

Påkjørsler av hjortevilt i Arendal kommune — en vurdering av utfordringer og tiltak

FAUN RAPPORT 022 | 2025 | Viltforvaltning | Maria Sjaavaag Aarbø, Tom Robin
Olk & Anne Engh



Tittel	Påkjørsler av hjortevilt i Arendal kommune – en vurdering av utfordringer og tiltak
Rapportnummer	R022-2025
Forfattere	Maria Sjaavaag Aarbø, Tom Robin Olk
Årstall	2025
Tilgjengelighet	Fritt
Oppdragsgiver	Agder fylkeskommune
Prosjektansvarlig oppdragsgiver	Katrine Skajaa Gunnarsli
Prosjektleder i Faun	Maria Sjaavaag Aarbø
Kvalitetssikret av	Anne Engh
Emneord	Rådyr, trafikk, viltgjerde, hjortevilt, viltpåkjørsler, fareskilt
Antall sider	36
Forsidebilde	Fareskilt 146.1 i Arendal. Maria S. Aarbø, Faun Naturforvaltning
Kortfattet sammendrag	Rapporten tar for seg utfordringer ved hjorteviltpåkjørsler, med Arendal kommune som utgangspunkt. Det er gjort en vurdering av påkjørsler av i hjortevilt, og enkelte belastede strekninger er valgt ut og vurdert i felt. Avslutningsvis kommer vi med råd som kan være til nytte for videre arbeid og forvaltning av vilt og vei.
Universell utforming	Rapporten oppfyller kravene til universell utforming, dette innebærer bl.a. en større linjeavstand og skriftstørrelse, og hjelpetekst i bilder for automatisk opplesning

Innhold

Forord.....	4
1 Innledning	5
2 Materiale og metoder	6
Datagrunnlag	6
Metoder og analyser, datakvalitet	6
Utvalg av områder til vurdering i felt	6
3 Forvaltning av veinettet	7
Nasjonale og regionale aktører med veiansvar i Arendal kommune	7
4 Avbøtende tiltak på veier.....	8
Fareskilt	9
Skiltmyndighet.....	10
5 Resultater	11
Omfang av viltulykker	11
Utvikling i hjorteviltbestander i Arendal.....	12
Utvalg av ulykkespunkter for befaring	14
Befaring og vurdering av ulykkesstrekker.....	15
Ulykkesstrekker på E18.....	21
Viltfareskilt i Arendal	27
6 Vurdering av sammenhenger.....	29
Geografien ved ulykkesstrekkene	29
Andre faktorer som kan påvirke påkjørselsrate	30
7 Andre utfordringer.....	31
8 Konklusjon og anbefaling	33
Anbefalinger for Arendal kommune.....	34
9 Referanser	35

Forord

Naturen i Norge er i stadig endring som følge av en kontinuerlig nedbygging, og Sørlandet er en region som er under hardt press. Veier og vilt hører ikke sammen, men like fullt vil vilt av alle størrelser ha behov for å krysse veinettet jevnlig. Tradisjonelt er det elgen som har hatt størst fokus når det kommer til trafikk, grunnet sin størrelse og skadepotensiale for bilisten. Småvilt og rådyr har blitt utilsiktede tap som ikke har utløst samme engasjement eller midler for å forhindre sammenstøt med, til tross for store materielle skader årlig.

Det går utallige viltliv tapt på norske veier hvert eneste år, noe som resulterer i enorme lidelser for viltet, og påkjenninger og traumer for bilister og alle som bidrar med å avlive eller utføre ettersøk på skadet vilt.

Med dette som bakgrunn søkte vi om tilskuddsmidler fra Agder Fylkeskommune for å utarbeide rapporten «Påkjørsler av hjortevilt i Arendal kommune – en vurdering av utfordringer og tiltak» for å kunne se nærmere på problematikken med Arendal kommune som utgangspunkt.

Vi ønsker å rette en stor takk til Agder Fylkeskommune som muliggjorde dette prosjektet. Vi vil også takke viltforvalter i Arendal kommune Ole Egil Andreassen, og kommunale ettersøksjegere i Arendal; Olav Ragnar Gjennestad og Arnt Ivar Sørensen. I tillegg vil jeg takke alle fra fylkeskommune, Statens vegvesen og Nye Veier, som har stilt opp og svart på spørsmål, og vært villige til å diskutere problematikken.

Vi håper vi har lyktes i å belyse noen utfordringer, sammenhenger og tiltak, og med dette kunne bidra til å styrke kunnskapsgrunnlaget for både kommunal og regional hjorteviltforvaltning og veiforvaltning. Vårt inntrykk er at en av de største utfordringene er mangel på nasjonale føringer, og dermed uklarhet og usikkerhet for samarbeid og kommunikasjon på tvers av sektorer. Vi håper rapporten kan være et utgangspunkt for videre diskusjon og samarbeid, til det beste for både vilt og folk.

Fyresdal 31.10.2025



Maria Sjaavaag Aarbø

1 Innledning

Arendal er med sine mer enn 46.000 innbyggere den kommunen med høyest folketall i Agder per 2024, etter Kristiansand. Til tross for at Arendal samtidig er en av de minste kommunene i fylket målt i areal, har den desidert høyest antall registrerte ulykker mellom hjortevilt og biler i treårsperioden 2022-2025. Et så høyt konfliktnivå mellom hjortevilt og trafikk koster ikke bare for samfunnet, men også for et høyt antall enkeltpersoner som påvirkes av ulykker i trafikken hvert eneste år. Utviklingen nasjonalt er at mennesker drept eller hardt skadd i kollisjoner med hjortevilt er synkende, mens antall påkjørte hjortevilt er økende¹.

Analysen gjennomført av Statens vegvesen i 2017 estimerte en kostnad på rundt 900 millioner kroner årlig knyttet til dyrepåkjørsler. Dette var dog en begrenset analyse hvor kun noen av kostnadene ble inkludert, og trolig er den reelle kostnaden oppe i milliardbeløp hvert eneste år².

En sentral del av en vellykket hjorteviltforvaltning er å benytte eksisterende kunnskap for å legge til rette for at mennesker og vilt kan sameksistere på best mulig måte. Allikevel er det ofte sammenstilling og bruk av tilgjengelig informasjon som gir utfordringer i lokal og regional viltforvaltning: Det å finne de riktige verktøyene for å kunne se på årsaker, sammenhenger, og ikke minst mulige tiltak og implementering av disse i en større geografisk kontekst.

I denne rapporten har vi forsøkt å kartlegge omfanget av hjortevilt påkjørsler i Arendal kommune og vurdere hvilke strekninger som er særlig belastet. Gjennom feltarbeid og analyse av tilgjengelige data er utvalgte veistrekk undersøkt nærmere. Selv om rapporten har et lokalt utgangspunkt, er problematikken langt fra unik for Arendal. Hjortevilt påkjørsler er en nasjonal utfordring, og mange kommuner står overfor lignende situasjoner. Enkelte problemer kan løses ved å ta i bruk eksisterende kunnskap og implementere velprøvde tiltak, som bedre skilting, fartsreduksjon og viltgjerdning. Samtidig ser vi at det finnes mer strukturelle utfordringer, som mangelen på egnede arenaer for samhandling og fravær av tydelig veiledning fra overordnet nivå. Dette etterlater et ansvar hos lokale aktører som ofte mangler både ressurser og mandat til å håndtere problemene på en helhetlig måte. Vi ønsker derfor ikke bare å belyse lokale forhold, men også å bidra til en bredere diskusjon om hvordan vilt og vei kan forvaltes mer samordnet i fremtiden. Rapporten avsluttes med konkrete råd og anbefalinger som kan bidra til videre arbeid med trafiksikkerhet og bærekraftig forvaltning av både vilt og vei.

¹ Statens vegvesen m.fl. 2022: 169

² Fremstad. 2024

2 Materiale og metoder

Datagrunnlag

Vi har i stor grad benyttet oss av Statens vegvesens innsynsløsning «Kart med hjortevilt påkjørsler og data fra NVDB», for oversikt over viltulykker, viltfareskilt, fartsgrenser mm. Vi har i tillegg benyttet oss av NVDB (Nasjonal vegdatabank) veikart, Statistisk sentralbyrå for veilengder, samt Hjorteviltregisteret for fellingstall, utvikling i hjorteviltbestander og fallviltoversikt.

Metoder og analyser, datakvalitet

Figurer og tabeller er laget i Microsoft Excel, heatmap og andre kart er laget i QGIS med bakgrunnskart fra OpenStreetMap, og data fra hjorteviltregisteret.

For utvikling av hjorteviltbestander er registrerte og tilgjengelige data generelt mangelfullt for rådyr, noe som gjør vanlige metoder for å følge bestandsutvikling hos elg og hjort ved å benytte registrerte data i hjorteviltregisteret umulig. Både hjort og elg har godt innarbeidede registreringsmetoder som gir gode grunnlag for å følge utviklingen i bestander, mens for rådyr har vi lite annet å gå etter enn totale fellingstall og antall påkjørsler. For påkjørsler av hjortevilt finnes det svært gode data tilgjengelige, med kartfestet sted, dato, samt utfall. Her er det allikevel avhengig av at kommunens ettersøkspersonell gjør en grundig jobb i registreringen av alle påkjørsler og utfall, for å få et så helhetlig resultat som mulig. Det er også avgjørende at driftspersonell som hentet dødt vilt på veier enten registrerer viltet selv, eller har et godt samarbeid med kommunen om å få det registrert. For antall fallvilt-dødt av andre årsaker er det sannsynlig at en folkerik kommune har en høyere oppdagelsesrate av dødt vilt.

I en del av analysene og vurderingene har vi inkludert de tre siste årene, og det henvises til en treårs periode. Dette er regnet fra og med 1.september 2022 til og med 31.august 2025. Dyrene som er tatt med i analysen er alt hjortevilt registrert som «påkjørt av motorkjøretøy», og alle utfall er inkludert. En feilmargin her er at enkelte av dyrene kan ha gått et stykke etter å ha blitt påkjørt, men vi vet ikke om de har blitt registrert inn der de ble påkjørt, eller der de ble avlivet. Dette kan skje for eksempel ved ulik forståelse av registreringsmetodikk, uklar merking eller beskrivelse av ulykkessted, eller i tilfeller hvor dyret meldes inn først når det observeres skadet. Antallet dyr per punkt eller strekke på stasjonene som er vurdert i felt er telt opp som registreringer på det aktuelle stedet.

