



Bæredygtighedsstrategi



BANEDANMARK

Indhold

1	Grundfortælling	3
2	Infrastruktur, der understøtter bæredygtige transportformer	6
3	Minimere støj og luftforurening og sikre godt naboskab	8
4	Bæredygtigt indkøb	10
5	CO ₂ -reduktion og klimatilpasning af infrastrukturen	13
6	Beskyttelse og fremme af biodiversitet	15
7	Initiativer i forbindelse med Banedanmarks Bæredygtighedsstrategi	17

1

Grundfortælling

Med regeringsgrundlaget af 14. december 2022 har regeringen ønsket at arbejde for de mest ambitiøse klimamål for Danmark nogensinde. Verden er på vej mod temperaturstigninger, der langt overstiger målet for Parisaftalen, og samtidig står verden midt i en natur- og biodiversitetskrise. Plante- og dyrearter uddør hurtigere end nogensinde, og naturudfordringerne er massive og globale.

Det er et nationalt politisk mål, at Danmark skal være et grønt foregangsland, der sætter og indfrier ambitiøse klimamål og klimaindsatser og på den måde inspirerer andre lande til at følge med.

Det er koblingen af handling på den grønne omstilling og fortsat økonomisk vækst, som vil få andre lande til at kigge til Danmark, når vi viser, at det er muligt at balancere høje klimaambitioner, konkurrencedygtigt erhvervsliv og social sammenhængskraft.

Jernbanen er en bæredygtig transportform

Jernbanen er en del af et sammenhængende, bæredygtigt transportsystem. Ved at bruge toget som transportform kan flere passagerer transporteres på samme tid, hvilket reducerer CO₂-udledningen og mindsker trængslen, ift. hvis alle rejste individuelt. På samme måde ville CO₂-udledningen blive reduceret, hvis en større del af godstransporten benyttede jernbanen. Jernbanen er dermed en central komponent og kan levere et betydeligt bidrag til løsningen af klimakrisen. Det kræver, at jernbanen er en attraktiv transportform, hvor passagerer og gods kommer frem til tiden, oplever en god service og føler sig som en del af et sammenhængende transportsystem. I Banedanmark arbejder vi for at sikre en grøn og attraktiv jernbane. Hvert år transporteres ca. 196 mio. passagerer og 8 mio. tons gods på jernbanen med en daglig trafikafvikling af ca. 3000 tog.

Vi elektrificerer jernbanen og mindsker CO₂-udledningen

Banedanmark gennemfører frem mod 2027 en omfattende elektrificering af jernbanen, som er til gavn for både miljøet og togdriften. Eltog udleder langt mindre CO₂ til atmosfæren, støjer mindre og giver et bedre miljø ved stationerne og langs banen. Derudover giver eltogene mulighed for at køre med højere hastighed, end man kan med dieseltogene.



Vi værner om biodiversiteten

Banedanmark er også en stor arealforvalter. Langs den danske jernbane ligger flora og fauna, der dækker mere end 4.500 hektar med karakter af f.eks. skov, ruderat og overdrev, der har stor betydning som levested og spredningskorridor for både dyr og planter. Det er med til at styrke biodiversiteten i Danmark, og vi vil fremover have endnu større fokus på, hvordan vi kan forbedre forholdene for både flora og fauna på vores arealer.

Vi tænker bæredygtigt i hverdagen

Banedanmark er en arbejdsplads, hvor vi tager ansvar for bæredygtighed i de valg vi træffer, når vi er på arbejde. Alle indsatser gælder, store som små. Vi er ambitiøse og kompetente i forhold til grøn omstilling, hvor alle tager et ansvar for at udvikle og drifte en bæredygtig jernbane. Vi har omtanke for at mindske forbruget af råvarer, materialer og kemi eller finder miljøvenlige alternativer i forbindelse med opgaveløsningen. Vi bestræber os på at udvise energirigtig adfærd og vælge energieffektive produkter - på den måde tager vi ansvar for at spare på energien og mindske CO₂-udledningen.

Banedanmark har stort fokus på håndtering af affald, og mindst 99 % af affaldet genanvendes. Den høje genanvendelsesgrad af affald fra baneprojekter og vedligehold skal fastholdes samtidig med, at vi styrker den cirkulære genanvendelse af den del af affaldet, som kan bruges i produktionen på ny og få værdi igen. Banedanmarks største affaldsfraktioner stammer fra baneprojekter og vedligehold af jernbanen og består af skinner, skærver, skærveknus, jord og grus. Genanvendelsen af affaldet har ligget på mindst 99 % de seneste fem år.

Hvorfor skal vi have en bæredygtighedsstrategi? Og hvorfor verdensmål?

For at bidrage til et bedre klima og en stærkere biodiversitet, natur og miljø, har Banedanmark udarbejdet denne bæredygtighedsstrategi. Strategien forpligtiger Banedanmark over for os selv og over for vores omverden i forhold til, hvordan vi i Banedanmark understøtter den grønne dagsorden. Strategien vil løbende blive revideret.

I 2015 vedtog verdens stats- og regeringsledere på FN-topmødet i New York verdensmålene for bæredygtig udvikling. Målene skal frem til 2030 sætte kurs mod en mere bæredygtig udvikling for verdenssamfundet. FN har med de 17 verdensmål skabt en målsætning om, at både borgere, virksomheder og myndigheder skal skabe bæredygtige løsninger og understøtte en bæredygtig fremtid. Verdensmålene har til formål at lancere en global indsats for lande og virksomheder, der har evnen og potentialet til at levere løsninger, som kan bidrage til f.eks. at håndtere miljømæssige udfordringer, og at skabe bæredygtig økonomisk vækst og forbrug.

Banedanmarks Bæredygtighedsstrategi har søgt inspiration og pejling på områder og retning i de 17 verdensmål og har på den baggrund fundet fem verdensmål, som Banedanmarks overordnede samfundsmæssige formål understøtter og de flugter med Banedanmarks ambition om at skabe en grønnere og mere bæredygtig jernbane.

De fem udvalgte verdensmål er således her, hvor Banedanmark har vurderet, at der er de bedste muligheder for at bidrage til og skabe forbedringer indenfor bæredygtighedsdagsordenen. Verdensmålene fungerer i denne bæredygtighedsstrategi som en overordnet ramme for arbejdet med at sikre en grøn omstilling, og tilbyder en systematik, som Banedanmark kan arbejde ud fra.



Banedanmarks udvælgelse og anvendelse af verdensmål



Verdensmål 9 Industri, Innovation og Infrastruktur

Vi vil medvirke til at skabe grøn omstilling i Danmark ved at elektrificere jernbanen og indføre et nyt signalsystem, der kan øge passager- og godstrafikken pga. forbedret kapacitet og punktlighed på jernbanenettet.



Verdensmål 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund

Vi vil mindske støj og luftforurening langs banen med omtanke for det gode naboskab og bæredygtige bymiljøer.



Verdensmål 12 Ansvarligt forbrug og produktion

Vi vil fremme grønne og bæredygtige løsninger via vores indkøb samt genanvende vores affald i bevidstheden om, at naturressourcerne, som vi bruger til at forny og vedligeholde jernbanen, ikke er ubegrænsede.



Verdensmål 13 Klimainsats

Vi vil reducere jernbanens CO₂-udledning og bidrage til at mindske den globale opvarmning samt klimasikre jernbanen, så den er robust overfor klimaforandringer.



Verdensmål 15 Livet på Land

Vi vil beskytte de mange dyr og planter, der lever på banens arealer, og sikre en rig biodiversitet.

2

Infrastruktur, der understøtter bæredygtige transportformer



Banedanmarks målsætning om Infrastruktur, der understøtter bæredygtige transportformer, bidrager til FNs verdensmål 9: Bygge robust infrastruktur, fremme inklusiv og bæredygtig industrialisering og understøtte innovation.

Vores rolle og ansvar

Banedanmarks rolle i det samlede transportsystem er at stille en robust og bæredygtig infrastruktur til rådighed, der sikrer sammenhængskraft i Danmark, og er med til at fremme grøn omstilling i samfundet.

