



Miljørapport 2007

Innhald

KORTVERSJON

Kort oppsummering av status for ulike miljøtema	3
Hovedmål miljø, miljøstyring og miljørevisjon	3
Tverretatleg samarbeid om miljøinnspel til	
Nasjonal transportplan 2010-2019	3
Energiforbruk/energiøkonomisering	3
Støy	4
Grunnforureining	4
Avfall	4
Påkøyrse av dyr	5
Brannar	5
Utslepp	5
Biologisk mangfald	6
Bruk av kjemikal	6
Vegetasjonskontroll	6
Kulturminne og -miljø	6
Visuelt miljø	6

LANGVERSJON

Meir om status for ulike miljøtema	7
Hovudmål miljø, miljøstyring og miljørevisjon	7
Tverretatleg samarbeid om miljøinnspel til	
Nasjonal transportplan 2010-2019	7
Energiforbruk/energiøkonomisering	8
Støy	11
Grunnforureining	13
Avfall	14
PCB	15
Påkøyrse av dyr	16
Brannar	17
Utslepp	18
Biologisk mangfald	19
Bruk av kjemikal	21
Vegetasjonskontroll	22
Kulturminne og -miljø	23
Visuelt miljø	24

Kort oppsummering av status for ulike miljøtema

Hovedmål miljø, miljøstyring og miljørevisjon

Jernbaneverket har følgende hovudmål for miljø: Jernbaneverket skal styrkje jernbanen sine miljøføremoner.

Jernbaneverket etablerte i 1998 eit miljøleiingssystem som ein integrert del av etaten sitt styringssystem. Systemet

vert revidert med jamne mellomrom. Siste versjon av miljøleiingssystemet vart utgitt i desember 2006.

[Les meir](#)

Tverretatleg samarbeid om miljøinnspel til Nasjonal transportplan 2010-2019

Jernbaneverket har også i 2007 delteke i eit tverretatleg samarbeid om innspel til

temaet miljø i transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-19.

[Les meir](#)

Energiforbruk/energiøkonomisering

Eit felles nordisk system for avrekning og måling av elektrisk energi i tog vart sett i drift 1.1.2007. Systemet inneheld avanserte energimålarar i tog, eit målarinnsamlingssystem og eit avrekningssystem som til saman registrerer, samlar inn og fordeler registrert energiforbruk mellom dei enkelte toga i Noreg, Sverige og Danmark. Internasjonalt reknar ein med at togselskapa kan redusere

energiforbruket med minst ti prosent ved å utnytte det datagrunnlaget om energiforbruk som systemet gir.

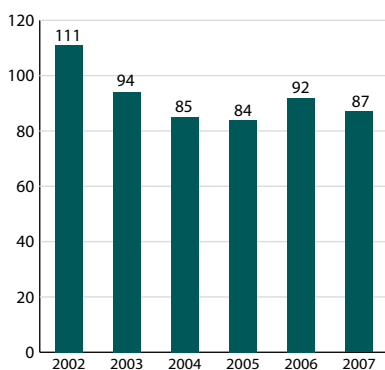
Jernbaneverket hadde ved utgangen av 2007 eit graddagskorrigert elektrisitetsforbruk på 87,2 GWh (førebelstal). Fase to av Jernbaneverket sitt enøkprosjekt starta i 2006 med mål å redusere elektrisitetsbruken i perioden 2002-2008

med totalt 24,6 GWh. Prosjektet mottar stønad frå det statlege energifondet Enova SF.

Jernbaneverket har frå og med 1.juli 2007 inngått ein avtale om kjøp av opphavssertifikat for straum etter europeisk standard.

[Les meir](#)

Forbruk elektrisitet GWh Jernbaneverket

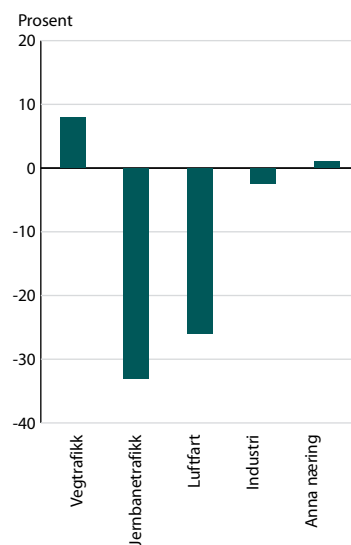


Støy

Jernbanen stod for fire prosent av dei kartlagde støyplagene i 2006. Frå 1999 til 2006 blei støyplaga frå jernbane redusert med 33 prosent.

[Les meir](#)

Endring i støyplage (SPI støyplageindeks) frå 1999 til 2006, etter kjelde.

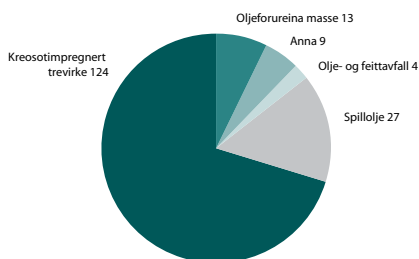


Grunnforureining

Ved utgangen av 2007 var alle tre regionane i Jernbaneverket ferdige med å kartlegge lokal grunnforureining og lage planar for opprydding. Det ned-

lagde impregneringsverket Nygården i Hommelvik ved Trondheim skal ryddast til akseptabelt forureiningsnivå for friområde. [Les meir](#)

Tal på tonn farleg avfall 2007



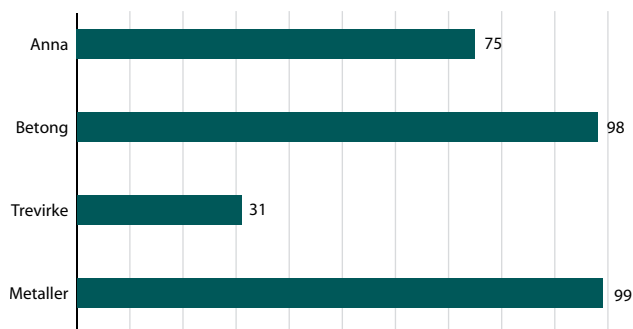
Avfall

Jernbaneverket sitt mål for avfallshandtering i 2007 var at delen av avfallet som går til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning skulle vere på minst 50 prosent. Dette målet er nådd med god margin der-

som ein ser på total avfallsmengde. Metall og betong utgjør ein stor del av avfallet i 2007 og for desse to avfallstypene gjekk nesten 100 prosent til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning siste år.

[Les meir](#)

Del avfall prosent til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning 2007



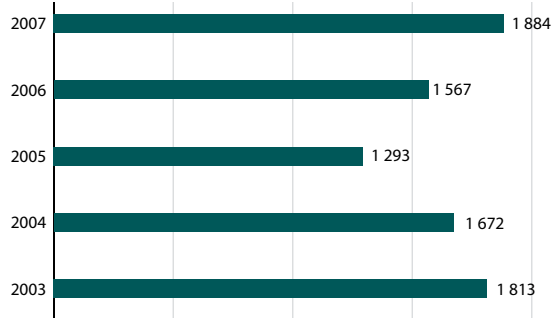
Påkøyrse av dyr

I 2007 vart 1884 dyr påkøyrde av tog. Dette er det høgaste talet som er

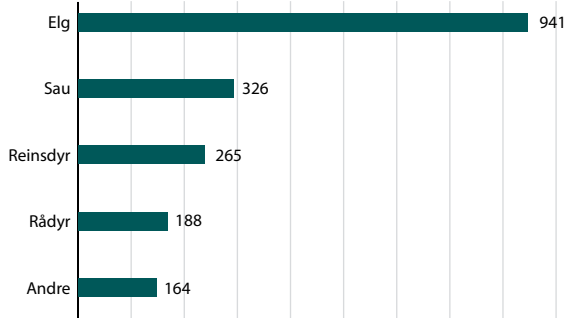
registrert for dyr påkøyrde av tog eit enkelt år. Både i 2006 og 2007 har talet

på dyr påkøyrde av tog auka kraftig. [Les meir](#)

Talet på dyr påkøyrde av tog



Talet på dyr påkøyrde av tog 2007, etter art

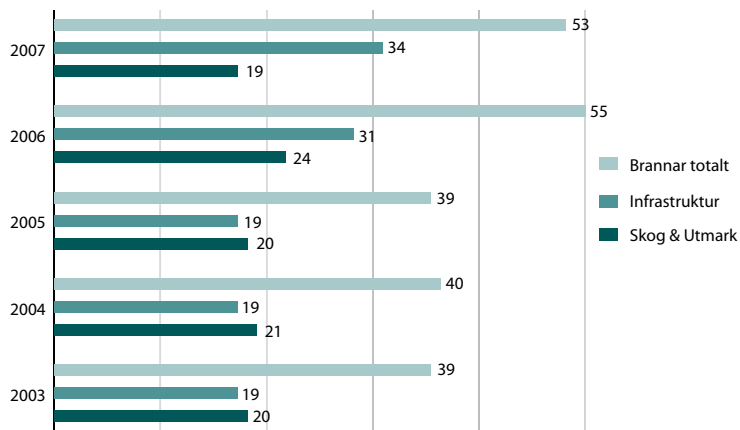


Brannar

I 2007 vart det registrert 19 brannar/tilløp til brann i skog og utmark ved sporet. I tillegg vart det registrert 34 brannar/tilløp til brann i jernbaneinfrastruktur, bygningar og materiell som Jernbanelaget har ansvar for.