Utvalg av områder til vurdering i felt

Arendal kommune ble valgt på bakgrunn av et svært høyt antall årlige påkjørsler av hjortevilt. Kommunen har dedikerte ettersøksjegere som igjennom mange år har gjort en grundig jobb med

å registrere alle ulykker og hendelser på vei (eks rådyr forvillet innenfor viltgjerde) uansett utfall, noe som gir et godt datagrunnlag å jobbe med.

Videre gjorde vi utvalg av områder for vurdering i felt hovedsakelig basert på «heatmap» som viser hvilke strekninger som har vært høyest belastet av viltpåkjørsler de siste tre årene. I tillegg bisto viltforvalter og ettersøkspersonell fra Arendal kommune med å vise og befare problematiske strekninger. Strekningene som er vurdert i rapporten må regnes som eksempler, og andre strekninger enn de som er beskrevet er ikke tatt med i noen vurdering.

3 Forvaltning av veinettet

Arendal kommune har et omfattende veinett, med totalt 1 057 kilometer vei registrert i 2023. Av dette utgjør 520 kilometer offentlig vei, fordelt på 30 kilometer europavei og riksvei, 248 kilometer fylkesvei og 242 kilometer kommunal vei³. I tillegg kommer 537 kilometer privat vei.

Driften og utviklingen av veinettet involverer flere aktører med ulike roller og prioriteringer. Dette har stor betydning for hvordan utfordringer knyttet til hjorteviltpåkjørsler håndteres – både lokalt og nasjonalt. For mange av veiene er mye eller alt av den praktiske driften satt bort til veientreprenører som eksempelvis Mesta.

Nasjonale og regionale aktører med veiansvar i Arendal kommune

Nye Veier AS er et statlig aksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet. Selskapet har ansvar for planlegging, utbygging, drift og vedlikehold av utvalgte riksveistreknings. Av strategiske mål oppgis blant annet en økt samfunnsøkonomisk lønnsomhet i prosjekter, og ønske om å innta en lederrolle innen miljø og klima i samferdselssektoren⁴ Nye Veier har ingen strategi, visjon eller mål som spesifikt omhandler vilt eller hjortevilt, på sine nettsider, men de oppgir et generelt «miljø og klima-mål», som i stor grad omhandler utslipp, i tillegg reduksjon av negative påvirkninger av naturinngrep, på naturen og miljøet. I Arendal er det Nye veier som forvalter E18 nordfra og ned til Harebakkenkrysset, og som vil få ansvar for bygging og drift av ny E18-strekning fra Harebakken til Grimstad.

Statens vegvesen er et forvaltningsorgan underlagt samferdselsdepartementet, og har sektoransvar for veitransportsystemet. Statens vegvesen fungerer både som byggherre, myndighetsorgan og fagorgan, og har også ansvar for drift og vedlikehold av riks og europaveier.

³ (Kommuneprofilen, 2025)

⁴ Nye Veier 2025

⁵. Det er statens vegvesen som fastsetter normaler for offentlig vei, og de har en rekke rapporter og håndbøker som omhandler vilt og veg, faunapassasjer etc. I Arendal er det Statens vegvesen som har ansvar for den gamle E18-strekningen fra Harebakkenkrysset og sørover til Grimstad.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og vedlikehold av fylkesveger.

Agder fylkeskommune har en regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033.⁶, men det er en plan som favner bredt og som til dels har sitt fokus på å redusere biltrafikk, uten at hjortevilt spesifikt er nevnt. Agder fylkeskommune har ansvar for alle fylkesvegene i Arendal.

Kommunene har selv ansvar for de kommunale vegene. Iflg Forskrift om forvaltning av hjortevilt § 3 er det kommunens ansvar å vedta mål for utviklingen av hjorteviltbestander, og skal blant annet ta hensyn til omfang av viltulykker på veg og bane.⁷ Kommunen har også ansvar for å iverksette og gjennomføre ettersøk av skadet hjortevilt etter påkjøring på vei, og de har ansvar for at alle påkjørsler uavhengig av type vei de skjer på skal rapporteres til hjorteviltregisteret, uansett utfall.

4 Avbøtende tiltak på veier

Avbøtende tiltak for å bevare viltets leveområde eller minske eller forhindre påkjørsler av vilt på vei deles gjerne inn i to grupper: Defragmenteringstiltak (faunapassasjer), og trafiksikkerhetstiltak (siktryddig, foringsplasser, luktstoff, viltreflektorer, viltgjerder, skilting, midtrekkverk, informasjon, redusert fartsgrense, belysning etc).⁸

Flere av disse tiltakene har vist seg å ha liten eller ingen effekt, herunder viltskremmere, reflekser og varselsblink⁹. Men tiltak som siktrydding er noe Statens vegvesen anbefaler at vurderes på de fleste vegstrekninger med påkjørsler av hjortevilt og en ÅDT på opp til ca. 5000¹⁰. Siktrydding må gjøres i stor nok grad, og gjennomføres jevnlig for å være til hjelp. Mer presis bruk av viltfareskilt er et annet tiltak som anbefales¹¹ Informasjonskampanjer har også vist seg å kunne ha effekt i enkelte tilfeller, og kan gjøre bilistene mer bevisste, og øke kunnskapen om når og hvor påkjørsler skjer¹².

Størst effekt har naturlig nok viltgjerder, men det er kostbart og bør tas i bruk over nokså store strekninger for å være effektivt¹³. Det mest kostbare ved viltgjerder er at det utløser behov for

⁵ Statens vegvesen, 2025

⁶ Agder fylkeskommune. 2025.

⁷ Hjorteviltforskriften, 2016, § 3.

⁸ Thøger-Andresen 2012:6-7

⁹ Wildenschild. 2022: 3

¹⁰ Statens vegvesen. 2014: 99

¹¹ Wildenschild. 2022:3

¹² Skrutvold et.al. 2017:42

¹³ Solberg et al. 2009: 6, 66

faunapassasjer, dersom disse ikke finnes i form av broer (faunaundergang) eller tunneler (faunaovergang). Faunapassasjer er viktige tiltak ikke bare for å forhindre påkjørsler, men for at viltet skal ha mulighet til å kunne oppsøke ulike funksjonsområder og gjennomføre sin livssyklus.¹⁴ Umiddelbare kostnader av viltgjerder og faunapassasjer kan på sikt overgå av den samlede gevinsten av reduserte antall påkjørsler over tid.¹⁵ Reduserte fartsgrenser er et annet tiltak som regnes som effektivt både for å redusere påkjørsler, samt konsekvensen av en påkjørsel.¹⁶ Av andre tiltak regnes vesentlig reduksjon i bestandsstørrelse som det mest effektive og sikre tiltaket for å sørge for nedgang i antall påkjørsler¹⁷

Fareskilt

Blant de enklere og mest umiddelbare tiltakene for å redusere risikoen for vilt påkjørsler, er presis og oppdatert skilting. Riktig bruk av fareskilt kan bidra til økt oppmerksomhet blant bilførere og dermed redusere ulykkesrisikoen – særlig på strekninger med kjent viltaktivitet.

Statens vegvesen har utarbeidet en rekke vegnormaler som gir føringer for utforming og standard på offentlige veier. En av disse er **vegnormal N300**, som regulerer bruken av trafikkskilt uavhengig av vegtype. Denne normalen gjelder for alle offentlige veier, og en ny versjon av N300 er ute på høring per 13. oktober 2025. Skiltene skal kun benyttes så lenge faren er reell, og fjernes eller dekkes til når faren er redusert eller eliminert.¹⁸ Grunnleggende prinsipper for skilting som skiltmyndigheter skal operere etter er: Så få skilt som mulig, men så mange som nødvendig, og fysiske endringer er å preferere framfor skilting.¹⁹

For skilt 146 («Dyr», herunder 146.1 Elg og 146.3 Hjort, Figur 1) gjelder en rekke krav til bruken av skiltene. Blant annet skal det før slike skilt benyttes avklares med kommunens viltmyndighet, og en gjennomgang av viltskilting skal tas i samarbeid med lokale viltmyndigheter med 5-10 års mellomrom. Det skal også tas en vurdering av skiltene innhold og behov ved en eventuell fornying av skiltplatene.

¹⁴ Statens vegvesen. 2014: 7

¹⁵ Skrutvold et.al. 2017:31

¹⁶ Statens vegvesen m.fl. 2022: 169

¹⁷ Solberg et al. 2009: 6, 66

¹⁸ Statens vegvesen 2024. 2.1 Anvendelse

¹⁹ Statens vegvesen 2024: 3 Vurdering av nødvendig skilting



Figur 1 Skiltnummer 146.1 og 146.3. Hentet fra lovdata.no

Det finnes ikke egne fareskilt for å varsle om rådyrfare. Her skal isteden skilt 146.3 «Hjort» eller skilt 146.1 «Elg» benyttes (elg dersom det er både rådyr og elg som gir utfordringer.) Underskilt 808.166 «Viltkryssing» kan brukes i forbindelse med tilrettelagte viltkryssinger.

Skiltmyndighet

Skiltforskriftens §29 regulerer hvem som har myndighet til å treffe vedtak om å sette opp eller ta ned andre offentlige trafikkskilt, herunder viltfareskilt. Skiltmyndigheter er også nærmere beskrevet i Statens vegvesens veileder «planlegging og oppsetting av trafikkskilt». I forbindelse med gjennomgang av fareskilt for vilt er det Statens vegvesen som er skiltmyndighet på Riksveg og fylkesveg, og kommunen som er skiltmyndighet for kommunal veg.²⁰ Dette betyr allikevel ikke at det er statens vegvesen som er ansvarlig for å gjennomgå skilter på fylkesveger. Fylkeskommunen selv er ansvarlige for å lage skiltplan, men Statens vegvesen må godkjenne denne.

Alle trafikkskilt som det er fattet skiltvedtak for skal registreres i Nasjonal vegdatabank (NVDB).