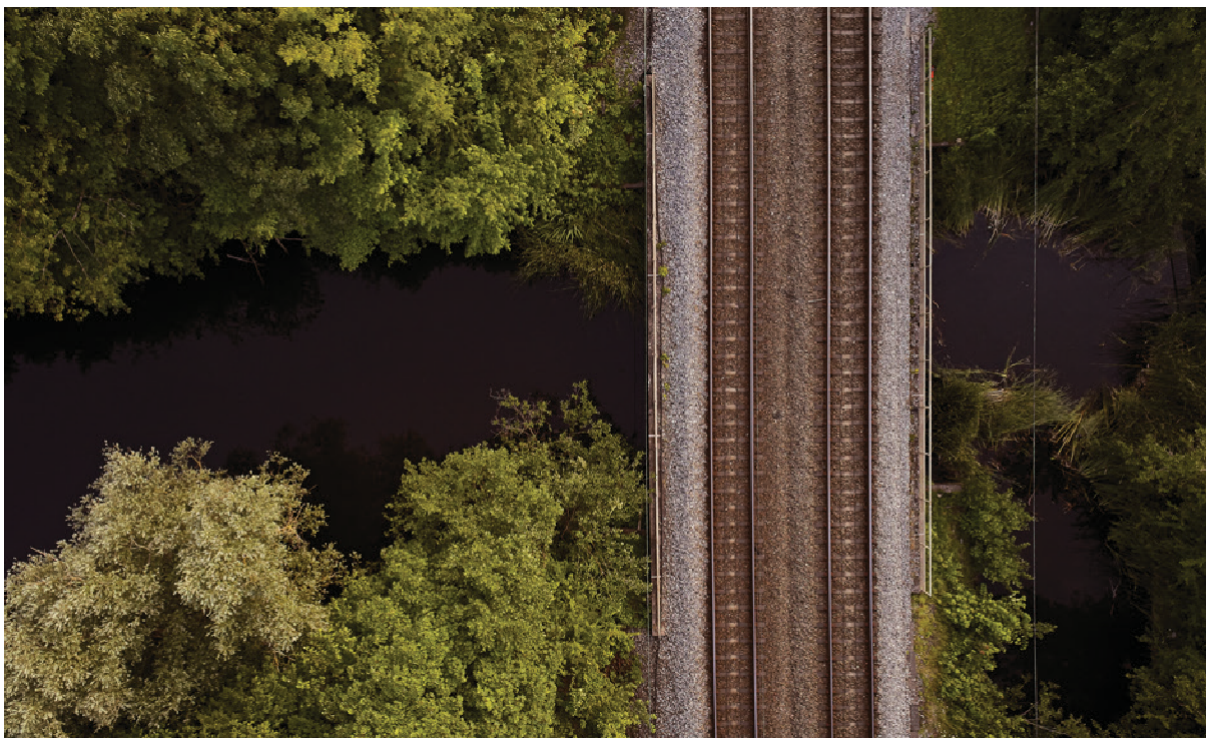
Banedanmarks rolle er dermed at understøtte et bæredygtigt transportprodukt herunder transport af passagerer og gods i klimavenlige tog, som led i den samlede værdikæde indenfor jernbanen. Desuden skal Banedanmark anvende grøn teknologi og være på forkant med at anvende nye løsninger, som fremmer den grønne omstilling.

På samme tid skal vi blive mere bæredygtige i vores måde at drive og forvalte jernbanen, hvor vi i langt højere grad end tidligere skal anvende grønne teknologier, købe mere grønt ind og fremme bæredygtige udførelsesmetoder i samarbejde med vores kunder og leverandører. På den måde er vi med til at tage ansvar for at skabe en grøn jernbane, fremme et marked for grønnere produkter og teknologier, som samtidig vil styrke jernbanens grønne omstilling.

Hvor står Banedanmark i dag?

Jernbanen leverer allerede et grønt transportprodukt i dag, men fremtidens togrejse bliver endnu grønnere. Banedanmarks mest betydende bidrag til at reducere transportsektorens klimabelastning, er en kombination af en omfattende elektrificering af jernbanen, der muliggør udvidet eltogsdrift, indførelse af et nyt signalsystem, der giver høj punktlighed, flere og hurtigere togafgange og endelig ibrugtagning af de nye jernbanestrækninger mellem København-Ringsted samt Ringsted-Femern, der giver nye muligheder for trafikafvikling indenfor både passager- og godstransporten.

Banedanmark er således i gang med at elektrificere store dele af det danske jernbanenet og forberede til nye drivmidler (alternative brændstoffer) herunder f.eks. batteritog. I dag er S-banen 100 % elektrificeret, mens 45 % af fjernbanesporene er elektrificerede. Frem mod 2027 elektrificeres fjernbanen til at dække ca. 80 % af fjernbanesporene, svarende til yderligere 1.527 km jernbane.



Initiativer, der understøtter infrastruktur og bæredygtige transportformer

Målet om en infrastruktur, der understøtter bæredygtige transportformer, understøttes af følgende programmer og projekter:

Initiativ 2.1 Markedsorientering, Standardisering og Interoperabilitet

Udgået.

Initiativ 2.2 Elektrificeringsprogrammet

Understøtter eldrift på det danske jernbanenet. Programmet finansieres af Lov om elektrificering, som blev vedtaget 21. maj 2013.

Initiativ 2.3 Signalprogrammet

Flere afgang og højere punktlighed gør jernbanen mere attraktiv som rejseform. Programmet er finansieret via finansloven i henholdsvis 2013 og 2020.

3

Minimere støj og luftforurening og sikre godt naboskab



Banedanmarks målsætning om at minimere støj og luftforurening bidrager til FNs verdensmål 11:

Gøre byer, lokalsamfund og bosættelser inkluderende, sikre, robuste og bæredygtige.

Vores rolle og ansvar

Jernbanen er en bæredygtig og klimavenlig transportform, som ved en øget markedsandel inden for transportsektoren kan være med til at nedsætte CO₂-udslippet til atmosfæren. Øgede markedsandele vil dog samtidig medføre en stigning i luft- og støjforurening. Luftkvalitet og støj fra jernbanen er blevet identificeret som to af de største miljøudfordringer, som de Europæiske jernbanesystemer skal have løst. En større accept af jernbanedrift vil kunne ske ved at nedsætte miljøpåvirkningen og ved at understøtte, at den negative miljøbelastning pr. indbygger i forhold til støjgener og luftforurening reduceres, og ved at sikre en god dialog med omgivelserne ifm. arbejder på jernbanen.

For nærværende er det vigtigt, at Banedanmark agerer med ordentlighed og respekt i vores dialog og samarbejde med omverdenen, hvor vi udviser interesse og forståelse overfor borgere og kunder ifm. drift og arbejder på jernbanen og de gener som det medfører for omgivelserne.

Hvor står Banedanmark i dag?

Der foregår p.t. en større udvikling indenfor den danske jernbane ved at bl.a. infrastrukturen udbygges med flere elektrificerede strækninger, bedre signalsystem, som sikrer flere og hurtigere tog og nye passager- og godskorridorer. Udviklingen betyder større anlægsarbejder, som i perioder medfører større luft- og støjgener i de pågældende områder. Det er desværre en konsekvens ifm. udbygning af infrastrukturen. Det samme gør sig gældende ifm. vedligeholdelse af jernbanen. Banen er nødt til at blive vedligeholdt, og dette arbejde kan ikke undgå at medføre kortvarige luft- og støjgener. Udbygning og vedligehold af jernbanen er nødvendigt for at kunne tilbyde en tidssvarende, sikker og punktlig jernbane. Banedanmark arbejder dog aktivt med at reducere luft- og støjgenerne, hvor det er muligt, ved bl.a. at stille krav til leverandørerne om at minimere luft- og støjmæssige gener mest muligt, og løbende kommunikere bredt ud samt at gå i dialog med naboer til jernbanen om de medfølgende gener.

Banedanmark har ligeledes igennem mange år arbejdet aktivt med at reducere støjbelastningen fra driften langs jernbanen i Danmark. I perioden 1986-2014 har Banedanmark bl.a. tilbudt tilskud til støjisolering til samtlige tilskudsberettigede boliger i Danmark, samtidig med at der blev opført støjskærme. I alt blev der i den forbindelse støjbeskyttet ca. 4.400 boliger med støjskærme og ca. 18.350 boliger har fået tilbudt tilskud til lydisolering.



I de efterfølgende år har Banedanmark arbejdet med at reducere støjen ved kilden fremfor ved modtagerne, hvor Banedanmark bl.a. har arbejdet med at kombinere den støjmæssige gevinst indenfor mere støjsvag materiel med en mere præventiv vedligeholdelse af infrastrukturen, som i sidste ende sikrer en mere støjsvag jernbane. Banedanmark har i 2022 gennemført Initiativet ”Opdatering af støjdata for tog på Banedanmarks strækninger”, som har medført tidssvarende støjdata i form af opdaterede støjkildestyrker, hvorfor effekten af de mere moderne og støjsvage tog samt de faktiske forhold i sporet kan medtages i støjberegninger.

Indenfor forbedring af luftkvaliteten har Banedanmark i mere end 10 år arbejdet med at reducere elforbruget og forbruget af fyringsolie til opvarmning af bygninger. Initiativerne har reduceret CO₂-udledningen og udledningen af partikler. Indfasning af flere eldrevne eller hydrogendrevne troljer og biler vil ligeledes kunne reducere luftforureningen. Banedanmarks elektrificering af jernbanen medfører en større andel af elektrificeret togdrift, og hermed en mere klima- og miljøvenlig transportform, hvor både støj og luftforurening reduceres markant. Alene elektrificeringen af jernbanen har potentiale til at kunne fjerne 18.000 kg partikler pr. år ifm. udfasning af dieseldrevne tog.

