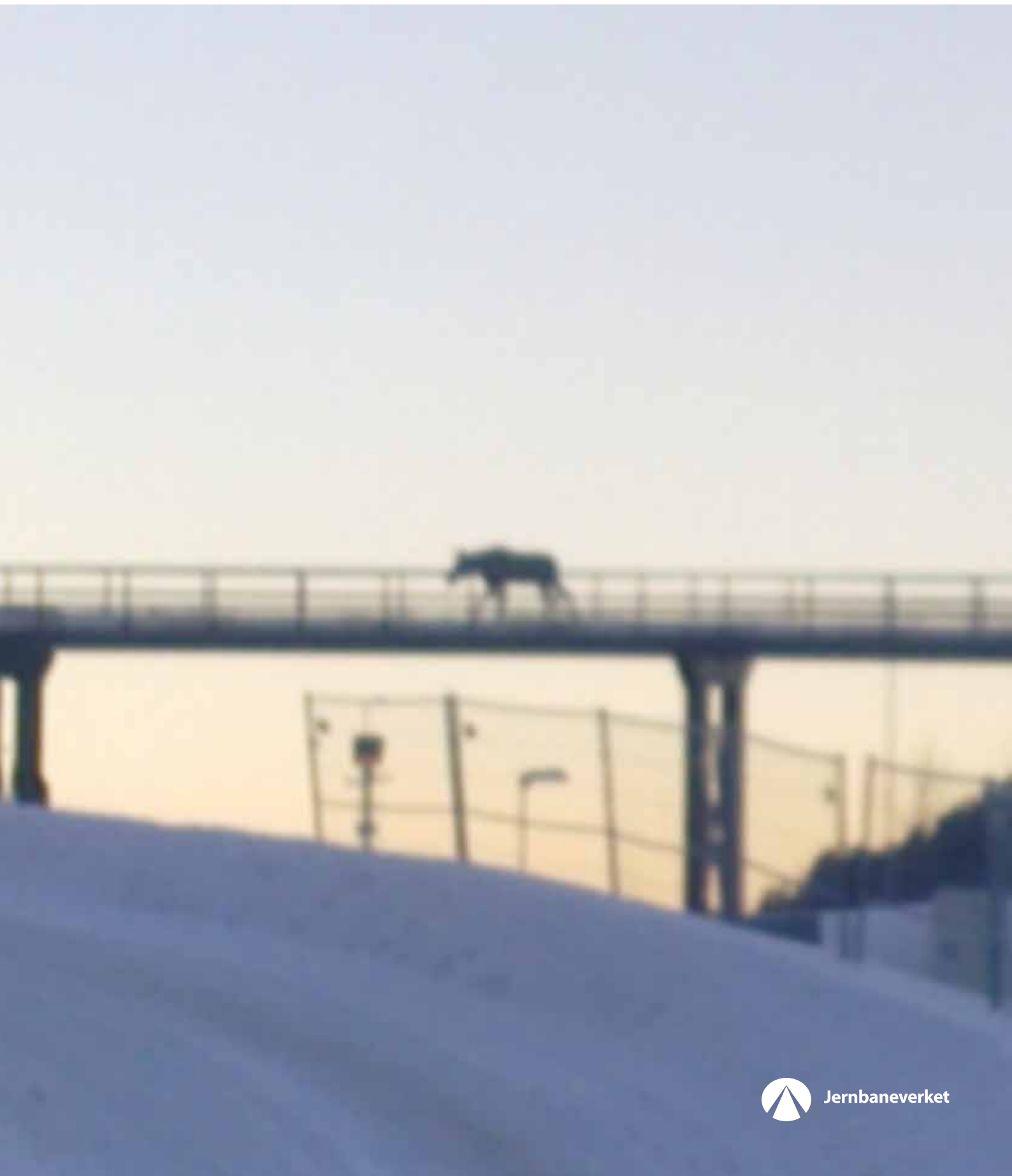


Handlingsplan mot dyrepåkjørsler med tog

2012-2017



Jernbaneverket

Forord

Samferdselsdepartementet ba i brev av 5.oktober 2010 Jernbaneverket om å utarbeide en handlingsplan mot dyrepåkørsler med tog. Denne rapporten inneholder forslag til en slik handlingsplan. Handlingsplanen er utarbeidet av en intern arbeidsgruppe i Jernbaneverket. Handlingsplanen ble vedtatt i Jernbaneverkets ledermøte 10.februar 2011. Handlingsplanen oversendes Samferdselsdepartementet som oppdragsgiver.

Forord	2
Sammendrag	4
1. Innledning	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Ansvarsforhold/rollefordeling	7
2. Status/identifisering behov	8
2.1 Antall dyr påkjørt av tog	8
2.2 Behov for samarbeid	8
3. Aktuelle tiltak	10
3.1 Aktuelle tiltak elg	10
3.2 Aktuelle tiltak rein	14
3.3 Aktuelle tiltak sau	16
3.4 FOU tiltak	17
4 Organisering av arbeidet	18
4.1 Dagens organisering – eksempler på samarbeidsgrupper lokalt/regionalt	18
4.2 Forslag til organisering og prioriteringer 2012-2017	19
4.3 Kategorisering av tiltak – drift og vedlikehold eller investeringer	20
4.4 2012-2013	20
4.5 Forholdet til handlingsprogram 2014-2017	20
Vedlegg	21
V.1 Utdrag fra st prp 1 2010-2011 Samferdselsdepartementet	21
v.2 Brev fra Samferdselsdepartementet 5.oktober 2010	22
v.3 Statistikk fra Banedata	24
v.4 Eksempel på analyse av strekning	27
v.5 Eksempel på lokalt samarbeid (Nordlandsbanen)	28
v.6 Eksempel på tiltaksrapport	29
v.7 Eksempel på avtaledokument	30

Sammendrag



Samferdselsdepartementet ba i brev av 5. oktober 2010 Jernbaneverket om å utarbeide en handlingsplan mot dyrepåkjørsler med tog.

Utdrag fra oppdragsbrevet:
«Samferdselsdepartementet ser for seg at Jernbaneverket lager en handlingsplan som i første omgang dekker en avgrenset tidsperiode på 6 år, fra 2012 til og med 2017. Videre ber vi Jernbaneverket vurdere om det vil være hensiktsmessig å innlemme handlingsplanen i Jernbaneverkets forslag til NTP 2014-2023. For å få en realistisk handlingsplan ber vi om at Jernbaneverket som en planforutsetning, legger til grunn en statlig bevilgning på gjennomsnittlig 10 mill kr pr år i planperioden.

Handlingsplanen skal omfatte en kartlegging av omfanget av påkjørsler for å få identifisert særskilte behov og hva som er de mest hensiktsmessige tiltakene for ulike dyregrupper.»

I 2009 ble 1796 dyr påkjørt av tog. Registreringene for 2010 viser 2292 dyr påkjørt av tog, altså en betydelig økning. Det anbefales at den dramatiske økningen i antallet påkjørte tamrein undersøkes nærmere.

I handlingsplanen er det fokusert på artene elg, reinsdyr og sau. Det anbefales at innsatsen konsentreres til baner som har mer enn fem prosent av påkjørslene av elg, sau, rein i perioden 2000-2009. Det vil si at følgende baner prioriteres Nordlandsbanen 35 prosent, Røros- og Solørbanen 20 prosent, Dovre- og Trønderbanen 14 prosent, Dovre-, Gjøvik og Raumabanen 12 prosent, Bergensbanen 7 prosent.

Jernbaneverket har i sin miljøplan for perioden 2010-13 satt som mål at antallet dyrepåkjørsler skal reduseres slik at antall påkjørte dyr er maks 1400 i 2013. Det er behov for samarbeid med andre aktører for at målet skal kunne nås. Hvis ikke samarbeidspartnere som f.eks. kommunene forplikter seg til å arbeide for en slik reduksjon i antall påkjørsler vil ikke målet kunne nås. Måloppnåelsen er avhengig av at alle parter drar i samme retning. Samarbeid om påkjørselsreducerende tiltak i Hallingdal er et eksempel på samarbeidstiltak som har gitt gode resultater.

På bakgrunn av de føringer som er gitt for oppdraget må det legges stor vekt på både å velge riktige tiltak og velge god organisering av arbeidet.

Det mest aktuelle tiltaket fra Jernbaneverkets side når det gjelder elg er følgende tre faser av vegetasjonsrydding

1. Hogst/rydding for å oppnå en basissituasjon
2. Fjerne ettervekst av løvtrær første år etter rydding
3. Vedlikehold for å opprettholde basissituasjon

Langs 280 km av jernbanenettet er påkjørselsfrekvensen for elg mer enn 50 påkjørte elg per mil i perioden 2000-2009. Om lag 70 km av disse er ryddet gjennom det pågående skogryddingsprosjektet i løpet av de siste to årene. De resterende av disse strekningene, ca 200 km bør ryddes i løpet av de nærmeste årene. Videre er det svært viktig å gjennomføre fase 2 og 3 av vegetasjonsryddingen på alle disse 280 km jernbane.

Langs 160 km av Nordlandsbanen er påkjørselsfrekvensen for rein mer enn 50 påkjørte rein per mil i perioden 2000-2009. Disse strekningene bør prioriteres høyt.

Forslagene i rapporten "Tiltak mot påkjørsel av rein på Saltfjellet" er vurdert. Av disse er permanente gjerder det mest effektive tiltaket og oppfyller i dette tilfellet krav om naturlige krysningspunkter over/under sporet (tunnel/kulvert). Når det gjelder delstrekningene som er foreslått mener arbeidsgruppen at delstrekning 1 (Lønsdal-Kjemånasen) og delstrekning 2 (Kjemånasen-Varghola) bør prioriteres.

Dette krever nært samarbeid mellom partene bl.a om finansiering. En modell som kan vurderes er et spleiselag der Jernbaneverket bistår med gjerdemateriell, nødvendig transport på linjen og sikkerhetsvakt. Reindriftsnæringa selv sørger for oppsetting av selve gjerdet og kostnader ved dette. Dette er på samme måten som Jernbaneverket samarbeider med husdyrierei/saueiere langs Nordlandsbanen.

For at dette tiltaket skal kunne iverksettes må det forhandles fram en avtale om hvordan de ulike partene skal bidra, herunder avklare hvem som skal ta på seg ansvaret for vedlikehold. Arbeidsgruppen mener reindriftsforvaltningen bør ta dette ansvaret.

Det beste alternativet til permanente gjerder er å prøve å holde dyrene på steder langt unna jernbanesporer ved hjelp av intensivert tilsyn eller liknende.

Langs 80 km av Dovre- og Trønderbanen er påkjørselsfrekvensen for sau mer enn 50 påkjørte sau per mil i perioden 2000-2009. Disse strekningene bør prioriteres høyt. Gjerder er et tiltak som ofte ønskes av husdyr-eiere men Jernbaneverket har ikke generell gjerdeplikt. Jernbaneverket har i enkelte tilfeller finansiert gjerdemateriell for grunneiere som tar ansvar for å sette opp og vedlikeholde gjerdene selv.

Langs flere av banene med flest dyrepåkjørsler er det etablert lokale samarbeidsgrupper som arbeider for å oppnå reduksjon i antallet dyr som blir påkjørt av tog.Arbeidsgruppen anbefaler at Jernbaneverket viderefører deltakelse i disse samarbeidsgruppene og støtter etablering av slikt samarbeid andre steder med mange dyrepåkjørsler.