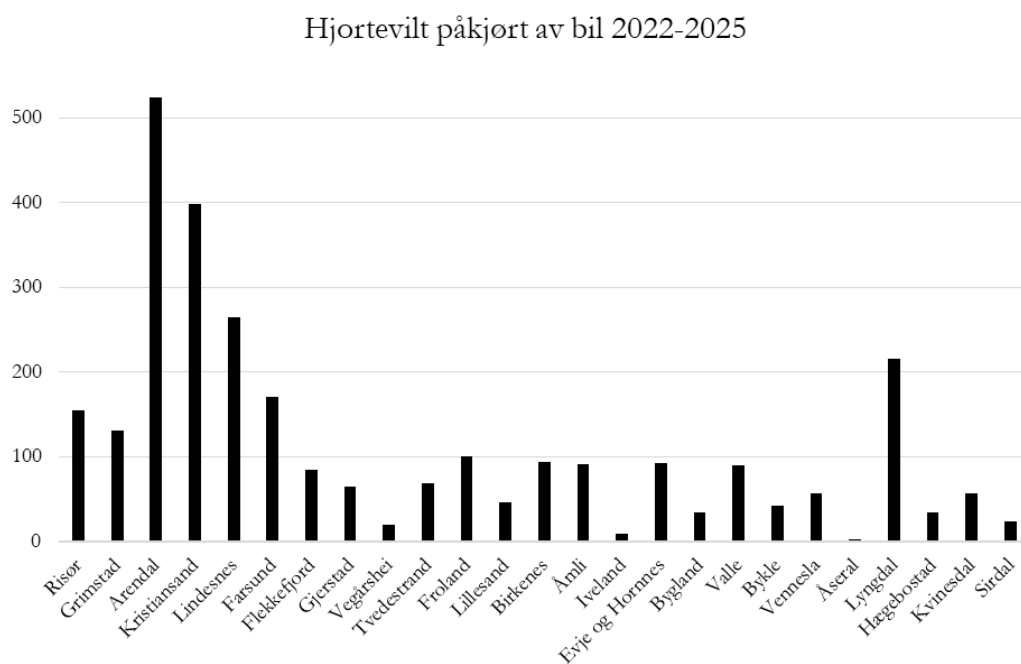
²⁰ Statens vegvesen 2024: 2.1.2 Skiltmyndigheter

5 Resultater

Omfang av viltulykker

I perioden 01.09.2022-31.08.2025 var det 7 kommuner i Agder som passerte 100 registrerte påkjørsler av hjortevilt (Figur 2). Kommunen med desidert flest registrerte påkjørsler var Arendal med 525 påkjørsler av bil i perioden. Etter Arendal fulgte Kristiansand med 399 påkjørsler og Lindesnes med 264.

Artsfordeling i perioden samlet for Agder var 184 elg, 95 hjort og 2584 rådyr. I Arendal kommune var fordelingen 15 elg, 0 hjort, og 510 rådyr.



Figur 2 Antall hjortevilt som var registrert som påkjørt av bil i kommunene i Agder, samlet for perioden 01.09.2022-31.08.2025. Alle registreringer er inkludert, uansett utfall.

Av hjortevilt registrert i Hjorteviltregisteret som døde eller avlivet som følge av sykdom og skade i perioden 2022-2025, er det bare Arendal og Kristiansand som passerer 100 dyr i perioden, med henholdsvis 153 og 163 dyr (Figur 3). Trolig har dette sammenheng både med høye bestander, og sterkt trafikkerte områder, da påkjørte dyr som ikke rapporteres inn eller finnes igjen ved ettersøk vil kunne registreres som døde på et senere tidspunkt. Til sammenligning er kommunen med det tredje høyeste antallet registrerte hjortevilt døde eller avlivet som følge av sykdom og skade Lindesnes kommune med 67 registrerte tilfeller.



Figur 3 Antall hjortevilt som døde eller ble avlivet som følge av sykdom eller skade i kommunene i Agder, samlet for perioden 01.09.2022- 31.08.2025

Utvikling i hjorteviltbestander i Arendal

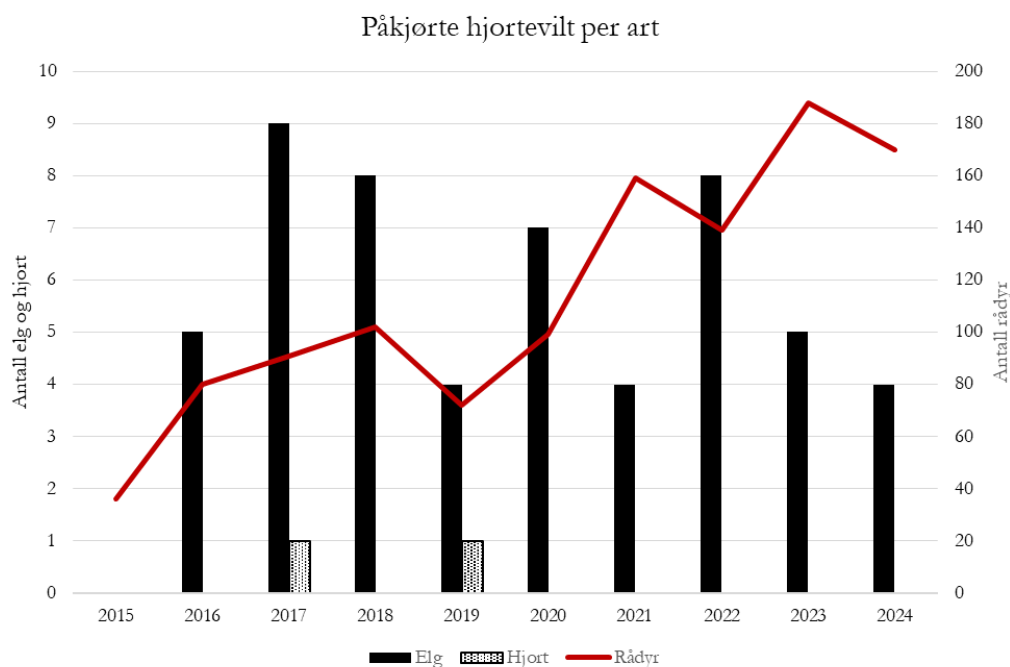
For å følge utviklingen i bestander av elg og hjort er det hovedsakelig Hjorteviltregisteret som benyttes. Informasjon om sette og skutte elg og hjort registreres, og det gir en god pekepinn om utviklingen i bestandene når man ser informasjonen over flere år. For rådyr er det ikke den samme muligheten til å registrere sette dyr. Det er mulig å legge inn felte dyr og slaktevekter, men det er langt mindre vanlig enn hos de større hjorteviltartene. I tillegg er det relativt vanlig å ha «fri avskyting» av rådyr i større jaktvald, slik at også muligheten til å vurdere bestandsutvikling i sammenheng med fellingsprosent faller bort. Det man sitter igjen med er hovedsakelig antall felte og antall påkjørsler.

Antall felt under jakt har sine svakheter når det benyttes til å vurdere bestandsstørrelse eller utvikling, spesielt hos bestander som varierer mye grunnet varierende jakttrykk, predasjon, eller andre påvirkende faktorer, og er antagelig mindre presist hos rådyr enn for andre hjorteviltarter ²¹

²¹ Solberg et al. 2009: 56

Men generelt sett er fordelingen eller variasjonen i antall hjortevilt påkjørsler mellom kommuner eller fylker i stor grad forklart av bestandstetthet.²²

Bestander av elg og hjort i Arendal kommune er godt fulgt opp i årlige «Elg og hjort i Agder»-rapporter, som de siste årene er gjort av Faun på oppdrag fra Agder fylkeskommune. Vurdering av elgbestanden gjort i 2024 viste en synkende trend i bestandskondisjon, og ganske stabil men liten størrelse på elgbestanden de siste årene. Konfliktnivået mellom elg og trafikk ble vurdert som relativt høyt, med trafikkdrepte elg som utgjorde 13 % av jaktuttaket. Også andelen fallvilt ble ansett som høyt²³. For hjort var det i 2024 et for svakt datagrunnlag til å kunne si noe med presisjon ut ifra registrerte data i hjorteviltregisteret, men tallene pekte mot en potensiell nedgang. Antall påkjørsler av hjort i Arendal kommune er de fleste år 0 (Figur 4).



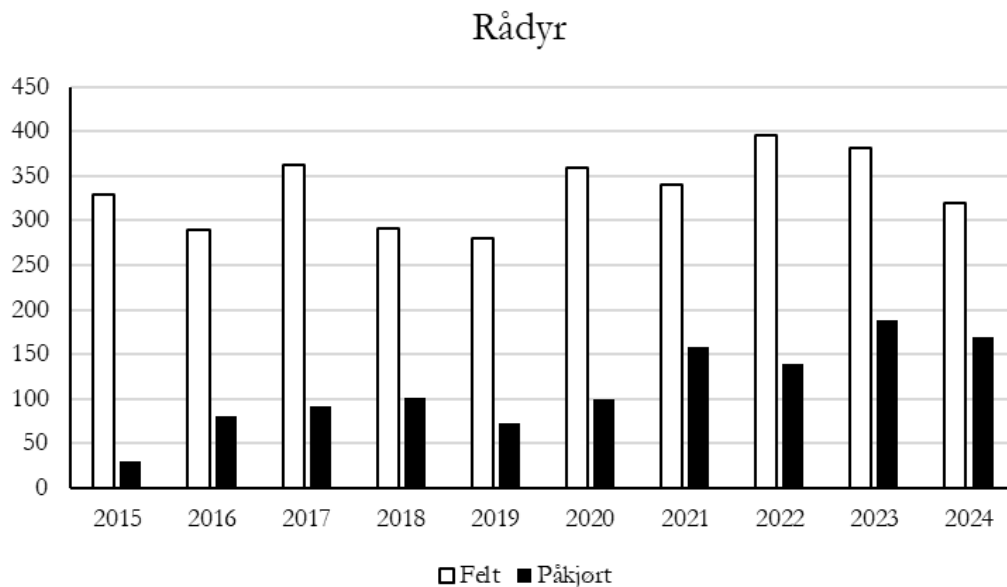
Figur 4 Påkjørte hjortevilt i Arendal kommune fordelt på art, i perioden 2015-2024. Antall hjort og elg er vist på venstre akse, mens antall rådyr er vist på høyre akse.