Banedanmark har således igennem en del år arbejdet med at reducere luftforurening og støjgener fra togdriften og fra vores arbejder på jernbanen i respekt for vores omgivelser. Banedanmark vil dog gerne i yderligere grad i dialog og samarbejde med vores naboer og kommuner, om hvilke tiltag, der kan reducere luftforurening og støjgener.

Initiativer, der understøtter reduktion af støj og luftforurening

Målet om at reducere støj og luftforurening fra jernbanen og sikre godt naboskab, understøttes af følgende initiativer:

Initiativ 3.1 EU støjkortlægning og støjhandlingsplan

Initiativet er et godt kommunikationsredskab, hvor Banedanmark kommer i dialog med offentligheden om vores strategi og tiltag indenfor støjreducerende tiltag. Projektet finansieres af Banedanmarks bevilling.

Initiativ 3.2 Præventiv skinnerefræsning baseret på ruhedsmålinger

Initiativet sikrer betydelige støjmæssige forbedringer og samtidig reducerer Banedanmark skinnerefejl. Der er afsat midler indenfor Banedanmarks ramme til vedligehold og fornyelse til en delvis gennemførelse af strategien, og den årlige indsats vil derfor blive afstemt hermed.

Initiativ 3.3 Opdatering af støjdata for tog på Banedanmarks strækninger

Gennemført og udgået.

Initiativ 3.4 Støjanalyse - Implementering

På baggrund af støjanalysen udført i perioden maj-december 2022 har Banedanmark identificeret en række tiltag, der kan afhjælpe både støjen fra jernbanen, samt antallet af klager og sagsbehandlingstiden, som er ved at blive implementeret.

4

Bæredygtigt indkøb



Banedanmarks målsætning om bæredygtige indkøb bidrager til FNs verdensmål 12:
Sikre bæredygtigt forbrug og produktionsformer.

Vores rolle og ansvar

Regeringens strategi for grønne offentlige indkøb "Grønne indkøb for en grøn fremtid" fra oktober 2020 satte rammen for Banedanmarks indsats med bæredygtige indkøb. Regeringen varslede i sin strategi behov for adfærdssændringer og investeringer i den offentlige sektor i de kommende år for at drive den grønne omstilling i mål efter princippet: overvej alternativer til køb; køb mindre; stil grønne krav til det, der købes. Dette er nu bl.a. udmøntet i cirkulære om godt og grønt indkøb i staten.

Gennem fortsat udvikling og implementering af mindre miljøbelastende, totaløkonomisk sunde og socialt og samfundsmæssigt ansvarlige måder at indkøbe og forbruge varer og tjenesteydelser, bidrager Banedanmark til realisering af regeringens og verdenssamfundets målsætninger for den grønne omstilling. Dette sker samtidig med, at vi systematisk leverer på vores kerneleverancer og indenfor budget. Det er bæredygtigt indkøb og forbrug i Banedanmark.

Vi ønsker at arbejde med bæredygtige indkøb på følgende områder

- CO₂-reduktion, jf. Banedanmarks Klimaplan 2030.
- Genanvendelighed og reduktion af affaldsmængder, jf. EU's Green Deal, 2019.
- Reduktion i anvendelsen af giftige og uønskede stoffer i hele værdikæden, jf. EU's kandidatliste over særligt problematiske stoffer - Miljøstyrelsen (mst.dk)
- Substitution af teknologi, materialer og processer til mindre miljøbelastende alternativer baseret på princip for cirkulært design, dvs. et livscyklusperspektiv

Når vi vurderer miljøbelastningen af vores indkøb, anvender vi et helhedsorienteret perspektiv på varers og tjenesteydelsers livscyklus, fra vugge til vugge, jf. EU's taksonomi for bæredygtighed. Gevinster, både totaløkonomiske, miljømæssige og i forhold til samfundsansvar, kan således opnås både ved at reducere forbrug, genbruge komponenter og varer og genanvende materialer fx skærver, stål m.v.

Ved indkøb af varer og tjenesteydelser til vedligehold og anlæg vil Banedanmark stille krav til leverandørerne om at reducere forbruget, herunder spild, bl.a. ved brug af øget digitalisering og udvikling af nye teknologier. Dette skal gøre det muligt at optimere vores materialeforbrug og sikre øget genanvendelighed af materialer, der ikke længere tjener et baneteknisk formål, f.eks. udtjente betonsveller.

Ved indkøb af almindelige forbrugsvarer vil Banedanmark indkøbe varer, der lever op til kravene til de officielle miljømærker. I første omgang vil indkøb af toiletpapir, papirhåndklæder, rengøringsmidler, papir og tryksager samt sæbeprodukter skulle leve op til kravene. Indkøbene sker via de fællesstatslige indkøbsaftaler, og der vil årligt ske indfasning af nye varegrupper.

Vores ansvar som offentlig bygherre og infrastrukturforvalter

Vi vil undersøge, hvordan vi som offentlig myndighed og større byg- og driftsherre indenfor infrastrukturområdet i Danmark kan være en del af den grønne omstilling, herunder undersøge og teste, hvordan vi kan bruge

udbudslovgivningen til at fremme innovative samarbejder med kommercielle partnere og andre videnspartnere om udvikling og anvendelse af nye, bæredygtige løsninger.

Bæredygtige indkøb vil i nogle situationer måske kunne medføre en meromkostning i forhold til mere traditionelle varer – ikke mindst i forbindelse med udvikling af nye løsninger. Vi skal i de kommende år finde en balance mellem miljø, økonomi og vores samfundsmæssige ansvar. Det kræver, at vi sammen med vores leverandører udvikler praksis, metoder og dokumentation for effekten af bæredygtige indkøb, så disse kan afvejes i forhold til omkostningerne herved.

Banedanmark har derfor udviklet et screeningsværktøj og en totaløkonomisk evalueringsmodel til brug for markedsdialog, kravspecifikation og tildeling, der er under implementering og allerede anvendes systematisk ved indkøb af bygherreleverancer til en årlig værdi af knap 0,5 mia. kr. Charter for godt og grønt indkøb introducerer ligeledes forskellige metoder, der kan være med til at kvantificere resultater af det bæredygtige indkøb, fx via fakturering.

Hvor står Banedanmark i dag?

Vi indkøber varer og tjenesteydelser for ca. 8, 1 mia. kr. om året, heraf langt det meste i form af nybyggeri og vedligehold af jernbaneanlæg. Den offentlige sektor i Danmark indkøbte i 2020 for omkring 165 mia. kr., heraf udgør bygninger og veje ca. 31 mia. kr. I store træk udgør Banedanmarks andel af det årlige offentlige byggeri og anlæg dermed knap en femtedel. Potentialet for at bidrage til den grønne omstilling er dermed ganske betydeligt.

Banedanmark har gennem mange år arbejdet med energibesparelser, og vi har siden 2020 arbejdet med at udvikle koncept og metode samt gennemføre bæredygtige indkøb. Dette gør vi bl.a. ved indkøb af materialer i forbindelse med byggeri og vedligehold af jernbanen. Når vi vedligeholder og anlægger jernbanen, stiller vi krav om optimering af ressourceforbrug (energi, materialer), sikrer genanvendelsen af materialer og affald, skaber vilkår for øget biodiversitet og, hvor det er muligt, erstatter vi giftige og uønskede kemikalier med noget mindre skadeligt. Disse og andre erfaringer skal fortsat anvendes, udvikles og styrkes i de kommende års indsats med at gøre alle indkøb og udbud bæredygtige.

F.eks. ønsker Banedanmark fortsat at minimere brugen af glyphosat, der bruges til ukrudtsbekæmpelse. Banedanmark har gennem flere år arbejdet med at nedbringe mængden af glyphosat ved at anvende en bedre udbringningsteknologi, gennem forbedret viden om mulige alternativer samt ved udvalgte lokationer at erstatte sprøjtning med manuel rodstikning. Glyphosat, kombineret med Pelargonsyre, anvendes til bekæmpelse af uønsket vegetation på hovedspor og sporarealer på stationsområder, rangerområder og sidespor, bortset fra på §3-områder, boringsnære beskyttelses-områder (BNBO-områder) og sprøjtemiddelfølsomme indvindingsområder (SFI). Sprøjtetoget slukker for dyserne, når det passerer disse områder. Banedanmark følger løbende den tekniske udvikling på andre europæiske jernbaner ift. ukrudtsbekæmpelse. I dag kendes ikke en praktisk metode til yderligere eller fuldstændig udfasning af midlet, som ikke vil påvirke jernbanedriften negativt.

Initiativer, der understøtter bæredygtigt indkøb

Det er en forudsætning, at vi kan opføre effekten og fremdriften af vores arbejde med bæredygtige indkøb.

Der skal derfor fastlægges strategiske og konkrete mål. Herudover skal vi udvikle og implementere metoder, så dokumentation af de relevante bæredygtighedsovervejelser er en naturlig del af vores indkøbsprocesser.