[Les meir](#)

Brannar

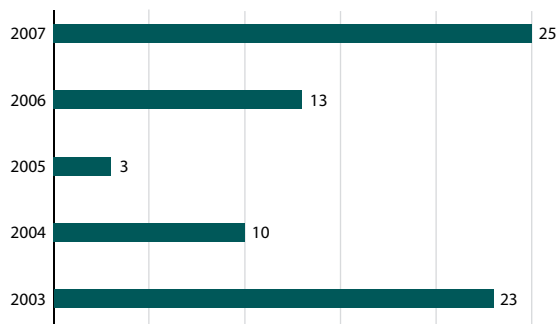


Utslepp

Talet på utslepp i 2007 er mykje høgare enn i 2006. Dette kan ha samband med stor anleggsaktivitet, særleg på Skøyen-Sandvika-prosjektet, der over halvparten av utsleppa skjedde. Betra rapportering kan også vere årsak til auke i rapporterte utslepp.

[Les meir](#)

Tal på utslepp



Biologisk mangfold

Ei viktig utfordring for Jernbaneverket er å kontrollere og redusere negativ påverknad på biologisk mangfold. Livs-

grunnlag for flora og fauna er eit aktuelt tema som skal vurderast i alle delar av jernbaneverksemda. Sluttrapport frå

Jernbaneverket sitt prosjekt om biologisk mangfold på Sørlandsbanen vart ferdig i 2007.

[Les meir](#)

Bruk av kjemikal

Jernbaneverket har eit eige kjemikalutvalg. Alle godkjende kjemikal vert

førte inn i eit stoffkartotek (kjemikal-databasen Ecoonline). I 2006 vart det

utarbeidd prosedyre for kjøp, bruk og avhending av kjemiske produkt.

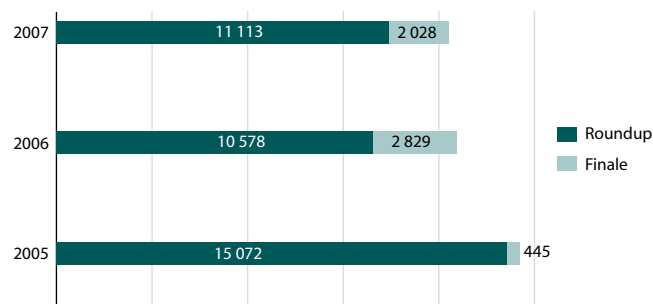
[Les meir](#)

Vegetasjonsskontroll

Figuren viser forbruket av ugrasmidla Roundup og Finale for dei tre siste åra. I 2007 vart det i tillegg brukt 144 liter av ugrasmiddelet Starane.

[Les meir](#)

Ugrasmiddel brukt per år (liter)



Kulturminne og -miljø

Jernbaneverket samarbeider med Riksantikvaren om implementering av nasjonal verneplan for

jernbanen sine kulturminne. Det er laga eit utkast til verneplan, datert 01.01.2006. Denne vil bli

brukt i samband med Jernbaneverket si sakshandsaming og forvaltning av egne kulturminne.

[Les meir](#)

Visuelt miljø

Jernbaneverket har som mål at det skal vere ryddig på stasjonar og langs jernbanenettet. Det framgår av Jernbane-

verket si serviceerklæring at dei reisande i tillegg til god informasjon også har krav på reine og ryddige stasjonar. Klager vert

følgde opp gjennom interne rutinar.

[Les meir](#)

Meir om status for ulike miljøtema

Hovudmål miljø, miljøstyring og miljørevisjon

Jernbaneverket har følgjande hovudmål for miljø: Jernbaneverket skal styrke jernbanen sine miljøremoner.

Jernbaneverket etablerte i 1998 eit miljøleiingssystem som ein integrert del av etaten sitt styringssystem. Systemet vert revidert med jamne mellomrom. Siste versjon av miljøleiingssystemet vart utgitt i desember 2006.

Viktige styringsdokument i forsyningsprosessen vart i 2007 endra for å gjere miljøkrava tydelegare. Dette omfatta m.a. endringar i kontraktsmalar.

Dei viktigaste innsatsområda innan miljø er innarbeidde i Miljøplan for Jernbaneverket 2006 - 2009. Miljøplanen skal innarbeidast i årleg plan for verksemda. Som ledd i dette har to regionar laga miljøplan for 2007 og har starta arbeidet med miljøplan for 2008. I den tredje regionen er det banevise miljøplanar for perioden 2007-2008. Desse vart reviderte i 2007.

Jernbaneverket har som mål å sikre at det vert tatt omsyn til miljø i planleg-

ging, utbygging, drift og vedlikehald av jernbanen sin infrastruktur. For alle utbyggingsprosjekt og vedlikehaldsprosjekt skal det gjennomførast kartlegging og risikovurdering av miljøpåverknad (miljøriskovurdering). Miljøoppfølgingsprogram skal utarbeidast dersom miljørisikovurderinga viser at det trengst.

Jernbaneverket Utbygging har i dag 50-60 prosjekt av varierende storleik. I 2007 vart det sett i gang ei kartlegging for å få samla oversikt over prosjekt med miljøoppfølgingsprogram for anleggsfasen. Kartlegginga er ikkje ferdig, men det er klarlagt at minst ti av prosjekta har miljøoppfølgingsprogram. Kartlegginga held fram i 2008. I månadsrapportane skal det rapporterast inn eventuelle avvik frå miljøoppfølgingsprogram i prosjekta. I 2007 har det ikkje blitt rapportert inn avvik.

Jernbaneverket har i 2007 gjennomført ein intern revisjon på miljøleiingssystemet. Tiltaksplan for oppfølging av funn i denne revisjonen skal utarbeidast og følgjast opp i 2008.

[Tilbake](#)

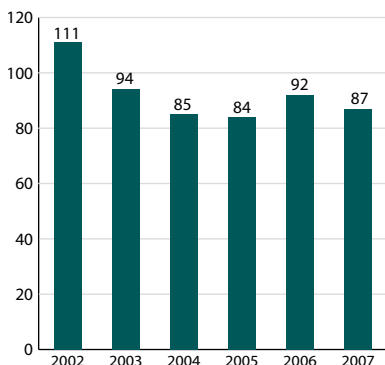
Tverretatleg samarbeid om miljøinnspel til Nasjonal transportplan 2010-2019

Jernbaneverket har også i 2007 delteke i eit tverretatleg samarbeid om innspel til temaet miljø i transportetatane sitt forslag til Nasjonal transportplan 2010-19. Den tverretatlege styringsgruppa har tatt initiativ til oppdatering og supplering av tidlegare analysar om energiforbruk og utslepp til luft, utgitt

av SSB i 1997 og 2001. Jernbaneverket har delteke i arbeidet med å spesifisere oppdraget og kvalitetssikre resultatet av analysane om energibruk. Desse analysane skal inngå som del av grunnlaget for det vidare arbeidet med å planleggje transport i framtida.

[Tilbake](#)

Forbruk elektrisitet GWh Jernbaneverket



Merk at figuren viser Jernbaneverket sitt energiforbruk og omfattar ikkje straum til tog.

Energiforbruk/energiøkonomisering

Jernbaneverket hadde ved utgangen av 2007 eit graddagskorrigert elektrisitetsforbruk på 87,2 GWh. Dette er ein nedgang på vel fem GWh frå 2006. Forbruket er knytt til drifta av det offentlege jernbanenettet, til dømes sporvekselvarme, istiningsanlegg, lys, oppvarming av publikumsareal og tekniske installasjonar.

Jernbaneverket starta i 2003 eit enøk-prosjekt der målet var å redusere elektrisitetsbruken med 8,5 prosent i forhold til 2002-nivå innan 2005. Ved utgangen av 2005 var reduksjonen totalt på heile 24 prosent. Fase to av prosjektet starta i 2006 med mål å redusere elektrisitetsbruken i perioden 2002-2008 med totalt 24,6 GWh. Reduksjonen så langt på 23,3 GWh tyder på at det skal la seg gjer å nå målet innan utgangen av 2008. Prosjektet mottek stønad frå det statlege energifondet Enova SF.