For rådyr viser ikke utviklingen i antall felte noen klar økning, men antall registrerte påkjørsler viser en økning, spesielt fra 2019 og fram til i dag (Figur 4 og 5). Deler av forklaringen kan være en mer omfattende rapportering av påkjørte rådyr, fra bilister og/eller kommunen. Andre faktorer kan være mer press og oppdeling av leveområder, og ikke minst bestandsøkning, som medfører at flere dyr krysser veier. Også andelen fallvilt kan peke mot en høy bestand av rådyr i

²² Solberg et al. 2009: 63

²³ Haugen et al.2025:32

kommunen. Både en høyere bestand og nedbygging av leveområder vil kunne medføre at dyrene må flytte mer på seg for å finne mat, og unngå forstyrrelser.



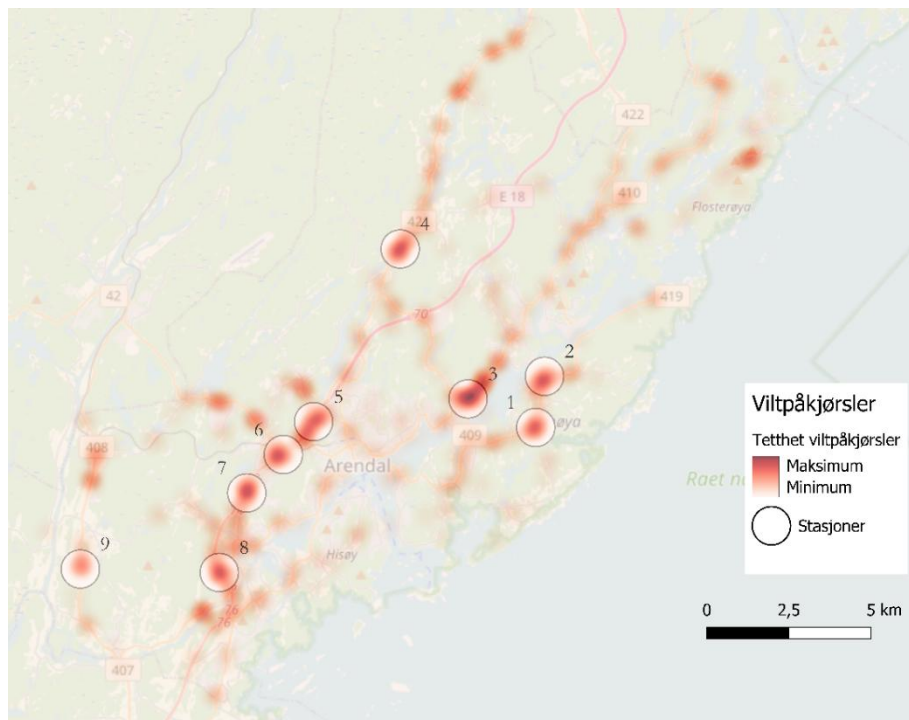
Figur 5 Antall rådyr som ble felt under jakt og antall rådyr som ble påkjørt i Arendal kommune mellom 2015 og 2024.

Hentet fra registrerte påkjørsler av rådyr ser vi følgende: I 2024 ble 91 rådyr registrert som døde eller avlivet etter ettersøk, i tillegg til 80 rådyr døde eller avlivet av sykdom og skade eller andre årsaker. Til sammen tilsvarer det over 50 % av jaktuttaket, og må ansees som et enormt konfliktnivå mellom rådyr og trafikk.

Utvalg av ulykkespunkter for befarng

Alle påkjørsler i perioden 01.09.2022-31.08.2025 ble lagt inn for å generere et heatmap i QGIS. Et heatmap/varmekart er en visualisering hvor verdien av antall punkter i et raster symboliseres ved en farge. Jo flere påkjørsler i et område, jo sterkere farge.

Totalt sett ble det befarng 9 ulykkesstrekker i felt (Figur 6). Stasjon 1-8 ble valgt ut på bakgrunn av utslag i heatmap og er trolig de mest belastede punktene/strekningene i 3-års perioden. Stasjon 9 ble pekt ut av kommunens ettersøkspersonell som et punkt med ekstra stygge ulykker grunnet geografi og lokale forhold. Ulykkesstrekkenes avgrensning er gjort basert på skjønn, men det er forsøkt å ta utgangspunkt i naturlige sammenhenger og krysningspunkter.



Figur 6 Heatmap over viltulykker i Arendal kommune fra 2022 til 2025, med ulykkesstrekker befart i felt markert med sirkel og stasjonsnummer.

Befaring og vurdering av ulykkesstrekker

Av de 9 ulykkesstrekke som ble befart i felt er hver enkelt presentert med en tabell med oversikt over antall påkjørsler i treårs-perioden, ansvarlig veiforvalter, fartsgrense samt ÅDT. ÅDT er forkortelse for årsgjennomsnitt, og er et gjennomsnitt av antall kjøretøy som passerer et punkt i veistrekningen per dag. Det gjøres ved å summere opp den årlige trafikkmengden, og dele på 365. ÅDT er hentet fra Nasjonal vegdatabank, og er tall gjeldende for 2024. I de fleste av tilfellene er grunnlaget for ÅDT oppgitt som «erfaringsbasert estimat» eller «statistisk estimat». Kartene presentert under hver tabell er hentet fra Statens vegvesens kart med data fra hjorteviltregisteret og NVDB, og inneholder ikke data om påkjørsler som skjedde etter 20.05.2025. «Antall påkjørsler i perioden» i tabellen for hver stasjon er derimot hentet fra hjorteviltregisteret, og vil hos de fleste stasjoner inneholde flere dyr enn det som kan sees i kartutsnittet.

Hver stasjon har en kort vurdering, og forslag til tiltak. Tiltakene som foreslås er først og fremst endring i fartsgrenser, samt presis oppsetting av fareskilt for hjort. På flere av stasjonene kan siktrydding også være et supplerende tiltak. Andre tiltak som i liten grad har vist seg å gi noen målbar effekt er ikke vurdert. E18-stasjonene har fått en felles vurdering til slutt, og har ikke forslag til tiltak i teksten.

1. Lofstadmyra

Antall påkjørsler i perioden	9
Vegforvalter	Fylkeskommune
Fartsgrense	70
ÅDT	3.300



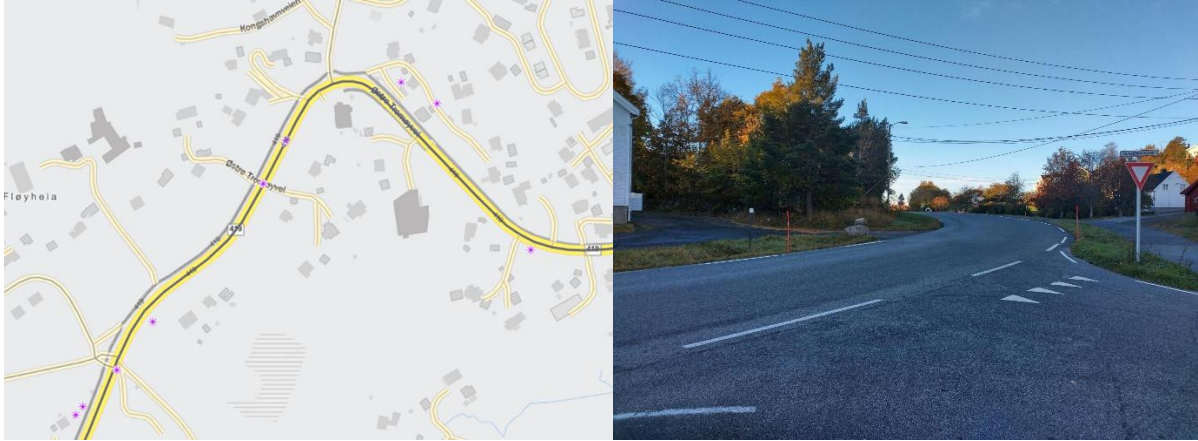
Lofstadmyra: Kart over stasjonen, og foto fra krysningspunkt for rådyr, mot vest.

Vurdering av område: Det er en relativt høy fartsgrense kombinert med en sving og krysningspunkt. Det er noe landbruk i området med dyr på beite, og det er tydelige spor av gammel kulturmark/beitemark. Dette gir gode rådyrhabitat med både mat og skjul. Det finnes naturlige passasjer på begge sider av veien som gjør dette til et naturlig krysningspunkt for dyrene.

Mulige tiltak: Fartsgrensen går over til 60 rett etter punkt. Tiltak kan være å forlenge 60-sonen, samt sette opp et fareskilt før svingen.

2. Kongshavn

Antall påkjørsler i perioden	11
Vegforvalter	Fylkeskommune
Fartsgrense	50/60
ÅDT	2.400



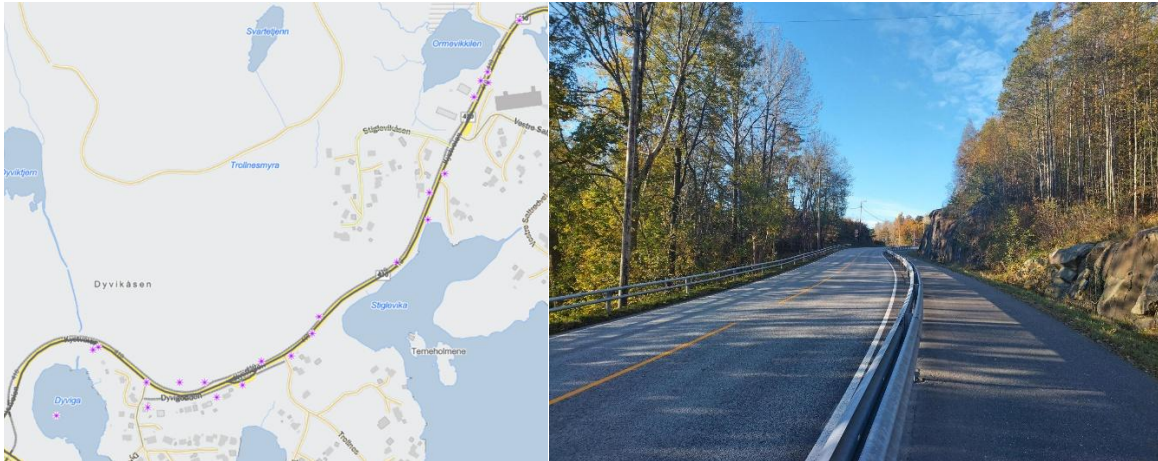
Kongshavn: Kart over stasjonen, foto fra midt i svingen, mot krysningspunkt for rådyr i retning sør-vest

Vurdering av område: Bebygget boligområde med mye plen, store hager, og noe beitemark. Hele svingen er lang og svært uoversiktlig, som trolig er årsaken til at det er registrert så mange påkjørsler her. Før svingen fra vest er det 60-sone, som går over i 50-sone ved start av ulykkesstrekket. Registrerte ulykker de tre siste år er spredt rundt hele svingen, men de fleste rådyrene påkjøres trolig ved starten av svingen fra vest. Der er det noe jorde, med dyr på beite. Det er også en linje med trær (vises på venstre side av foto) som gjør at rådyrene kan komme nesten ut i veien før de kommer ut i synsfelt.