Dette sammenfattes i en strategi for bæredygtige indkøb i Banedanmark. Arbejdet udføres i en kombination af pilotprojekter og vidensdeling med interne og eksterne aktører, herunder leverandører og andre offentlige infrastrukturforvaltere og -indkøbere, nationalt og internationalt.



Målet om at øge og dokumentere det bæredygtige indkøb og forbrug, understøttes af følgende initiativer:

Initiativ 4.1 **Strategi for bæredygtige indkøb og forbrug**

Initiativet bidrager til at implementere Charter for godt og grønt indkøb ved at sætte retning og mål for arbejdet de kommende år, herunder anvendelse af de udviklede metoder til helhedsorienteret vurdering af totaløkonomisk og miljømæssig gevinst. Omkostningerne til initiativet afholdes indenfor Banedanmarks driftsbudget.

Initiativ 4.2 **Struktureret læring og tværfaglig dialog om bæredygtige indkøb**

Initiativet forankrer udvikling og anvendelse af kriterier, krav og kontrol af bæredygtighed i Banedanmarks indkøbs- og udbudspraksis. Initiativet kræver ingen finansiering, men der kan evt. blive behov for ekstern juridisk bistand til udvikling af innovationspartnerskaber m.v.

Initiativ 4.3 **Koncept og metode for bæredygtige indkøb og forbrug i en cirkulær økonomi**

Initiativet medfører løbende læring og implementering af arbejdsgange, der fremmer og dokumenterer effekten af bæredygtigt indkøb og forbrug i design, anlæg, drift, genanvendelse og bortskaffelse. Initiativet kræver ingen finansiering, men der kan evt. blive behov for ekstern bistand til validering af baseline og metode.

Initiativ 4.4 **Bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet**

Initiativet medfører indsamling af inspiration af metoder til bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet, samt undersøger nye anlægsmetoder, så etablering af vegetation minimeres.

5

CO₂-reduktion og klimatilpasning af infrastrukturen



Banedanmarks målsætning om at reducere CO₂ og klimasikre infrastrukturen bidrager til FNs verdensmål 13:

Handle hurtigt for at bekæmpe klimaforandringer og deres konsekvenser.

Vores rolle og ansvar

CO₂-reduktion

Banedanmark yder et stort bidrag til CO₂-reduktion i kraft af den omfattende elektrificering af jernbanen, som sker i disse år, men Banedanmark vil også fortsat arbejde målbevidst med at reducere vores direkte CO₂-udledning fra driften af jernbanen med løbende energieffektivisering og grøn omstilling af jernbaneanlæg, køretøjer og bygninger frem mod 2030.

Derudover vil Banedanmark have fokus på at understøtte reduktioner i vores indirekte CO₂-udledning og miljøbelastning fra materialeforbrug og entreprenørydelser i forbindelse med udførelse af vedligeholdelsesopgaver og anlægsprojekter. Vi vil således også udvide vores klimaregnskab, så opgørelse af CO₂-udledning fra forbrug af materialer og entreprenørydelser, herunder elektricitet og fossile brændsler, indgår. Dette skal ske med henblik på at stille klimakrav til leverandører og følge CO₂-udviklingen løbende.

Klimatilpasning

FNs Klimapanel forventer mere nedbør, højere grundvandsstand, stigende havoverflader, kraftigere vinde og højere temperaturer i de kommende år.

Jernbanen kan med de fremtidige klimaændringer blive mere sårbar over for især stigning i nedbørsmængder og kraftigere nedbørsintensiteter. Dette øger risikoen for oversvømmelser og jordskred i baneskråninger.

Banedanmark skal derfor have fokus på at sikre jernbanen i forhold til effekterne af klimaændringer, så togdriften påvirkes mindst muligt. Det gælder både i forhold til beredskabsindsatsen og i forhold til projekteringen af nye eller ombyggede jernbaneanlæg.

Hvor står Banedanmark i dag?

CO₂-reduktion

Gennem de seneste 10 år har Banedanmark arbejdet aktivt med energiledelse, der sikrer, at energibesparelser planlægges og gennemføres i alle dele af Banedanmarks organisation. I perioden 2007-2022, har Banedanmark realiseret 18.290 MWh energibesparelser, svarende til elforbruget for ca. 4.000 danske husstande med to voksne og to børn.

Banedanmark har siden 2008 udarbejdet en årlig CO₂-rapport efter GHG-protokollens principper i forbindelse med aflæggelsen af Grønt Regnskab, for at skabe transparens om virksomhedens CO₂-udledning og miljøpåvirkninger. Den årlige CO₂-rapport har dog ikke indeholdt CO₂-udledninger fra anlægsprojekter samt eksterne entreprenører, der arbejder for Banedanmark.

Banedanmarks samlede CO₂-udledninger var 9.481 ton CO₂ i 2022. Heraf udgør udledninger knyttet til drift 95 % af de samlede CO₂-udledninger og administration udgør 5 %. Sammenlignet med 2008 er de samlede udledninger for 2022 reduceret med ca. 68 %. Elforbruget forårsager samlet set 70 % af Banedanmarks CO₂-udledninger, og er dermed den største emissionskilde.

Banedanmark har et allerede aktivt mål om, at der fra udgangen af 2024 ikke længere opvarmes bygninger med fossile brændsler (naturgas/fyringsolie), som udfases til varmepumper eller fjernvarme.

CO₂-udledninger fra transport og maskinel udgør 26,4 % af Banedanmarks samlede udledninger. Banedanmark er begyndt at indfase elbiler i den samlede bilflåde.

Klimatilpasning

Banedanmark har udarbejdet en klimatilpasningsstrategi i 2019, som sætter rammerne for, hvordan Banedanmark håndterer aktuelle og forebygger kommende klimaudfordringer, så Banedanmark både sikrer stabil togdrift og agerer som ansvarlig myndighed i forebyggelsen af klimaforandringer. Der er behov for at styrke implementeringen med valg af dimensioneringsgrundlag i forhold til forøgede vandmængder, så nye og ombyggede jernbaneanlæg er dimensioneret efter et ensartet grundlag.

Initiativer, der understøtter CO₂-reduktion og klimatilpasning af infrastrukturen

Målet om CO₂-reduktion og klimatilpasning understøttes af følgende initiativer:

Initiativ 5.1 Klimaplan 2030

Initiativet skal medvirke til at planlægge Banedanmarks CO₂-reduktion frem mod 2030. Omkostningsniveauet kendes endnu ikke. Der skal tages konkret stilling til finansiering i takt med at fornyelses- eller anlægsprojekter besluttet, holdt op imod business cases og klimamål.

Initiativ 5.2 Dimensionering af anlæg til håndtering af øgede nedbørsmængder

En dimensionering af anlæg til håndtering af øgede nedbørsmængder skal afdække konsekvens for dimensionering af nye eller ombyggede jernbaneanlæg. Ambitionsniveauet vil være afhængigt af prioriteringen af området.

1 Beregningsmetoden og fordelingen af CO₂-udledninger på forskellige aktiviteter følger den internationale standard The Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol). Standarden udgives af World Resources Institute (WRI) & World Business Council on Sustainable Development (WBCSD).

6

Beskyttelse og fremme af biodiversitet



Banedanmarks målsætning om at styrke biodiversiteten bidrager til FNs verdensmål 15:

Beskytte, genoprette og støtte bæredygtig brug af økosystemer på land, bekæmpe ørkendannelse, standse udpining af jorden og tab af biodiversitet.

Vores rolle og ansvar

Jernbanen påvirker biodiversiteten på samme måde, som det er tilfældet med f.eks. skovbrug, landbrug og byudvikling. Jernbanen skaber dog også en afveksling og binder naturen sammen. Jernbanen tilbyder bl.a. levesteder/habitater i Danmark, hvor der ellers er sparsomt med habitater, når den løber igennem f.eks. agerbrug og byer. Forvaltes naturen langs jernbanen under hensyntagen til arterne, vil det medvirke til at dyr og planter får en chance for at udvikle og formere sig på tværs af deres levesteder. Dermed har jernbanen mulighed for at beskytte, genoprette og støtte økosystemer og modvirke tab af biodiversitet.

Hvor står Banedanmark i dag?

Banedanmarks arealer bugter sig gennem hele Danmark, gennem byer, marker og skove. Flere steder forbindes disse arealer med broer og tunneler over vandløb, fjorde og bæltter. De forskelligartede landskaber og jordbundsforhold, der karakteriserer banens arealer, medfører mange forskellige natur-, kultur- og driftstyper. De mest fremtrædende naturtyper er ruderaler, skov og skovbryn, overdrev og grøfter.

Banedanmark skaber gennem jernbanedriften ramme om 2500 ha lysåben natur, hvoraf 1000 ha udgøres af den unikke naturtype, kaldet ruderaler. Arealerne er ofte drænet, stenet og gruset, og har typisk næsten ingen skygge eller læ for vinden. I infrastrukturen findes naturtypen f.eks. på sydvendte skrån timer, sporområder, stationsområder, arbejdspladsarealer og gamle jernbaneterræner.

