

Behov for en felles sentral

Den reviderte eCall-forordningen stiller krav til at «nødmeldingssentraler skal kunne motta og håndtere nøyaktige posisjonsdata, tekniske metadata og annen informasjon fra kjøretøy ved utløst eCall». DSB har foreslått at mottakssentralen også skal «sile innkommende eCall-varsler før de videresendes til nødetatene» for å avlaste ressursene.

Dagens erfaring viser at en stor andel av eCall-varsler ikke gjelder reelle nødsituasjoner. Dette beslaglegger kapasitet i nødsentralene og understreker behovet for et effektivt filter i mottaket.

Dette gir en konkret mulighet til å inkludere dyrepåkørsler som en egen kategori i mottaket av eCall-varsler. Programvareforslaget kan integreres mot eCall-systemet, slik at vaktssentralen – i tillegg til å sile og håndtere trafikkulykker – også kan motta og håndtere dyrepåkørsler. Programvareforslaget er utviklet for å gi umiddelbar tilgang til presise koordinater, oppdatert vaktinformasjon og varsling via vaktssentral til

fallviltjegere, veterinærvakt og andre relevante aktører. Det kan kobles mot registre som Produsentregisteret (dyreeier) og oppdaterte vaktlister, noe som gjør det mulig å umiddelbart nå riktig ressurs.

I motsetning til eCall, som har en etablert nasjonal mottaksstruktur, finnes det i dag ingen enhetlig løsning for varsling av dyrepåkjørslar. Meldinger går gjennom ulike kanaler, ofte via politiet, og når ikke alltid frem til rett instans i tide.

Systemet gir operatøren rask oversikt over posisjon, hendelsestype og nødvendig teknisk informasjon, slik at «kritiske og ikke-kritiske hendelser kan skilles og håndteres etter alvorlighetsgrad». Dyrepåkjørslar kan være både kritiske og ikke-kritiske. Kritiske hendelser, som innebærer fare for liv og helse eller risiko for sekundærulykker, kobles videre til AMK-sentralen, mens ikke-kritiske dyrepåkjørslar håndteres direkte av de relevante fagressursene. Dette vil både redusere responstid og avlaste politiet og nødetatene, samtidig som dyrevelferden styrkes.

Integrasjonen vil også gi et solid datagrunnlag for forebyggende arbeid. Analyse av ulykkesdata, inkludert hyppighet, geografiske mønstre og tidspunkt, kan brukes til å iverksette tiltak på særlig utsatte strekninger. Dette bidrar til å redusere antall ulykker, styrke trafikksikkerheten og ivareta dyrevelferd.

Veitrafikksentralen (175) er allerede etablert som en landsdekkende aktør for trafikkrelaterte henvendelser og besitter nødvendig kompetanse. Som felles inngangsport for både eCall og dyrepåkjørslar vil 175 kunne avlaste nødsentralene, sikre enhetlig filtrering og legge grunnlag for bedre statistikk og forebygging.

En slik integrasjon vil gi et helhetlig system som både ivaretar dagens behov og legger grunnlaget for videreutvikling. Med eCall som inngangsport og programvareforslaget som bindeledd mot fagressursene, får man en sømløs håndtering fra innkommende varsel til iverksatte tiltak – effektivt, presist og i tråd med gjeldende lover og krav.

Pilot

En pilot i Innlandet anbefales for å teste løsningen i praksis: arbeidsflyt, tidsgevinster, datakvalitet og samspill mellom politi, VTS, kommuner og ettersøksressurser. Dersom en pilot skal gjennomføres må dette gjøres i samarbeid mellom de berørte etatene, og offentlige myndigheter bør lede prosjektet.

Fordeler

Fordeler ved Systemet

- Raskere respons: Digital varsling og koordinering sikrer at riktig aktør kontaktes umiddelbart.

- Bedre dyrevelferd: En raskere og mer nøyaktig lokalisering av ulykkesstedet reduserer lidelsene til skadde dyr.
- Effektiv ressursbruk: Politiet og AMK avlastes, slik at spesialiserte aktører kan håndtere dyrepåkørsler mer effektivt.
- Standardisering: Ensartede prosedyrer gir høyere kvalitet og pålitelighet i håndteringen.
- Kostnadsbesparelser: Kommuner, politi og entreprenører vil bruke mindre ressurser på manuell koordinering.
- Enkel rapportering: Innringere kan varsle via 113-appen eller et direkte nummer, som automatisk sender geopunkt til operatøren og forenkler prosessen.
- Økt presisjon i varsling og respons: Mange eCall-varsler krever ikke utrykning, men opptar likevel kapasitet i nødsentralene. En dedikert sentral kan skille mellom kritiske og ikke-kritiske anrop, noe som fører til mer målrettet respons.

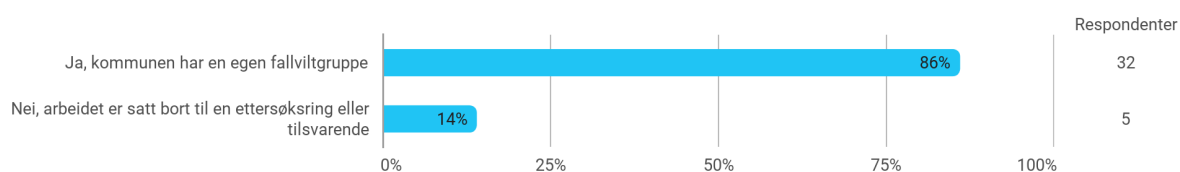
6. Kommuners håndtering av dyrepåkjørsler

6.1 Fra spørreundersøkelsen til kommunenes viltforvaltning

Som nevnt tidligere ble det i denne undersøkelsen sendt ut to spørreskjemaer via Skogkurs sin facebookgruppe med 280 kommunale viltforvaltere. De er sånn sett ansvarlig for de kommunale ettersøkene. En del går også ettersøk selv, og rollene vil derfor overlappe hverandre. Det er viktig å presisere at denne undersøkelsen ikke inkluderer svar fra alle landets viltforvaltninger, men kun gir et bilde av variasjonen i organisering og godtgjørelser i noen kommuner. Tallene nedenfor er basert på 43 besvarelser fra denne gruppen.

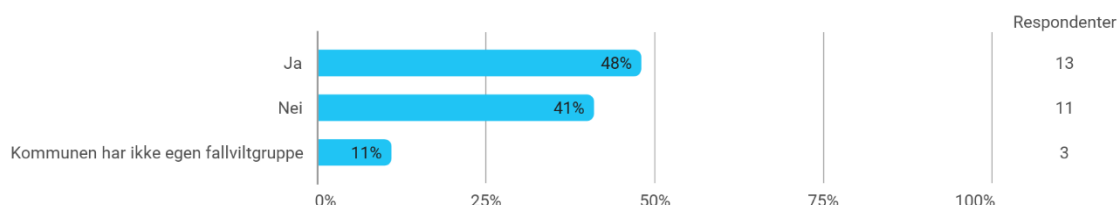
Tabell 1 viser at organiseringen av fallviltmannskapet varierer mellom kommunene. Samtidig er det en stor overvekt av respondentene som svarer at kommunene har en egen fallviltgruppe.

Tabell 1: Har din kommune en egen fallviltgruppe, eller er arbeidet satt bort til andre aktører?