Mulige tiltak: Det er lavere fartsgrense lenger mot øst, et mulig tiltak kan være å forlenge denne. Andre tiltak er fareskilt før sving, og det er mulig at oppdagbarheten vil kunne forbedres ved hjelp av siktrydding av enkelte trær og busker ved krysningspunkt.

3. Dyviga-Vestre Saltrød

Antall påkjørsler i perioden	23
Vegforvalter	Fylkeskommune
Fartsgrense	60
ÅDT	6.400



Dyviga-Vestre Saltrød: Kart over stasjonen, og foto som viser krysningspunkt for rådyr, mot vest.

Vurdering av område: Det er vurdert en forholdsvis lang strekke, da det er flere tydelige krysningspunkter på strekken, og samlet sett er dette kanskje kommunens mest belastede ulykkesstrekke. Det er en del bebyggelse, og flere noe uoversiktlige svinger. Det er flere steder slake bakker med vegetasjon som heller ned mot veien. Fra vannet er det på deler av strekket bratt skråning opp mot veien, og det er vegetasjon på begge sider. Alt dette gir naturlige viltpassasjer/krysningspunkter hvor viltet kan komme brått på, og det er synlige rådyrstier ut mot veien.

Mulige tiltak: Lengre strekke og jevn bebyggelse gjør tiltak vanskelig, dette er derfor også et sted det kanskje er mest naturlig å se på tiltak for å gi bilisten bedre mulighet til å oppdage viltet, altså fartsgrense og skilting. Det er usikkert om tiltak som siktrydding vil gi noen god effekt, da topografien medfører at dyrene uansett vil kunne komme brått på flere steder.

4. Askedalen

Antall påkjørsler i perioden	16
Vegforvalter	Fylkeskommune
Fartsgrense	70
ÅDT	3.600



Askedalen: Kart over stasjonen, og foto fra det første av tre krysningspunkter for vilt, mot nord.

Vurdering av område: Strekningen har tre tydelige krysningspunkt, hvor det er enkelte gamle sleper som leder ned mot veien, og det er trær/skog som gir skjul. Det er skogområde på begge sider av veien, og det krysser både elg og rådyr.

Mulige tiltak: Det første krysningspunktet er i 60-sone rett før det går over i 70-sone. Kanskje kan 60-sonen forlenges fram mot rundkjøringen, i tillegg til oppsetting av viltfareskilt.

9. Kjerråsen

Antall påkjørsler i perioden	6
Vegforvalter	Fylkeskommune
Fartsgrense	80
ÅDT	2.100



Kjerråsen: Kart over stasjonen, og foto som viser krysningspunkt for vilt bak fremspring av stein på høyre side. Foto tatt mot nord.

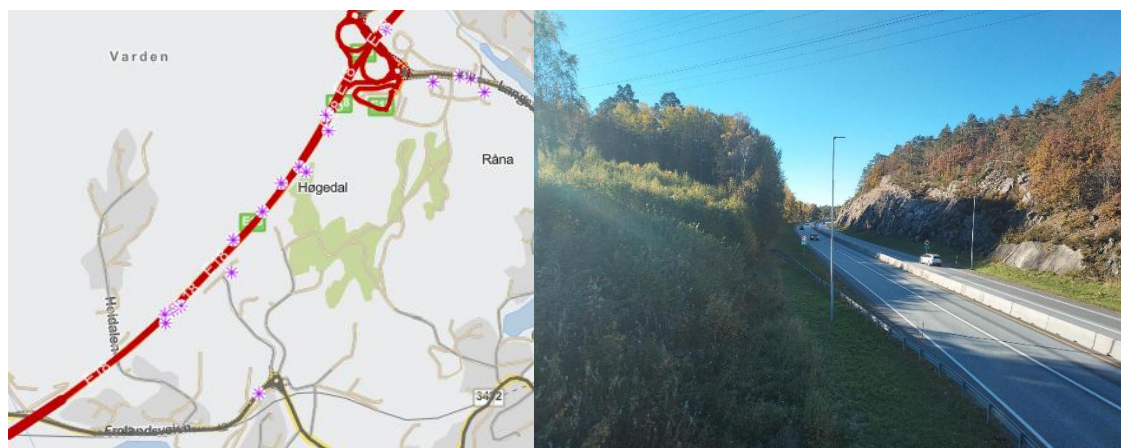
Vurdering av område: En rett strekke med høy fartsgrense. Det er jorde på begge sider av veien, med tilknyttede skogområder. Det har vært satt opp en stubb med viltgjerde for å lede viltet ut på steder med åpen sikt, og det er plassert elgfareskilt i begge retninger. Det har også vært ryddet litt trær og kratt, men det gjenstår spesielt et krysningspunkt (se foto) hvor en slepe langs et jorde leder rett ut på veien bak en fjellknatt som stikker. Dette medfører at vilt, også elg, er vanskelig å oppdage før de er omtrent ute i veibanen. Dårlig oppdagbarhet kombinert med høy fart gjør dette til et ulykkespunkt som gir potensiale for alvorlige ulykker. Antall registreringer på strekninger i perioden er 9, mens 6 av de er registrert på selve krysningspunktet.

Mulige tiltak: Det er gjort flere tiltak på denne strekningen allerede, i form av elgfareskilt, en stubb med viltgjerde for å lede viltet, og noe rydding av vegetasjon for å øke oppdagbarheten. Det mest alvorlige punktet på strekningen gjenstår, i form av slepe som kommer ut bak fjellknatten. Mulige tiltak er å forlenge viltgjerdet for å lede viltet til å krysse på et sted med bedre sikt, og/eller endring av fartsgrense.

Ulykkesstrekker på E18

5. Høgedal.

Antall påkjørsler i perioden	16
Vegforvalter	Statens vegvesen
Fartsgrense	80
ÅDT	23.500

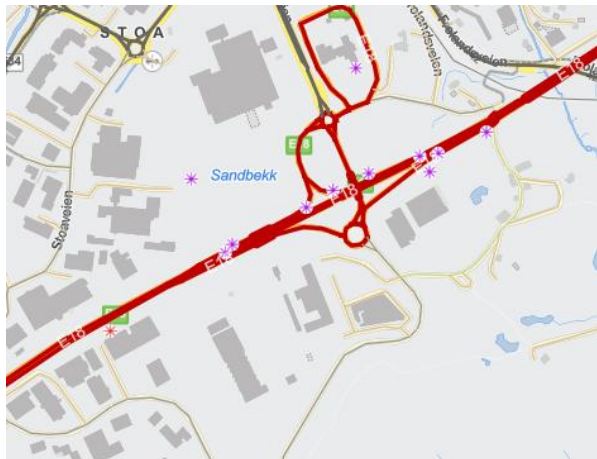


Høgedal: Kart over stasjonen, og foto som viser krysningspunkt for vilt, mot sør.

Vurdering av område: Høgedal er starten på den strekningen av E18 i Arendal som forvaltes av vegvesenet, og som ikke har viltgjerde. Det er skogområde på begge sider av veien og slake bakker som leder ned mot veibanen. Det er oppført tett midtrabatt.

6. Sandbekk.

Antall påkjørsler i perioden	12
Vegforvalter	Statens vegvesen
Fartsgrense	90
ÅDT	23.500

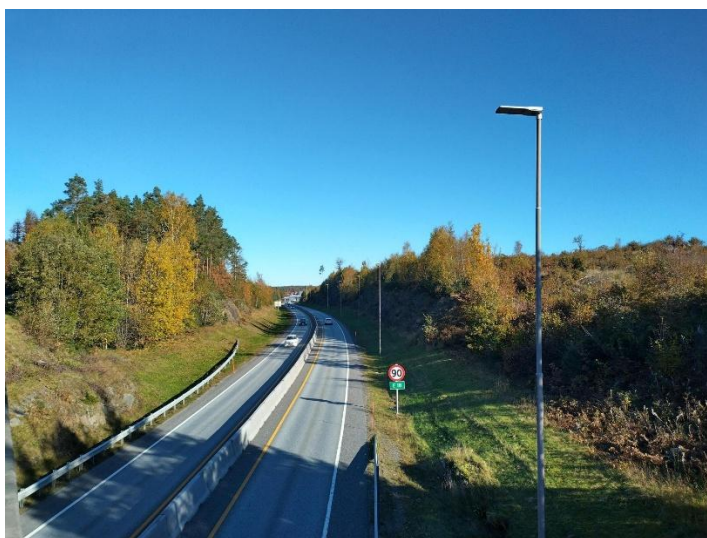
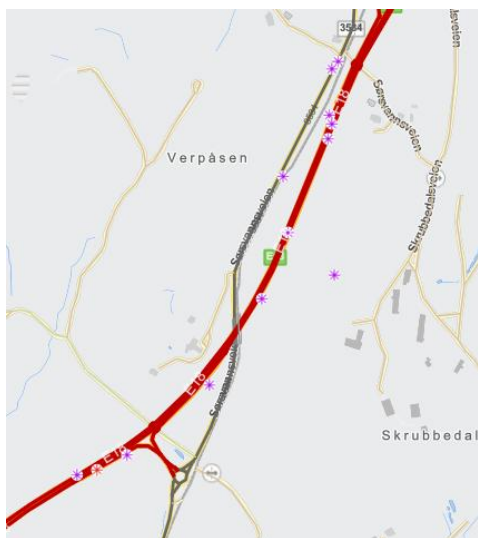


Sandbekk: Kart over stasjonen, og foto som viser krysningspunkt for vilt, mot nord-øst.

Vurdering av område: Sandbekk befinner seg i kort avstand etter Høgedal, og representerer viltekryssninger fra samme skogområder på begge sider av veien. Det er skog i kort avstand til veibanen på begge sider av veien. Det er oppført tett midtrabatt.