Det foreslås at bevilgninger til forebygging av dyrepåkjørsler over Jernbaneverkets budsjett fordeles til banesjefområdene etter en fordelingsnøkkel basert på prinsippet om at strekninger med høyest antall påkjørte elg, sau, rein i perioden 2000-2009 bør prioriteres først samtidig som en vurderer og følger utviklingen videre.

Banesjefene tar initiativ til å videreføre samarbeidsprosjekter og etablere slike der det er behov.

Banesjefene utarbeider årlig en plan for dyrepåkjørselsreducerende tiltak langs sin banestrekning i samarbeid med aktuelle parter. Strekninger med flest påkjørsler skal prioriteres først. Hvilke strekninger dette er er vist i handlingsplanens vedlegg 3 hvor det også er lagt inn opplysninger om gjennomførte tiltak og behov for nye tiltak. Disse opplysningene inngår som grunnlag for utarbeidelse av mer detaljerte planer lokalt.

Ved utarbeidelsen av tiltaksplanene lokalt bør Jernbaneverket legge vekt på de vurderinger og prioriteringer som framgår av kapittel 3.

Kommuner som viser vilje til å øke kvotene på elg for å bidra til å redusere antall elgpåkjørsler bør prioriteres særskilt fra Jernbaneverkets side.

Som følge av at det her foreslås at de konkrete handlingsplanene skal utarbeides lokalt har en ikke i forkant opplysninger om hvor stor del av en årlig bevilgning som bør settes av til

tiltak definert som drift og vedlikehold versus investeringer.

Basert på erfaringene med samarbeid og gjennomføring av planer for 2012 og 2013, og utviklingen når det gjelder påkjørte dyr, utarbeides innspill til videreføring av arbeidet i perioden 2014-2017 som kan innpasses i Jernbaneverkets handlingsprogram for denne perioden.

1. Innledning

1.1 Bakgrunn

Bakgrunnen framgår av tekst i budsjett-proposisjonen for Samferdselsdepartementet 2011 jf. vedlegg 1. I tillegg er oppdraget omtalt i brev fra Samferdselsdepartementet 5.oktober 2010 jf vedlegg 2.

Fra Samferdselsdepartementets brev til Jernbaneverket 5.oktober 2010:

”Handlingsplanen skal omfatte en kartlegging av omfanget av påkjørsler for å få identifisert særskilte behov og hva som er de mest hensiktsmessige tiltakene for ulike dyregrupper. Det er viktig at konkrete tiltakene blir godt tilpasset lokale behov og er i samsvar med mål om å ivareta biologisk mangfold. Handlingsplanen skal videre baseres på en vurdering av hva som er de mest kostnads-effektive tiltakene. Vi ber også om at det prioriteres samarbeidsprosjekter hvor lokale myndigheter og/eller grunneiere også bidrar med midler. Etter Samferdselsdepartementets vurdering er et slikt samarbeid hvor også andre berørte parter bidrar med penger, viktig for å gjøre de riktige tiltakene der effekten av prioriterte midler blir størst.

Samferdselsdepartementet ser for seg at Jernbaneverket lager en handlingsplan som i første omgang dekker en avgrenset tids-periode på 6 år, fra 2012 til og med 2017. Videre ber vi Jernbaneverket vurdere om det vil være hensiktsmessig å innlemme handlingsplanen i Jernbaneverkets forslag til NTP 2014-2023. For å få en realistisk handlingsplan ber vi om at Jernbaneverket som en planforutsetning, legger til grunn en statlig bevilgning på gjennomsnittlig 10 mill kr pr år i planperioden.”

Forebygging av dyrepåkjørsel inngår som aktivitet i Miljøplan 2010-2013 Jernbaneverket og omtales som følger:

”9 Dyrepåkjørsler: Antall dyrepåkjørsler skal reduseres slik at antall påkjørte dyr er maks 1400 i 2013. Målet innebærer om lag 25 % reduksjon fra 2007-nivå.

Påkjørsler av dyr gir flere negative konsekvenser; dyr lider, samtidig som det er en stor belastning for lokførere og de som må rydde sporet. Jernbaneverket er som infrastruktur-forvalter av det nasjonale jernbanenettet, tillagt ansvaret for å iverksette tiltak for å unngå/redusere dyrepåkjørsler.

9.1 Iverksette tiltak for å redusere dyrepåkjørsler, herunder samarbeid med viltforvaltning i

kommunen og husdyreiere:

Vegetasjonsrydding langs linja, herunder tiltak for å hindre oppslag av ny vegetasjon, skal utføres på strekningene med flest påkjørsler (jf. vegetasjonsryddingsprosjektet). Andre aktuelle tiltak er føring, brøyting av viltveier, gjerder og liknende. Det skal etableres samarbeid med lokale viltneimnder og grunneiere om bl.a forvaltningsplaner langs prioriterte strekninger for å redusere antall dyrepåkjørsler. I tillegg skal samarbeid for å forebygge og redusere påkjørsel av husdyr videreføres.”

1.2 Ansvarsforhold/rollefordeling

Jernbaneverket:

- Jernbaneverket gjennomfører forebyggende tiltak for å redusere antall påkjørsler av dyr for å sikre minst mulig driftsforstyrrelser på jernbanen.
- Jernbaneverket bistår som sikkerhetsvakt i situasjoner hvor det er behov for ettersøk av skadde dyr i regi av kommunens viltansvarlige.
- Jernbaneverket rydder opp og fjerner fallvilt som er å anse som avfall jf forurensingsloven.
- Ved påkjørsel av dyr på jernbanen blir de fleste dyrene drept med en gang i sammenstøtet. Når det gjelder skadde dyr blir dette varslet slik at det kan igangsettes leting etter dyrene i regi av viltansvarlige i kommunen eller av dyreeiere. Skadde dyr blir i enkelte tilfeller avlivet av lokfører (kun aktuelt på Rørosbanen og Nordlandsbanen).

Togselskapene:

- Ansvar for varsling av påkjørte dyr

Grunneiere/rettighetshavere til vilt:

- Utarbeide forslag til avskytingsplaner.

Kommunene:

- Godkjenningsinstans for avskytingsplaner for vilt
- Ettersøk av skadet vilt
- Forvaltningsoppgaver knyttet til landbruk.

Fylkeskommunen:

- På naturforvaltningsområdet ble fra 01.01.2010 det regionale forvaltningsansvaret for høstbare, ikke truede viltarter, herunder elg, hjort og rådyr, overført fra fylkesmannen

Fylkeskommunen:

- På naturforvaltningsområdet ble fra 01.01.2010 det regionale forvaltningsansvaret for høstbare, ikke truede viltarter,

herunder elg, hjort og rådyr, overført fra fylkesmannen til fylkeskommunen. Dette omfatter blant annet ansvar for rådgivning og veiledning overfor kommunene og forvaltning av tilskuddsordninger.

Direktoratet for naturforvaltning:

- Ansvar for nasjonal hjorteviltforvaltning

Reineiere og husdyreiere:

- Ansvar for oppfølging av lov om dyrevelferd.

Mattilsynet:

- Forvalter lov om dyrevelferd og har ansvar for å føre tilsyn og fatte de nødvendige tiltak i tråd med denne loven.

2. Status/identifisering behov

2.1 Antall dyr påkjørt av tog

I 2009 ble 1796 dyr påkjørt av tog. Registeringene for 2010 viser 2292 dyr påkjørt av tog, altså en betydelig økning. Fordeling på dyrearter i 2009 og 2010 framgår av tabell 1.

Alle reinsdyrene som er påkjørt av tog er tamrein. Fra 2009 til 2010 er antall påkjørte tamrein nesten tredoblet. Arbeidsgruppen har ikke funnet forklaringen på hvorfor påkjørslene av tamrein har økt så dramatisk og anbefaler at dette undersøkes nærmere.

Arbeidsgruppen anbefaler at det i denne handlingsplanen blir fokusert på artene elg, reinsdyr og sau. Rådyr blir det også påkjørt mange av, særlig i tilknytning til landbruksområder, men det er begrenset mulighet til å forhindre påkjørsler av rådyr. Videre er rådyrene relativt små og har mindre skadepotensial enn f.eks elg.

Statistikk i vedlegg 3 viser på hvilke 10-km strekninger det er påkjørt flest elg, reinsdyr og sau i perioden 2000-2009. De påkjørte dyrene fordeler seg på de ulike banene som vist i tabell 2.

Arbeidsgruppen anbefaler at innsatsen konsentreres til baner som har mer enn fem prosent av påkjørslene. Dette betyr at Nordlandsbanen, Røros- og Solørbanen, Dovre – og Trønderbanen, Bergensbanen og Dovre-, Gjøvik- og Raumabanen prioriteres.

Målsettingen er å redusere til 1400 påkjørte dyr i 2013. Med det rekordhøye antallet dyr påkjørt av tog i 2010 betyr det at antallet må reduseres kraftig i 2011 og 2012 for å komme ned til nivået 1400 dyr påkjørt i 2013. Forslag til delmål framgår av tabell 3.

2.2 Behov for samarbeid

Det er behov for samarbeid med andre aktører for at målet skal kunne nås. Hvis ikke samarbeidspartnere som f.eks kommunene forplikter seg til å arbeide for en slik reduksjon i antall påkjørsler vil ikke målet kunne nås. Måloppnåelsen er avhengig av at alle parter drar i samme retning. Samarbeid om påkjørselsreducerende tiltak i Hallingdal er et eksempel på samarbeidstiltak som har gitt gode resultater. Dette er nærmere omtalt i kapittel 4.

På bakgrunn av de føringene som er gitt fra departementet anbefales at det legges stor vekt på både å velge riktige tiltak og velge god organisering av arbeidet.

Tabell 1		
Art	2009	2010
Elg	861	941
Rådyr	325	254
Reinsdyr	232	645
Sau	201	261
Andre	177	191
Totalt	1796	2292

Tabell 2		
Ansvarsområde	antall elg, sau, rein 2000-2009	prosent av total
Ofotbanen	78	0,6
Nordlandsbanen	4562	35,5
Røros- og Solørbanen	2522	19,6
Dovre- og Trønderbanen	1807	14,1
Bergensbanen	951	7,4
Sørlandsbanen	600	4,7
Stor-Oslo	148	1,2
Østfold-og kongsvingerbanen	310	2,4
Dovre-, Gjøvik-, og Raumabanen	1554	12,1
Drammen-,Vestfold,- og Sørlandsbanen	328	2,6
	12860	100,0

Tabell 3				
År	2010	2011	2012	2013
Antall dyr påkjørt	2292	2000	1700	1400

3. Aktuelle tiltak

Nedenfor følger en drøfting av aktuelle tiltak. Som omtalt ovenfor anbefaler arbeidsgruppen at det prioriteres tiltak for å redusere påkjørsler av elg, rein og sau. Hvilke tiltak som bør velges avhenger i stor grad av dyreart. Tiltakene er derfor gruppert etter dyreart i omtalen nedenfor.

3.1 Aktuelle tiltak elg

tabell 4 viser hvilke strekninger som hadde flere enn 50 påkjørte elg per mil i perioden 2000-2009 dvs mer enn 0,5 påkjørte elg per km per år. Når det gjelder tiltak for å redusere elgpåkjørsler bør disse strekningene ha høy prioritet.