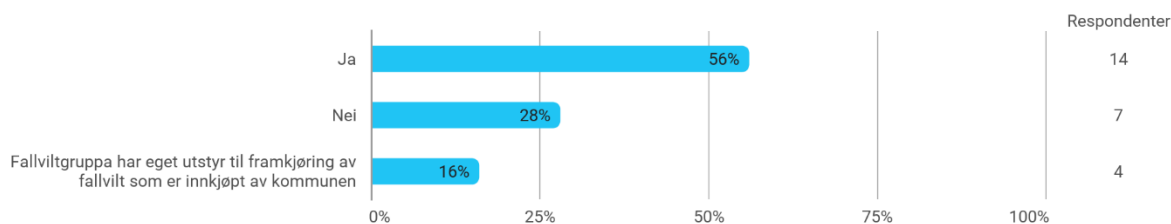
På spørsmålet om fallviltmannskapet fikk godtgjørelse for den tiden de har vakt svarer en liten overvekt av respondentene at de gir kompensasjon til mannskap som står klar til å rykke ut.

Tabell 2: Dersom kommunen har en egen fallviltgruppe: Får fallviltmannskapet vaktgodtgjørelse?



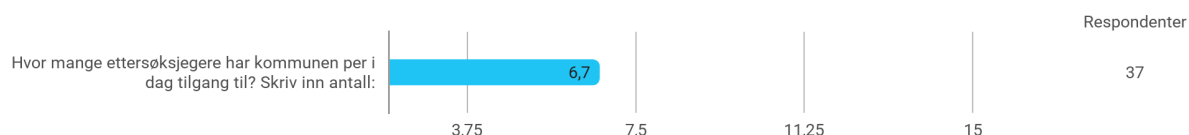
Det varierer også om fallviltgruppen får godtgjørelse for bruk av eget utstyr når de frakter fallvilt bort fra ulykkessted eller ved andre hendelser der dyr har dødt.

Tabell 3: Får fallviltmannskap en godtgjørelse for bruk av eget utstyr for framkjøring av fallvilt?



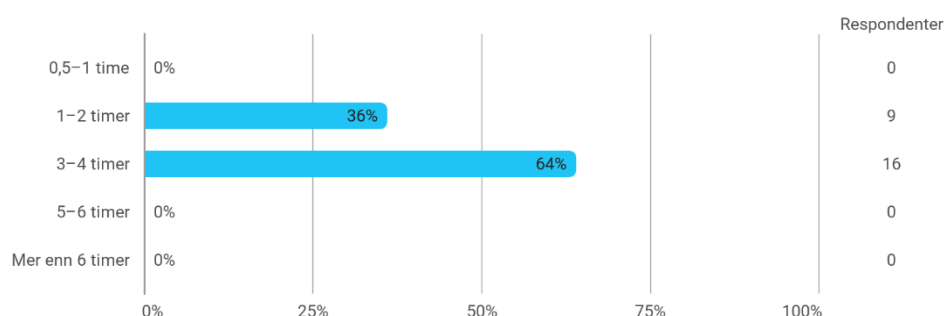
I tabell 4 vises gjennomsnittlig antall ettersøksjegere kommunen har tilgang til. Viktig å presisere at tallet gjelder for de viltforvaltningene som er representert i denne undersøkelsen. Gjennomsnittlig har de tilgang til nesten syv jegere.

Tabell 4: Antallet ettersøksjegere



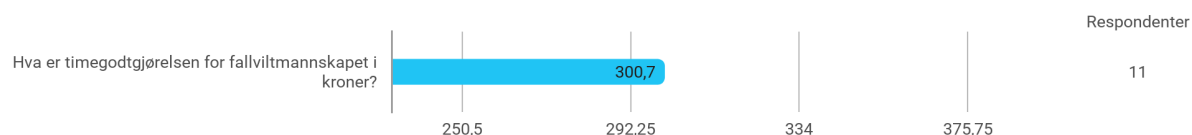
Tabell 5 viser hvor mye tid som brukes på hver enkelt dyrepåkjørsel i gjennomsnitt. Denne tiden hadde blitt betydelig kortet ned dersom ettersøksekvipasjene hadde hatt et nøyaktig utgangspunkt for å starte søk. Mye tid går bort til å lete etter skadested.

Tabell 5: Hvor mye tidsressurser brukes det i gjennomsnitt per dyrepåkjørsel i kommunen?



I tabell 6 vises hvor mye fallviltmannskap får i timegodtgjørelse i gjennomsnitt. Det vil også skille seg om det blir betalt for nattillegg og overtid. I de fleste kommuner hvor det er vakt blir det også utbetalt en vaktgodtgjørelse for å ha vakt, men ikke i alle.

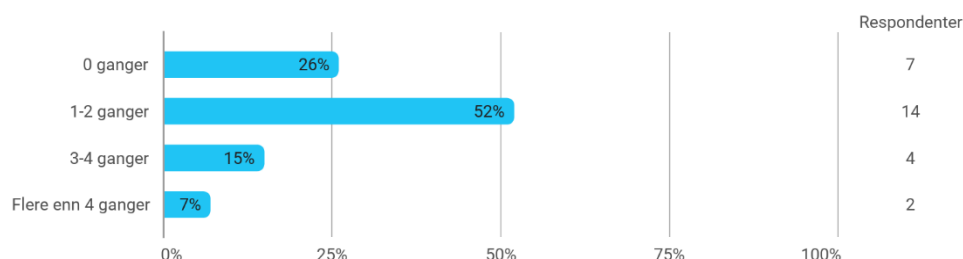
Tabell 6: Timegodtgjørelse for fallviltmannskap



Kommunenes viltforvaltninger ble bedt om å regne på kostnaden per fallvilthendelse i sin kommune. Gjennomsnittlig utgjør hver enkelt fallvilthendelse en kostnad på cirka Kr 2 900,- for kommunene. Viltforvaltningenes rapporteringer varierer fra kr 1 000,- til 5 312,-. I syv av rapporteringene lå gjennomsnittet over kr 2 900,-, og 15 hadde lavere utgifter per fallvilthendelse.

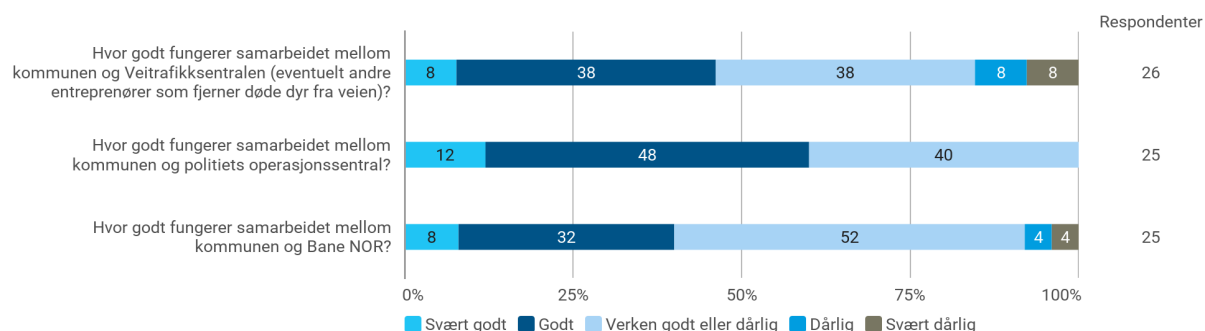
Et godt samarbeid mellom viltforvaltning og fallviltmannskap er viktig av flere årsaker. Blant annet gjelder dette felles forståelse av viltforvaltning og situasjon, å kunne initiere tiltak som kan avbøte problemer, å få kartlagt hva fallviltmannskapet behøver av utstyr og ressurser og eventuelle kommunikasjonsutfordringer eller andre utfordringer. I tabell 7 er det en fjerdedel av viltforvaltningene som svarer at de ikke har møter med fallviltmannskap. Et flertall har møter 1-2 ganger i året, og noen har også møter 3-4 ganger eller mer.

Tabell 7: Hvor mange ganger i året er det møter mellom administrasjonen (viltforvalter) og fallviltgruppen?