Frå 2005 til 2006 var det ein auke i elektrisitetsforbruket (frå 84 til 92 GWh). Dette kom av store snømengder spesielt på Austlandet. Dette fører til at varme-elementa i sporvekslane treng lengre brukstid for å tine snøen. Ein annan grunn til auken er at det har komen til ein del nye målarar.

I 2007 vart det investert omlag 7,7 mill kroner i energireduserande tiltak. Aktivitetar i 2007 har mellom anna vore montering av varmeregulering på sporvekslar, installasjon av varmepumper og tidsur i venterom og i lokstallar. Fleire stader har fått lysstyring utandørs og regulering på istiningsanlegg. Koppang lokstall har til dømes fått nye portar, varmepumpe, isolering av innvendig tak og styring på arealbelysninga.

Det siste året har Jernbaneverket utført enøkanalysar i tre el-tekniske hus. Analysane viser at potensialet er stort. Tiltak vil bli utførte i 2008. Det er også sett i gang andre analysar som enno ikkje er ferdigstilte.

Våren 2007 vart ombygginga av driftsbygningen i Asker ferdigstilt. Der er det sett inn rørsledetektorar som styrer lys og ventilasjon. Det er også sett inn termostatar på varmen.

Hausten 2007 vart den gamle oljefyren i verkstaden i Hokksund skifta ut. No vert det fyrt med pellets. CO₂-utsleppa vil bli reduserte med 66,5 tonn kvart år. I tillegg vil fyringskostnaden bli redusert til det halve.

Jernbaneverket har frå og med 1. juli 2007 inngått ein avtale om kjøp av opphavssertifikat for straum etter europeisk standard. Sertifikatordninga garanterer at tilsvarande den mengda straum Jernbaneverket kjøper inn til eige forbruk og til drift av elektriske tog, blir produsert frå vasskraft (CO₂-nøytralt). Elektriske tog er dermed det einaste transportmiddelet som kan frakte folk og gods frå A til Å utan å sleppe ut drivhusgassen CO₂. Sertifikatordninga er felles europeisk og vert administrert i Noreg av det marknadsnøytrale Statnett. Den delen av straumprisen som er påslag for garantert fornybar straum, skal brukast til å oppgradere namngjevne vasskraftverk slik at dei kan produsere meir. Ordninga hjelper såleis til med å fremje miljøvenleg kraftproduksjon.



Godstog på veg nedover Gudbrandsdalen. Foto: Njål Svingheim



Bergensbanen. Foto: Bjørn Lysne

Eit felles nordisk system for avrekning og måling av elektrisk energi i tog vart sett i drift 1.1.2007. Frå og med den datoen blir tog med energimålar avrekna og fakturert basert på faktisk forbruk og marknadsprisar. Systemet inneheld avanserte energimålarar i tog, eit målarinnsamlingssystem og eit avrekningssystem som til saman registrerer, samlar inn og fordeler registrert energiforbruk mellom dei enkelte toga i Noreg, Sverige og Danmark.

Data i energimålareininga blir overførte frå kvart einaste tog kvar time til ein sentral database som høyrer til Jernbanelverket Bane Energi. Desse inneheld femminuttars verdiar av energiforbruket i kWh, eventuell attendemata energi i kWh, tid og posisjonsdata. Togselskapa har tilgang til alle sine energidata og vil på denne måten ha tilgang til verdifull informasjon om energiforbruket på tog som gjer det mogleg å følgje opp energibruken og å ha betre kontroll.

Internasjonalt reknar ein med at togselskapa kan redusere energiforbruket med minst ti prosent ved å utnytte det datagrunnlaget om energiforbruk som systemet gir. I tillegg til å spare energi gir dette også reduserte kostnader og styrkte konkurransevilkår for jernbanetransport. Systemet fungerer på tvers av landegrensene, og energiforbruket i tog i Noreg, Sverige og Danmark blir målt og avrekna frå Jernbanelverket Bane Energi i Oslo. Interesse for det nordiske energiavrekningssystemet er stor i andre europeiske land. Det er montert testmålarar i tog i fleire land som for eksempel Frankrike og Storbritannia.

Jernbanelverket har i 2007 sett i gang arbeid med å installere energimålarar på togvarmeanlegg der tog brukar elektrisk energi til togvarme. Her er det også vesentleg potensial for å spare energi og kostnader ved at togselskapa får betre oversikt over kor mykje og korleis elektriske tog brukar energi når dei står i ro.

[Tilbake](#)

Nøkkeltal togselskapa 2007

<i>PERSONTRAFIKK</i>	<i>Totalt energiforbruk</i>	<i>Personkm</i>	<i>Energiforbruk per personkm</i>
NSB AS (togframføring)			
Elektrisk	266 303 MWh	2379 mill	0,11kWh
Diesel	85 293 MWh	251 mill	0,34 kWh
NSB Gjøvikbanen AS (togframføring)			
Elektrisk	11 911 MWh	55 mill	0,22 kWh
Flytoget AS (togframføring)			
Elektrisk	38 170 MWh	268 mill	0,14 kWh
Ofotbanen AS (togframføring)			
Elektrisk	675 MWh	2 mill	0,34 kWh

<i>GODSTRAFIKK</i>	<i>Totalt energiforbruk</i>	<i>Netto tonnkm</i>	<i>Energiforbruk per netto tonnkm</i>
CargoNet AS (togframføring)			
Elektrisk	134 400 MWh	2153 mill	0,06 kWh
Diesel	79 893 MWh	560 mill	0,14 kWh
Malmtrafikk AS (togframføring)			
Elektrisk	15 663 MWh	633 mill	0,025 kWh
Ofotbanen AS (togframføring)			
Elektrisk	3 382 MWh	15 mill	0,23 kWh
Diesel	9 664 MWh	23 mill	0,42 kWh
Togåkeriet AB (togframføring)			
Elektrisk	1361 MWh	27 mill	0,05 kWh
Diesel	132 MWh	3 mill	0,04 kWh

Tabellen viser netto levert energi til forbrukspunktet (toget). Energi brukt til togvarme er inkludert. Tap i omforming (ca. 15 prosent) og tap i kontaktledning (ca. 5 prosent) er ikke inkludert. Merk at i Jernbaneverket sine tidlegare miljørapportar er togselskapa sin energiforbruk oppgitt inklusive tap, men frå og med 2007 er dette lagt om jf. krav til energiavrekning i energilova.

MWh vert utrekna på følgjande måte: Diesel /lett fyringsolje
= 42,7 MJ/kg (1 liter = 0,85 kg) | kWh = 3,6 MJ

Selskapa Green Cargo AB, Hector Rail og Nya Inlandsgods AB har ikkje oppgitt tal for 2007

CO₂ utslépp frå dieseldrevne persontog 2007 (utsleppsfaktor 3,17 kg CO₂ per kg diesel)

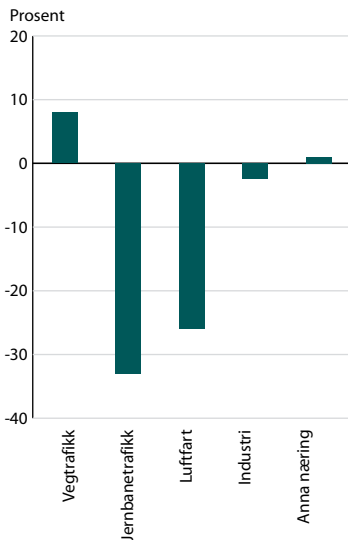
	<i>Dieselforbuk</i>		<i>Personkm (mill)</i>	<i>Kg CO₂ per personkm</i>
	<i>Liter</i>	<i>kg</i>		
NSB AS	8 460 000	7 191 000	251	0,09

CO₂ utslépp frå dieseldrevne godstog 2007 (utsleppsfaktor 3,17 kg CO₂ per kg diesel)

	<i>Dieselforbuk</i>		<i>Netto tonnkm (mill)</i>	<i>Kg CO₂ per netto tonnkm</i>
	<i>Liter</i>	<i>kg</i>		
CargoNet AS	7 924 354	6 735 701	560	0,04
Ofotbanen AS	958 592	814 803	23	0,11
Togåkeriet AB	13 150	11 178	3	0,012

Tilbake

Endring i støyplage (SPI støyplageindeks) frå 1999 til 2006, etter kjelde.



Støy

Regjeringa og Stortinget fastsette i 2007 eit nytt nasjonalt mål for støy. Det nye nasjonale målet er todelt:

- Støyplaga skal reduserast med ti prosent innan 2020 samanlikna med 1999.
- Talet på personar utsette for over 38 dB innandørs støynivå skal reduserast med 30 % innan 2020 samanlikna med 2005.