7. Verpåsen

Antall påkjørsler i perioden	11
Vegforvalter	Statens vegvesen
Fartsgrense	90
ÅDT	21.000



Verpåsen: Kart over området, og foto som viser krysningspunkt for vilt, mot nord.

Vurdering av område: Verpåsen befinner seg i kort avstand etter Sandbekk, men knytter sammen større naturområder på vestsiden av veien med et mindre område på østsiden av veien, som igjen har sammenheng med de to foregående stasjonene. Verpåsen har hogstfelt på begge sider av veien, som kan bety attraktivt beite. Det er oppført tett midtrabatt.

8. Rannekleiv.

Antall påkjørsler i perioden	9
Vegforvalter	Statens vegvesen
Fartsgrense	90
ÅDT	21.000



Rannekleiv: Kart over stasjonen, og foto som viser krysningspunkt for vilt, mot nord.

Vurdering av område: Rannekleiv befinner seg i kort avstand etter Verpåsen, og knytter sammen store naturområder på vestsiden av veien med mindre naturområder og boligstrøk på østsiden av veien. Visuelt sees skog på begge sider av veien, og det er på østsiden (den bebygde siden) områder med eldre eng, og tydelige vilttråkk, med andre ord et mye brukt område for rådyr. Selve punktet har et elgfareskilt, fulgt av høy fartsgrense og et forbikjøringsfelt. Det er oppført tett midtrabatt.

Generell vurdering av E18 Harebakken-Grimstad:

Alle strekningene på E18 som er vurdert har midtdeler av betong, noe som kan: anses som potensielt trafikkfarlig ettersom det kan skape problemer for dyr som vil krysse veien. Sperringen midt i veien gjør at dyrene blir gående lenger i veibanen før de hopper over eller snur.²⁴

Generelt regnes en veistrekke med en ÅDT på mer enn 10.000 som en ugjennomtrengelig barriere for viltet²⁵(Figur 7). Trafikkbelastningen på E18 Harebakken-Grimstad er mer enn det dobbelte av det som regnes som «ugjennomtrengelig», i tillegg til å ha en ytterligere barrierevirkning i form av tett midtdeler. Mange av de registrerte påkjørsleene sees i forbindelse med kryss og påkjøringer, og kan ha en sammenheng med at det er punkter hvor bilistene iblant setter ned farten, slik at trafikken oppfattes som mindre ugjennomtrengelig av vilt som forsøker å krysse. Trolig er det svært høy dødelighet hos vilt av alle slag som forsøker å krysse veien, og antall påkjørsler på strekningen til tross for den høye trafikkbelastningen viser tydelig behovet for trygge krysningsmuligheter.

ÅDT	Barrierevirkning
<1 000	Krysses av de fleste ville arter i naturen.
1 000 – 2 500	Noen arter krysser slike veger uten problemer, men vegen er en barriere for spesielt sårbare arter.
2 500 – 10 000	Kraftig barriere, støy og bevegelse vil virke avvisende på mange enkeltdyr. Mange dyr som forsøker å krysse blir påkjørt.
>10 000	Ugjennomtrengelig barriere for de fleste arter.

Figur 7 oversikt over veiledende barrierevirkning etter ÅDT. (Kilde, Statens vegvesen, 2014).

Tiltak på E18-strekningene:

De utvalgte punktene på E18 må sees på helhetlig, da strekningen fra Harebakkenkrysset i Arendal og ned til Grimstad kommune er særlig utsatt og har en generell mangel på tiltak for å håndtere kryssende vilt. Tiltak her bør gjøres på hele strekningen og ikke kun punktvis.

²⁴ Thøger-Andresen 2012: 32

²⁵ Statens vegvesen. 2014: 17

Fra faunaundergangen Øvre Piltjenn ved Longum i Arendal er det hele 27 kilometer ned til neste viltpassasje som vurderes som god for hjortevilt, i Hanetodalen i Grimstad²⁶. For småvilt er det 7,4 km fra Longum og ned til en enkelt, smal passasje ved Nygårdshaven²⁷. Dette betyr at på E18 på strekningen Longum-Grimstad, finnes det knapt en eneste mulighet for vilt av noe slag til å krysse E18 trygt.

Strekningen fra Harebakkenkrysset og ned til Grimstad er mer enn 17 km lang, og det er i treårsperioden registrert mer enn 50 hjortevilt påkjørt her. Det er ikke medregnet vilt som ikke blir rapportert inn, noe som potensielt kan gjelde det meste vilt som ligger dødt etter sammenstøt og blir plukket opp av veientrepenør. Trolig er mørketallene betydelige. Det er heller ikke medregnet alt av mindre vilt som normalt sett ikke blir meldt inn eller registrert.

Statens vegvesen selv anbefaler at viltgjerde kan brukes på veier med ÅDT på mer enn 10.000, og at det bør brukes viltgjerder på alle strekninger med tette midtdelere, kombinert med trygge krysningpunkter.²⁸²⁹ Strekningen er per i dag uten viltgjerde eller andre betydelige tiltak med unntak av ett enkelt viltfareskilt. Dette til tross for en svært høy ÅDT, høy fartsgrense, og tette midtdelere. Hele strekningen har et stort behov for større tiltak i form av viltgjerde.

Faunapassasjer må også vurderes.

²⁶ Haugen et al. 2023: 63

²⁷ Haugen et al. 2023: 59

²⁸ Statens vegvesen.2014: 88

²⁹ Skrutvold et.al.2017:44

Viltfareskilt i Arendal

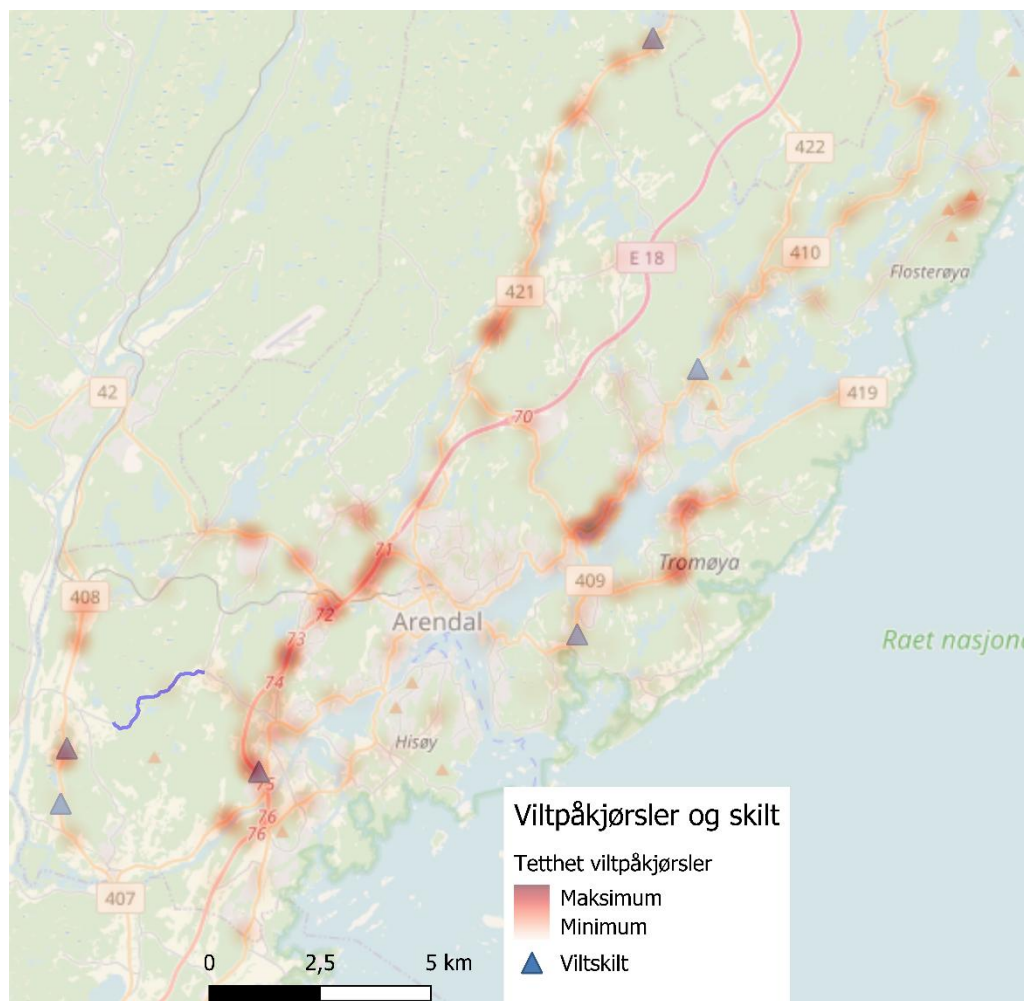
En oversikt over registrerte fareskilt for vilt i kommunen hentet fra NVDB viser at det er satt opp til sammen 6 fareskilt for elg. Til tross den store mengden påkjørsler av rådyr er det ingen fareskilt for hjort/rådyr i kommunen. 4 av 6 skilt ble satt opp på 70-tallet (Tabell 1), og det er uvisst hvorvidt de er vurdert i samråd med lokale viltmyndigheter i løpet av disse 50 årene.

Tabell 1 Oversikt over viltfareskilt i Arendal kommune, med plassering, år for oppsett samt år de ble skiftet.

Plassering	Type skilt	Oppsatt	Skiftet
Jernbaneveien	Elg	1976	2010
Jernbaneveien	Elg	1976	2002
E18	Elg	2025	-
Skilsøveien	Elg	1977	2004
Kystveien	Elg	2024	-
Molandsveien	Elg	1971	2008

Når vi ser på oversikten av plassering av viltfareskilt i kommunen opp mot heatmap for påkjørsler de siste tre årene, viser det tydelig et etterslep på gjennomgang av plassering og relevans (Figur 8).

I tillegg til de 6 registrerte fareskiltene er det ytterligere 5 fareskilt for elg som ble plassert ut i sommer av Fylkeskommunen i samråd med kommunen. Disse skiltene er foreløpig ikke registrert i NVDB. Det er usikkert om det finnes også andre viltfareskilt som ikke er registrert i NVDB. De 5 skiltene plassert i sommer er plassert på en enkelt strekke på Løddesøveien. Strekningen er markert på kartet som en blå linje.