En dyrepåkjørsel involverer gjerne flere aktører med ulike ansvar og roller, og et samarbeid mellom dem er helt nødvendig. Ikke minst når det er personskade og trafikkfarlige situasjoner involvert. Både varsling og håndtering krever kommunikasjon. Tabell 8 viser hvordan viltforvaltningene, de som har svart på undersøkelsen, vurderer samarbeidet med politiets operasjonssentral, veitrafikkmyndigheter og Bane NOR.

Tabell 8: Eksternt samarbeid



Som man kan se er det ulik praksis med hva slags avtaler fallviltmannskap har med kommunen og viltforvaltningen. Noen har vakt med kompensasjon, og andre har ikke avtale om kompensasjon under vakt. Uansett ordning skal mannskapet få betalt for den tiden de bruker på håndteringen av påkjørselen og på eventuelle ettersøk. Mange bruker også sitt eget utstyr ved søk og ved transport av døde dyr og lignende. Ettersøksjegere er avhengig av å bruke hund og at denne trenes. Man får ikke kompensasjon for å ha hund, og man får heller ikke kompensasjon for forsikring av hunden.

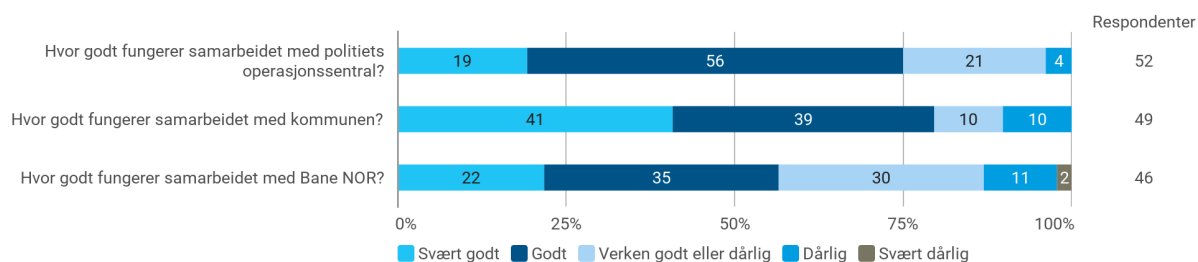
6.2. Fallviltmannskap - ettersøksjegerenes erfaringer

6.2.1 Opplevelse av samarbeid med andre etater

I spørreskjemaet for dem som går ettersøk handlet spørsmålene om hvordan de opplevde samarbeidet med de andre etatene. Det kom inn 60 svar²⁷. Ettersøksjegerne fikk vurdere hvordan de opplevde samarbeidet innenfor fem kategorier, fra svært godt til svært dårlig. I tabell 9 kan man se at det er et klart forbedringspotensial, men relativt få vurderer det eksterne samarbeidet som dårlig eller svært dårlig.

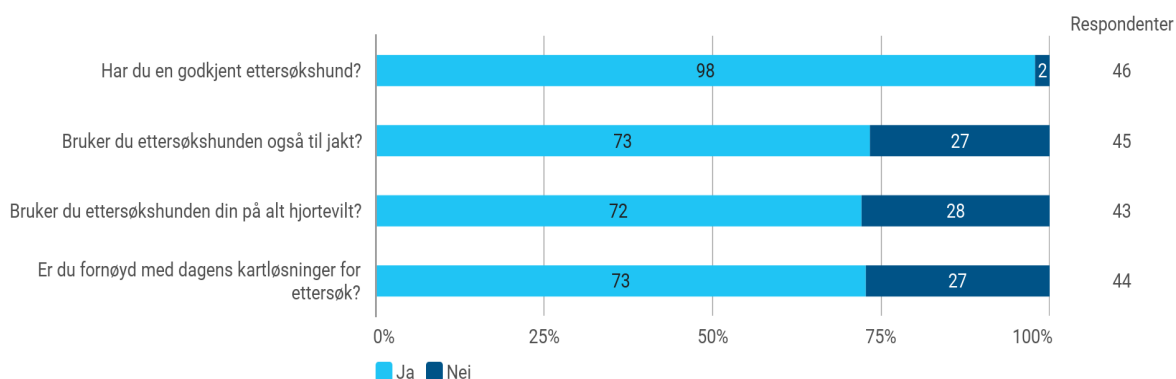
²⁷ Svarprosenten er litt uklart da det er usikkerhet om fordelingen av medlemmene i facebook-gruppen som inkluderer først og fremst viltforvaltere, men også fallviltmannskap.

Tabell 9: Hvordan opplever du at samarbeidet fungerer?



I tabell 10 vises svarene om bruken av ettersøkshund, om denne også brukes til annen jakt, samt kartløsninger. Ifølge informantene i undersøkelsen kan bruk i annen jakt påvirke hvor godt hunden klarer søket. Cirka 3 fjerdedeler av fallviltmannskapene bruker ettersøkshunden til annen jakt i tillegg til ettersøk. Omtrent en fjerdedel av respondentene er ikke fornøyd med dagens kartløsninger.

Tabell 10: Bruk av ettersøkshund og kartløsninger



Det ble skrevet en god del i kommentarfeltet der vi spurte om hva de tenkte om dagens håndtering, og om den eventuelt kunne gjøres bedre. En del skriver at dagens ordning kan bli langt bedre, et par respondenter synes at den fungerer greit. Nedenfor presenteres sitater som utdyper.

Bruk av tid

- *Mottaker burde kunne se innringer, slik at lokalisering av ulykkessted. Meldemottaker burde hatt kompetanse til å hjelpe innringer.*
- *Operasjonssentralen må holde bilist som har kjørt på vilt til å vente på stedet til fallvilt er koblet på.*
- *Det er mangel på merking på skadested av trafikanter, alle skulle hatt merkestimmeler i bilene fra forsikringsselskapene. Det er det i Sverige, 1 gang var det hengt opp på stedet.*

- Ønsker også at kommunen kunne hatt flere håndholdte termiske kikkerter slik at vi kunne hatt en hver. Løsningen om at det kun er én eller to som har en sånn fungerer veldig dårlig. Dette er synd da verktøyet er meget nyttig i arbeidet.
- Ikke alltid vi kan legge inn punktet når vi er ute på oppdrag av ulike årsaker som eksempelvis dårlig dekning, da er det tungvint å gjøre det i etterkant.
- Kartene i Fallvilt-appen er periodevis trege. Kunne også vært greit å lete seg frem til ett punkt i etterkant hvis det ikke passer å registrere der man står. Bruker i dag annen kartløsning for å finne koordinater - så skrive disse inn mm.
- Vi kan bruke lang tid på å finne stedet, når vi må lete etter ulykkespunktet, det kan ta timer. Det er også mange som ikke en gang rykker ut og forsøker å finne dyret om det kommer med en sånn stedsangivelse som resulterer i et strekke på 2-3 mil. For det skjer, og da må en gjerne ha lokalkunnskap også.

Kontakt med andre

- Burde vært bedre meldeplikt. Tror mye mørketall av påkjørsler skyldes venting på svar på politiet.
- Kontakten med politiet har et meget stort forbedrings potensial. Dette bør det tas tak i.
- Samarbeid og varsling er nøkkelen
- Politiet må begynne å bistå for å slå ned på alle de som stikker av fra påkjørsler. Bane NOR og Statens VV må bli flinkere til å rydde langs vei og bane

Trafikksikkerhet

- Bedre merking ved påkjørsler av vilt, alle skulle fått fra forsikringsselskap merkesteiner som i Sverige, det letter oss for et farlig søk langs veier. Politiet burde be fører om merke plassen så me finner den lett i mørket, spesielt høst med stor nedbør. Hund går etter snuten og ikke etter synet og trafikken.
- Noen andre farger/lys på bilene. Folk respekterer ikke de gule lysene.
- Politiet bør be om merking for å slippe å gå langs veier unødig, med risiko for hund og fører. Det er ingen respekt før dei får lys i frontruten fra hundefører

Organisering

- Det bør komme ut en felles løsning fra LMD på hvordan det kommunale ettersøkte skal organiseres og utføres.