Det første målet er retta mot den generelle støyplaga i Noreg, medan det andre målet er retta mot dei som er utsette for dei høgaste støynivåa. Av di dette målet skil seg frå det gamle målet ved å setje sterkare merksemd på den relativt vesle gruppa som er utsett for mest støy i høve til alle innbyggjarane, må det takast i bruk andre tiltak for å oppnå dette målet.

I 2007 har Jernbaneverket arbeidd med implementering av forureiningsforskrifta kapittel 5, som vart iverksett 1.01.05. Denne forskrifta stiller krav til at anleggseigar seinast 30.06.2007 kartlegg innandørs støynivå ned til 35 dB LpAeq. Utrekningane skal minimum vere framskrivne til neste kartleggingsperiode 30.06.2012. Dersom kartlegginga syner at det kan vere fare for overskriding av grenseverdien 42 dB LpAeq innandørs, skal det utarbeidast tiltaksutgreiing. Jernbaneverket har oppfylt grenseverdikravet, og etter 2005 har ingen bustader hatt eit støynivå frå jernbane over grenseverdien. Kartlegging av innandørs støynivå ned til 35 dB LpAeq, er ikkje fullført for alle strekningane enno. Jernbaneverket reknar med at arbeidet er fullført innan sommaren 2008.

EUs rammedirektiv for støy er innarbeidd i forureiningsforskrifta kapittel 5. I samsvar med forskrifta er Jernbaneverket pålagt å kartleggje støy i byar med meir enn 250 000 innbyggjarar og langs strekningar med meir enn 60 000 togpasseringar per døgn. Ut frå ruteplanane

for 2006 vart det klarlagt at dei aktuelle strekningane var Oslo – Ski, Oslo-Asker og Oslo-Gardermoen der både Hovudbanen og Gardermobanen går i dagen. Nordisk utrekningsmetode frå 1996 (Nord96) blei brukt, då den nyare versjonen Nord2000 for jernbane framleis ikkje er innarbeidd i kommersielt tilgjengelege utrekningsverktøy. For jernbane gir heller ikkje dei to utrekningsmetodane stor skilnad for resultatet.

Karta som syner støybiletet langs strekningar som er kartlagde, er lagde ut på Jernbaneverket sine nettsider. Denne kartlegginga vil saman med den interdepartementale handlingsplanen for støy som blei utarbeidd i 2007, danne grunnlag for tiltaksplanar for å redusere støy.

I region aust er det gjennomført skinnesliping mot støy på ei rekkje strekningar i 2007, og det er gjennomført støykartlegging på terminalområde på Lillestrøm og Mysen.

Jernbanen stod for fire prosent av dei kartlagde støyplagene i 2006 skriv Statistisk sentralbyrå (SSB), som har fått i oppdrag årleg å kartleggje støyplaga i Noreg. SSB brukar ein modell som skal rekne ut støypåverknad (målt som talet på personar eksponerte for ulike støynivå) og støyplage (målt som SPI, støyplageindeks) i Noreg for 1999 og påfølgjande år. Frå 1999 til 2006 blei støyplaga frå jernbane redusert med 33 prosent. Fleire faktorar kan forklare denne reduksjonen, mellom anna, utskifting av tog til nye og meir stillegåande typar, effektivisering av godstransport (bruk av faste togstammer), skinnesliping, endringar i busetjing og nedgang i togtrafikken. Trass i at støyplaga frå jernbane og ved flyplassar er redusert, har den samla støyplaga i Noreg gått opp, mest pga. auka biltrafikk.



Wiresaging av fjell ved jernbanesporet i Sandvika. Foto: Hilde Lillejord



CargoNet på Langelandsbro Hovedbanen. Foto: Øystein Grue

I 2007 har Nasjonalt folkehelseinstitutt i samarbeid med Transportøkonomisk institutt gjennomført analyser av støyplage og søvnforstyringer fra togstøy. Rapporten presenterer enkle eksponeringsresponskurver i tillegg til statistiske analyser av sammenheng mellom støy og verknad der moglege samverkande og motverkande faktorar er inkluderte. For støyplage viste det seg at alder og støysensitivitet spela ei rolle, men førte likevel ikkje til vesentleg endring i den etablerte sammenhengen mellom støynivå og plagegrad. Mengda av personar som rapporterte søvnforstyringer på grunn av støy, auka gradvis, både med omsyn til ekvivalent støynivå og maksimalt støynivå på natt. Det var likevel ein sterk korrelasjon mellom desse to støyparametrane slik at det er vanskeleg å slå fast kven av desse indikatorane som er viktigast. Viktige modifierande faktorar for støyinduserte søvnforstyringer var støysensitivitet og

talet på togpasseringar på natt. Resultatet frå denne undersøkinga vil verte publisert i eit internasjonalt tidsskrift i 2008.

Jernbanelverket starta i 2006 eit FoU-prosjekt som skal undersøkje nærare sammenhengen mellom skinnsliping og støy, og utviklinga av skinnkvaliteten over tid etter sliping. Prosjektet er venta å verte ferdig ein gong i 2008.

Ulemper med strukturstøy frå togtrafikken var eit sentralt tema før tunnelane på Askerbanen mellom Sandvika og Asker vart bygde. Tunnelane vart tekne i bruk hausten 2005. På oppdrag frå Jernbanelverket er det utført kontrollmålingar i 21 bustadhus i det aktuelle området for å sjekke om strukturlydkrava er oppfylte. I alle dei 21 bustadhusa er grensa på 32 dBA oppfylt.

Tilbake



Utbygging av Lysaker stasjon.
Foto: Svein Goll



Utbygging av Lysaker stasjon. Foto: C&Z

Grunnforureining

Jernbanelverket har på kort sikt som mål å få oversikt over alle jernbaneområde som har forureina grunn. Målet på lang sikt er å ha kontroll med og sikre at avrenning frå grunnforureining ikkje fører til helse- eller miljøskadar.

Området ved det tidlegare kreosot-impregneringsverket ved Nygården i Hommelvik ved Trondheim er sterkt forureina. Avrenning frå området forureinar nærmiljøet. Fullstendig grunnundersøking av området vart gjennomført i 2006, jf. omtale i Jernbanelverket sin miljørapport 2006. I 2007 er det teke prøver av sedimenta i dei grunne strandområda utanfor. Dette er gjort for å vurdere kva for tiltak som trengst for å sikre at bruk av området til f.eks bading ikkje fører til helseskadar. Området skal ryddast til akseptabelt forureiningsnivå for friområde. Oppryddinga vil starte i 2008 dersom ein klarar å skaffe midlar til dette. Dette vil bli vurdert i budsjettprosessen i samband med revidert statsbudsjett i mai 2008.

Frå kreosotdeponiet i Mostadmarka i Malvik ved Trondheim er det tidlegare dokumentert at det skjer avsig til grunn og grunnvatn. Planen er å gjennomføre tiltak for dette området samtidig med tiltak på Nygården.

Området ved tidlegare Killingdal gruver vart kartlagt i 2004, og forslag til risikoreducerande tiltak oversendt til SFT i 2005. Området (nedlagt sidespor (Ilalinjen))

ligg i Fagervika i Trondheim ved det nedlagde anlegget til Killingdal gruver. Jernbanelverket er ikkje forureinar av området, men eigar. Kommunen følgjer opp saka, og Jernbanelverket og ROM eiendom samarbeider med kommunen om vidare framdrift i prosjektet og fordeling av ansvar.

Ved utgangen av 2007 var alle tre regionane i Jernbanelverket ferdige med å kartlegge lokal grunnforureining og lage planar for opprydding. I 2007 var det mellom anna fokus på å kontrollere om alle oljeutskiljarar knytte til oljehaldig avlaup eller oljetankar innfrir nye krav til maksimumsinnhald av olje i avlaupsvatn. Kartlegginga viser at det trengst omfattande tiltak i tida framover for at avlaup/oljeutskiljarar skal oppfylle forskriftskrav. Region Nord har 29 lokalitetar med lokal grunnforureining der det trengst tiltak. Av desse er det 13 lokomotivstallar og ein oljetank som har avlaup som ikkje innfrir dei nye krava. Region Vest har 32 lokalitetar der det trengst tiltak. Av desse er det fire lokomotivstallar som ikkje innfrir avlaupskrav. Status for kartlegging i Region Aust viser at det trengst tiltak på 51 lokalitetar med forureina grunn. Av desse er det ti verkstader/lokomotivstallar som treng tiltak for å innfri nye krav til avlaup.

Oppryddingstiltak på oljeforureina grunn på Hønefoss stasjon har hatt førsteprioritet i Region Vest i 2007 og skal vidareførast i 2008.