Langs jernbanen er der ca. 2000 ha bevoksede arealer, som vi kategoriserer som skov og skovbryn. Nogle af arealerne er en forlængelse af eksisterende skovarealer. Andre er plantet som sneværn for at beskytte banen mod snefygning om vinteren. De bevoksede arealer spænder bredt, nogle steder er det decideret skov, andre steder er bevoksningerne meget lysåbne med få solitære træer. I de eksisterende bryn er der mulighed for at fremelske blomstrende arter af buske til fordel for de udsatte bestøvere, som har et begrænset fødegrundlag i naturen i dag.

Afvanding af sporene er væsentlig for jernbanens stabilitet. I den forbindelse forvalter vi 2.500 km grøfter og underføringer, der langs og på tværs af banen på forskellig vis giver mulighed for plante- og dyreliv.



Banedanmark tager hensyn til naturen og ønsker at styrke biodiversiteten i det omfang det er muligt indenfor rammerne af Banedanmarks virke. Herunder deltager Banedanmark sammen med Miljøstyrelsen i projekt Infranatur. Her er syv specifikke områder udpeget, hvor der sker naturpleje. Projektet er finansieret via Naturpakken fra 2016. I Infrastrukturplan 2035 Danmark Fremad bliver Banedanmark desuden tildelt 5,35 millioner årligt, som udmøntes i et biodiversitetsprojekt, hvor der laves naturpleje på ca. 202 ha skovbryn, ca. 53 ha ruderaer og opsættes flere odderpassager.

Men for i praksis og mere målrettet at kunne sætte en ramme for, hvordan jernbanen kan tage hensyn til naturen og øge biodiversiteten, skal denne være fastsat i en biodiversitetsstrategi. Biodiversitetsstrategien er udarbejdet på baggrund af Banedanmarks biodiversitetsanalyse, der blev gennemført i 2020. Biodiversitetsanalysen klarlægger på systematisk og ordentlig vis Banedanmarks mulige bidrag til at støtte og styrke biodiversiteten og danner derfor et godt grundlag til fastsættelse af strategien. Herudover skal biodiversitetsstrategien fastsætte rammer for skovning, så der i videst muligt omfang tages hensyn til ynglesæsonen.

Ynglesæson

Vedligehold af beplantningen langs banen er planlægges under hensyn til ynglesæson, og der stilles krav herom til Banedanmarks vedligeholdsentreprenører. Der ryddes ikke beplantningsbælter og fældes træer i ynglesæsonen i forbindelse med vedligehold. Der kan dog forekomme enkeltstående situationer, hvor det er nødvendigt at foretage fældning på grund af jernbanesikkerheden.

Derudover indtænker Banedanmark hensynet til naturen i vores projekter. Derfor undgår vi at arbejde i yngleperioden, når vi kan. Store anlægsprojekter er ofte bundet af på forhånd fastlagte spærringer af jernbanen. Det medfører, at anlægsarbejderne skal udføres efter en stram udførelsesplan. Eventuel fældning af beplantningen i forbindelse med arbejderne kan derfor typisk kun foretages inden for en på forhånd fastlagt periode. Når vi starter nye anlægsprojekter op, foretager vi altid en screening for at sikre viden om, at strækningen er hjemsted for sjældne og udrydningstruede dyr, ligesom vi laver en VVM-undersøgelse og screener området for kolonirugende fugle.

Initiativer, der understøtter biodiversitet

Målet om øget biodiversitet understøttes af følgende initiativer:

Initiativ 6.1 Øget biodiversitet

Banedanmarks biodiversitetsanalyse- og strategi er indarbejdet i Infrastrukturplan Danmark fremad. Der er i infrastrukturplanen afsat 5,35 mio. kr. årligt frem til 2035 til at styrke biodiversiteten i Danmark på Banedanmarks arealer. Strategien skal yderligere implementeres, og plejeindsatsen er gennemført på 50 % af arealerne i biodiversitetsstrategien inden udgangen af 2023.

Initiativ 6.2 Beskyttelse af fauna i ynglesæsonen

Initiativet skal sikre beskyttelse af fauna i ynglesæsonen i forbindelse med vedligehold og anlægsarbejder på og ved jernbanen.

Initiativer i forbindelse med
Bæredygtighedsstrategi



BANEDANMARK

7

Initiativer

Infrastruktur, der understøtter bæredygtige transportformer

- 2.1 Markedsorientering, standardisering og interoperabilitet (*Udgået*)
- 2.2 Elektrificeringsprogrammet
- 2.3 Signalprogrammet

Minimere støj og luftforurening og sikre godt naboskab

- 3.1 Støjkortlægning og handlingsplan
- 3.2 Præventiv skinnerefræsning baseret på ruhedsmålinger
- 3.3 Opdatering af støjdata for tog på Banedanmarks strækninger (*Gennemført og udgået*)
- 3.4 Støjanalyse - Implementering

Bæredygtigt indkøb

- 4.1 Strategi for bæredygtigt indkøb og forbrug
- 4.2 Struktureret læring og tværfaglig dialog om bæredygtige indkøb
- 4.3 Koncept og metode for bæredygtige indkøb og forbrug i en cirkulær økonomi
- 4.4 Bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet

CO₂-reduktion og klimatilpasning af infrastrukturen

- 5.1 Klimaplan 2030
- 5.2 Dimensionering af anlæg til håndtering af øgede nedbørsmængder

Beskyttelse og fremme af biodiversitet

- 6.1 Øget biodiversitet
- 6.2 Beskyttelse af fauna i ynglesæsonen

Initiativ 2.2 Elektrificeringsprogrammet

Projektbeskrivelse

Banedanmark har siden 2013 arbejdet på at elektrificere store dele af det danske jernbanenet. Elektrificeringen skaber rammerne for en mere moderne jernbane med billigere og mere stabil drift, der gør jernbanen mere attraktiv. Samtidigt bliver det muligt at køre med el-drevne tog til gavn for klimaet og miljøet.

Grundlag

Grundlaget for at elektrificere store del af den danske jernbane følger af Lov om elektrificering, der blev vedtaget 21. maj 2013. Folketinget har afsat op til 12 mia. kr. til elektrificering af de ca. 1350 km. jernbane. Elektrificeringen er planlagt således, at det understøtter Fremtidens Tog (elektriske tog) til køreplanen for 2027 (ultimo 2026).

Elektrificeringen giver i sig selv mulighed for at skifte drivmiddel fra dieseltog til el-tog. Det er i sig selv godt for den grønne omstilling. Samtidig vil den danske udbygning af grøn energi betyde, at strømmen til eltogene bliver mere og mere grøn frem mod år 2050, hvor det er Danmarks målsætning, at al strøm kommer fra vedvarende energikilder. Den nuværende CO₂-udledning fra dieseltog til persontrafikken på den statslige jernbane udgør cirka 208.000 tons CO₂ årligt. Elektrificeringen forventes at reducere CO₂-udledningen med cirka 170.000 tons årligt.

Elektrificeringen og Signalprogrammet skal ses i sammenhæng. Tilsammen vil programmerne skabe forudsætningerne for, at det i fremtiden bliver muligt at køre flere og hurtigere tog til glæde for passagerer og gods. Dermed bliver jernbanen – som det grønne alternativ – endnu mere attraktiv.

Miljømæssige effekter

Elektrificeringsprogrammet bidrager til reduktion af CO₂-udledningen fra det danske jernbanenet. Elektrificering af store dele af jernbanenettet muliggør togafvikling med el-tog, der til sammenligning med dieseltog er markant mere miljøvenlige. Elektrificeringen forventes at reducere CO₂-udledningen med cirka 170.000 tons årligt.

Økonomi og finansiering

Der er samlet afsat 12 mia. kr. inkl. reserver til elektrificeringen af den danske jernbane. Uddybende oplysninger om Elektrificeringsprogrammet samt status på de besluttede strækninger, findes på Banedanmarks hjemmeside.

Initiativ 2.3 Signalprogrammet

Projektbeskrivelse

Banedanmark har siden etableringen af Signalprogrammet i 2009 arbejdet på at udskifte de nuværende gamle sikringsanlæg på hele jernbanenettet.

Det nye signalsystem skaber mulighed for en trafikafvikling med højere frekvens, højere hastighed og færre signalfejl, hvilket sikrer, at jernbanen, som den grønne transportform, bliver endnu mere attraktiv.

Grundlag

For at jernbanen kan være en attraktiv grøn transportform for passagerer og gods, skal man forvente at kunne komme fra A til B inden for den oplyste tid. Banedanmarks infrastruktur er i dag kendetegnet ved mange gamle signaler. Der er ofte fejl på de gamle signaler, som udgør den største andel af Banedanmarks infrastrukturfejl. For at sikre en attraktiv jernbane er det derfor væsentligt, at de gamle signaler udskiftes med nye, driftssikre systemer.