- *Kommunene har behov for standardisering, maler, veivisere med kompetanse innen jakt/ettersøk og viltpleie*
- *Det er mange ulike løsninger. Usikkerhet knyttet til forsikringer, ansvar og fordeling av oppdrag. Godtgjørelse og vaktordninger virker å være løselig basert.*
- *Like regler for avlønning er også viktig. I x kommune har vi 4 selvstendige med eget utstyr og forsikringer, og en kommunal ansatt. Ingen vaktgodtgjørelse enda. Tillegg i mail: Her kunne jeg sagt mye mere, men jeg vil legge til at vi har diskutert med kommunen at kan komme under regelverk for offentlig anskaffelser og da kan jobben måtte ut på anbud. Det blir helt feil å ikke la kompetanse, utstyr og ikke minst erfaring veie mest her. Har hørt at enkelte kommuner setter bort jobben til folk som får de avlivede dyre som betaling og det blir helt hårreisende når det gjelder forvaltning. De dyrene som opplagt er friske skal ikke avlives, og det kan være mange.*
- *Det blir veldig mye elektronikk på ettersøk, spesielt på natt.*

Betydelsen av en god ettersøkshund

- *Ønsker at kommunen kan bidra økonomisk til utdanningen av nye ettersøkshunder som ettersøksjegerne benytter seg av i tjeneste. Legges mye arbeid på hundene og det er etter min mening lite å be om at de dekker det som er direkte utgift under utdannelsen av hunden (kurs og prøve).*
- *Ønsker også at fordelingen på ettersøkende skulle være bedre, dette for å kunne styrke alle ekvipasjer for å være best mulig når det «gjelder». Spesielt er dette knyttet til hund og fører. Det er stor forskjell å trene på et blodspor som er lagt ut for å trene kontra skarpe oppdrag.*
- *Det som er det viktige fokuset her, er at vi må ha ettersøkshunder. Og med det mener jeg rene ettersøkshunder som trenes til å bli ettersøkshund fra de er født. De skal aldri brukes til jakt. Nettopp fordi hunden ikke skal følge friskt vilt. En jakthund blir premiert ved å finne vilt av en bestemt art. Uavhengig om det er skadd eller ikke. En ren ettersøkshund blir kun premiert for å spore etter/ finne skadd vilt. Og når en sånn hund blir erfaren nok og trent nok så bryr den seg ikke om friskt vilt. Og det er først da vi har en ekte ettersøkshund. Utfordringen i Norge er at de aller aller fleste hunder er jakthunder som også brukes til ettersøk. Det er svært få av oss som har rene ettersøkshunder. Og det er en utfordring. Jeg har forsøkt begge deler, og har nå en ren ettersøkshund, og det er himmel og hav i forskjell. Det er hit vi må! Termiske spottere og slikt er vel og bra, men det klarer aldri å erstatte en hund. Har et godt eksempel på det så sent som i forrige uke. Og mange før det.*

- *Man må gjerne stille krav til rene ettersøkshunder etc., men først må kommunenes rutiner og ansvar tydeliggjøres.*
- *Har vært en bra utvikling de siste årene av ulike instanser en viltulykke berører. Største utfordringen er kanskje mangel på gode hunder som kan løse vanskelige oppdrag på særlig rådyr (slipphund?). Mulig det bør være noen interkommunale ekvipasjer som kan få oppdrag nok til å kunne bli gode?*

6.2.2 Analyse av fallviltmannskapenes erfaringer

I dette delkapitlet gis en presentasjon av fallviltmannskapenes erfaringer, hvor resultatene både fra individuelle intervjuer og kommentarer gitt i spørreskjemaet blir analysert sammen.

Ettersøksarbeid etter en dyrepåkjørsel er en meget sentral og viktig del av norsk viltforvaltning. Ikke minst er den helt avgjørende for dyrevelferden. I tilbakemeldingene fra fallviltmannskapene kommer det frem et tydelig bilde av dedikerte jegere med stort personlig engasjement. Samtidig, for å kunne utføre oppdragene peker de på en god del utfordringer knyttet til organisering, ressursbruk, samarbeid og trafiksikkerhet. Det er behov for tydeligere ansvarsfordeling, mer ressurser og bedre koordinering, både internt i kommunene og mellom kommuner. Det er nødvendig med standardiserte rutiner for å oppdatere vaktlister slik at operasjonssentralene kan få tak i den aktuelle personen og ikke behøve å ringe rundt. Som vist i tabellene fra spørreundersøkelsen til viltforvaltningen er det mange av kommunene som ikke gir vaktkompensasjon til fallviltmannskapet som samtidig må være parat til å rykke ut når som helst på døgnet. Å få etablert vaktkompensasjon likt for alle kommuner vil kanskje også øke sannsynligheten for å ha oppdaterte vaktlister.

Ettersøksarbeidet innebærer betydelige kostnader for kommunene, men også fallviltmannskap investerer penger og ressurser i dette. De bruker ofte eget utstyr, egne klær og egne hunder, uten å få kompensasjon for det. Kommunene oppfordres til å legge inn mer ressurser til utstyr, eksempelvis termiske kikkerter, samt trening og sertifisering av ettersøkshunder. Det pekes også på at forsikringsdekningene for person, hund og utstyr er utilstrekkelig. Ettersøk krever høy kompetanse både hos hund og fører, og hyppig praksis er nødvendig for å opprettholde ferdighetene. Det foreslås at hunder som brukes mye bør være spesialiserte, og at interkommunale ekvipasjer muligens kan bidra til å sikre nok oppdrag og trening. Erfaring viser at hunder som får hyppige oppdrag, og at de som kun går ettersøk, blir mer fokuserte og presise. De blir også dyktigere til å vurdere dyrets tilstand – blant annet gjennom luktforskjeller mellom friske og skadde dyr.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Pan markerer blod»

Fallviltmannskap merker at politiet er stresset på tid, ikke minst fordi de kan ha problemer med å komme igjennom på sitt 'spesialnummer' til operasjonssentralen. Det er behov for bedre rutiner og kommunikasjon og for at operasjonssentralene får en koordinat som de kan gi videre til fallviltmannskap i de tilfellene det ikke er direktekontakt mellom dem.

Sikkerheten langs vei trekkes frem som en stor utfordring, særlig ved nattarbeid og i dårlig vær. Manglende merking av ulykkessteder skaper farlige situasjoner for både hund og fører. Det foreslås at alle bilister bør ha merkestikker i bilen, som i Sverige, og at merking ved dyret bør være påbudt. Fallviltmannskap opplever også lite respekt fra førere når de vandrer langs veien for å finne utgangspunkt for påkjørselen. De erfarer at de gule lysene som de har på sine biler er for å vise at det foregår arbeid ved veien ofte blir ignorert. Bilistene kjører like fort og viker ikke bort fra ulykkessted eller når ettersøksekvipasje befinner seg ved veien. Det foreslås å tillate blålys ved stillstand

for å øke synligheten og respekten for de som jobber på eller ved vei. Dette er tillatt i Sverige. Når ettersøksjegerne går langs veien for å finne utgangspunkt for sporing så kan hundene bli stresset av nærgående trafikk og gjøre dårligere søk, både innenfor og utenfor autovern. Det rapporteres også om elg som kommer innenfor gjerder langs E6, grunnet dårlig vedlikehold, noe som skaper farlige situasjoner og ekstra arbeid.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Store skader er ikke uvanlig»

Fallvilt-appen oppleves som nyttig, men med forbedringspotensial. Kartene er tidvis trege, og det er tungvint å registrere punkt i etterkant ved dårlig dekning. Det foreslås bedre funksjonalitet og integrasjon med andre kartløsninger. Flere ønsker også mer systematisk datainnsamling i Hjorteviltregisteret, noe som kan gi verdifull innsikt og bidra til bedre forvaltning. Hjorteviltregisteret kommer med en ny løsning den 1. september 2025 og håpet er at denne vil kunne ha en bedre funksjonalitet. Det pekes på at droner kan være nyttige, men ikke kan erstatte hundens evne til å vurdere dyrets tilstand.