Tabell 4	
Strekning	Elg 2000-2009
Koppang - Atna km 250 - km 260	158
Koppang - Atna km 260 - km 270	130
Rena - Opphus km 190 - km 200	123
Harran - Lassemoen km 240 -km 250	104
Hanestad - Alvdal km 290- km 300	99
Atna - Hanestad km 270 - km 280	93
Løten - Elverum km 150 - km 160	90
Nesbyen - Gol km 190- km 200	87
Trofors - Kvalfors km 370 - km 380	76
Skonseng - Ørtfjell km 520 - km 530	73
Løten - Elverum km 140 - km 150	72
Opphus - Koppang km 230 - km 240	72
Agle - Grong km 200 - km 210	69
Tynset - Tolga km 350 - km 360	67
Gudå - Kopperå km 80 - km 90	65
Ål - Hol km 230 - km 240	63
Haltdalen - Singsås km 470 - km 480	62
Agle - Grong km 210 - km 220	59
Starrgrasmyra - Snåsa km 170 - km 180	58
Grong - Harran km 230 - km 240	57
Torpo - Ål km 220 - km 230	57
Bergheim - Nesbyen km 170 - km 180	55
Fåberg - Øyer km 190 - km 200	54
Flå - Bergheim km 150 - km 160	53
Fagerhaug - Ulsberg km 440 - km 450	51
Jaren - Eina km 80 - km 90	51
Flå - Bergheim km 160 - km 170	50
Lønsdal - Rognan km 630 - km 640	50

- Nordlandsbanen
- Dovre- og Trønderbanen
- Røros- og Solørbanen
- Dovre-, Gjøvik- og Raumabanen
- Bergensbanen

Vegetasjonsrydding

Det har lenge vært kjent at vegetasjonsrydding bidrar til å redusere elgpåkjørsler. Som eksempel på dokumentasjon kan nevnes prosjektet Elg-trafikk i Stor-Elvdal 2000-2004 der det ble vist at rydding av vegetasjon langs jernbane-sporet reduserer påkjørsler av elg med rundt 50 prosent. Det er også gjort samfunns-økonomiske beregninger som viser at tiltaket er lønnsomt på strekninger med mye påkjørsler. I rapporten "Evaluering av tiltak for å redusere elgpåkjørsler på veg Høgskolen i Hedmark 2010" var siktrydding det eneste tiltaket som med rimelig sikkerhet kan sies har hatt en reduserende effekt på påkjørselsrisiko. (Mer usikkert i Hedmark enn i Trøndelag noe som kan skyldes at i Nord-Trøndelag var det lagt mer vekt på vedlikehold av ryddet strekning (rydda jevnlig).

Det ble i 2005 startet opp prosjekter for utprøving av alternative metoder for vegetasjonskontroll der kasjmirgeit beiter vegetasjon langs jernbanen. Prosjektene pågikk over en femårsperiode. Dette er metoder som ikke vil kunne anvendes alle steder langs jernbanelinjene. Kostnadene er høyere enn ved tradisjonell rydding.

Jernbaneverket startet i 2008 et skogryddings-prosjekt. Planen er å gjennomføre skogrydding langs alle hovedbaner med en samlet lengde på ca 3000 km i perioden frem til 2013. Kostnadsrammen for prosjektet er på ca 150 mill kroner. Ryddingen blir primært utført for å hindre trenedfall på spor og kontaktledning, men vil også ha effekt på dyrepåkjørsler i områder med mange påkjørsler. Arbeidene blir utført av eksterne skogsentreprenører ved bruk av store skogsmaskiner kombinert med manuelt arbeid. Normalt blir det ryddet langs sporet i en bredde på 12-15 meter ut fra sporet på hver side (noen steder ryddes det også lenger ut). Dette vil innebære rydding av til sammen 70 000 mål skog i perioden 2008-2013.

NB: Forutsetning for at vegetasjonsrydding skal ha effekt er at det blir fulgt opp gjennom følgende tre faser:

- Hogst/rydding for å oppnå en basissituasjon
- Fjerne etterveksten av løvtrær første året etter rydding (sprøyting)
- Vedlikeholde for å fortsette å opprettholde basissituasjonen på det rydda området inklusive hogging/fjerning nåletrær (tilstandsbasert)

Tilstandsbasert: avhengig av boniteten (potensiell evne til fornyelse av vegetasjon). (avhenger av stedlige forhold)

Rapporten "Vedlikeholdsrydding av skog langs jernbanen. Erfaringer fra pilotprosjekt på Gjøvikbanen 2010 Erik Trømborg Nettskog as juli 2010" beskriver metode og resultater fra et pilotprosjekt hvor det er laget rydde-/vedlikeholdsplan for strekningen Gjøvik-Jaren som er på ca 50 km. Det er lagt opp til en kombinasjon av kjemisk og mekanisk behandling. Kjemisk behandling (sprøyting) er anvist som førstegangstiltak på høy og middels bonitet der dette ikke kommer i konflikt med hager, drikkevannskilder, vann og vassdrag. (Andre steder kan det være konflikt med biologisk mangfold, eller erosjonsfare som gjør at sprøyting bør unngås) Mekanisk rydding er anvist på øvrige arealer med 3, 6 og 9 års frekvens avhengig av tilvekstforholdene. Vedlikeholds-kostnadene for strekningen Gjøvik-Jaren er anslått til å være ca 10 000 kr/km hvert 3.år, noe som tilsvarer ca 3500 kr i årlig vedlikehold. Vekstforholdene er bedre på Gjøvikbanen enn landsgjennomsnittet. Med en årlig gjennomsnittskostnad på kr 3000kr/km gir dette en årlig vedlikeholdskostnad på 8-9 mill kr for Jernbaneverket for å hindre ny tilgroing av vegetasjon langs de 3000 km av jernbanenettet som omfattes av skogsryddingsprosjektet.

Som omtalt ovenfor har skogryddings-prosjektet andre hovedformål enn å redusere dyrepåkjørsler, men prosjektet har et så stort omfang at en del av de strekningene som er mest utsatt for dyrepåkjørsler også vil bli ryddet. Fram til nå har ca. 900 km blitt ryddet. Av disse inngår 70 km langs Bergensbanen og Gjøvikbanen som har mer enn 50 påkjørte elg per mil i perioden 2000-2009. Som det framgår av tabell 4 fins det tilsammen 280 km jernbane med tilsvarende påkjørselsfrekvens elg. De resterende av disse strekningene, ca 200 km, bør ryddes i løpet av de nærmeste årene for å bidra til å oppnå reduksjon i antallet elgpåkjørsler. Det er videre svært viktig å gjennomføre fase 2 og 3 av vegetasjonsryddingen på alle disse 280 km jernbane.

Føring/Brøyting

Føring av elg vinterstid er utprøvd bl.a. i forbindelse med prosjektet Elg-trafikk i Stor-Elvdal 2000-2004. Hensikten er å holde elgen i god avstand fra jernbanesporet og effekten oppnås ved å legge ut fôr i sidedaler

om vinteren slik at elgen lar være å trekke ned til jernbanesporet for å lete etter mat. Resultatet fra forsøket i Stor-Elvdal viste at en kunne oppnå reduksjon i påkjørslene med opptil 50 prosent ved hjelp av tiltaket. Slik vinterføring av elg har vært gjennomført flere steder og gjerne i kombinasjon med brøyting av skogsveger for å lede elg til trygge områder. Kostnader ved føring med rundballer=1000 kr per vinterfora elg. (400 kr per rundball)

I 2009 ga Jernbaneverket støtte til føring på Rauma-, Dovre- og Gjøvikbanen, Røros- og Solørbanen, Nordlandsbanen, Sørlandsbanen, Bergensbanen og Trønderbanen.

Det kan være delte meninger om det er riktig å føre ville dyr på denne måten. Det frarådes at Jernbaneverket iverksetter føringstiltak. Jernbaneverkets midler bør heller gå til brøyting av skogsveier for å lede elg til trygge områder enn direkte støtte til føring. I spesielle tilfeller kan Jernbaneverket delta i spleiselag sammen med lokale samarbeidspartnere for å støtte føringstiltak. Dette gjøres i dag bl.a i Hallingdal og på Rørosbanen. Føring bør bare brukes ved store snødybder.

Faunapassasjer

Ved å lage overganger eller underganger kan påkjørsel av dyr langt på veg unngås. Forutsetningen er imidlertid at en har inngående kjennskap til hvordan faunapassasjene skal utformes, hvor de skal plasseres i forhold til dyrenes naturlige trekkveier osv. for å få den ønskede effekt. Ulempen ved tiltaket er at det er dyrt (1-6 mill kr per faunapassasje dersom disse planlegges og bygges samtidig med selve sporet). Kostnadene vil være større dersom faunapassasjer skal bygges på et eksisterende spor. Ved utbyggingen av Gardermobanen ble det bygget 7 fauna-passasjer hvorav den ene går over både bane og vei. Siden vinteren 1998/99 har det vært lagt ut elgfør på disse for å lokke elgen til å bruke passasjene. Det er også bygd sammenhengende viltgjerder der tettheten av elg er høy. En evaluering fra 2004 viser at elgen brukte faunapassasjene på Gardermobanen oftere enn ved en tilsvarende evaluering i 1999. Det ble konkludert med at tre av seks undersøkte faunapassasjene på Gardermobanen fungerer godt. (Rapport nr.7 – 2004 Høgskolen i Hedmark).

På bakgrunn av de høye kostnadene er faunapassasjer lite aktuelt som satsings-

område på eksisterende bane da nytte/kostverdien vil være lav. Behovet for fauna-passasjer er imidlertid noe en bør være oppmerksom på ved planlegging og utbygging av nye strekninger.

Gjerder

Oppsetting av viltgjerder langs jernbanesporet er et tiltak som kan redusere antallet elgpåkjørsler men er brukt i begrenset grad i Norge (kun Gardermobanen og nyere strekninger) Gjerder skaper en barriereeffekt ved at de ødelegger naturlige trekkveier for ville dyr og medfører fragmentering av leveområdene for dyr. For å oppnå nasjonalt mål om å ta vare på biologisk mangfold er det viktig å unngå tiltak som medfører barriereeffekt og fragmentering. Dersom gjerder skal brukes er det derfor nødvendig at disse kombineres med faunapassasjer.

Kostnadene ved oppsetting av viltgjerder er høye (600 000 kr per km) og i tillegg er det kostnader ved å holde gjerdene vedlike. Behovet for faunapassasjer vil være særlig kostnadsdrivende.

I prosjektet "Vilt, trafikk Hallingdal" ble det i 2010 satt opp et 2500 meter langt strømgjerde i 2-meters høyde på en pilotstrekning i Hallingdal som er av felles interesse for veg og jernbane. Dette er et forsøksprosjekt. Kostnaden for gjerdet er 90 000 kr for 2500 meter (36 kr /meter) noe som er mye lavere enn ved et tradisjonelt viltgjerde. Gjerdet består av fire strømlerende tråder som monteres på lekter som settes opp på et eksisterende gjerde. Små lamper som gir et blinkende lys er plassert med 100 meters mellomrom på strømrådene. Refleks er montert på toppen av gjerdet. Gjerdet skal lede viltet mot oversiktlige og godt merkede krysningspunkt.

Erfaringene fra Hallingdal må avventes før en eventuelt kan anbefale bruk av strømgjerde for elg andre steder.

Jernbaneverket har ikke generell gjerdeplikt.