I Region Aust vart ein tank på Alnabru, som var i dårleg stand, fjerna i 2007, og det vart gjort omfattande masse-utskifting pga av dieselsøl over lang tid. 167 tonn oljeforureina masse vart levert godkjent mottak.

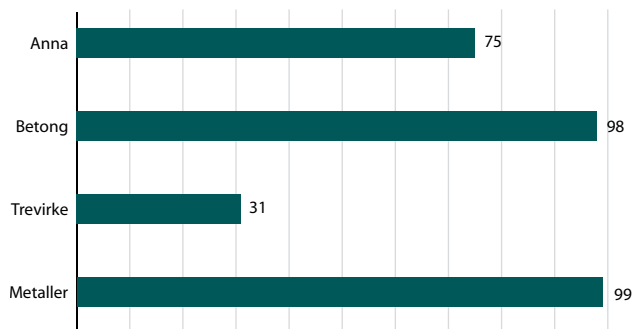
Etter at Jernbaneverket i 2005 vart ferdig med oppryddingstiltak ved det tidlegare kreosotimpregneringsverket i Råde i Østfold har vassstilstanden blitt overvaka. I 2007 fekk Jernbaneverket pålegg frå Statens forureiningstilsyn om å halde fram med overvaking av vasskvalitet til og med 2011. Det er laga eit nytt overvakingsprogram, og overvakinga har starta opp igjen.

Eit prosjekt som har som mål å tette gamle oljekummar på alle anlegga til Bane Energi (omformarstasjonar) for å hindre uønskte utslepp, har pågått i fleire år. Steinfilter vert fjerna og erstatta med flammenett og gangrister. Stein som er forureina vert levert som farleg avfall. Ved utgangen av 2007 var arbeidet ferdig ved om lag 20 av 60 oljekummar. I 2008 er planen å fullføre arbeidet med oljekummane på ytterlegare sju omformarstasjonar (det er vanlegvis fire oljekummar per omformarstasjon) Prosjektet skal avsluttast i 2009.

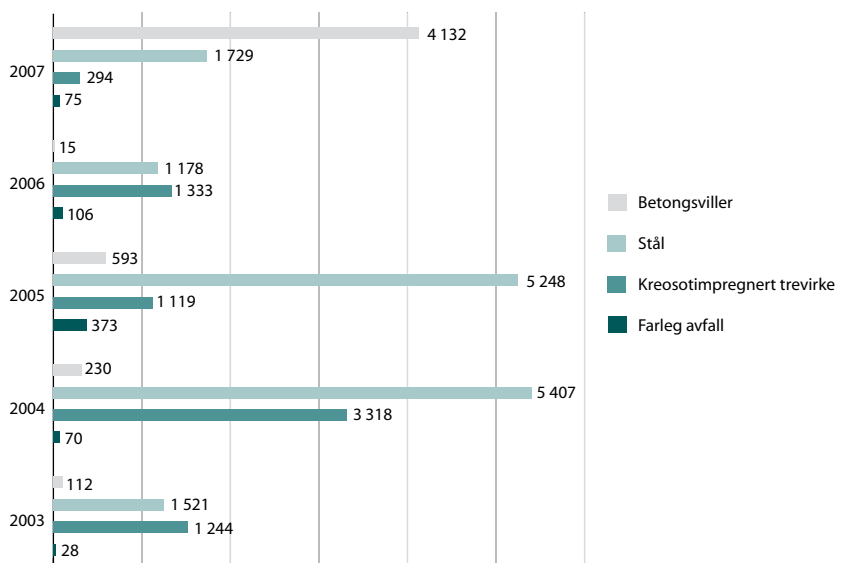
[Tilbake](#)

Avfall

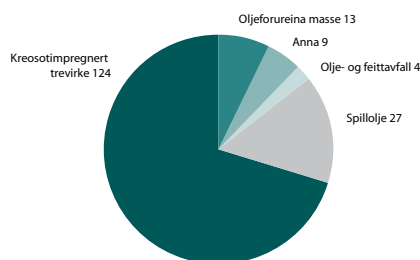
Del avfall prosent til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning 2007



Avfallsmengd, tonn



Tal på tonn farleg avfall 2007



Jernbaneverket sitt mål for avfallshand-tering i 2007 var at delen avfall som går til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning skulle vere på minst 50 prosent. Dette målet er nådd med god margin dersom ein ser på total avfallsmengd. Metall og betong utgjer ein stor del av avfallet i 2007, og for desse to avfallstypene gjekk nesten 100 prosent til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning siste år. Frå 2008 vil målet vere at andelen avfall som går til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning skal vere minst 70 prosent.

Figuren for avfallsmengder viser at avfallsmengdene varierer frå år til år. Denne variasjonen kan henge saman med endringar i aktivitetsnivå, type prosjekt og kva for ein fase prosjekta er i. Kor stor prosentvis del av avfallet som går til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning totalt sett det enkelte år, er avhengig av korleis den enkelte avfallstypen blir handtert, men i tillegg blir prosentdelen påverka

av korleis samansetjinga av avfallet er det enkelte år. For 2007 er det til dømes store mengder betong; den store delen gjenbruk/materialgjenvinning for betong medfører at også gjenbruks-/materialgjennvinnings prosenten blir høg for avfallet samla sett. Merk at det manglar avfallsrapportering for tre av ti banar.

For kreosotimpregnert trevirke er det ikkje så stor andel som går til ekstern gjenbruk/materialgjenvinning for dette er farleg avfall. Ein del kreosotimpregnert trevirke går til energigjenvinning, men dagens rapporteringsrutinar er ikkje tilstrekkelege til å gje svar på kor stor prosentdel dette gjeld.

Mengda av farleg avfall frå Jernbane-verket i 2007 var til saman 177 tonn etter statistikk frå Norsas. Om lag 70 prosent av dette var kreosotimpregnert trevirke.

Tilbake

PCB

Frå 1980 vart det forbode å nytte PCB, og det er forskriftsfesta krav om at bruk i gamle anlegg skal fasast ut.

Region Vest og Region Aust er ferdige med sanering av lysarmatur som inne- held PCB.

Region Nord er ferdig med PCB-sanering på alle banar unntatt Katterat stasjon, Ofofbanen. Der skal det setjast opp spesialdesigna lysarmatur i samband med oppussing av stasjonen. Saneringa blir ferdig i 2008.

Isolerglassruter som inneheld PCB, skal merkjast slik at det kjem klart og tydeleg fram at dei inneheld PCB. Region Nord og Region Vest kartla status i 2007 og fann berre eitt bygg i Region Nord med isolerglassruter som inneheldt PCB. Rutene i dette bygget på Oppdal er merkte.

Region Aust har starta kartlegging og merking av PCB-haldige vindaug. Dette skal gjerast ferdig i 2008. Region Aust har merkt PCB-haldige kondensatorar for sporfeltreleer i signalanlegg for ein bane i 2007 og skal merkje ferdig på ein bane til i 2008.

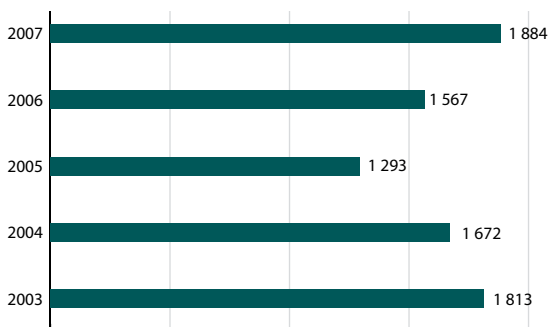
Tilbake

Påkøyrse av dyr

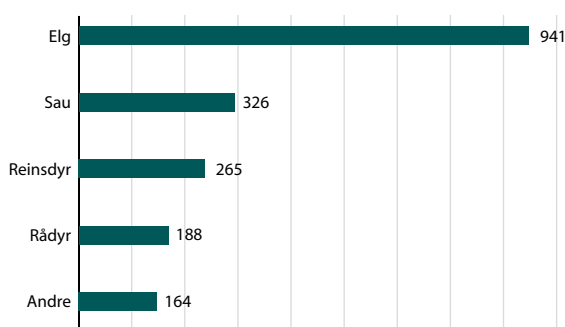
I 2007 vart 1884 dyr påkøyrde av tog. Dette er det høgaste talet som er registrert for dyr påkøyrde av tog eit enkelt år. Både i 2006 og 2007 har talet på dyr påkøyrde av tog auka kraftig. Jernbaneverket sitt mål er å redusere talet på dyr påkøyrde av tog med 25 prosent i

forhold til toppåret 2003 innan 2009. Etter ein nedgang i 2004 og 2005 har talet på påkøyrde dyr dei siste to åra auka så sterkt at omfanget i 2007 er det største som er registrert. Det er derfor svært viktig å arbeide vidare med førebyggjande tiltak.