Det rapporteres om store variasjoner i kostnader per utrykning mellom kommuner, og at kompensasjonsordningene varierer mye. Mange tar også ansvar for avlaving av andre arter, og understreker viktigheten av erfaring og korrekt bruk av våpen.

Et nytt og bekymringsfullt fenomen er at publikum filmer skadde dyr ved ulykkessteder. Dette oppleves som belastende for jegerne og stressende for dyrene.

Det er behov for økt bevissthet og respekt for arbeidet som utføres og for tiltak som beskytter både dyrevelferd og personvern.

Fallviltmannskap ønsker langt mer informerte førere, som vet hva som kreves av fallviltmannskapene ved en dyrepåkjørsel. Det vil lette deres arbeidshverdag betraktelig. Med andre ord, det er et stort behov for at bilførere får informasjon om «hva, hvordan og hvem!» Bedre organisering, større økonomiske ressurser, tydeligere ansvar og mer respekt for arbeidet fallviltjegere utfører er viktig for gode ettersøk med minst mulig lidelse for viltet.



Foto: Øyvind Juliussen, Skogkurs «Alternativ merking av skadested»

7. Teknisk løsningsforslag fra KVSystem i samarbeid med Abaris

7.1. Innledning

Formål: Formålet med løsningen er å effektivisere håndteringen av hendelser knyttet til påkjørsler av vilt, husdyr og beitedyr. Dette skal oppnås gjennom utviklingen av et digitalt verktøy som støtter operatører i mottakssentraler i å koordinere relevante ressurser på en effektiv og strukturert måte. Ressurser som kan involveres inkluderer blant annet fallviltjegere, veterinærer og politi.

Løsningen skal gjøre det enkelt for operatørene å ta informerte beslutninger basert på data som mottas i sanntid, slik at riktig respons kan iverksettes raskt og korrekt.

Omfang: Løsningsforslaget beskriver hvordan håndteringen teknisk kan løses gjennom å lage et administrasjonsverktøy for mottak og oppfølging av påkjørsel-saker og en app for fallviltjegere.

7.2. Overordnet løsningsarkitektur

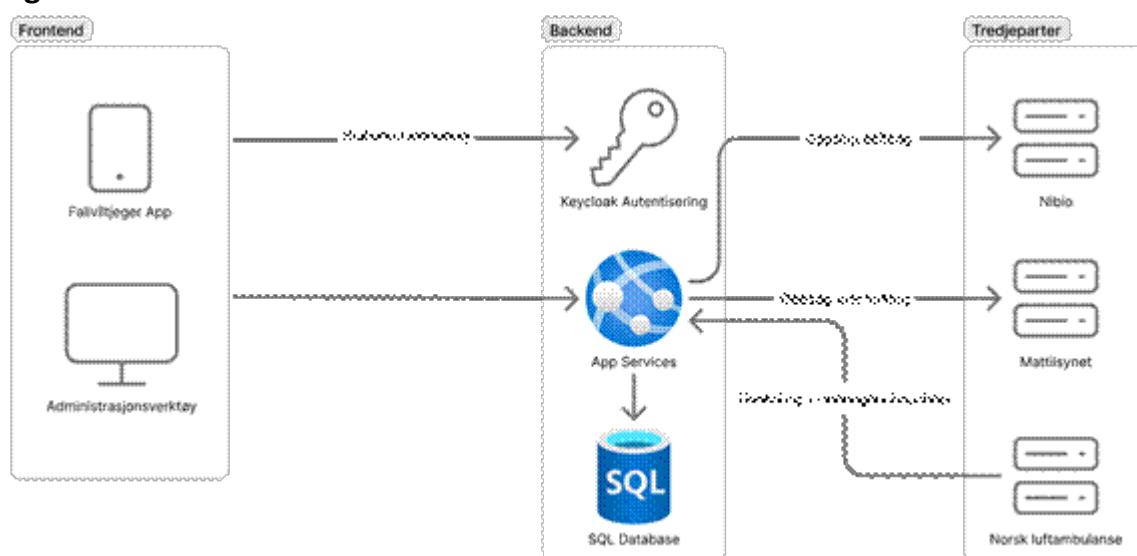
Arkitekturmønster: Løsningen benytter en moderne og modulær arkitektur basert på mikrotjenester og skybaserte prinsipper. Backend-tjenestene utvikles i .NET og eksponeres som REST-baserte API-er, mens frontend og mobilapplikasjon er bygget med henholdsvis React og React Native for å sikre en brukervennlig og responsiv løsning på tvers av plattformer.

Applikasjonen benytter en klient-server-modell der klientene (web og mobil) kommuniserer med backend-tjenestene via et sentralisert API-lag. Systemet bygges modulært for å kunne koble til flere tredjeparter gjennom bruk av webhooks og API-er mot eksterne systemer som Mattilsynet, NIBIO, Kartverket og 113-appen fra Norsk Luftambulanse.

Løsningen kjøres i Microsoft Azure og benytter tjenester som Azure App Services og Azure SQL Database, Application Insights og Azure Monitor. Keycloak benyttes for autentisering. Denne arkitekturen legger til rette for skalerbarhet, sikkerhet, overvåking og automatisert drift gjennom bruk av DevOps.

Løsningen er illustrert i et diagram (figur 12).

Diagram:



Figur: 12: Illustrasjon av teknisk løsningsforslag

7.3. Teknologivalg

Følgende tabell oppsummerer viktige aspekter ved valg av teknologi:

Komponent	Valgt teknologi	Begrunnelse
Frontend - Administrasjon	React	React er valgt som frontend-rammeverk fordi det er veletablert, gir høy ytelse, god komponentgjennbruk og et stort økosystem som forenkler utvikling av dynamiske og interaktive brukergrensesnitt.
App - Fallviltjegere	React Native	React Native har vist seg å være en effektiv måte å kunne utvikle for flere plattformer samtidig uten å måtte ha flere forskjellige kodebaser. React Native brukes fordi det bygger på samme prinsipper som React, og gjør det enkelt å lage mobilapper med gjennbruk av kode og kompetanse.
Backend	.NET	.NET er valgt som backend-plattform fordi det tilbyr høy ytelse, god støtte for API-utvikling og et modent økosystem som

		egner seg godt for skalerbare og vedlikeholdbare løsninger.
Autentisering	Keycloak	Keycloak er valgt for autentisering fordi det er en åpen kildekode-løsning som støtter moderne standarder som OAuth2 og OpenID Connect, og tilbyr fleksibel brukerstyring og enkel integrasjon med ulike systemer.
Database	Azure SQL Database	Azure SQL Database er valgt som databaseløsning fordi den er enkel å drifte, skalerer godt ved behov, tilbyr høy oppetid og sikkerhet, og fungerer sømløst sammen med andre Azure-tjenester.
Hosting	Azure	Azure er valgt som hostingplattform fordi den sikrer høy tilgjengelighet, enkel skalering globalt, god integrasjon med DevOps-verktøy, og oppfyller moderne krav til sikkerhet og regelverk.
Integrasjoner	API, Webhooks	Norsk luftambulans (113 app) Mattilsynet Nibio Kartverket

7.4 Systemdesign og arkitektur

Brukerflyt - eksempler (use cases):

1. Mottak og behandling av hendelse (Operatør):

En operatør mottar en henvendelse via telefon, ofte med GPS-koordinater for hendelsen.