Tiltak til utprøving i Hallingdal:

Et annet tiltak som for tiden prøves ut i Hallingdal er utlegging av saltsteiner. Bakgrunnen er at det flere ganger har blitt observert elg som slikker salt langs riksvegene 7 og 52. Prosjektet ønsker å forsøke utsetting av salt for å se om det reduserer viltkryssninger på veg. I så fall skal utsetting av saltsteiner skje på

linjer et stykke unna veg og jernbane. Tiltaket gjennomføres i kombinasjon med strømgjerdet omtalt ovenfor. Dette er et svært billig tiltak. Erfaringene fra Hallingdal må avventes før en eventuelt kan anbefale bruk av tiltaket andre steder.

Tiltak som ligger utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde:

Vektlegging av påkjørselsreduksjon ved forvaltning av elgbestanden.

Elgbestanden har vokst kraftig i Norge og mange mener at dette er en viktig årsak til økning i antall påkjørsler av elg. Det er kommunene som har ansvar for forvaltning av elg. Størrelse på kvoter osv. bestemmes av andre faktorer enn faren for at dyrene skal bli påkjørt. Dersom det ble lagt større vekt på å redusere antall viltulykker kunne en forvalte viltbestandene slik at antall dyr blir mindre (mer jakt/større avskytingskvoter) ville sannsynligheten for å kjøre på dyr blir kunne bli mindre.

I NINA rapport 463 Hjortevilt og trafikk i Norge er en av konklusjonene som følger: "Lokal viltforvaltning som ønsker å redusere antallet hjortevilt-trafikkulykker vil på kort sikt være best tjent med å redusere bestandstettheten eller trafikkbelastningen". Videre heter det i rapporten: "Det antyder at bestandstettheten må halveres, mens trafikkbelastningen må mer enn halveres for å oppnå en halvering av antall HTU (hjortevilt-trafikk-ulykker)."

Et annet tiltak som kommunene kan iverksette er vinterjakt på elg. Dette brukes i Østerdalen. Elgregion Mjøsa-Glomma har hatt vinterjakt/trekkelgjakt i mange år. En del kommuner i Hallingdal har også vinterjakt fram til 23. desember. Tiltaket kan ha effekt når det gjelder å hindre at dyrene trekker ned mot

jernbanelinjene og gir mulighet til å avlive dyr som er kommet ned.

Jernbaneverket har ingen myndighet i forhold til forvaltning av elg eller annet vilt derfor er dette tiltaket lite aktuelt med mindre viltforvaltningen selv tar tak i dette f.eks i samarbeidsgrupper som nevnt i kapittelet om samarbeid.

Tiltak som har vært prøvd men mangler dokumentert effekt

Viltspeil

Viltspeil er et billig tiltak. I forbindelse med prosjektet Elg-trafikk i Stor-Elvdal 2000-2004 ble det gjort forsøk med viltspeil, men konklusjonen var at det var tvilsomt om tiltaket har effekt. Viltspeil har også vært prøvd ut langs vei i Oppdal i en 3 årsperiode.

Skremming med lyd

Ulike former for skremming ved hjelp av lyd har vært forsøkt, men problemet er at dyr har evne til å venne seg til lyd derfor hjelper tiltaket ofte bare i kort tid. I Polen er det i samarbeid med fagfolk på dyreatferd utviklet et varslingssystem for dyr som krysser toglinjen (UOZ-1). Opptak av lyder som dyr selv bruker for å varsle/skremme sendes ut når tog nærmer seg. Investeringskostnadene for det polske systemet antas å være høye.

Luktstoff

I 2009 startet Jernbaneverket et FOU-prosjekt på Nordlandsbanen, i samarbeid med Bioforsk, der målet var å redusere vilt påkjørsler. Prosjektet gikk ut på å strø lukstoff (Revira viltstopp) som skulle virke frastøtende på vilt langs linjen. Etter vintersesongen 09/10 ble prosjektet stoppet da det viste seg å ha liten effekt.

3.2 Aktuelle tiltak rein

Alle reinsdyr som påkjøres av tog er tamrein. Påkjørslene av rein skjer hovedsakelig på Nordlandsbanen. Tabell 5 viser hvilke

strekninger om hadde mer enn 50 påkjørte rein per mil i perioden 2000-2009. Når det gjelder tiltak for å redusere påkjørsel av reinsdyr bør disse strekningene prioriteres høyt:

Strekning	Reinsdyr 2000-2009
■ Bolna - Lønsdal km 580 - km 590	204
■ Bolna - Lønsdal km 590- km 600	194
■ Majavatn - Svenningdal km 330 - km 340	190
■ Stod - Starrgrasmyra km 150 - km 160	147
■ Lønsdal - Rognan km 610 - km 620	125
■ Bolna - Lønsdal km 570 - km 580	111
■ Majavatn - Svenningdal km 320 - km 330	97
■ Fauske - Oteråga km 690 - km 700	84
■ Lønsdal - Rognan km 600 - km 610	82
■ Stod - Starrgrasmyra km 160 - km 170	75
■ Namsskogan - Majavatn km 310 - km 320	67
■ Trofors - Kvalfors km 380 - km 390	66
■ Glåmos - Haltdalen km 420- km 430	64
■ Oteråga - Bodø km 700 - km 710	62
■ Majavatn - Svenningdal km 340 - km 350	61
■ Svenningdal - Trofors km 360 - km 370	61

■ Nordlandsbanen

Varsling/saktekjøring

Etter melding fra reineier om at det er rein på eller ved linja, gjennomføres det saktekjøring over avtalt strekning (maks 5 km) for en periode på 6 timer under forutsetning av at reineier gjennomfører tiltak for å flytte dyrene fra linja. Ved behov for sikkerhetsvakt avtales dette med oppsynsvakt. Langs Nordlandsbanen har en erfart at dialog med reineiere/reindriftsforvaltningen har resultert i forbedring av varslingsrutiner

Midlertidige gjerder

Oppsetting av midlertidig gjerde (alpin-gjerde) ble prøvd på en 8 km strekning på Nordlandsbanen vinteren 2010 (jf vedlegg 3 rad 33). Jernbaneverkets statistikk over antallet påkjørte rein viser at på tross av tiltaket ble det påkjørt flere reinsdyr på denne strekningen i 2010 enn noen andre steder. Det er derfor tvilsomt om tiltaket hadde noen positiv effekt. Dette gjerdet blir for lavt (ca. 1m) og er følsomt i forhold til vind og snø. Dermed er det lite egnet som hinder for å holde reinsdyr bort fra linjen.

Innkjøp av gjerdet var finansiert av Fylkesmannen i Nordland. Jernbaneverket bidro som sikker-

hetsvakt i forbindelse med oppsett av gjerdet. Reineierene disponerer gjerdet og styrer bruken av det.

Permanente gjerder:

Arbeidet med å sette opp gjerde for reinsdyr på begge sider av banen mellom Semska og Sørrelva på Saltfjellet (4 km) ble nesten ferdig i 2010 (jf. vedlegg 3 rad 5). Kostnaden ble 900 000 kroner for dobbeltsidig gjerde langs en 4 km strekning. Totalt 8 km gjerde. Kostnadene for slike gjerder vil variere avhengig av terreng og type gjerde.

Helikopter

Jernbaneverket har i enkelttilfeller bidratt med midler til innleie av helikopter som reineiere har brukt i forbindelse med samling av rein og flytting til vinterbeiteområder.

Tiltak som ligger utenfor Jernbaneverkets ansvarsområde:

Vektlegging av påkjørselsreduksjon ved forvaltning av tamrein

Det er reindriftsforvaltningen som har ansvar for forvaltning av reindriftsnæringen men reineieren har også et stort ansvar for hvordan

de driver. Det antas at det finnes muligheter til å redusere sannsynligheten for at tamreinen oppholder seg langs jernbanesporet og blir påkjørt av tog. Bedre tilsyn (for eksempel i kombinasjon med midlertidige gjerder), bedre varsling når reinflokkene skal krysse jernbanene osv.

Jernbaneverket har ingen myndighet i forhold til forvaltning av tamrein derfor er denne type tiltak lite aktuelle med mindre reindriftsforvaltningen/reindriftsnæringen selv tar tak i dette for eksempel i samarbeidsgrupper som nevnt i kapittelet om samarbeid.

Erstatningsordning

Arbeidsgruppen viser til at erstatningsordninger for rein drept på jernbane er ulikt utformet i Norge og Sverige. I Norge utbetales erstatning etter at reinsdyr er drept ved påkjørsel. I Sverige utbetales et forskuddsvis beløp, som skal brukes til å erstatte eventuelle tap av dyr. Det anbefales å utrede fordeler og ulemper med de to alternative måtene for erstatningsordning.

Forslag fra arbeidsgruppe Nordland 2010:

En arbeidsgruppe ledet av fylkesmannen i Nordland utarbeidet rapporten ”Tiltak mot påkjørsel av rein på Saltfjellet” som ble over- sendt til Samferdselsministeren og Landbruks – og matministeren i juni 2010.

Nærmere om forslagene fra arbeidsgruppe Nordland:

Tiltak 1: Permanente gjerder Lønsdal-Russånes
Forslaget går ut på å sette opp permanente gjerder på tre delstrekninger. Det er fem tunneller på strekningen noe som kan tjene som viltoverganger og krysningspunkt for allmenn ferdsel. Totallengde på strekningen minus tunneller er 22 km. Arbeidsgruppa antyder en kostnad på mellom 12 og 20 millioner kroner for hele strekningen. Arbeidsgruppas anbefaling er at tiltaket finansieres over Jernbaneverkets budsjetter over en toårsperiode.

Tiltak 2: Midlertidige gjerder
Arbeidsgruppen mener et alternativ til permanente gjerder er oppsetting av midler- tidige gjerder på kortere strekninger i kortere perioder hvor reindriftas flytting og samlinger i forbindelse med slakteuttak og skilling på Saltfjellet tilsier at risikoen for påkjørsler vil være stor. Arbeidsgruppen mener erfaringen fra vinteren 2010 viser at tiltaket ikke er egnet alle steder men bør prioriteres der oppsetting og tilsyn kan gjøres enklest mulig.

Tiltak 3: Drone
Drone er et førerløst fly som til nå i hovedsak har blitt brukt til militære formål. Arbeidsgruppen viser til en sivil modell som kan brukes til å overvåke spesielt utsatte strekninger. På dronen monteres et infrarødt kamera som fungerer som sensor og automatisk alarmerer ved deteksjon av dyr. Dronen kan påmonteres sirene som kan drive reinen vekk fra jernbanen. Flertallet i gruppen anbefaler at det tas initiativ til et pilotprosjekt som utprøver drone som et tiltak for å øke tilsynet av jernbanelinja.

Tiltak 4: Nofence – usynlige gjerder
Tiltaket går ut på at dyrene skal bære halsbånd som definerer usynlige grenser ved hjelp av gps-teknologi. Det utløses en lyd når reinen blir lokalisert ved jernbanelinja. Dess nærmere reinen kommer linja, dess høyere blir lyden. Intensjonen er at reinen skal snu og løpe vekk fra linja. Produktet testes vinteren 2010/2011.

Vurdering av forslag fra arbeidsgruppe Nordland

Jernbaneverket gav en (foreløpig) tilbake- melding på forslagene i rapporten i brev til Samferdselsdepartementet 2.september 2010 og det henvises til dette.