Talet på dyr påkøyrde av tog



Talet på dyr påkøyrde av tog 2007, etter art



Elg, sau, reinsdyr og rådyr toppar statistikken over dyr som vart påkøyrde av tog i 2007.

Av trua dyrearter vart ein ulv, ein bjørn, to gauper og fire kongeørnar påkøyrde og drepte av tog i 2007.

Førebyggjande arbeid:

Region Aust har i 2007 rydda vegetasjon på ein del strekningar, dels i samband med førebuing til reinseverk og dels for å unngå påkøyrse av dyr. På grunn av lite snø vinteren 2006/2007 var det ikkje naudsynt å leggje ut fôr til elg ved over- og undergangar på Gardermobanen som tidlegare. Vinteren 2007/2008 er det større snømengder og meir elg i området, og dermed er føringa starta opp igjen. På Dovrebanen er det samarbeid med kommunar og grunneigarar for å redusere påkøyrslar av dyr, m.a. i Ringebu, Øyer og Ringsaker.

For å redusere talet på dyr påkøyrde av tog er det fjerna vegetasjon langs linja i Region Vest. Samarbeidet med nokre kommunar i Hallingdal om tiltak som brøyting av skogsbilveggar ved sida av linja og utlegging av fôr i sideterrenget heldt fram i 2007.

Rørosbanen, Nordlandsbanen og Dovre/Trønderbanen (Region Nord), samarbeider med viltforvaltninga og grunneigarar om førebyggjande tiltak som skogrydding, føring, sprøyting av ettervekst, oppkøyring av vegar og løyper langs sporet på vinterstid, gjerding og bortjaging av elg. Skogrydding er det dominerande tiltaket. I 2007 vart det m.a. rydda vegetasjon langs 61 km av Rørosbanen. Farten vert sett ned for toga på dei mest utsette delstrekningane når det er stor fare for å køyre på dyr. Banane samarbeider også med reindriftnæringa om varslingsrutinar. Toga køyrer sakte når rein er i nærleiken av sporet.

Representantar frå Nordlandsbanen deltek i prosjektet elg-undersøkingar i Nord-Trøndelag (2005-2009) som har eit delprosjekt der målet er å fremje konkrete forslag for reduksjon av elg-påkøyrse langs jernbane/veg.

Når det gjeld påkøyrse av husdyr, har Nordlandsbanen eit samarbeid med husdyreigarar for å kartleggje kor det er viktigast med tiltak.

Jernbaneverket vil vidareføre arbeidet med å førebyggje påkøyrse av dyr. Forsking har vist at rydding av vegetasjon langs jernbanen kan medføre at færre dyr vert påkøyrde. I Jernbaneverket sitt budsjett for 2008 er det øyremerkt 20 mill kroner til å rydde vegetasjon langs jernbanen. Hovudmålet med denne vegetasjonsryddinga er å betre tryggleiken og å redusere nedfall av tre på kjøyreleidningen, men tiltaket vil også kunne redusere påkøyrslar på strekningar der det er mange slike.

Tilbake

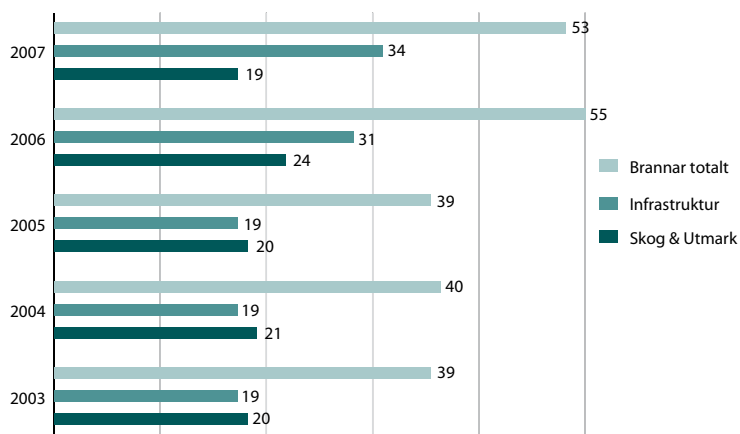
Brannar

Det vart i 2007 registrert 19 brannar/tilløp til brann i skog og utmark ved sporet. I tillegg vart det registrert 34 brannar/tilløp til brann i jernbaneinfrastruktur, bygningar og materiell som Jernbaneverket har ansvar for. Ein god del av desse brannane startar ved at bremsegnistar frå tog fører til at det tek til å brenne i sviller eller vegetasjon langs

sporet. Slike brannar vert som regel raskt sløkte og konsekvensane er små. Den mest alvorlege brannen i 2007 var brannen i ein kabelgang under Oslo S natt til 28. november. Brannen førte til at mange viktige samfunnsfunksjonar vart ramma, og togtrafikken gjennom Oslo S måtte stoppast i over 18 timar.

Tilbake

Brannar





Utbygging av nytt dobbeltspor
Lysaker–Sandvika. Foto: Hilde Lillejord



Utbygging av nytt dobbeltspor Sandnes–Stavanger. Foto: Lone Arnsted

Utslepp

Figuren viser uønskete hendingar i form av utslepp av olje, diesel, kjemiske utslepp o.a. Talet på utslepp i 2007 er mykje høgare enn i 2006. Dette kan ha samanheng med auke i anleggsaktiviteten. Det var i 2007 stor aktivitet på Skøyen-Sandvika prosjektet (inkl. Lysaker stasjon) og over halvparten av dei rapporterte uønskete hendingane skjedde i samband med dette prosjektet. Prosjektet Ganddal godsterminal var i avslutningsfasen i 2007, og her var det berre eit par tilfelle av utslepp i 2007. I samband med prosjektet dobbeltspor Sandnes- Stavanger er det registrert tre

utslepp i 2007. Betra rapportering kan også vere årsak til auke i rapporterte utslepp.

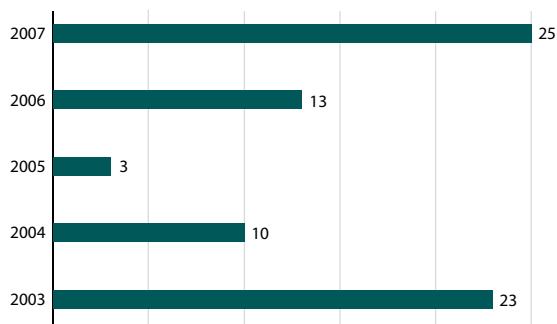
Dei fleste utsleppa omfattar små mengder men det er registrert to uønskete hendingar som medførte utslepp > 100 liter olje/diesel i 2007.

På Nordlandsbanen førte sprekk i hydraulikkslangen på ein skinnetraktor (robel) til utslepp av 110 liter olje.

På Dovrebanen rann det ut 350 liter dieselolje som følgje av at det var hol i dieseltanken på ein skinnetraktor (robel).

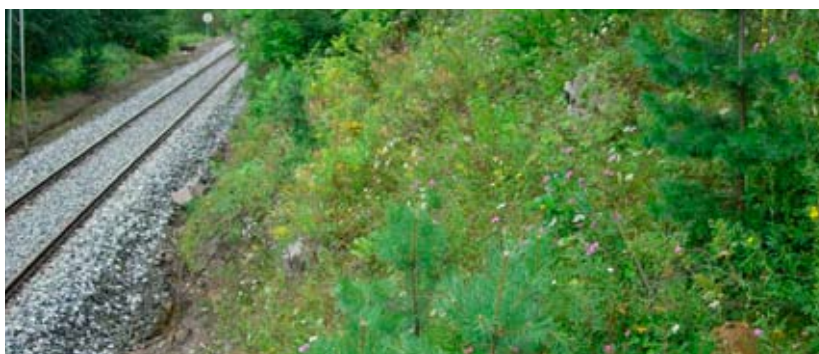
Tilbake

Tal på utslepp





Stavklokke (nær trua) ved Kongsvinger.
Foto: Anders Thylen



Artsrik jernbanekant nær Vestfossen Sørlandsbanen. Foto: Anders Thylen

Biologisk mangfold

Ei viktig utfordring for Jernbaneverket er å kontrollere og redusere negativ påverknad på biologisk mangfold.

Livsgrunnlag for flora og fauna er eit aktuelt tema som skal vurderast i alle delar av jernbaneverksemda. Jernbaneverket sitt mål for biologisk mangfold er å unngå inngrep i prioriterte naturtypar og viktige leveområde for dyr og planter. Det er også eit mål å minimalisere auke i barriereverknader for dyrelivet. For 2007 har Jernbaneverket hatt som mål å samle dokumentasjon om biologisk mangfold langs jernbanenettet.