Operatøren benytter et digitalt skjema for å stille spørsmål til innringer og samle nødvendig informasjon.

Systemet analyserer de innsamlede dataene og gir operatøren forslag til tiltak og hvilke ressurser som bør involveres (f.eks. fallviltjeger, veterinær, politi).

2. Ressurstildeling og mobilisering (Fallviltjeger):

Fallviltjegere kan melde seg på eller av vakt via sin mobilapplikasjon.

Ved tildeling av et oppdrag mottar jegeren varsel i appen med informasjon om hendelsen og kartbasert visning av lokasjonen.

Jegeren kan kvittere for mottatt oppdrag og oppdatere status fortløpende gjennom appen.

API-design: Løsningen benytter et REST-basert API som grensesnitt mellom front-end, mobilapplikasjoner og backend-tjenestene. API-et eksponerer veldefinerte endepunkter for håndtering av hendelser, ressursstyring, brukerautentisering og integrasjoner med eksterne systemer

Hovedprinsipper:

Ressursorientert: API-et følger REST-prinsipper med klare ressurser og HTTP-metoder (GET, POST, PUT, DELETE) for CRUD-operasjoner

Autentisering og autorisasjon: All kommunikasjon sikres gjennom OAuth 2.0 og OpenID Connect, håndtert av Keycloak.

Dataformat: JSON benyttes som standard format for forespørsler for å sikre bred kompatibilitet og enkel integrasjon.

Feilhåndtering: Standardiserte HTTP-statuskoder og feilmeldinger brukes for å gi klare tilbakemeldinger til klientene.

Eksempel på sentrale endepunkter:

POST /api/v1/incidents — Registrere ny hendelse med lokasjon og beskrivelse.

GET /api/v1/incidents/{id} — Hente detaljert informasjon om en spesifikk hendelse.

PUT /api/v1/incidents/{id}/assign — Tildele ressurser (fallviltjeger, veterinær, politi) til en hendelse.

GET /api/v1/resources/availability — Sjekke tilgjengelighet og status for ressurser.

POST /api/v1/auth/login — Autentisere bruker via Keycloak.

Integrasjoner: API-et integreres med eksterne systemer som Mattilsynet, NIBIO, Kartverket og Norsk Luftambulans for å hente og oppdatere nødvendig informasjon.

Feilhåndtering og logging: Løsningen implementerer sentralisert feilhåndtering og logging gjennom bruk av **Azure Application Insights** og **Azure Monitor**. Applikasjonen logger alle feil, unntak og viktige hendelser, slik at de raskt kan spores og analyseres. Feil håndteres i backend med meningsfulle feilmeldinger og passende HTTP-statuskoder som klientene kan bruke til å gi brukervennlige tilbakemeldinger. Kritiske feil genererer varsler slik at utviklingsteamet raskt kan reagere og redusere nedetid.

7.5. Sikkerhet

Autentisering og autorisasjon: Løsningen benytter **Keycloak** som identitets- og tilgangsstyringssystem, med støtte for autentiseringsprotokoller som **OAuth 2.0** og **OpenID Connect**. Brukere autentiseres via sikre token-baserte mekanismer, og tilgang kontrolleres basert på roller og tillatelser definert i Keycloak. Dette gir en fleksibel og sikker modell for å skille mellom operatører, fallviltjegere og andre brukergrupper, og sikrer at kun autoriserte brukere får tilgang til funksjonalitet og data de er berettiget til.

Sårbarhetshåndtering: Det gjennomføres regelmessige sikkerhetsoppdateringer.

7.6. Drift og vedlikehold

Deployments-prosess: Løsningen benytter Azure DevOps for kontinuerlig integrasjon og kontinuerlig leveranse (CI/CD). Kodeendringer bygges, testes automatisk og rulles ut til ulike miljøer gjennom automatiserte pipelines. Dette sikrer rask utrulling av oppdateringer med minimal manuell håndtering. Miljøene inkluderer utvikling, staging og produksjon, med mulighet for godkjenningstrinn for å sikre kvalitet før produksjonssetting.

Overvåking: Løsningen benytter Azure Application Insights og Azure Monitor for overvåking og diagnostisering. Application Insights samler inn telemetridata fra applikasjonene for å gi innsikt i ytelse, feil, mens Azure Monitor overvåker infrastruktur, tjenester og ressurser. Kombinasjonen sikrer rask feildeteksjon, proaktiv varslings og mulighet for detaljert analyse for å opprettholde høy tilgjengelighet og optimal drift.

Backup og recovery:

For å sikre dataintegritet og tilgjengelighet ved uforutsette hendelser (som systemfeil, sikkerhetsbrudd eller utilsiktet sletting), er det etablert automatisert backup- og gjenopprettingsstrategi i tråd med beste praksis for skybasert drift i Microsoft Azure.

Daglige sikkerhetskopier:

- Alle kritiske data og systemkonfigurasjoner sikkerhetskopieres daglig.
- Beholdningstid: 7 dager

Ukentlige sikkerhetskopier:

- Fullstendig sikkerhetskopi tas ukentlig for å muliggjøre gjenoppretting til et bestemt tidspunkt i tilfelle større feil.
- Beholdningstid: 4 uker

Månedlige sikkerhetskopier:

- Fullstendig sikkerhetskopi lagres for etterlevelse av krav til historikk og revisjon.
- Beholdningstid: 12 måneder

Årlige sikkerhetskopier:

- Fullstendig sikkerhetskopi for langtidsbevaring og eventuelle lovpålagte krav.
- Beholdningstid: 5 år

Gjenopprettingsprosedyrer (Disaster Recovery):

Point-in-time recovery (PITR) er aktivert for databasen, slik at data kan gjenopprettes til et spesifikt tidspunkt innenfor backupvinduet.

7.7 Avhengigheter og forutsetninger

- **Norsk luftambulanse:** KVSystem skal få sitt eget telefonnummer i 113 appen. Når det ringes fra denne appen, sender telefonen koordinater til Norsk Luftambulanse.
For å automatisk kunne detektere hvor en påkjørsel fant sted, er det en forutsetning at Norsk Luftambulanse deler disse koordinatene med KVSystem. Uten dette, må innringer oppgi koordinatene manuelt slik at de kan plottes inn i administrasjonsverktøyet.
- **Mattilsynet:** Integrasjon mot Mattilsynet skal brukes til å kunne slå opp eier av et beitedyr ved hjelp av øremerkingen.
- **NIBIO:** NIBIO tilbyr kart over de fleste beitelag i Norge. Integrasjonen skal kunne brukes til å finne tilhørende beitelag der påkjørselen fant sted, for eksempel i tilfeller der man ikke har mulighet til å finne eier ved hjelp av øremerking.
- **Hjorteviltregisteret og andre registre:** Samkjøring med ulike registre for registrering av dyrepåkjørsler

7.8 Risikovurdering

Følgende tabell viser vurderingen av ulike risikoer:

Risiko	Sannsynlighet	Konsekvens	Tiltak
Tredjeparts-API endres	Middels	Høy	Bruke wrapper, versjonsstyring
Systemnedetid eller tilgjengelighetsproblemer	Lav	Høy	Skybasert hosting med høy tilgjengelighet og overvåking
Endringer i lover og regelverk som påvirker løsningens funksjonalitet	Lav	Middels	Løpende oppdateringer