Fra Samferdselsdepartementets brev til Fylkesmannen i Nordland 12.november 2010: ”For å styrke arbeidet med å redusere antall dyrepåkjørsler med tog har gitt Jernbaneverket i oppdrag å utarbeide en handlingsplan som skal kartlegge omfanget av dyrepåkjørsler samt at den skal inneholde tiltak mot påkjørsler som er godt tilpasset lokale behov. I denne sammenheng er det naturlig at Jernbaneverket vurderer arbeidsgruppas utredning.

...Jeg har også lagt til grunn at lokale sam- arbeidstiltak prioriteres.”

På bakgrunn av dette har Jernbaneverket vurdert forslagene fra arbeidsgruppen i Nordland på nytt i forbindelse med utarbeid- else av denne handlingsplanen.

Permanente gjerder er det mest effektive tiltaket og oppfyller i dette tilfellet krav om naturlige krysningspunkter over/under sporet (tunnel/kulvert). Når det gjelder delstreknin- gene som er foreslått mener arbeidsgruppen at delstrekning 1 (Lønsdal-Kjemånasen ca 6,1 km jf. vedlegg 3 rad 33) og delstrekning 2 (Kjemånasen-Varghola ca 7,3 km jf vedlegg 3 rad 8) bør prioriteres.

Dette krever nært samarbeid mellom partene bl.a. om finansiering. En modell som kan vurderes er et spleiselag der Jernbaneverket bistår med gjerdemateriell, nødvendig transport på linjen og sikkerhetsvakt. Reindriftsnæringa selv sørger for oppsetting av selve gjerdet og kostnader ved dette. Dette er på samme måten som Jernbaneverket samarbeider med husdyreiere/saueeiere langs Nordlandsbanen.

For at dette tiltaket skal kunne iverksettes må det forhandles fram en avtale om hvordan de ulike partene skal bidra, herunder avklare hvem som skal ta på seg ansvaret for vedlikehold. Arbeidsgruppen mener reindriftsforvaltningen bør ta dette ansvaret.

Midlertidige beredskapsgjerder er omtalt s.14. I og med at antallet påkjørte dyr økte der

tiltaket ble prøvd vinteren 2010 er det tvilsomt om tiltaket har effekt.

Arbeidsgruppen ser det som lite aktuelt å satse på elektroniske gjerder da disse er for lite utprøvd pr. dato. Drone har alt for kort rekkevidde og driftstid og krever også at togselskapene godtar å motta løpende varslinger om dyr nært sporet. Drone anses derfor som lite aktuelt.

Det beste alternativet til permanente gjerder er å prøve å holde dyrene på steder langt unna jernbanesporet ved hjelp av intensivert tilsyn eller liknende.

NB: Jernbaneverket har ikke generell gjerdeplikt

3.3 Aktuelle tiltak sau

Tabell 6 viser hvilke strekninger som hadde flere enn 50 påkjørte sau per mil i perioden 2000-2009 dvs mer enn 0,5 påkjørte sau per km per år. Når det gjelder tiltak for å redusere påkjørsler av sau bør disse strekningene ha høy prioritet. Se tabell 6.

Gjerder

Gjerder er et tiltak som ofte ønskes av husdyreiere men Jernbaneverket har ikke generell gjerdeplikt. I tillegg til de juridiske problemstillingene ved gjerder er det andre ulemper. Kostnadene ved å sette opp gjerder er høye og i tillegg er det kostnader ved å holde gjerdene vedlike. Kostnadene til gjerde for sau er rimeligere enn viltgjerder og gjerde for reinsdyr. Jernbaneverket har i enkelte tilfeller finansiert gjerdemateriell for grunneiere som tar ansvar for å sette opp og vedlikeholde gjerdene selv. Se eksempel på avtale i vedlegg.

Det er satt opp gjerder langs Gardermobanen, Trønderbanen, Nordlandsbanen og Røros- og Solørbanen.

På Bergensbanen praktiseres en ordning med midlertidig gjerde for sau. Gjerdet settes opp vår/sommer og tas ned om høsten.

I forbindelse med påkjørsler av sau på Dovre har Jernbaneverket hatt dialog med Norges

Bondelag og Norges bonde og småbrukarlag sentralt når det gjelder tiltak for redusere påkjørsel av husdyr, særlig sau. Det er ønskelig å utvide samarbeidet til å omfatte lokallag av bøndernes organisasjoner.

På Raumabanen er det inngått avtale med Lesja Avløysarring angående gjerde for husdyr. Lesja Avløysarring utfører alt arbeid ut i fra en felles prioritering om hvor, innenfor en avtalt ramme, og Jernbaneverket holder materiell.

Det antas at det finnes muligheter til å redusere sannsynligheten for at sauer oppholder seg langs jernbanesporet og blir påkjørt av tog gjennom tilsyn, bedre varsling osv. Jernbaneverket har ingen myndighet i forhold til forvaltning av sau derfor er denne type tiltak lite aktuelle med mindre landbruksforvaltningen/husdyreiere selv tar tak i dette f.eks. i samarbeidsgrupper som nevnt i kapittelet om samarbeid.

3.4 FOU tiltak

Prøveprosjektet med strømgjerde og saltlinjer Hallingdal er omtalt i kap 3.1. Hvorvidt det er aktuelt å prøve ut andre tiltak bør vurderes løpende.

Tabell 6	
Strekning	Antall sau 2000-2009
■ Gudå - Kopperå km 70 - km 80	73
■ Ulsberg - Berkåk km 460 - km 470	63
■ Fokstua - Hjerkins km 360 - km 370	59
■ Soknedal - Støren km 490 - km 500	59
■ Hjerkins - Kongsvoll km 380 - km 390	55
■ Fokstua - Hjerkins km 370 - km 380	51
■ Glåmos - Haltdalen km 420 - km 430	51
■ Dombås - Fokstua km 350 - km 360	50

■ Dovre- og Trønderbanen

4 Organisering av arbeidet

4.1 Dagens organisering – eksempler på samarbeidsgrupper lokalt/regionalt

Etablering av samarbeidsgrupper mellom Jernbaneverket, kommuner og andre forvaltningsmyndigheter er et virkemiddel for å sikre at de beste tiltak blir gjennomført på den enkelte strekning. Etablering og drift av slike grupper kan gi mer effektiv forebygging av påkjørsler gjennom samarbeid, informasjonsutveksling, spleiselag osv.

Eksempel:
Dagens organisering av samarbeid om forebyggende tiltak langs Nordlandsbanen og Meråkerbanen:
I prosjektet i Nordland deltar representanter fra Jernbaneverket, Statens vegvesen og de syv kommunene som Nordlandsbanen går gjennom. Dessuten er miljøvernavdelingen og landbruksavdelingen hos fylkesmannen representert. Samarbeidet gjelder påkjørsler av dyr på jernbanen (ikke veg). Hensikten er å koordinere innsatsen på tvers av grensene mellom kommuner og etater for å oppnå størst mulig effekt av tiltakene. Samarbeidet foregår i to arbeidsgrupper og en styringsgruppe. Arbeidsgruppene fremmer forslag til tiltak som legges frem for styringsgruppen. Når tiltakene er godkjent har arbeidsgruppene ansvar for gjennomføring og senere oppfølging og evaluering. Styringsgruppen rapporterer om status for prosjektet til egne organisasjoner. Se vedlegg 5 for nærmere beskrivelse.

Vilt/rein – Trafikk i Nord-Trøndelag
I Nord-Trøndelag er det årlig fra 2002 avsatt ca. kr. 1 mill til gjennomføring av tiltak for å redusere viltpåkjørslene langs vei og jernbane i Nord-Trøndelag. Følgende etater/organer bidrar med midler og utgjør representasjonen i en styringsgruppe: Statens vegvesen, Jernbaneverket, Trafikksikkerhetsutvalget i Nord-Trøndelag, Nord-Trøndelag fylkeskommune og Fylkesmannen i Nord-Trøndelag. I tillegg har reindriften via Reindriftskontoret i Nord-Trøndelag avsatt midler til tiltak hvor det også forsøkes gjennomført tiltak som samtidig skal redusere faren for påkjørsler av rein i Nord-Trøndelag.

Styringsgruppen forvalter midlene og kommunene kan søke om tildeling for å gjennomføre konkrete tiltak for å redusere antall påkjørsler eller til utvikling av nye tiltak. Hittil har ca. 90 prosent av de årlig bevilgede midler blitt prioritert til skogrydding langs vei og jernbane.

Samarbeid Rørosbanen:
Samarbeidsprosjekter på Rørosbanen startet i 2000 med prosjektet Elg og Trafikk. Prosjektet varte ut 2004.

Samarbeidspartnere: Høgskolen i Hedmark, Statens vegvesen, Storelvdal Grunneierforening, Storelvdal Kommune og Jernbaneverket.

Det ble utprøvd mange forskjellige tiltak som: Skyting med gummikuler, påføring av luktstoffer, viltspeil, foring, brøyting, skogrydding.

Siden har samarbeidet mellom Storelvdal kommune, Statens vegvesen, Storelvdal Grunneierforening og Jernbaneverket fortsatt.

Tiltak som blir utført er skogrydding, foring, brøyting av veger og regulering av bestand. Det er årlige møter for å oppsummere erfaringer og vurdere nye tiltak.

Fra 2004 er det blitt etablert lignende samarbeidsgrupper også i Rendalen kommune, Tynset kommune, Tolga kommune, Os kommune, Røros kommune, Holtålen kommune og Midtre Gauldal kommune.

Trafikktryggleik Hallingdal
Trafikktryggleik Hallingdal er et bredt anlagt femårig trafikksikkerhetsprosjekt (oppstart 2007) eid av regionrådet for Hallingdal. Trygg trafikk, politimesteren, lokalt politi, utrykkingspolitiet, regionrådet og Gjensidige Hallingdal sitter i styringsgruppa og deltar i ulike aktiviteter. Prosjektet "Vilt og trafikk i Hallingdal" (oppstart 2010) er et samarbeidsprosjekt mellom Trafikktryggleik Hallingdal, viltneemdene i Hallingdal, Statens vegvesen, Jernbaneverket, politiet. I dette prosjektet pågår bl.a utprøving av følgende tiltak: elektriske gjerder for vilt, saltlinjer. Samarbeidet gjelder forebyggende tiltak både på veg og bane.

Samarbeidet i Hallingdal har ført til iverksetting av tre viktige tiltak for å redusere påkjørsel av elg. For tre år siden tok noen av kommunene grep og økte kvotene for elg med 30 prosent. Det praktiseres også vinterjakt på elg fram til 23.desember. I tillegg har Jernbaneverket ryddet skog langs jernbanen. Antallet påkjørte elg er kraftig redusert fra 108 påkjørte dyr i perioden fra april 2007 til mars 2008, via 67 påkjørte dyr året etter, og til 45 påkjørte dyr fra april 2009 til mars 2010. Dette er et godt eksempel på at det er mulig å oppnå reduksjon i antall påkjørte dyr hvis alle parter bidrar.

Arbeidsgruppen anbefaler at Jernbaneverket viderefører deltakelse i de omtalte samarbeidsgruppene og støtter etablering av slikt samarbeid andre steder med mange påkjørsler. Det vil være en styrke at midler fra Jernbaneverket til forebyggende tiltak kanaliseres gjennom slike samarbeidsgrupper. Prosjekter som gjennomføres i regi av slike samarbeidsgrupper bør derfor ha høy prioritet i Jernbaneverkets handlingsplan.

Statens Vegvesen, Direktoratet for naturforvaltning og Jernbaneverket vurderer/drøfter for tiden et forslag angående opprettelse av et nasjonalt råd for å redusere antall viltulykker.