Banedanmarks nye signalsystem muliggør en fundamental ændring i trafikafviklingen på den danske jernbane, hvilket er nødvendigt i udviklingen af en attraktiv og grøn jernbane. Den moderne signalteknologi betyder, at tog kan køre med kortere afstand mellem hinanden, hvilket giver mulighed for flere og hurtigere togafgange. Ligeledes bliver der færre forsinkelser, fordi antallet af signalfejl vil falde markant, når et nyt system indføres. Med udskiftningen af signalsystemerne forventes det, at ca. 80 % af de signalrelaterede forsinkelser forsvinder på fjernbanen. For S-banen er tallet 50 %. De nye signalsystemer forventes altså at reducere antallet af signalrelaterede fejl væsentligt, hvilket hvert år betyder, at passagererne vil spare henholdsvis ca. 140.000 forsinkelsestimer på S-banen og ca. 790.000 på fjernbanen.

Ved at udskifte signalsystemerne skabes forudsætningerne for, at strækningshastigheden kan hæves på flere strækninger rundt omkring i landet - både på S-banen og fjernbanen.

Det nye system kan opsamle flere og mere præcise informationer om, hvor togene er, ankomsttidspunkt og afvigelser i forhold til køreplanen. Samtidig forbedres grundlaget for den information om togdriften, der gives via internettet, SMS mv.

Etableringen af det nye signalsystem medfører desuden billigere vedligeholdelse af udstyret i og omkring sporene samt fjerner de barrierer, der eksisterer i dag for grænsekrydsende trafik på fjernbanen, hvilket også styrker attraktiviteten i den grønne transportform.

Miljømæssige effekter

Det nye signalsystem er en vigtig komponent i udviklingen af en attraktiv og grøn jernbane, der kan bidrage til den grønne omstilling af transportsektoren. Kombinationen af den omfattende elektrificering af jernbanen, der muliggør udvidet eltogsdrift; indførelse af det nye signalsystem, og endelig ibrugtagning af de nye jernbanestrækninger mellem København-Ringsted samt Ringsted-Femern, giver samlet nye muligheder for trafikafvikling inden for både passager- og godstransporten, der alt i alt øger jernbanens attraktivitet som rejseform, hvilket kan bidrage til at nedbringe mængden af CO₂ på jernbanen.

Økonomi og finansiering

Der er i alt afsat ca. 20,2 mia. kr. (2020-pl) til det nye signalsystem. Uddybende oplysninger om Signalprogrammet og status på udrulningen, findes på Banedanmarks hjemmeside.

Initiativ 3.1 Støjkortlægning og handlingsplan

Projektbeskrivelse

Banedanmark arbejder med en kortlægning af støj langs de større jernbaner i Danmark og udarbejdelse af støjhandlingsplan. Luftkvalitet og støj fra jernbanen er blevet identificeret som to af de største miljøudfordringer, de Europæiske jernbanesystemer skal have løst. En større accept af jernbanedrift vil kunne ske ved at nedsætte miljøpåvirkningen og ved at understøtte, at den negative miljøbelastning pr. indbygger indenfor støjgener og luftforurening reduceres og ved at sikre en god dialog med omgivelserne ifm. arbejder på jernbanen.

Grundlag

Når der kører tog på skinnerne, skabes der støj. Der er ikke grænseværdier for støj fra jernbane i drift. Men i henhold til EU-direktivet om vurdering og styring af ekstern støj (2002/49/EF), som er indført i Danmark med seneste gældende støjbekendtgørelse, skal ekstern støj kortlægges, og der skal udarbejdes støjhandlingsplaner for jernbanestrækninger med mere end 30.000 togpassager pr. år og fra jernbanestrækninger beliggende i samlede byområder med mere end 100.000 indbyggere. Kortlægning og udarbejdelse af støjhandlingsplan skal ske hvert. 5. år.

Seneste kortlægning blev gennemført i 2023. I 2022 er støjen jf. den senest gældende støjbekendtgørelse blevet kortlagt med den fælleseuropæiske beregningsmetode, EU-CNOSSOS. I 2023 blev støjen kortlagt med den nationale beregningsmetode, NORD2000. I 2024 udarbejdes en støjhandlingsplan på baggrund af de to støjkortlægninger. Støjhandlingsplanen sendes i høring inden offentliggørelse.

Miljømæssige effekter

Støjkortlægningen vil synliggøre det nøjagtige antal støjbelastede boliger langs jernbanen i Danmark, og støjreducerende tiltag vil blive foretaget ud fra et langt mere nøjagtig beregnet støjniveau.

Økonomi og finansiering

Støjkortlægning samt udarbejdelse af støjhandlingsplan finansieres via Banedanmarks bevilling.

Initiativ 3.2 Præventiv skinnerefræsning baseret på ruhedsmålinger

Projektbeskrivelse

Præventiv fræsning af skinnerne vil medføre et lavere støjniveau langs jernbanen, som reducerer opførelse af støjskærme og tilskud til støjisolering samt giver større udnyttelse af jernbanenære områder til bebyggelse.

Grundlag

Undersøgelser viser, at støj fra jernbanen kan mindskes, ved at optimere på skinnernes overflade. Præventiv fræsning er en vedligeholdelsesstrategi, som er baseret på en maksimumværdi for skinneruhed på 14 dB. Når maksimumværdien overskrides, udføres præventiv fræsning. Ved en sådan strategi forventes det, at mængden af overfladefejl vil kunne reduceres betydeligt, og Banedanmark forventer derved at kunne undgå en betydelig mængde alvorligere fejl, som normalt begynder som små overfladefejl.

Overordnet set medfører præventiv fræsning følgende:

- Nabostøjen reduceres og vil kunne holdes på et lavere niveau end i dag.
- Der kan forventes betydelige besparelser i vedligeholdelsen, da skinner og andre sporkomponenters levetid forlænges.
- Der kan forventes besparelser på støjskærme og tilskud til støjisolering.

Halvårslige ruhedsmålinger skal levere data til brug for fastlæggelse af hver enkelt fræsekampagne, til prioritering af vedligeholdelse- og støjreducerende tiltag samt til sagsbehandling af støjhenvendelser.

Banedanmark har siden 2017 fået udført målinger af skinneruheden på størstedelen af hovedsporene, som både har identificeret støj og skinnerefejl. Der er altså sammenfaldende interesser mellem ønsket om at nedbringe nabostøjen og ønsket om at optimere levetiden for skinnerne – begge dele kan opnås ved at holde skinneruheden på et passende lavt niveau.

Miljømæssige effekter

Præventiv fræsning vil medføre, at støjniveauet til naboens omgivelser vil kunne holdes på et lavere niveau end i dag og giver mulighed for større udnyttelse af jernbanenære områder til bebyggelse.

Økonomi og finansiering

Ved at overgå til præventiv fræsning forventes det, at mængden af overfladefejl vil kunne reduceres, og Banedanmark forventer derved at kunne undgå en mængde alvorligere fejl, som normalt begynder som små overfladefejl. Fræsning vil ligeledes medføre et lavere støjniveau langs jernbanen, som kan reducere opførelse af støjskærme og tilskud til støjisolering samt kan give større udnyttelse af jernbanenære områder til bebyggelse.

Der er afsat midler indenfor Banedanmarks ramme til vedligehold og fornyelse til en delvis gennemførelse af strategien, og den årlige indsats afstemmes hermed.

Initiativ 3.4 Støjanalyse - Implementering

Projektbeskrivelse

Uden en ny finansiering fra Transportministeriet har Banedanmark, på baggrund af Rambølls anbefalinger, identificeret en række tiltag, der kan afhjælpe både støjen fra jernbanen, samt antallet af klager og sagsbehandlingstiden. Det sker ved en række ændrede arbejdsgange og sagsprocesser.

Det er 4 temaer:

1. Processer og arbejdsgange
2. Ruhedsmåling og fræseprogram
3. Kontraktforhold
4. Andre anvendelser af ruhedsmålinger

Grundlag

Banedanmark har i samarbejde med Rambøll gennemført en 360 graders støjanalyse i perioden maj til december 2022 med formålet at analysere og vurdere, hvordan Banedanmark kan reducere støjgener fra jernbanen.

Transportministeriets departement har gennemgået analysens anbefalinger og fremsendt bestilling på Banedanmarks oplæg for den videre proces for implementeringen af støjanalysens anbefalinger.

Miljømæssige effekter

Indsatserne kan reducere både støjbilledet og antallet af støjhenvendelser fra naboer.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Der er ikke afsat midler i vedligeholdelsesbudgettet til tiltag, som alene har til formål at reducere støj.

Finansiering

Rambøll beskriver i deres rapport to scenarier, der kræver finansiering til yderligere fræsning af skinner. Et scenarie ang. en støjpulje på 7,5 mio. kr., og et andet ang. initialfræsning på 80,8 mio. kr. samt 6,9 mio. kr. i årligt yderligere fræsebehov.

Transportministeriet har ikke godkendt nogen finansiering, og det kan ikke finansieres af Banedanmarks vedligeholdelsesbudget.