7.9. Anbefaling og konklusjon

- Dette løsningsforslaget beskriver en moderne, skybasert IT-løsning som skal effektivisere håndtering av påkjørsler av vilt, husdyr og beitedyr. Løsningen består av et webbasert administrasjonsverktøy for operatører og en mobilapplikasjon for fallviltjegere, bygget med henholdsvis **React** og **React Native**, med en felles backend utviklet i **.NET**.
- Systemet kjører i **Microsoft Azure** og benytter **Azure App Services**, **Azure SQL Database**, **Keycloak** for autentisering, og integreres med eksterne aktører som Mattilsynet, NIBIO, Kartverket og Norsk Luftambulanse.
- Løsningen er designet for høy tilgjengelighet, sikkerhet og skalerbarhet, med støtte for automatisert drift, overvåking og CI/CD via **Azure DevOps**. Løsningen skal sikre effektiv innsanking av informasjon og rask koordinering av nødvendige ressurser, slik at hendelser kan håndteres effektivt og med høy presisjon.
- **Neste steg:** For å realisere løsningen anbefaler vi følgende neste steg:
 1. **Kravavklaring og spesifikasjon:**
Gjennomføre detaljerte workshops med nøkkelbrukere (operatører, fallviltjegere, etc.) for å kartlegge funksjonelle og ikke-funksjonelle krav, inkludert sikkerhet og integrasjonsbehov.
 2. **Integrasjonsavklaringer:**
Starte teknisk dialog med tredjepartsleverandører (Mattilsynet, NIBIO, Norsk Luftambulanse) for å sikre tilgang til nødvendige API-er og data.

8. Overordnede krav og risikoer for en nasjonal varslingssentral

8.1. Mobildekning og tilgjengelighet

Et system som er avhengig av geolokasjoner, å vise hvor noe eller noen befinner seg geografisk på kart²⁸ krever stabil mobildekning og tilgjengelighet. I enkelte områder kan dekningen være dårlig eller ustabil, noe som kan hindre rask og nøyaktig lokalisering av hendelser. Det er i dag mulig å ringe nødetater (112, 110, 113) uten dekning fra egen mobiloperatør, og det er mulig å ringe 112 uten SIM-kort. Dette skyldes at nødnummeret er tilgjengelig via alle tilgjengelige mobilnett, og telefonen vil automatisk søke etter det beste tilgjengelige nettet. Samtidig som det skal være mulig å ringe nødnummeret uten dekning, er det ikke garantert at man alltid vil få kontakt, spesielt hvis det er dårlig dekning generelt. Noen nyere telefoner har også funksjoner som Nødanrop via satellitt (SOS) som kan brukes når man er uten mobildekning. I tillegg til at det skjer en viderekobling fra andre nødnumre²⁹ samt 02800 og 113-app, bør det også etableres et eget telefonnummer for dyrepåkjørsler.

8.2 Ressursbegrensninger

Tilgjengelighet av personell: Fallviltmanskaper og andre involverte aktører som beitelag er ofte avhengige av frivillige eller deltidsressurser. Selv om prosedyrer endres kan det fremdeles være utfordringer knyttet til tilgjengeligheten og kapasiteten deres til å rykke ut på kort varsel, spesielt utenom vanlige arbeidstider. Dette bør løses via standardiserte avtaler.

Økonomiske ressurser og finansiering: Å gjennomføre en radikal nasjonal endring av varslingsprosess og håndteringsprosedyre krever investering i både teknologisk utstyr, testing og implementering. Det vil også være kostnader forbundet med løpende driften av systemet og vedlikehold av en digital løsning. Det er avgjørende å sikre både forankring hos relevante myndigheter, et forpliktende tverretatlig samarbeid og en sikker finansieringsmodell.

²⁸ Det skal vise en fysisk plassering, som en adresse, by, eller en koordinat med breddegrad og lengdegrad.

²⁹ Og eventuelle nye nødnett løsninger.

8.3 Tekniske begrensninger

Integrering med eksisterende systemer: Det kan være tekniske utfordringer knyttet til å integrere en ny digital løsning med eksisterende systemer hos politiet, AMK, trafikksentraler, et flertall registre³⁰, kartløsninger og andre involverte parter. Manglende interoperabilitet kan føre til forsinkelser i responsen og redusert effektivitet.

Teknologi, vedlikehold og oppdateringer: Et nytt varslingssystem vil kreve et helhetlig og integrert teknisk system. Man må sikre nødvendige tillatelser og muligheter for integrering. Et digitalt system krever regelmessig vedlikehold og oppdateringer for å sikre optimal funksjonalitet og sikkerhet. Dette kan kreve teknisk kompetanse og ressurser som ikke nødvendigvis er tilgjengelige hos alle aktører.

8.4 Juridiske begrensninger

Personvern og Datasikkerhet: Systemet må være i tråd med personvernregler (GDPR) og datasikkerhetsstandarder. Dette inkluderer krav til hvordan personopplysninger behandles, lagres og deles, samt innhenting av samtykke der det er nødvendig. Brudd på disse reglene kan svekke tilliten til systemet og føre til bøter. Personopplysningsloven (GDPR) er svært viktig i prosjektet da systemet behandler personopplysninger som geopunktdata og bilder. Prosjektet må sikre at all innsamling og behandling av slike data er i samsvar med GDPR. Videre at regelverk for håndtering og organisering av nødnumre blir fulgt, og at man sikrer at det ikke går utover responstiden til de andre nødetatene.

8.5 Samarbeid og koordinering

Effektiv håndtering av viltpåkørsler krever koordinert samarbeid mellom ulike aktører. Ulike arbeidsrutiner, teknologisk utstyr og rapporteringslinjer kan gjøre det utfordrende å koordinere responsen. Det er viktig å være bevisst på at det kan være uklare ansvarsforhold mellom ulike aktører (for eksempel politi, beitelag, viltforvaltning, veitrafikksentraler og fallviltgrupper), i spesifikke hendelser. Ulik opplæring og erfaring blant aktørene kan føre til variasjoner i hvordan viltpåkørsler håndteres også etter at et nytt system er implementert. Det er behov for

³⁰ Så som Produsentregisteret og Hjorteviltregisteret.

standardiserte prosedyrer og opplæringsprogrammer for å sikre at alle involverte parter har en felles forståelse av hvordan hendelser skal følges opp.

9. Konklusjon og en eventuell søknad

Håndteringen av dyrepåkjørslar i Norge er i dag preget av store utfordringer. Operasjonssentralene er overbelastet og ønsker ikke å ha ansvaret for dyrepåkjørslar som krever mye tid og ressurser. Mangelfull stedsangivelse fra innringer gjør at politiets operatører ofte ikke kan formidle nøyaktig informasjon til fallviltjegere. Dette gir et dårlig utgangspunkt for ettersøk, særlig på høyt trafikkerte veier, og bidrar til at skadde dyr lider unødige lenge. I tillegg skaper dagens system forsinkelser som øker risikoen for sekundæruhell og reduserer trafikksikkerheten.

Prosjektet har vist at disse svakhetene kan løses gjennom en digital plattform der varslings, geopunkt og oppdaterte vaktlister bindes sammen i én løsning. Forslaget til database utviklet av KVsystem gir et helhetlig system som kan effektivisere hele prosessen: fra varslings og stedsangivelse, til rask varslings av riktige ressurser og koordinering i felt. Dette vil både redusere lidelse for dyr, avlaste politiet, spare både tidsmessige og økonomiske ressurser på ettersøk (kommunenes ressurser) og styrke trafikksikkerheten.

Hovedfordeler med løsningen:

- Presis stedsangivelse: Geopunkt gir eksakt posisjon og eliminerer feilrapportering fra innringer.
- Kortere ventetid enn hos 02800 for bilister når de skal melde om en dyrepåkørsel.
- Raskere håndtering: Tidskritiske hendelser blir meldt direkte til riktige ressurser, noe som reduserer responstiden.
- Bedre dyrevelferd: Skadde dyr blir funnet og håndtert raskere, noe som minimerer lidelse.
- Økt trafikksikkerhet: Rask varslings og oppfølging reduserer risikoen for sekundærukker på ulykkesstedet. Ikke minst hvis man legger til rette for at andre i nærheten kan få varsel i bilen.
- Avlastning av politiet: Varsler kan håndteres i en dedikert løsning uten å belaste operasjonssentralene unødige.
- Integrasjonsmuligheter: Løsningen kan integreres mot eksisterende registre og teknologier, inkludert eCall.
- Fremtidsrettet datagrunnlag: Innsamling av sanntidsdata gir nye muligheter for analyse, forebygging og målrettede tiltak på utsatte strekninger.