4.2 Forslag til organisering og prioriteringer 2012-2017

Som omtalt i kapittel 2.2 er det behov for samarbeid for at Jernbaneverkets mål om å redusere antallet påkjørte dyr skal kunne nås.

Tabell 7	
Ansvarsområde	Andel prosent
Nordlandsbanen	35
Røros- og Solørbanen	20
Dovre- og Trønderbanen	14
Bergensbanen	7
Dovre-, Gjøvik- og Raumabanen	12
Øvrige baner	12

Det etableres rapporteringsrutiner for gjennomføringen av tiltak.

Banesjefene tar initiativ til å videreføre samarbeidsprosjekter og etablere slike der det er behov.

Banesjefene utarbeider årlig en plan for dyrepåkjørselsreduserende tiltak langs sin banestrekning i samarbeid med aktuelle parter. Strekninger med flest påkjørsler skal prioriteres først. Statistikk over påkjørte elg, sau og reinsdyr i siste 10-årsperiode skal legges til grunn. Jf. tabellene som er lagt inn som vedlegg 3. Disse tabellene bør oppdateres årlig slik at en hele tiden tar utgangspunktet i utviklingen siste 10-årsperiode.

Disse tabellene som tar utgangspunkt i 10 km strekninger i en 10 årsperiode gir en grov oversikt. Ved utarbeidelse av lokale tiltaksplaner

Denne planen er Jernbaneverkets overordnede handlingsplan. Det bør legges opp til lokalt samarbeid med viltforvaltningen og reindriftnæringen om planlegging og gjennomføring av tiltak. For tiltak ang. sau og andre husdyr er samarbeid med kommunal landbruksforvaltning og/eller bøndernes organisasjoner aktuelt. Det bør bygges videre på eksisterende modeller for samarbeidsgrupper. (se beskrivelse i 4.1) Erfaringene fra disse gruppene er at det er viktig å ha en pådriver i hver gruppe.

Det foreslås at bevilgninger til forebygging av dyrepåkjørsler over Jernbaneverkets budsjett fordeles til banesjefområdene etter en fordelingsnøkkel basert på prinsippet om at strekninger med høyest antall påkjørte elg, sau, rein i perioden 2000-2009 bør prioriteres først. De banestrekningene som hver for seg har mindre enn 5 prosent av påkjørte elg, sau, rein i perioden deler en fellespott på 12 prosent. Dette gir følgende fordelingsnøkkel:

må hver enkelt 10 km strekning analyseres nærmere slik at en får mer informasjon om det f.eks er spesielle punkter langs strekningene som er særlig utsatt for dyrepåkjørsel. Eksempel på slik analyse er vist i vedlegg 4.

Som ledd i vurderingen av behovet for tiltak er det også viktig å analysere nærmere hvordan utviklingen har vært for hver dyreart innenfor siste 10-årsperiode.

Ved utarbeidelsen av tiltaksplanene lokalt bør Jernbaneverket legge vekt på de vurderinger og prioriteringer som framgår av kapittel 3.

I forbindelse med samarbeid med kommunene vil det også være nyttig å lage kommunervis oversikt der statistikk for påkjørsler av dyr sammenstilles med tall for bestand/jaktuttak. Kommuner som viser vilje til å øke kvotene på elg for å bidra til å redusere

Vedlegg 1

antall elgpåkjørsler bør prioriteres særskilt fra Jernbaneløketets side.

Et minimumskrav fra Jernbaneløketets side er at Jernbaneløketets statistikk over påkjørslene skal tillegges vekt ved prioritering av tiltak.

I strekningsoersikten i vedlegg 3, som viser antall elg, sau, rein påkjørt i perioden 2000-2009 er også lagt inn opplysninger om gjennomførte tiltak og behov for nye tiltak. Disse opplysningene inngår som grunnlag for utarbeidelse av mer detaljerte planer lokalt.

- Forslag til ansvarsforhold/rollefordeling:**
Fylke/kommunale viltforvaltninger/ reindriftsforvaltning/reinbeitedistrikter:
- definere behov/beskrive tiltak/prioritere/ utarbeide framdriftsplaner
 - definere behov for involvering fra andre (grunneiere/elgdistrikter)
 - sette resultatmål (25 prosent reduksjon fra resultat 2007)
 - planlegge og gjennomføre prioriterte tiltak
 - rapportere

- Jernbaneløketet**
- Økonomi
 - Bistå i planleggingsfasen

4.3 Kategorisering av tiltak – drift og vedlikehold eller investeringer

I brev fra Samferdselsdepartementet 5. oktober 2010 står det: "I planen ber vi også redegjort for hvilke type tiltak som inngår som en naturlig del av Jernbaneløketets drift og vedlikehold jernbaneinfrastrukturen og hva som bør kategoriseres som investeringer og inngår som del av programområdet, for eksempel under "Sikkerhet og miljø".

Som følge av at det her foreslås at de konkrete handlingsplanene skal utarbeides lokalt har en ikke i forkant opplysninger om hvor stor del av en årlig bevilgning som bør settes av til tiltak definert som drift og vedlikehold versus investeringer.

Erfaringene fra de siste år er imidlertid at det mest brukte tiltaket fra Jernbaneløketets side har vært vegetasjonsrydding. Det er stort behov for å følge opp de siste års vegetasjonsrydding (fase 1) med tiltak for å holde vegetasjonen nede (fase 2 og 3). Dersom de ulike fasene av vegetasjonsrydding fortsatt skal kategoriseres som et vedlikeholdstiltak er det viktigere at det settes av midler til forebygging av dyrepåkjørsel innenfor posten drift og vedlikehold enn innenfor investering. På den annen side kan den store økningen i antall påkjørte reinsdyr medføre ønsker/krav om oppsetting av gjerde på de belastede strekningene på Saltfjellet, noe som vil medføre midler til investering.

4.4 2012-2013

Det anbefales at banesjefene via lokalt samarbeid gjennomfører lokale tiltaksplaner for årene 2012 og 2013. Året 2011 trengs for å lage planer, avtaler samt prosjektere for 2012.

4.5 Forholdet til handlingsprogram 2014-2017

Basert på erfaringene med samarbeid og gjennomføring av planer for 2012 og 2013, og utviklingen når det gjelder påkjørte dyr, utarbeides innspill til videreføring av arbeidet i perioden 2014-2017 som kan innpasses i Jernbaneløketets handlingsprogram for denne perioden.

Tekst fra Samferdselsdepartementet
Prop.1 S (2010-2011) for budsjettåret 2011 side 141:

Tiltak mot dyrepåkjørsler
Særskilte tiltak mot dyrepåkjørsler inngår i programområdet sikkerhet og miljø, men mange tiltak mot dyrepåkjørsler gjennomføres også innenfor post 23 Drift og vedlikehold (snø- og vegetasjonsrydding, vedlikehold av gjerder m.m.). Dyrepåkjørsler på jernbanen er et problem, både for dyrevelferden, for trafikkavviklingen på jernbanen og for lokførere og personell som berøres. Omfanget varierer fra år til år og med årstidene. Antall påkjørsler har økt noe de siste årene. Samferdselsdepartementet er opptatt av at det iverksettes tiltak som reduserer antall dyrepåkjørsler. For å styrke dette arbeidet har Samferdselsdepartementet bedt Jernbaneløketet om å utarbeide en handlingsplan for å få redusert omfanget av påkjørsler. Handlingsplanen skal omfatte en kartlegging

av omfanget for å få identifisert særskilte behov og hva som er de mest egnede tiltak for ulike dyregrupper, slik at tiltakene blir godt tilpasset lokale behov og er i samsvar med mål om å ivareta biologisk mangfold.

I 2011 settes det av inntil 5 mill. kr til tiltak mot dyrepåkjørsler på programområdet sikkerhet og miljø. Samferdselsdepartementet legger opp til å prioritere samarbeidsprosjekter hvor lokale myndigheter og/eller grunneiere også bidrar med midler. I tillegg settes det av inntil 5 mill. kr på post 23 Drift og vedlikehold.

Dagens kategorisering av tiltak	
Drift og vedlikehold	Investering
Vegetasjonsrydding (alle tre faser), føring, brøyting, vedlikehold av gjerder	Oppsett av ulike typer gjerde, faunapassasjer



DET KONGELIGE
SAMFERDSSELSDEPARTEMENT

6. 10. 2010

Jernbaneverket
Postboks 4350
2308 HAMAR

JERNBANEVERKET

Kass.kode

- 6 OKT. 2010

Sak/Doknr.: 200900579-44

Arkivbet.: SRU 714

Deres ref

Vår ref
09/698- EWB

Dato
05.10.2010

Handlingsplan mot dyrepåkjørsler med tog

Samferdselsdepartementet viser til tidligere korrespondanse og til møte mellom Samferdselsdepartementet og Jernbaneverket om tiltak for å redusere antall dyrepåkjørsler med tog, herunder vår oversendelse av rapport om tiltak mot påkjørsel av rein på Saltfjellet som ble utarbeidet av en arbeidsgruppe nedsatt av Fylkesmannen i Nordland.

Antall dyrepåkjørsler med tog varierer fra år til år og gjennom året, blant annet som en følge av snømengde, dyrenes trekkmonster og tilgangen på fôr. Samferdselsdepartementet er opptatt av at det iverksettes gode tiltak på både kort og lang sikt som reduserer antallet påkjørsler, samtidig som det er nødvendig å sikre at påkjørte dyr tas hånd om på en best mulig måte. De siste årene er det gjort mye godt arbeid i Jernbaneverket når det gjelder forebyggende tiltak. Dette gjelder også tiltak som skal minimere dyreplagene i forbindelse med påkjørsler.

Når det gjelder oppfølging i forbindelse med påkjørsler er vi godt kjent med at Jernbaneverket, i samarbeid med NSB, har gjennomført kurs i ferdsel langs spor for kommunenes fallviltgrupper slik at disse blir mindre avhengig av å vente på Jernbaneverkets sikkerhetsmann ved påkjørsler. Dette er et tiltak som kan redusere tiden det tar fra påkjørsel finner sted til avliving kan skje.

Vi er også informert om at Jernbaneverket har ryddet skog og gjennomført sprøyting på de mest belastede strekningene. I tillegg ble det i vinter også gjennomført akutte tiltak som bl.a. oppkjøring av ledeveier langs sporet, midlertidige gjerder og foring.

Samferdselsdepartementet ønsker imidlertid å styrke arbeidet med å begrense antall dyrepåkjørsler. Dette er begrunnet med at dyrepåkjørsler har blitt mer fokusert som et

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59
www.regjeringen.no/sd

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 27 80

Saksbehandler:
Eirik Wærn Bratland
22 24 83 34

problem både ut fra hensynet til dyrevelferd, men også ut fra hensynet til trafikkavviklingen på jernbanen og for lokførere og personell som berøres. På denne bakgrunn ber vi om at Jernbaneverket utarbeider en handlingsplan for å redusere omfanget av dyrepåkjørsler.