Initiativ 4.1 Strategi for bæredygtigt indkøb og forbrug

Projektbeskrivelse

Banedanmark vil udarbejde en "Strategi for bæredygtigt indkøb og forbrug". Strategien udarbejdes på baggrund af erfaringsopsamling, dialog og analyser, jf. initiativ 4.2. og 4.3.

Aktiviteter:

- Erfaringsopsamling bæredygtige udbudsaktiviteter i Banedanmark siden 2020
- Opstilling af gevinster (succeskriterier) og udvikling af målsætninger
- Udarbejdelse af strategi, koordineret med Charter for godt og grønt indkøb i staten m.v.
- Udarbejdelse af Handlingsplan 2025 samt for budgetoverslagsårene 2026, 2027 og 2028

Grundlag

I forlængelse af arbejdet med strategisk forretningsprojekt "Bæredygtigt indkøb" i 2020 testes i konkrete udbud og konkurrenceudsættelser forskellige metoder og processer. På denne baggrund etableres beslutningsgrundlag for udbud og indkøb i et helhedsorienteret bæredygtighedsperspektiv.

Erfaringer fra test og pilotprojekter, jf. initiativ 4.2, kombineres løbende med kortlægning og analyse af leverandørers og andre aktørers erfaringer med bæredygtigt byggeri, indkøb og forbrug, nationalt og internationalt. På denne baggrund udformes Banedanmarks strategi og handlingsplan for bæredygtigt indkøb med henblik på direktionens godkendelse.

Udarbejdelse og indhold i strategien koordineres med implementering af Charter for godt og grønt indkøb. Strategien skal sætte retning og vise ambitionsniveauet. Handlingsplanen skal rumme konkrete tiltag for, hvordan strategien udmøntes. Indsatsen skal løbende dokumenteres og være genstand for dialog og læring, f.eks. med henblik på vurdering af eventuelle meromkostninger, bl.a. som anvist i de udviklede værktøjer (grundmodellen, virkemiddelkatalog og totalværdimodellen).

Miljømæssige effekter

Indsatsen rummer en bred miljømæssig effekt, blandt andet afhængig af det konkrete udbuds kontekst og behov.

Generelt forventes en god miljømæssig effekt i form af; CO₂-reduktion, jf. Banedanmarks Klimaplan 2030, Genanvendelighed og reduktion af affaldsmængder, jf. EU's Green Deal, 2019, Reduktion i anvendelsen af giftige og uønskede stoffer i hele værdikæden, jf. Listen over uønskede stoffer (LOUS), Miljøstyrelsen samt Substitution af teknologi, materialer og processer til mere bæredygtige alternativer.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Det forventes, at krav om bæredygtighed vil have en effekt på det samlede budget til indkøb. Denne effekt kendes ikke på forhånd.

Miljøstyrelsen anbefaler brug af totaløkonomiske betragtninger for at vurdere, hvordan en eventuel større udgift ved anskaffelse kan indhentes i form af driftsbesparelse og mindre udgifter til bortskaffelse f.eks. i form af afgifter på miljøfarligt affald. Erfaringer fra Miljøstyrelsens arbejde med grønne indkøb viser, at flere varegrupper kan give et overskud (f.eks. energieffektiv belysning og personbiler). Indenfor byggeriet viser erfaringer med anvendelse af bæredygtigheds-certificeringen DGNB, at bæredygtige løsninger ofte udmønter sig i form af driftsbesparelser og bedre salgsværdi. Det er dog uklart, om disse konklusioner kan overføres til jernbaneområdet.

Finansiering

Omkostningerne til udarbejdelsen af strategien afholdes indenfor Banedanmarks driftsbudget.

Initiativ 4.2 Strukturert læring og tværfaglig dialog om bæredygtige indkøb

Projektbeskrivelse

Der gennemføres pilotprojekter og afsøges muligheder for at anvende udbudslovgivningen innovativt og proaktivt. Læring og dialog om bæredygtigt indkøb og forbrug finder sted i åbenhed på tværs af divisioner og projekter.

Aktiviteter 2020-2023: Gennemførelse af pilotprojekter, læring og dialog

- Tre bygherreleverancer og to anlægsprojekter til udførelse i hhv. 2022 og 2023 gennemføres som pilotprojekter med henblik på udvikling og anvendelse af kriterier, krav og kontrol af bæredygtighed i Banedanmarks indkøbs- og udbudspraksis.
- Muligheder for at anvende udbudslovgivningen innovativt og proaktivt anvendes.
- Model for beregning af totaløkonomi (TCO) samt vurdering af meromkostning (1. halvår 2022)
- Viden og erfaring integreres løbende i indkøb, forbrug og udbud af materialer og tjenesteydelser til anlægs- og vedligeholdssarbejde.

Grundlag

Design og gennemførelse af pilotprojekter er krumtappen i udvikling af metode for bæredygtige indkøb i Banedanmark

Der er i 2020 udpeget tre bygherreleverancer samt to anlægsprojekter til udførelse i henholdsvis 2022 og 2023. Der er udarbejdet en skitse til arbejdsplan og dokumentation af pilotprojekternes arbejde med udvikling af bæredygtigt indkøb og forbrug i deres projekt. Samtidig med at pilotprojekterne undersøger, hvilke krav, der med fordel kan stilles, og hvor i udbudsprocessen det skal ske, etableres et internt vidensnetværk, der kan støtte og sparre med pilotprojekterne.

I takt med indsamling og analyse af viden om, hvordan marked og andre aktører arbejder med bæredygtige indkøb (initiativ 4.1. og 4.3.), formidles og anvendes denne viden både i pilotprojekterne og i andre aktuelle udbud og indkøbsprocesser.

Miljømæssige effekter

Indsatsen rummer en bred miljømæssig effekt, blandt andet afhængig af det konkrete udbuds kontekst og behov. Generelt forventes en god miljømæssig effekt i form af; CO₂-reduktion, jf. Banedanmarks Klimaplan 2030, Genanvendelighed og reduktion af affaldsmængder, jf. EU's Green Deal, 2019, Reduktion i anvendelsen af giftige og uønskede stoffer i hele værdikæden, jf. Listen over uønskede stoffer (LOUS), Miljøstyrelsen samt Substitution af teknologi, materialer og processer til mere bæredygtige alternativer.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Det forventes, at krav om bæredygtighed vil have en effekt på det samlede budget til indkøb. Denne effekt kendes ikke på forhånd.

Miljøstyrelsen anbefaler brug af totaløkonomiske betragtninger for at vurdere, hvordan en eventuel større udgift ved anskaffelse kan indhentes i form af driftsbesparelse og mindre udgifter til bortskaffelse f.eks. i form af afgift miljøfarligt affald. Erfaringer fra Miljøstyrelsens arbejde med grønne indkøb viser, at flere varegrupper kan give et overskud, f.eks. indkøb af energieffektiv belysning og personbiler. Indenfor byggeriet viser erfaringer med anvendelse af bæredygtighedscertificeringen DGNB, at bæredygtige løsninger ofte udmønter sig i form af driftsbesparelser og bedre salgsværdi. Det er dog uklart, om disse konklusioner kan overføres til jernbaneområdet.

I takt med gennemførelse af metodeudvikling og pilotprojekter i Banedanmark er fokus også, at samle input til elementer i en totaløkonomisk beregningsmodel for jernbaneprojekter. Der planlægges for at have et første bud på en sådan helhedsorienteret vurderings- og beregningsmodel klar 1. halvår 2022.

Finansiering

Behov og model for finansiering kendes endnu ikke.

Initiativ 4.3 Koncept og metode for bæredygtige indkøb og forbrug i en cirkulær økonomi

Projektbeskrivelse

Der udarbejdes digitale værktøjer, vejledning samt katalog for anvendelse af krav og kriterier samt effektmåling.

Aktiviteter i 2020-2025: Udarbejdelse, implementering og tilpasning af koncept og metode for bæredygtige indkøb, forbrug og cirkulær økonomi for alle indkøb

- Fastlæggelse af baseline og metode for måling af effekt (2021).
- Fastlæggelse af vurderingsgrundlag og beregningsmetode for økonomisk balance mellem miljø- og samfundshensyn i projektering og vedligehold af jernbanen (2023)
- Udarbejdelse af intern instruks og procesvejledning (2024).
- Udarbejdelse og vedligeholdelse af digital værktøjskasse, herunder tilbudslistor og andet udbudsmateriale baseret på f.eks. BIM-data (2023).
- Integration med contract- og categorymanagement og andre styringssystemer, herunder jernbanesikkerhed (2024).

Grundlag

I takt med indhentning af erfaringer fra andre aktører og egne projekter sammenfattes input løbende, jvf. initiativ 4.1. og 4.2.

Der etableres baseline for måling af effekt, der ligger til grund for udarbejdelse af intern instruks og procesvejledning. Fokus er at skabe balance mellem opnåelse af de ønskede miljømæssige effekter indenfor den prioriterede totaløkonomiske ramme. Et første bud på, hvordan denne balance beregnes og vurderes, planlægges at skulle være klar i 1. halvår 2022.