Systemet kan også ses i sammenheng med den reviderte eCall-forordningen, der DSB har foreslått at innkommende eCall-varsler bør siles i en vaktsentral før videresending til nødetatene. I denne sammenheng kan vaktsentralen som håndterer dyrepåkjørslar være en naturlig mottaker. Det presiseres samtidig at vaktsentralen ikke skal sile bort dyrepåkjørslar, men motta og behandle dem fullt ut – slik politiet gjør i dag. Operatørene må også ha tilstrekkelig kompetanse til å avdekke risiko for personskader og ved behov koble samtaler videre til AMK.

Plattformen vil kreve en database som fungerer som bindeledd mellom alle aktører. Databasen kan integreres med registre som Produsentregisteret (for tamdyr), Hjorteviltregisteret og vaktlister for fallviltjegere, veterinærvakt og andre relevante ressurser. Løsningen sikrer at kun verifiserte hendelser håndteres, samtidig som den gir et solid datagrunnlag for forebyggende tiltak.

Tiltaket støtter også opp under gjeldende lovverk, herunder Dyrevelferdsloven, Vegtrafikkloven og Stortingsmeldingen om Dyrevelferd. Det finnes ikke juridiske hindre for en nasjonal sentralisering av varslingen.

Systemet legger til rette for kontinuerlig oppdatering av vaktlister og registre, og krever at vaktsentralen har både fagkunnskap om dyrepåkjørslar og medisinsk kompetanse til å vurdere personskader. Løsningen er teknologisk fremtidssikret, med muligheter for videreutvikling av tidligvarslingssystemer til trafikanter (f.eks. SMS eller kjøretøy-integrasjon) samt potensielle koblinger til NG112-infrastrukturen.

En tydelig nasjonal forankring hos et departement eller direktorat vil være avgjørende for videre drift, utvikling og implementering.

Veien videre - eventuell søknad

For å styrke det faglige og strategiske grunnlaget for videre utvikling, vurderes det nå å knytte til seg relevante forskningsmiljøer i arbeidet med en mulig søknad til Digdirs medfinansieringsordning. Både SINTEF Digital og Norsk Regnesentral har kompetanse innen sanntidsdata, geografisk modellering og prediktive algoritmer, og vil kunne bidra til å videreutvikle tekniske løsninger som bygger på systemets eksisterende funksjonalitet. De kan også utrede hvordan NG112-teknologi og infrastrukturen rundt denne kan integreres med slike fagapplikasjoner. Ruralis' kompetanse på lokal forankring og offentlig–privat samhandling kan bidra i vurderingen av hvordan systemet bør forankres nasjonalt. Til sammen gir dette mulighet for en tverrfaglig tilnærming som kombinerer teknologisk innovasjon med samfunnsvitenskapelig forankring og danner et solid grunnlag for videre arbeid og fremtidige søknader, blant annet til Digdir, Forskningsrådet eller eventuelt Interreg.

I en videre prosess, som vil kreve et omfattende tverretatlig samarbeid, må offentlige myndigheter ta en lederrolle. Videre er det nødvendig at et departement eller direktorat står som ansvarlig for søknader videre.

Referanseliste

- Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (2024) Administrative og økonomiske konsekvenser av eCall-ordningen ved 110-sentralene. Rapport
- Eilertsen, Svein Morten, Aina Winsvold, Petter Almås og Frode Næstad (2021) Utprøving av skremmelyder mot hjortevilt ved føringsplass, med langsiktig mål å redusere omfanget av viltpåkjørslers langs jernbane. NIBIO rapport VOL. 7 | NR. 182 | 2021
- Fuchs, Boris, Robertsen, Per-Anders og Johnsen, Kaja (2025) Kommunale viltfond spises opp av trafikkettersøk. Artikkel fra 'Hjorteviltet' publisert på nettsiden til Hjorteviltportalen 04.02.2025
- Miljødirektoratet og Landbruksdirektoratet (Lastet ned aug 2025) Strategi for forvaltning av hjortevilt ([Høringsutkast - strategi for forvaltning av hjortevilt.pdf](#))
- 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.
- NAF (2025) <https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/18022581/viltpakjorsler-oker-naf-advarer?publisherId=2126680&lang=no>
- Nationella Viltolycksrådet (2022) Intern undersøkelse av tidsbruk på dyrepåkjørslers. Fått skriftlig fra Nationella Viltolycksrådet på mail den 12.10 22 (Daniel Blad, Verksamhetsexpert)
- Pedersen Simen, Torstein Storaas, Erling Bergsaker, Kaja Johnsen, Iselin Kjelsaas, og Maximilian Zimmermann (2021) Strategi for forvaltning av hjortevilt» Menon Economics AS. Menon-publikasjon nr. 41/2021
- Politiets årsrapport (2024) [politiets-arsrapport-2024.pdf](#)
- Rolandsen, C. M., Langeland, K., Tømmervik, H., Hesjedal, A., Kjørstad, M., Moorter, B. V., Danielsen, I. E., Tveraa, T. & Solberg, E. J. (2017). Tamreinpåkjørslers på Nordlandsbanen - utfordringer og tiltak i Nord-Trøndelag og Nordland, NINA rapport 1326: Norsk institutt for naturforskning.
- Seiler, Andreas. 'Viltolyckskostnader - Uppdatering 2022'. Rapport. Trafikverket, TRV 2019/96127. En del av en internutredning som inngår i et pågående arbeid om kostnader for Viltulykker i Sverige.
- Seiler, Andreas (red.) 2011. Klövvtolyckor på järnväg: kunskapsläge, problemanalys och åtgärdsförslag - Ett projekt utfört på uppdrag av Trafikverket.

- Skrutvold, J., Sørensen, J.B., Granum, H.M. (2017) Tiltak for å redusere vegers påvirkning på dyrelivet En oversikt over hva som finnes av nyere kunnskap. Transportavdelingen. Statens Vegvesen Rapport Nr. 502Steinset, SSB 2023
- Wildenschild, H. (2022) Statens vegvesen sine forsøk for å redusere antallet viltpåkjørslar. Erfaringsrapport fra forsøk utført 2014–2021. Trafiksikkerhetsavdelingen Rapport Nr. 803
- 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
- Winsvold, A., Lyngstad, A., Lyngstad, B. (2023) Dyrepåkjørslar – hvordan håndteringen kan bli mer effektiv. Internt notat, Finansiert av Forregion Innlandet

FORMÅL

RURALIS - Institutt for rural- og regionalforskning skal gjennom fremragende samfunnsvitenskapelig forskning og forskningsbasert utviklingsarbeid gi kunnskap og idéer for allmenheten, privat næringsliv, offentlig virksomhet og FoU-sektoren, og gjennom det bidra til å skape sosiokulturell, økonomisk og økologisk bærekraftig utvikling i og mellom bygd og by.

RURALIS skal være et nasjonalt senter for å utvikle og ta vare på en teoretisk og metodisk grunnleggende forskningskompetanse i flerfaglige bygdestudier, og fungere som et godt synlig knutepunkt for internasjonal ruralsosiologi.



Trondheim (hovedkontor):
Universitetssenteret Dragvoll
N-7491 Trondheim
73 82 01 60

Oslo:
Pilestredet 17
N-0164 Oslo
73 82 01 60

post@ruralis.no
ruralis.no