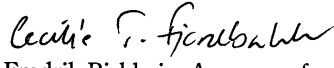
Handlingsplanen skal omfatte en kartlegging av omfanget av påkjørsler for å få identifisert særskilte behov og hva som er de mest hensiktsmessige tiltakene for ulike dyregrupper. Det er viktig at konkrete tiltakene blir godt tilpasset lokale behov og er i samsvar med mål om å ivareta biologisk mangfold. Handlingsplanen skal videre baseres på en vurdering av hva som er de mest kostnadseffektive tiltakene. Vi ber også om at det prioriteres samarbeidsprosjekter hvor lokale myndigheter og/eller grunneiere også bidrar med midler. Etter Samferdselsdepartementet vurdering er et slikt samarbeid hvor også andre berørte parter bidrar med penger, viktig for å gjøre de riktige tiltakene der effekten av prioriterte midler blir størst.

Samferdselsdepartementet ser for seg at Jernbaneverket lager en handlingsplan som i første omgang dekker en avgrenset tidsperiode på 6 år, fra 2012 til og med 2017. Videre ber vi Jernbaneverket vurdere om det vil være hensiktsmessig å innlemme handlingsplanen i Jernbaneverkets forslag til NTP 2014-2023. For å få en realistisk handlingsplan ber vi om at Jernbaneverket som en planforutsetning, legger til grunn en statlig bevilgning på gjennomsnittlig 10 mill. kr pr år i planperioden. I planen ber vi også redegjort for hvilke type tiltak som inngår som en naturlig del av Jernbaneverkets drift og vedlikehold jernbaneinfrastrukturen og hva som bør kategoriseres som investeringer og inngår som en del av programområdet, for eksempel under "Sikkerhet og miljø". Jernbaneverket bør vurdere om det kan være hensiktsmessig å etablere en kontakt med Statens vegvesen i forbindelse med utarbeidelsen av planen, bl.a. for å lære av hverandres erfaringer. Når det gjelder tiltak mot dyrepåkjørsler i 2011, vil Samferdselsdepartementet komme tilbake til dette i sitt tildelingsbrev til Jernbaneverket for 2011-budsjettet.

Vi ber om at utkast til handlingsplan som bl.a. kan danne grunnlaget for utarbeidelsen av 2012-budsjettet, oversendes Samferdselsdepartementet innen utgangen av februar 2011.

Med hilsen

for


Fredrik Birkheim Arnesen e.f.


Eirik Wærn Bratland

Side 2

Vedlegg 3

Strekning	Antall elg, sau, rein 2000-2009	Antall elg, sau, rein 2000	Antall elg, sau, rein 2009	Utviklingen i perioden	Status for vegetasjons-ryddingsprosjekt (SPA 2008-2013)	Status for lokale tiltak	Behov for nye tiltak	Kommune
2  Majavatn - Svenningdal km 330 - km 340	213	23	38	15		Ikke ryddet etter 2007/2008 ingen tiltak ang. tamrein	Behov for rydding og tamrein tiltak	Grane
3  Bolna - Lønsdal km 580- km 590	204	25	8	-17		Ingen tiltak	ikke aktuelt med gjerde, behov for intensivert tilsyn i beiteperioden	Rana/Saltdal
4  Harran - Lassemoen km 240 - km 250	198	21	6	-15		Elggjerde satt opp ca 5 km 2003. Førstegangsrydding gjennomført	Behov for sprøyting	Grong
5  Bolna - Lønsdal km 590 - km 600	194	1	11	10		Gjerde satt opp på begge sider av jernbanen km 592-596 i 2010		Saltdal
6  Stod - Starrgrasmyra km 150 - km 160	183	48	8	-40		rydding i forb. med forberedelse ballastrensing 2006-2009	Behov for sprøyting	Steinkjer
7  Koppang - Atna km 250 - km 260	160	5	5	0		Ryddda 2007		Stor-Elvdal
8  Lønsdal - Rognan km 610 - km 620	144	15	14	-1		Ryddda 2009-2010	Behov for permanent gjerde tamrein og behov for sprøyting	Saltdal
9  Koppang - Atna km 260 - km 270	133	4	3	-1		Ryddda 2007		Stor-Elvdal
10  Glåmos - Haltdalen km 420 - km 430	130	5	6	1				Holtålen
11  Rena - Opphus km 190 - km 200	126	2	13	11		Km 194 -200 ryddda i 2010		Åmot
12  Løten - Elverum km 150 - km 160	124	11	22	11		Ryddda 2005		Løten/Elverum
13  Trofors - Kvalfors km 370 - km 380	124	39	5	-34		Km 370-373,5 ryddda i 2010	Behov for sprøyting	Grane
14  Guddå - Kopperå km 70 - km 80	117	7	9	2		Ryddda i 2007-2010 (Meråker bruk)	Behov for sprøyting	Meråker
15  Trofors - Kvalfors km 380 - km 390	115	50	8	-42		Km 385-389,5 ryddda i 2010	Behov for sprøyting	Grane/Vefsn
16  Bolna - Lønsdal km 570 - km 580	111	7	11	4		Ingen tiltak	ikke aktuelt med gjerde, behov for intensivert tilsyn i beiteperioden	Rana
17  Majavatn - Svenningdal km 320 - km 330	107	1	5	4		Delvis ryddda i 2001-2008	Behov for sprøyting	Grane
18  Guddå - Kopperå km 80- km 90	106	10	15	5		Km 84-90 ryddda i 2010		Meråker
19  Majavatn - Svenningdal km 340 - km 350	104	19	10	-9		Delvis ryddda i 2001-2008	Behov for sprøyting	Grane
20  Hanestad - Alvdal km 290 - km 300	101	2	11	9				Rendalen
21  Fagerhaug - Ulsberg km 440 - km 450	98	11	1	-10		Km 444-450 ryddda i 2010		Oppdal/Rennebu
22  Svenningdal - Trofors km 360 - km 370	97	9	0	-9		Delvis ryddda i 2001-2008 Km 368-370 ryddda i 2010	Behov for sprøyting	Grane
23  Atna - Hanestad km 270 - km 280	94	3	9	6		Ryddda i 2004 og 2008		Stor-Elvdal/ Rendalen
24  Grong - Harran km 230- km 240	93	5	2	-3		Ryddda 2009	Behov for sprøyting	Grong

Vedlegg 3 forts.

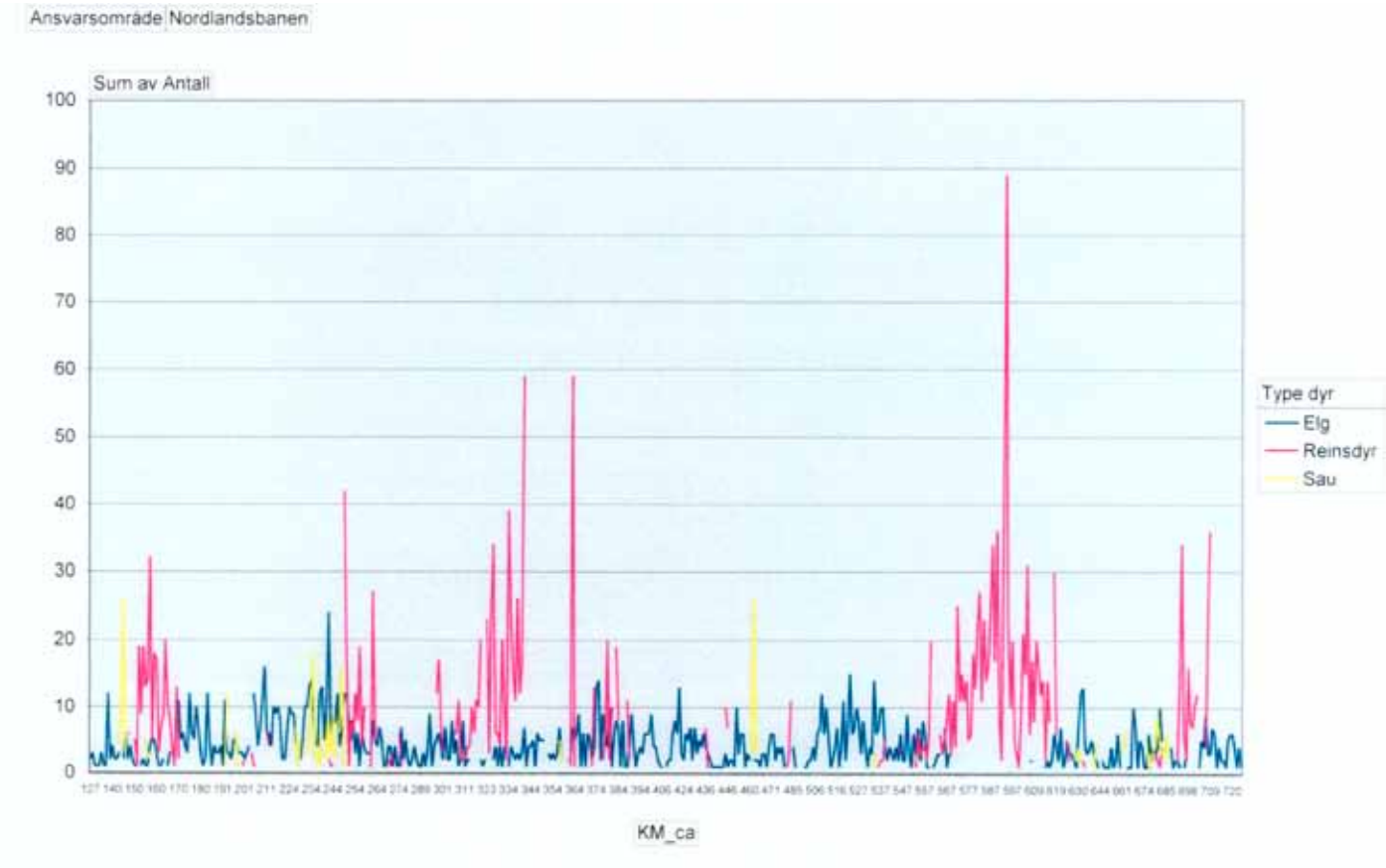
Strekning	Antall elg, sau, rein 2000-2009	Antall elg, sau, rein 2000	Antall elg, sau, rein 2009	Utviklingen i perioden	Status for vegetasjons-ryddingsprosjekt (SPA 2008-2013)	Status for lokale tiltak	Behov for nye tiltak	Kommune
						Rydding i forb. med forberedelse ballast rensing 2006-2009. Km 163-166 ryddda i 2010.	Behov for sprøyting	Snåsa
25  Stod - Starrgrasmyra km 160 - km 170	93	45	14	-31		Km 337,6-340 ryddda i 2009		Tynset
26  Alvdal - Tynset km 330- km 340	92	2	8	6				
27  Fauske - Oteråga km 690- km 700	90	0	3	3		Delvis ryddda i 2001-2010	Behov for sprøyting, behov for tiltak tamrein	Bodø
28  Glåmos - Haltdalen km 440- km 450	90	4	15	11		270 meter ryddda 2010		Holtålen
29  Dunderland - Bolna km 550- km 560	89	2	3	1		800 meter elggjerde opprusta 2009	Det kan være behov for tiltak elg	Rana
30  Kopperå - Storlien gr. km 90 - km 100	89	23	12	-11		Km 95,6-97,6 ryddda i 2010		Meråker
31  Oppdal - Fagerhaug km 430 - km 440	89	14	14	0				Oppdal
32  Oteråga - Bodø km 700- km 710	89	0	3	3		Delvis ryddda i 2001-2010	Behov for sprøyting, behov for tiltak tamrein	Bodø
33  Lønsdal - Rognan km 600 - km 610	88	0	23	23		Akuttiltak (alpingjerde) prøvd 2010	Behov for permanent gjerde tamrein	Saltdal
34  Nesbyen - Gol km 190 - km 200	87	3	11	8		Ryddda 2009 Montert 2,5 km strømgjerde 2010	Behov for sprøyting	Nes/Gol
35  Agle - Grong km 210 - km 220	85	6	5	-1		Delvis ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Grong
36  Løten - Elverum km 140 - km 150	83	5	9	4		Ryddda 2005		Løten
37  Ulsberg - Berkåk km 460 - km 470	80	2	7	5		Ryddda 2009		Rennebu
38  Lassemoen - Namsskogan km260 - km270	78	9	3	-6		Delvis ryddda 2001-2010 Km 266-270 ryddda i 2009	Behov for sprøyting	Namsskogan
39  Namsskogan - Majavatn km 310 - km 320	78	1	2	1		Delvis ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Namsskogan
40  Agle - Grong km 200 - km 210	77	3	5	2		Delvis ryddda 2001-2011	Behov for sprøyting	Grong/Snåsa
41  Fokstua - Hjerkinns km 360- km 370	76	4	2	-2				Dovre
42  Soknedal - Støren km 490 - km 500	76	4	3	-1		Ryddda 2009		Midtre Gauldal
43  Dombås - Fokstua km 350 - km 360	74	7	8	1		Ryddda 2009-2010		Dovre
44  Skonseng - Ørtfjell km 520 - km 530	73	6	11	5		Ryddda på dugnad 2010	Behov for sprøyting (det kan være behov for tiltak elg)	Rana
45  Opphus - Koppang km 230 - km 240	72	3	8	5		Ryddda 2006		Stor-Elvdal
46  Namsskogan - Majavatn km 290- km 300	71	3	16	13		Ryddda 2001-2010	behov for sprøyting	Namsskogan
47  Namsskogan - Majavatn km 300 - km 310	70	4	9	5		Ryddda 2001-2010	behov for sprøyting	Namsskogan
48  Tynset - Tolga km 350 - km 360	69	1	3	2				Tynset
49  Haltdalen - Singsås km 470 - km 480	68	13	6	-7				Midtre Gauldal