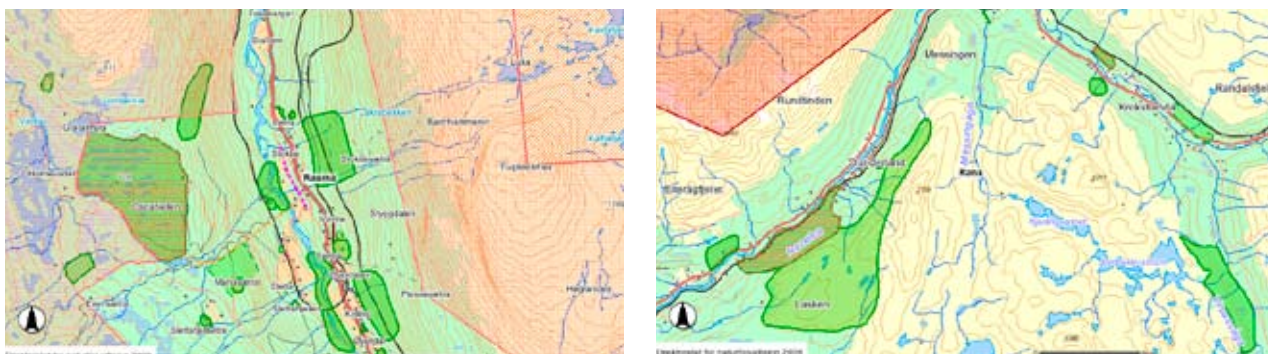
Jernbaneverket har avslutta eit prosjekt om biologisk mangfold på Sørlandsbanen som vart starta i år 2000. Sluttrapportar frå prosjektet er tilgjengelege på Jernbaneverket sine nettsider www.jernbaneverket.no. Føremålet med prosjektet var både å kartleggje biologisk viktige område langs banen og å teste ut metodar for skjøtsel av vegetasjon i sideterreng. Sluttrapporteringa frå prosjektet er delt i to. "Kunnskapsrapporten" oppsummerer den kunnskapen vi har i dag om jernbaneflora og biologisk mangfold langs jernbanen i Noreg og gir tilråding om vidare tiltak. Resultat frå skjøtelsesforsøk og kartlegging av verdifulle naturtypar langs Sørlandsbanen og Vestfoldbanen er presenterte

i ein eigen "skjøtelses- og kartleggingsrapport".

Som ledd i arbeidet med Nasjonal transportplan 2010-2019 har Jernbaneverket i 2007 delteke i ei arbeidsgruppe leidd av Samferdselsdepartementet om biologisk mangfold og jordvern. Arbeidsgruppa leverte sitt innspel i januar 2008. Frå og med 2008 vil Jernbaneverket delta i Nasjonalt program for kartlegging og overvaking av biologisk mangfold med delfinansiering og som deltakar i styringsgruppe for eit av delprosjekta.

Samferdselsdepartementet innfører eit nytt mål- og resultatstyringssystem for m.a. Jernbaneverket. Som ledd i dette skal økologiske konfliktpunkt langs eksisterande jernbanenett kartleggjast. I 2007 har Jernbaneverket arbeidd med å tilpasse ein metodikk, utarbeidd av Statens vegvesen, for kartlegging langs jernbanenettet. Kartlegging skal gjennomførast i 2008.

Jernbaneverket har i 2007 også delteke i arbeidet med oppfølging av forskrift om rammer for vassforvaltninga. For mange av dei prioriterte vassdraga er det gjennomført kartlegging av vandringshinder for fisk langs jernbanen. Arbeidet vil halda fram i 2008.



Utsnitt frå Naturbase ved Raumabanen og Nordlandsbanen. Rosa felt=Landskapsvernområde, grønt med horisontale linjer=naturreservat, einsfarga grøne felt =prioriterte naturtypar.

I 2007 er all tilgjengeleg dokumentasjon om biologisk mangfald langs jernbanenettet samanstilt i rapportar for kvart baneområde (10 rapportar). Sammanstillinga har teke utgangspunkt i kommunane si kartlegging av naturtypar og har i stor grad henta informasjon frå Direktoratet for naturforvaltning sin naturbase på internett. Kartlegginga viser at det er i alt 70 verneområde og om lag 400 område med verdifulle naturtypar som fram til no er kartlagde på eller inntil Jernbaneverket sine areal. På jernbaneareala er det dokumentert

nær 100 funn av om lag 60 ulike raudlista artar. Ikkje alle kommunar er ferdige med kartlegginga. I tillegg er kartlegginga mange stader mangelfull. Det vil derfor bli fleire lokalitetar og funn etter kvart som kunnskapen vert betre. For 2008 er planen å innføre bruk av dokumentasjonen om biologisk mangfald i vurdering av miljøomsyn for alle tiltak knytte til planlegging, utbygging, drift og vedlikehald av jernbanenettet. Det er også planlagt å lage skjøtselsplanar for dei mest verdifulle lokalitetane i dei ulike baneområda.

Verneområde og prioriterte naturtypar på eller grensande til Jernbaneverket sin grunn, og førekomst av raudlisteartar på Jernbaneverket sin grunn.

<i>Baneområde</i>	<i>Verneområde</i>	<i>Prioriterte naturtypar</i>	<i>Førekomst av raudlisteartar</i>
Bane Sørlandsbanen	6	57	7
Bane Bergensbanen	6	31	12
Bane Østfold- og Kongsvingerbanen	7	65	8
Baneområde Stor-Oslo	4	27	10
Bane Drammen- og Vestfoldbanen	4	45	12
Bane Rauma, Dovre- og Gjøvikbanen	15	83	35
Bane Rørosbanen	5	39	4
Bane Dovre- og Trønderbanen	8	31	1
Bane Nordlandsbanen	15	34	1
Bane Ofotbanen	-	3	-
SUM	70	415	90



Nedkjemping av kjempebjørnekjeks. Hovedbanen Bryn-Alna. Foto: Anders Thylen



Ein spesiell trussel mot det biologiske mangfaldet er spreiding av framande, skadelege artar. Planta kjempebjørnekjeks er eksempel på ein slik art som gjerne spreier seg langs jernbanelinja og derifrå ut i tilgrensande natur. I samarbeid med fleire kommunar på Austlandet er lokalitetar med kjempebjørnekjeks langs jernbanen kartlagde. Fjerningstiltak er i 2007 utført på alle aktuelle banestrekningar, men

på enkelte lokalitetar er tiltaka ikkje utførte som planlagt. Målet for 2008 er å gjennomføre ei risikokartlegging og -vurdering av framande artar slik det går fram av "Tverrsektoriell nasjonal strategi og tiltak mot framande, skadelege artar". Vidare skal det lagast handlingsplan og iverksetjast tiltak mot framande artar. Jernbaneverket vil prioritere tiltak for å fjerne kjempebjørnekjeks (og eventuelt andre artar) på dei strekningar kor dette er eit samarbeidstema med kommunane.

[Tilbake](#)

Bruk av kjemikal

Jernbaneverket har eit eige kjemikalutval som handsamar alle søknadar om godkjenning av kjemikal og vurderer risiko ved kvart enkelt kjemisk stoff. Alle godkjende kjemikal vert førte inn i eit stoffkartotek (kjemikaldatabasen

Ecoonline). Prosedyre for kjøp, bruk og avhending av kjemiske produkt vart innarbeidde i HMS-handboka frå januar 2007. Vedlegga til prosedyren er seinare reviderte.

[Tilbake](#)

Vegetasjonskontroll

For å oppretthalde krav til tryggleik og komfort og m.a. for å redusere påkøyrrel av dyr utfører Jernbaneverket vegetasjonskontroll både i sideterrenget og i sporet. I sideterrenget vert vegetasjonen rydda ved hjelp av hogst eller anna form for rydding. I sporet vert vegetasjonskontroll utført når det trengst, ved hjelp av ugrasmiddel.

Til hogst og rydding i sideterrenget er det mest vanleg med hogst ved hjelp av motorsag eller ryddesag, men også skjenegåande rundtomsvingande gravemaskin med klippe-/ ryddeaggregat blir ein del brukt. Ved utgangen av 2007 er det etterslep på vegetasjonskontroll i sideterrenget. Jernbaneverket har derfor planlagt å setja inn meir ressursar til systematisk skogrydding langs jernbanelinjene dei fem neste åra.

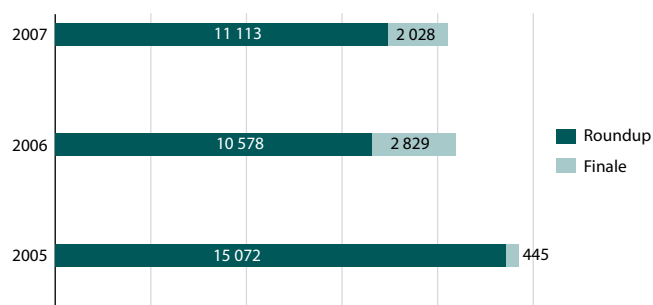
Både eige og innleigd utstyr vert nytta til ugrassprøyting på jernbanelinjer og stasjonar. Alt sprøyteutstyr som vert brukt i Jernbaneverket, blir årleg testa og godkjent av faginstansar frå landbruksuniversiteta i Noreg og Sverige.