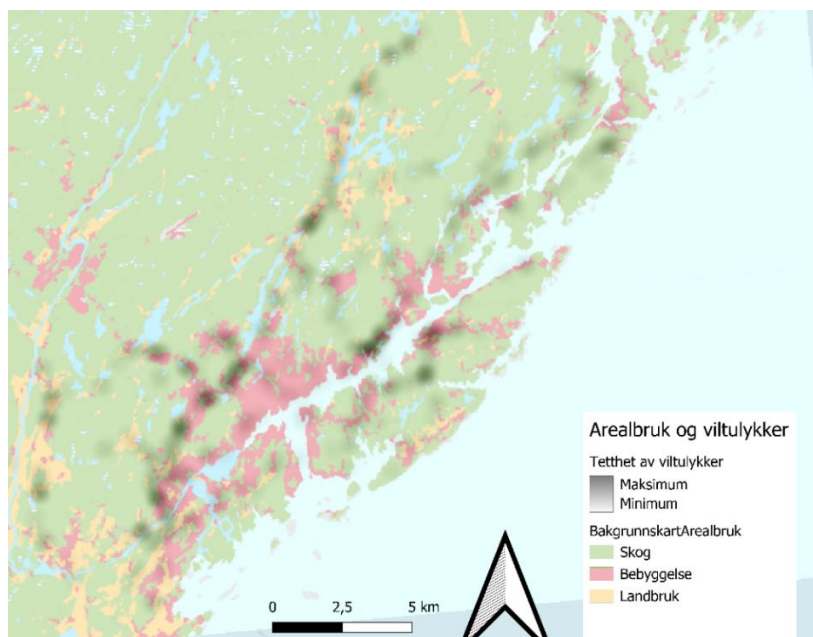
Figur 8 Kart over registrerte fareskilt for vilt i Arendal kommune, sett opp mot tetthet av viltpåkjørsler de siste tre årene. Blå strek markerer Løddesølveien med nyoppsatte elgfareskilt. Røde markeringer viser tetthet av påkjørsler og blå triangler viser plassering av viltskilt.

6 Vurdering av sammenhenger

Geografien ved ulykkesstrekken

Tettheten av hjorteviltulykker i Arendal kommune har naturlig nok en sammenheng med tilgang på mat og skjul (Figur 9). Viltulykker skjer gjerne i nærheten av skog³⁰, og det er kanskje spesielt områder med skog omgitt av bebyggelse som kanalisere viltets ferdsel som gir økt mengde kryssninger på utsatte punkter. Det er vist at krysningsfrekvens påvirkes av faktorer som tetthet av hjortevilt, grad av menneskelig forstyrrelse, variasjon i habitat, og nærhet til faunapassasjer.³¹

Det er gjort undersøkelser som viser at flere rådyr benytter seg av viltpassasjer i kulturlandskap, enn i skoglandskap, og at de foretrekker en viss åpenhet og ikke for tett vegetasjon³². På mange måter er det strøk med spredt bebyggelse og store hager som kan simulere kulturlandskapet rådyret trives i, framfor de tette skogene vi forventer at de skal holde seg i. Rådyr er også svært gode til å tilpasse seg menneskelig aktivitet, og er dermed ekstra utsatt for påkjørsler i bebygde områder da de har en relativt høy krysningsfrekvens til tross for forstyrrelser fra trafikken³³. En varierende grad av frykt og stor evne til tilpasning gir rådyret mulighet til å benytte seg av et rikt matfat i menneskenære områder.³⁴ Samlet sett gir dette grunnlag for en høy andel kryssninger mellom relativt små skogområder/spredt bebyggelse, og større sammenhengende naturområder.



Figur 9 Tetthet av viltulykker sett mot kart over arealbruk i Arendal kommune

³⁰ (Trafikkøkonimisk institutt, 2025)

³¹ Thøger-Andresen 2012: 24

³² Kristiansen 2010: 19

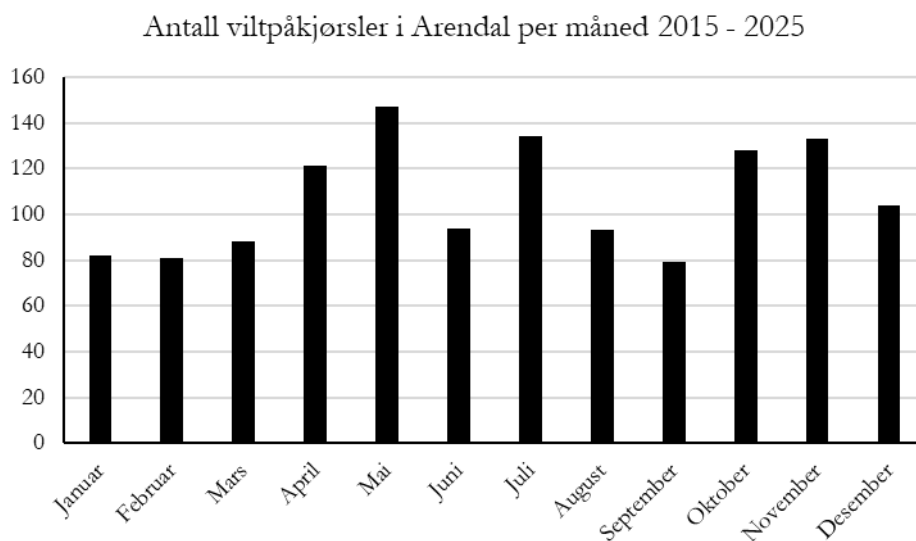
³³ Kristiansen 2010: 24

³⁴ Solberg et al. 2009: 58

Andre faktorer som kan påvirke påkjørselsrate

I likhet med Arendal kommune er rådyret det hjorteviltet som har desidert flest registrerte påkjørsler nasjonalt ³⁵. De fleste påkjørsler skjer i perioden 06:00 til 08:00 på morgenen, og fra 17:00 til 20:00 på kvelden. Dette er tider hvor høy aktivitet hos hjorteviltet sammenfaller med tett trafikk fra morgen og kveldstrafikk. For rådyr er det også sett at en rekke ulike variabler som for eksempel temperatur og snømengde kan være med å forklare svingninger i påkjørselsrate.

Viltet har i tillegg variasjoner i bevegelsesmønster og aktivitet igjennom året, og det er tidligere vist at rådyr har mer aktivitet i passering av viltpassasjer i høstmånedene, enn om vinteren, med det høyeste antallet i oktober ³⁶. Når vi ser på påkjørselsrate per måned i Arendal kommune, ser vi allikevel en markant økning i antall påkjørsler fra mars til mai, hvor mai er måneden med flest påkjørsler i løpet av hele året (Figur 10). April og mai er en sårbar tid som blant annet sammenfaller med vårbeite og kjeing. Andre måneder med stor andel påkjørsler er juli, kanskje i sammenheng med brunsten og/eller økt trafikk i forbindelse med ferieavvikling. Deretter følger høstmånedene oktober-november.



Figur 10 Fordeling av hjortevilt påkjørsler i Arendal kommune fordelt på måned, for perioden 2015-2025

Oversikt over årsdøgnetrafikken (ÅDT) i området viser at det er høyest trafikkbelastning rundt Arendal sentrum og sørover langs E18. Tetthet av viltulykker samfaller allikevel ikke utelukkende med ÅDT, men i samspill med andre faktorer som utforming av vei, fartsgrense og sikt har det

³⁵ Solberg et al. 2009: 54

³⁶ Kristiansen 2010: 25

en stor betydning. Trafikkbelastning er trolig den største påvirkningsfaktoren på ulykkesrate, sammen med bestandsstørrelse.³⁷

7 Utfordringer i forvaltningen

I samspillet mellom alle ulike etater og involverte i viltforvaltning og veiforvaltning er det tydelig at det finnes flere strukturelle utfordringer, og gjennom samtaler med en rekke aktører i tillegg til å gå igjennom litteratur og lovverk har vi fått et innblikk i en del av utfordringene i dagens forvaltning av vilt i sammenheng med vei. Flere av disse må løses på et overordnet nivå. Blant disse mange utfordringene kan vi nevne noen få:

- Utfordringer i forbindelse med varslingsystemet for påkjørt vilt. Det faktum at påkjørt vilt skal meldes til politiet kan føre til forlenget responstid, potensiale for misforståelser når informasjonen skal igjennom en tredjepart, og det kan medføre at entreprenører blir sendt ut for å hente dødt vilt som viser seg å ikke være dødt, og som skulle vært varslet til kommunen for avliving eller ettersøk.
- Veientreprenør på større veier har ansvar for å varsle kommunen dersom de får beskjed om påkjørt hjortevilt, også dersom entreprenør fjerner påkjørt og døde hjortevilt. Dette for å sikre helhetlig rapportering.³⁸ Trolig er dette et punkt hvor det er gjennomgående, nasjonale utfordringer knyttet til manglende rapportering og kontakt mellom entreprenører og kommune, som medfører underrapportering av påkjørt og drept hjortevilt.
- Kostnader knyttet til ettersøk og håndtering av fallvilt tilsvarer enorme summer for små kommuner med høy påkjørselsfrekvens, og det er ingen innarbeidede, nasjonale ordninger eller tydelige retningslinjer for hvordan dette skal håndteres i sin helhet. Kommuner som Arendal med høy trafikkbelastning og stor andel ulykker står ansvarlig for ettersøk på alle veier, uansett hvem som forvalter veien. Dette medfører i Arendal, som mange andre, et betydelig problem som gjør at kommunene risikerer å stå uten nok dedikerte midler til å dekke arbeidet de er pålagt å gjøre.
- Det finnes per i dag ikke noe eget rådyrfareskilt. Med tanke på viktigheten av oppdatert og presis viltfareskilting er det vanskelig å forstå hvorfor det ikke finnes et fareskilt for landets mest påkjørte hjortevilt. Potensielt vil det kunne virke mot sin hensikt å skilte for

³⁷ Solberg et al. 2009: 54

³⁸ Landbruksdirektoratet, 2025

«feil vilt» (hjort), da det kan være med på gi manglende respekt for skiltingen når den ikke stemmer med realiteten og publikums erfaringer.