Vedlegg 3 forts.

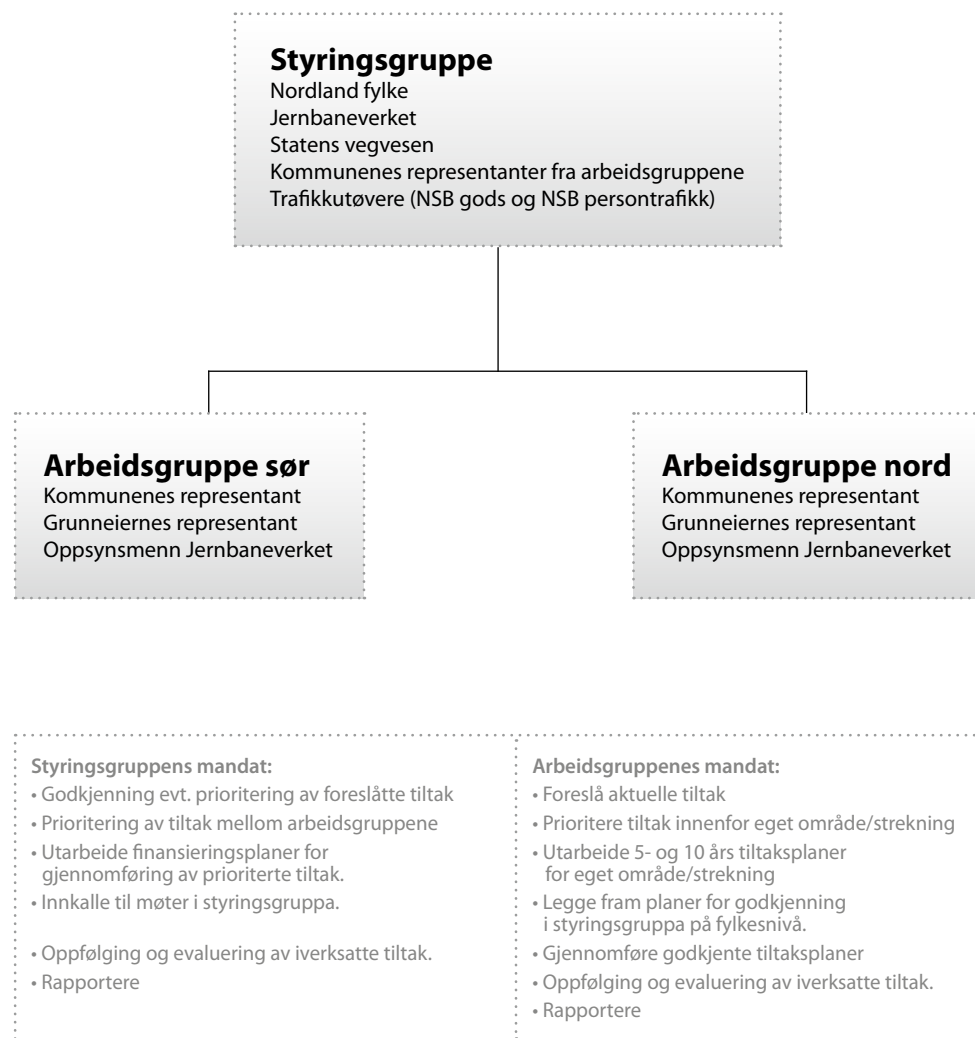
Strekning	Antall elg, sau, rein 2000-2009	Antall elg, sau, rein 2000	Antall elg, sau, rein 2009	Utviklingen i perioden	Status for vegetasjons-ryddingsprosjekt (SPA 2008-2013)	Status for lokale tiltak	Behov for nye tiltak	Kommune
50  Ål - Hol km 230 - km 240	68	2	6	4		Ryddda 2009 Foring /Brøyting av skogsbilvei	Sprøyting	Ål
51  Jaren - Eina km 80 - km 90	66	3	5	2		Ryddda 2009		Gran
52  Lønsdal - Rognan km 630 - km 640	65	14	9	-5		Ryddda 2001-2010	Behov for tiltak tamrein	Saltdal
53  Grong - Harran km 220- km 230	64	2	7	5		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Grong
54  Tolga - Os km 370 - km 380	64	9	6	-3				Os
55  Drevvatn - Bjerkå km 460- km 470	62	5	8	3		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Hemnes
56  Fauske - Oteråga km 680 - km 690	61	2	3	1		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Fauske
57  Agle - Grong km 190- km 200	60	6	4	-2		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Snåsa
58  Dunderland - Bolna km 560 - km 570	60	8	14	6		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Rana
59  Fokstua - Hjerkin km 370 - km 380	60	3	4	1		Km 375-380 rydda 2010		Dovre
60  Starrgrasmyra - Snåsa km 170 - km 180	59	11	7	-4		Ryddda 2001-2010	Behov for sprøyting	Snåsa
61  Hjerkin - Kongsvoll km 380- km 390	58	5	0	-5				Oppdal
62  Torpo - Ål km 220 - km 230	58	2	8	6	Ryddda 2009	Foringsplasser	Sprøyting	Ål
63  Håltålen - Singsås km 450- km 460	57	1	5	4				Holtålen
64  Rudstad - Rena km 180 - km 190	57	9	6	-3		Ryddda 2008		Åmot
65  Bergheim - Nesbyen km 170 - km 180	56	0	7	7	Ryddda 2009		Sprøyting	Nes
66  Flå - Bergheim km 150 - km 160	54	0	5	5	Ryddda 2009		Sprøyting	Flå
67  Flå - Bergheim km 160 - km 170	54	3	12	9	Ryddda 2009		Sprøyting	Flå/Nes
68  Fåberg - Øyer km 190 - km 200	54	2	7	5				Øyer
69  Mosjøen - Drevvatn km 420- km 430	53	0	9	9		Ryddding 2009	Behov for sprøyting	Vefsn
70  Tynset - Tolga km 360- km 370	53	6	1	-5				Tolga
71  Glåmos - Håltålen km 430- km 440	52	15	5	-10		1,2 km rydda i 2010		Holtålen
72  Lønsdal - Rognan km 620 - km 630	52	3	2	-1			Behov for tiltak tamrein	Saltdal
73  Berkåk - Garli km 470 - km 480	51	2	4	2		Ryddda 2009		Rennebu
74  Dombås - Lesja km 350 - km 360	50	2	5	3		Km 352-360 rydda i 2009		Lesja
75  Elverum - Rudstad km 160 - km 170	50	2	3	1		Ryddda 2005		Elverum

-  Nordlandsbanen
-  Dovre- og Trønderbanen
-  Røros- og Solørbanen
-  Dovre-, Gjøvik- og Raumabanen
-  Bergensbanen

Vedlegg 4



Vedlegg 5



Vedlegg 6

**Tiltaksrapport/**

Rapport forebyggende tiltak mot vilt påkjørsler langs Nordlandsbanen i Nordland fylke fra _____ kommune Årstall:
Det foreslås at innsats i form av arbeid verdsettes til kr 150,- pr. arbeidet time

[illegible]

Kort beskrivelse av tiltakenes nytte på de enkelte delstrekingene (eks. antall påkjørsler før og etter tiltak).

Vedlegg 7

AVTALE

OM

FOREBYGGENDE TILTAK MOT PÅKJØRSEL AV HUSDYR

1. Parter

Jernbanelverket v/banesjef Nordlandsbanen (JBV)
Postboks 4350, 2308 Hamar

Husdyreier: Hans Asbjørn Kvalfors, Kvalfors, 8658 Mosjøen

Kontraktsobjekt

Oppsetting av gjerder på høyre/venstre/ begge sider av sporet, som forebyggende tiltak mot påkjørsel av husdyr som beiter langs jernbanesporet på Nordlandsbanen fra

ca. km. _____, _____ til ca. km _____, _____ ved _____

mellom _____ stasjon og _____ stasjon

3. Oppsetting

Nødvendig materiell til oppsetting av gjerder skaffes til veie av JBV. Oppsetting av gjerder besørges av husdyreierne. Aktuell gjerdestrekning er vist på kart som vedlegg til avtalen.

4. Vedlikehold

Ved behov for vedlikehold av gjerder og grunder i avtaleperioden, besørges dette av partene med samme ansvarsfordeling som ved oppsetting. JBV skaffer til veie nødvendig materiell og husdyreierne utfører reparasjonsarbeidet. Nødvendig reparasjon av grunder på eksisterende planoverganger på strekningen besørges av JBV i sin helhet.

5. Gyldighetsperiode

Avtalen gjelder for en 10-årsperiode fra underskriftsdato.

Kvalfors, den ____ / ____ 2008

Trondheim, den ____ / ____ 2008

.....
Hans Asbjørn Kvalfors, husdyreier

.....
Kristine Jessen, banesjef
Nordlandsbanen

Vedlegg: Situasjonskart

Kontakt oss

Jernbaneverkets enheter er lokalisert på flere steder i landet. For nærmere informasjon besøk våre nettsider eller ring vårt landsdekkende sentralbord:

05280

Fra utlandet (+47) 22 45 50 00

Postadresse Jernbaneverket, Postboks 4350, 2308 Hamar

E-post postmottak@jbv.no

Jernbaneverkets kundesenter kan kontaktes på:

e-post: kundesenter@jbv.no

SMS/MMS: Send kodeord JBV til 26112

Sosiale medier: Twitter og Facebook

www.jernbaneverket.no