Alle operatørar har spesialopplæring og autorisasjon for å utføre slikt arbeid. I hovudsak vert ugrasmidlet Roundup med det verksame stoffet glyfosat brukt, men dei to siste åra har 15 – 20 prosent av strekningane blitt sprøyta med Finale /glufosinat. Dette er eit middel, som i motsetnad til glyfosat også verkar på nåletrevegetasjon. Figuren viser forbruk av ugrasmiddel dei siste tre åra. Ut over dette er det på Ofotbanen (om lag 1 prosent av jernbanenettet) brukt litt Starane /fluroksypyrr (144 liter) i 2007.

I 2005 vart det sett i gang to prosjekt for utprøving av alternative metodar for vegetasjonskontroll der kasjmirgeiter beiter vegetasjon langs jernbanen. Prosjektet er eit samarbeid mellom Jernbaneverket, UMB (Universitetet for miljø- og biovitenskap) og lokale geitebønder. Utprøvinga har skjedd ved Flåmsbana og Bergensbanen (Gol). Prosjekta skal gå over ein fem-årsperiode, og resultatane etter dei tre første åra er interessante. Jernbaneverket følgjer desse prosjekta med stor interesse sjølv om det er klarlagt at denne metoden ikkje kan brukast i stor skala langs jernbanelinjene.

Tilbake

Ugrasmiddel brukt per år (liter)



Figuren viser forbruket av ugrasmidla Roundup og Finale for dei tre siste åra.



Restaurering av steinkvelvbru ved Rosten, Dovrebanen. Foto: Hans Magne Killi

Kulturminne og -miljø

Jernbanen i Noreg har eksistert i over 150 år og har gitt ei rad verdfulle kulturminne. Dette gjeld jernbanelinjer, bygningskonstruksjonar, tekniske innretningar, bygningar og miljø. Som andre statsetatar er Jernbaneverket pålagt å lage ein landsverneplan for desse kulturminna uavhengig av eigarskap. Det er samarbeid med Riksantikvaren om implementering av Nasjonal verneplan for jernbanens sine kulturminne.

Det er laga eit utkast til verneplan, datert 1.1.2006. Denne vil bli brukt i samband med Jernbaneverket si sakshandsaming og forvaltning av eigne kulturminne.

Verneplanen er tematisk lagd opp, og følgjande tre oppgåver vil stå i fokus i tida 2006-09:

1. Seks museumsjernbanar skal få formelt vern:

- Krøderbanen frå Vikersund til Krøderen
- Setesdalsbanen frå Grovane til Røyknes
- Flekkefjordbanen frå Sira til Flekkefjord
- Gamle Vossebanen frå Trengereid til Midttun
- Thamshavnsbanen frå Thamshavn til Løkken
- Urskog-Hølandsbanen frå Sørumsand til Fossum er allereie freda.

Forvaltningsplanar for desse banene skal lagast innan utgangen av 2008. Fredinga vert gjort av Riksantikvaren. Jernbaneverket gir årlege tilskot til vern og vedlikehald av desse banane.

2. Tradisjonsbasert vern blir vurdert for:

- Kongsvingerbanen frå Lillestrøm til Riksgrensa
- Raumabanen frå Dombås til Åndalsnes
- Gjøvikbanen frå Grefsen til Gjøvik
- Ofotbanen frå Narvik til riksgrensa
- Flåmsbana frå Myrdal til Flåm
- Vossebanen frå Trengereid til Voss

For desse banene vil det verte laga rettleiingar slik at drift og vedlikehald kan ivareta banane sine kulturminne og tradisjonar. Det gjeld både formgjeving og materialbruk. Det vert arbeidd med ei rettleiing for Kongsvingerbanen og Raumabanen. Arbeidet med rettleiing for Gjøvikbanen vert starta i 2008. Desse vil nyttast som innspel for anna planlegging som skal gjerast ut ifrå Jernbaneverket sitt plan- og utgreiingsprogram.

3. Komplettering av verneplan for stasjonar og stasjonsmiljø:

Det er frå før laga ein nasjonal verneplan for jernbanen sine bygningar (NSB, 1993). I samsvar med kgl. res av 1.9.2006 om forvaltning av Statens Kulturhistoriske eigedomar vil denne verneplanen bli vurdert på nytt. Denne vil kunne koma med forslag til vern av fleire bygningar og bygningsmiljø, der ein og inkluderer omsynet til jernbanen sine parkar og andre komplementære omsyn. Dette er ikkje vurdert i NSB sin plan frå 1993. Dette arbeidet vart starta opp i 2007 og skal gå fram til slutten av 2010.

[Tilbake](#)

Visuelt miljø

Jernbaneverket har som mål at det skal vere ryddig på stasjonar og langs jernbanenettet. Det framgår av Jernbaneverket si serviceerklæring at dei reisande i tillegg til god informasjon også har krav på reine og ryddige stasjonar. Klager vert følgde opp gjennom interne rutinar.

Det er stor merksemd på taggefjerning på strekningane sentralt rundt Oslo. Satsinga mot tagging kjem til å bli vidareført i 2008. I Region Aust er det rydda på både stasjonar og strekningar på Østfoldbanen austre linje og Kongsvingerbanen som del av førebuing til renseverk-køyring. Det er i tillegg rydda på ei rekkje stasjonar i andre delar av regionen.

Region Vest har innført ei vaktmesterordning for fjerning av søppel og tagging, reparering etter hærverk samt stell av plenar og planter m.v. Dette medverkar til at stasjonane i Region Vest generelt er ryddige. I 2007 har Region Vest hatt ein gjennomgang av kva som er ryddige stasjonar og har også gjennomført synfaring for å kartleggje uryddige strekningar.

Region Nord rydda i 2007 to stasjonar på Rørosbanen og fem på Nordlandsbanen. Det vart rydda på Dovre- og Trønderbanen også, men der er stasjonane ikkje ferdig rydda. Det er planlagt å rydde 11 stasjonar på desse tre banane i 2008. På Ofotbanen er alle stasjonene ryddige.

Status uryddige stasjonar og strekningar:

Baneområde	Km totalt	Tal på km		Tal på stasjonar /	
		uryddige	Stasjonar / hp totalt	hp som er	uryddige ¹
Sørlandsbanen Nordagutu- Stavanger og Arendalsbanen	497	45	43		1
Bergensbanen, Randsfjordbanen, Roa-Hønefoss og Flåmsbana	521	71	49		2
Røros- og Solørbanen	474	103	28		1
Dovrebanen Dombås- Trondheim, Meråkerbanen, Nordlandsbanen	474	174	42		12
Steinkjer-Bodø	604	85	23		10
Ofofbanen	42	8	6		0
Østfold- og Kongsvingerbanen	340	64	39		1
Stor-Oslo (Oslo-Ski, Eidsvoll- Asker/Spikkestad og Oslo-Grefsen)	223	72	59		14
Drammen-, Vestfold-, og Sørlandsbanen (Hokksund-Nordagutu)	447	58	26		2
Dovre-, Gjøvik-, og Raumabanen	553	115	36		4

¹ Vurdert ut frå definisjonane for ryddig stasjon og ryddig strekning i Miljøhandboka.

Jernbaneverket vidareførte i 2007 arbeidet med å iverksetje ein "lagerstrategi". Det er tilsett lager-/logistikkansvarlege som jobbar med drift og styring av lager og avhending av ukurant materiell. Føremålet er meir optimal lagerstyring i høve til drifts-/vedlikehaldsoppgåver. Det vert jobba med å få oversikt over

kurant og ukurant materiell på bane-sjefane sine lager. Det vert også jobba med å redusere talet på lager, definere kor dei skal vere og kva som skal lagrast. Som følgje av dette vil det bli meir ryddige stasjonar og strekningar.

Tilbake

Kontakt oss

Jernbaneverket er lokalisert på fleire stader i landet. For nærare informasjon, sjå heimesida vår www.jernbaneverket.no eller ring vårt landsdekkjande sentralbord:

Telefon: 05280

Frå utlandet: (+47) 22 45 50 00

Vår postadresse er:

Jernbaneverket

Postboks 4350

2308 HAMAR

Vår e-postadresse er: dsft@jbn.no

Utgjeve av: Jernbaneverket, Oslo, mai 2008

Layout og design: Geelmuyden.Kiese

Foto på framsida: Øystein Grue