- Muligheten til å gjennomføre overordnede tiltak uavhengig av hvem som er veieier og grunneier. Tiltak som eksempelvis viltgjerdning kan ende opp med å slutte på ugunstig sted da veien skifter til en annen forvalter, eller legges på ugunstige steder i terrenget som følge av grunneiers innsigelse eller ønsker. Dette gir problemer i den videre forvaltningen og trafikksikkerheten, og er noe av det som ligger bak mange hendelser med vilt innenfor viltgjerdene i Arendal kommune.
- Finansiering- det er ingen automatikk i finansiering av tiltak for å begrense påkjørsler eller barriereeffekter ved økning av ÅDT og/eller mengde viltulykker i eksisterende veinett. Ved nybygging inngår midler til dette, men etter ferdigstillelse av veien er disse midlene borte. Det understreker viktigheten av å være tidlig ute med grundige undersøkelser og god planlegging ved nybygging og opprusting av veier, da det er vanskelig å finne midler til tiltak i ettertid.
- Mangel på overordnede maler og regelverk som kan rettlede og spesifisere hvilke oppgaver knyttet til vilt og trafikk som skal gjennomføres av hvilke etater og stillinger. Det finnes ingen dedikert stilling på overordnet nivå innen dette kompetansefeltet med arbeidsoppgaven å veilede og tilrettelegge for at ulike veiforvaltere får retningslinjer og verktøyene de trenger for å kunne løse viltrelaterte utfordringer på vei.
- Nasjonalt finnes det ikke vedtatte grenser for hva som regnes som MYE påkjørsler, hvilke mengder som kan utløse ulike tilskudd eller sette krav til tiltak, og ikke noe antall for hva som ansees som uakseptable mengder påkjørsler. Dette er opp til lokale og regionale forvaltere å vurdere uten nasjonale føringer, noe som gir rom for tvil, synsing, og trolig en høy terskel for igangsetting av tiltak.

8 Konklusjon og anbefaling

Historisk sett har en stor del av veibyggingen i Norge hatt fokus på effektiv transport, fremkommelighet og økonomisk utvikling. Problematikken og kunnskapen om viltpåkjørsler, fragmentering og barrierer i viltets leveområder har kommet inn i etterkant. Dette gir både et behov for å tilpasse eksisterende infrastruktur til økologiske hensyn, og at ny utbygging må planlegges godt med hensyn til viltets leveområder og økologi. Viltet følger skjul, mat og naturlige formasjoner, og med god kunnskap som følge av gode registrerte data kan vi vite hvor vi bør og må sette inn tiltak.

Arendal er en kommune med store utfordringer knyttet til vilt og trafikk, mye grunnet stor trafikkbelastning og stor viltbestand, men de er langt fra å være alene om problemstillingene. På tvers av kommuner og regioner ser vi at mange av utfordringene bunner i manglende nasjonale retningslinjer og utilstrekkelig tilrettelegging for å håndtere viltproblematikk på et overordnet nivå. Uten felles rammer og koordinert innsats blir arbeidet fragmentert og ressurskrevende. Når hver enkelt kommune må utvikle løsninger på egen hånd, risikerer vi at verdifulle erfaringer og effektive tiltak ikke deles eller videreføres. Resultatet er at fremdrift går tapt, og at gode løsninger forblir lokale snarere enn nasjonale.

For å møte disse utfordringene kreves det en mer helhetlig tilnærming, der kunnskap, verktøy og ansvar fordeles på tvers av forvaltningsnivåer. Dette vil ikke bare styrke arbeidet med å redusere viltpåkjørsler, men også bidra til en mer bærekraftig og effektiv forvaltning av både vilt og vei.

Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029 er på høring per 14.10.2025, og denne skal etter planen ferdigstilles innen 1.mars 2026. I utkastet som er ute på høring har viltets lidelser som følge av påkjørsler fått fokus. Det samme har viltfareskilt, herunder krav om at skilt tas ned eller tildekkes i perioder med liten risiko for viltpåkjørsler, og krav om gjennomgang av viltskilting i samarbeid med lokale viltmyndigheter. I tillegg nevnes det avvik mellom plassering av viltfareskilt og hvor ulykkene faktisk skjer, som følge av manglende gjennomgang av skiltplasseringer.³⁹ Som tiltak er det planlagt at Statens vegvesen og fylkeskommunene skal foreta en gjennomgang av eksisterende viltfareskilt slik at det følger kravene i veinormal N300. I tillegg vil de sammen etablere et samarbeidsforum for deling av erfaring og kunnskap for å jobbe mot effektive tiltak mot viltpåkjørsler⁴⁰ Et slikt forum vil ledes av Landbruksdirektoratet med

³⁹ Statens vegvesen m.fl 2025: 167

⁴⁰ Statens vegvesen m.fl. 2025: 168

oppstart i desember 2025, og kan forhåpentligvis være et skritt i riktig retning med tanke på samarbeid på tvers av etater og aktører.

Anbefalinger for Arendal kommune

- Forsøke å redusere rådyrbestanden gjennom rettede uttak, spesielt i områder hvor det er høyt antall påkjørsler.
- E18 fra Harebakkenkrysset og ned til Grimstad har behov for tiltak. Enten i form av viltgjerde ved eksisterende vei, eller ved god planlegging og en helhetlig gjennomføring av viltgjerde kombinert med nøye planlagte faunapassasjer ved bygging av ny vei.
- De mest utsatte strekkene på de mindre veiene bør også vurderes for tiltak. I første omgang tiltak som skilting og endrede fartsgrenser, på flere steder kan det også være aktuelt å vurdere siktrydding.
- Etablere en dialog for å sikre varsling og registrering av dødt vilt som blir hentet av entreprenører. Registrering av småvilt er også nyttig informasjon som kan brukes i planlegging av faunapassasje ved bygging av ny vei eller andre tiltak.
- Fallviltregisteret bør brukes aktivt i planlegging av tiltak og ved vurdering av viltfareskilting. Når skiltene er oppdatert, bør det gås ut med informasjon til publikum om hva som er gjort og hvorfor. Dette kan bidra til å gjenopprette respekt og forståelse for fareskilt for vilt, og styrke trafikantenes oppmerksomhet i utsatte områder
- For å sikre gjennomføring av helhetlige og effektive tiltak bør problematikken løftes opp på politisk nivå. Uten tydelig politisk forankring risikerer man at arbeidet forblir fragmentert og underfinansiert.
- Det bør settes klare mål for hva som ansees for å være uakseptable nivå av viltpåkjørsler.

9 Referanser

Agder fylkeskommune, (2025, 08.10.) *Regional plan for mobilitet for Agder 2023-2033*.

<https://pub.framsikt.net/plan/agder/plan-799ab201-b20a-43c5-8647-9c3014e5da70-14386/#/>

Fremstad, H. (2024). Dyrepåkjørsler er et betydelig og økende problem. *Forskning.no*.

<https://www.forskning.no/bil-og-trafikk-dyreverden-partner/dyrepakjorsler-er-et-betydelig-og-okende-problem/2413369>

Haugen, M. B., Åsan, E. og Roer, O. 2023. Kartlegging og vurdering av viltpassasjer og viltgjerd langs E18 og E39 i Agder. (Faun rapport R011-2023). Faun Naturforvaltning.

Haugen, M, B., Aarbø, S, M., Olk, T.R., Meland, M., Roer, O. & Engh, A. 2025. 2025. Elg og hjort i Agder 2025. (Faun rapport R003-2025). Faun Naturforvaltning.

Hjorteviltforskriften (2016). *Forskrift om forvaltning av hjortevilt*.

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-01-08-12>

Kristiansen, V.M. (2010). Rådyr (*Capreolus capreolus*) og mindre viltarters bruk av ulike over- og underganger langs fire hovedveger på Østlandet. (Masteroppgave). NMBU.

Landbruksdirektoratet, (2025, 08.10). *Kven har ansvar for kva ved viltpåkjøring?*

<https://www.landbruksdirektoratet.no/nb/forvaltning/fagomrader/jakt-og-fangst/fallvilt-og-ettersok/kven-har-ansvar-for-kva-ved-viltpakoyring>

Nye Veier, (2025, 08.10). *Om oss*. <https://www.nyeveier.no/om-oss/>

Skiltforskriften. (2005). Forskrift om offentlige trafikkskilt, vegoppmerking, trafikkklyssignaler og anvisninger (FOR-2005-10-07-1219). Lovdata.

<https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2005-10-07-1219>

Skrutvold, J. Sørensen, J.B. Granum, H.M. (2017). *Tiltak for å redusere vegers påvirkning på dyrelivet* (Statens vegvesens rapporter Nr.502). Statens vegvesen.

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

Statens vegvesen (2024). Planlegging og oppsetting av trafikkskilt (N-V320:2024).

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/860014/nb>

Statens vegvesen (2014). Veger og dyreliv (håndbok V134). Vegdirektoratet.

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v134.pdf>

Statens vegvesen (2025, 08.02). *Vårt samfunnsoppdrag*.

<https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/vart-samfunnsoppdrag/>

Statens vegvesen (2025, 08.10). *Biologisk mangfold og økosystemer*. <https://www.vegvesen.no/om-oss/om-organisasjonen/om-statens-vegvesen/samfunnsoppdrag-ansvar-oppgaver/barekraft/biologisk-mangfold-og-okosystemer/>

Statens vegvesen (2024). Trafikkskilt (Vegnormal N300). Vegdirektoratet.

<https://viewers.vegnorm.vegvesen.no/product/860012/nb>

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene m.fl. (2022). Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2022-2025.

<https://www.regjeringen.no/contentassets/c91632e1e2a84454b72072c5d51bf517/nasjonal-tiltaksplan-for-ts-pa-vei-2022-2025-endelig.pdf>

Statens vegvesen, politiet, Helsedirektoratet, Utdanningsdirektoratet, Trygg Trafikk, fylkeskommunene m.fl. (2025). Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på vei 2026-2029.

Høringsutkast. <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafikksikkerhet/>

Thøger-Andresen, K. 2012. Faunapassasjer og andre tiltak rettet mot hjortevilt langs veg. (Statens vegvesens rapporter, Nr. 78). Vegdirektoratet.

Wildenschild, H. (2022). Statens vegvesen sine forsøk for å redusere antallet viltpåkjørsler (Statens vegvesens rapporter Nr.803). Statens vegvesen.

<https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/2985804/SVV%20rapport%20nr.%20803%20Viltp%c3%a5kj%c3%b8rsler.pdf?sequence=1&isAllowed=y>