Anvendelse af digitale løsninger baseret på f.eks. BIM-data undersøges og forventes at kunne anvendes fra 2023.

Miljømæssige effekter

Indsatsen rummer en bred miljømæssig effekt, blandt andet afhængig af det konkrete udbuds kontekst og behov. Generelt forventes en god miljømæssig effekt i form af; CO₂-reduktion, jf. Banedanmarks Klimaplan 2030, Genanvendelighed og reduktion af affaldsmængder, jf. EU's Green Deal, 2019, Reduktion i anvendelsen af giftige og uønskede stoffer i hele værdikæden, jf. Listen over uønskede stoffer (LOUS), Miljøstyrelsen samt Substitution af teknologi, materialer og processer til mere bæredygtige alternativer.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Det forventes, at krav om bæredygtighed vil have en effekt på det samlede budget til indkøb. Denne effekt kendes ikke på forhånd.

Miljøstyrelsen anbefaler brug af totaløkonomiske betragtninger for at vurdere, hvordan en eventuel større udgift ved anskaffelse kan indhentes i form af driftsbesparelse og mindre udgifter til bortskaffelse f.eks. i form af afgift miljøfarligt affald. Erfaringer fra Miljøstyrelsens arbejde med grønne indkøb viser, at flere varegrupper kan give et overskud, f.eks. indkøb af energieffektiv belysning og personbiler. Indenfor byggeriet viser erfaringer med anvendelse af bæredygtighedscertificeringen DGNB, at bæredygtige løsninger ofte udmønter sig i form af driftsbesparelser og bedre salgsværdi. Det er dog uafklaret, om disse erfaringer kan overføres til jernbaneområdet.

I takt med gennemførelse af metodeudvikling og pilotprojekter i Banedanmark er fokus også at samle input til elementer i en totaløkonomisk beregningsmodel for jernbaneprojekter. Der planlægges for at have et første bud på en sådan helhedsorienteret vurderings- og beregningsmodel klar 1. halvår 2022.

Finansiering

Behov og model for finansiering kendes endnu ikke.

Initiativ 4.4 Bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet

Projektbeskrivelse

Indsamling af inspiration af metoder til bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet, samt undersøger nye anlægsmetoder, så etablering af vegetation minimeres.

Grundlag

Banedanmark ønsker at minimere og/eller udfase brugen af glyphosat på grund af stoffets negative påvirkning af miljøet. I ultimo november 2023 blev godkendelsen til brug af glyphosat i EU fornyet. For at sikre togdriften, tilstanden af sporkassen og grundet jernbanesikkerheden er det fortsat nødvendigt, at Banedanmark bekæmper vegetation i sporet effektivt.

Banedanmark har derfor gennemført et projekt, der dels ser på alternative midler til bekæmpelse af vegetation i sporet og dels ser på en bedre udnyttelse af data fra sprøjtetoget, der kan reducere sprøjteforbruget. Herudover belyses de økonomiske konsekvenser ved de forskellige løsninger.

Mulige løsninger:

Banedanmark har opdelt anbefalingerne i hhv. hovedspor, sidespor og kæmpebjørneklo.

Hovedspor:

Ved ukrudtsbekæmpelse på hovedspor er der ved anvendelse af glyphosat i inderzoner og Pelargonsyre i yderzoner af sporet, vurderet en mulighed for at erstatte ca. 60% af glyphosatforbruget med det let nedbrydelige Pelargonsyre. Det har en forventet meromkostning, da det alternative middel er dyrere og mindre effektivt. Erstatningen af glyphosat med pelargonsyre vil medføre en meromkostning på 2 mio. kr., men en total udfasning vil herudover medføre betydelige meromkostninger, da Pelargonsyre skal udbringes i større mængder og flere gange. Den samlede omkostning hertil er fortsat ukendt.

Sidespor:

Ved ukrudtsbekæmpelse på sidespor, hvor sprøjtetoget ikke kører, er det ikke muligt at lave samme intelligente sprøjtning. Derfor vil en udfasning af glyphosat, også på sidespor, kræve flere sprøjtninger med Pelargonsyre samt en række manuelle arbejdsgange i sporet, der tilsammen medfører markante merudgifter til bekæmpelse af vegetation i sidesporene. Sprøjtning i sidespor fortsætter derfor som nuværende med anvendelse af glyphosat, hvorfor udgiftsniveauet også er uændret.

Kæmpebjørneklo:

På nuværende tidspunkt anvendes glyphosat til bekæmpelsen af den invasive Kæmpebjørneklo. Kæmpebjørneklo kan også bekæmpes med rodstikning, hvilket vil betyde en meromkostning på 1,4 mio. kr. (samlet set en udgift på 2,8 mio. kr. årligt mod 1,4 mio. kr. årligt med den nuværende metode).

Banedanmark arbejder videre med indsamling af inspiration af metoder til bæredygtig bekæmpelse af vegetation i sporet, samt undersøger nye anlægsmetoder, så etablering af vegetation minimeres. Herudover vil Banedanmark undersøge yderligere, hvilke årsager der er til mindre vegetation i nogle spor, i forhold til andre (ballastrenhed/ballastrensning).

Kendskab til bæredygtighedsaftrykket er vigtigt, når løsninger skal vælges, både i forhold til anlæggelse af sporet og i forhold til at vurdere, hvilken metode til bekæmpelse, der skal vælges. De alternative metoder skulle nemlig have et større miljøaftryk (f.eks. CO₂) end de nuværende.

Miljømæssige effekter

Den miljømæssige effekt afhænger af, hvilken løsning, der findes på henholdsvis pkt. 1 og 2.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Alene øget ballastrensning på sporarealer på gennemgående togvejsspor vil udgøre mindst 200 mio. kr. årligt.

Meromkostning på sporarealer på stationsområder, rangerområder og sidespor afventer forsøg samt udviklingen i Europa, men skønnes at ville ligge mellem 4-35 mio. kr.

Finansiering

Undersøgelserne finansieres indenfor Banedanmarks nuværende ramme. De økonomiske konsekvenser af alternative metoder afhænger af metodevalg for bekæmpelse og anlægsmetoder og er derfor p.t. ukendte, hvorfor der heller ikke er taget stilling til finansieringen heraf.

Initiativ 5.1 Klimaplan 2030

Projektbeskrivelse

Banedanmark ønsker med klimaplanen at sætte retning og mål for de kommende års arbejde med CO₂-reducerende tiltag hos Banedanmark og i outsourcete processer og opgaver.

Grundlag

Banedanmark arbejder i overensstemmelse med Regeringens mål om et klimaneutralt samfund senest i 2050, samt en grøn omstilling af transportsektoren.

Klimaloven forpligter Danmark til en samlet 70 % reduktion i CO₂-udledningen i 2030 ift. 1990, og den kommende nationale Klimahandlingsplan kommer til at sætte rammerne for indsatsen i Banedanmark og transportsektoren som helhed.

Banedanmarks Klimaplan 2030 sætter retning og mål for de kommende års arbejde med CO₂-reducerende tiltag hos Banedanmark og i outsourcete processer og opgaver, som Banedanmark har mulighed for at påvirke. Ansvar for klimaindsatsen berører mange dele af Banedanmarks organisation, og skal tænkes ind allerede i de tidlige faser af projekter og indkøb:

- Banedanmarks mål er, at Banedanmarks klimaregnskab opgør CO₂-udledning af alle aktiviteter udført for Banedanmark, dvs. forbrug af materialer, elektricitet og fossile brændsler. Dette skal ske med henblik på at stille klimakrav til leverandører og sikre løbende reduktioner i CO₂-udledning og miljøbelastning.
- Banedanmark ønsker at nedbringe sin egen CO₂-udledning gennem energibesparelser og omstilling fra fossile brændsler til el. Det gælder også anvendelsen af troljer og arbejds køretøjer, samt den bilflåde Banedanmark anvender. I Klimaplanen beskrives de samlede indsatsområder, mål og KPI'er, som skal anvendes.

Miljømæssige effekter

Den miljømæssige effekt afhænger af ambitionsniveauet.

Økonomi og finansiering

Økonomi

Mange investeringer i CO₂- og energibesparende initiativer giver betydelige besparelser i forbrug og vedligehold, og kan i flere tilfælde medføre en positiv business case indenfor levetiden. Herudover er nogle investeringer såsom overgangen til elbiler i høj grad bestemt af udviklingen på markedet.

Finansiering

Omkostningsniveauet kendes endnu ikke. Der skal tages konkret stilling til finansiering i takt med, at fornyelses- eller anlægsprojekter besluttet, holdt op imod business case og klimamål. Ambitionsniveauet vil afhænge af prioriteringen af området.

Initiativ 5.2 Dimensionering af anlæg til håndtering af øgede nedbørsmængder

Projektbeskrivelse

Banedanmark har udarbejdet en klimatilpasningsstrategi, der bidrager til at sikre at Banedanmark er forberedt på at kunne håndtere fremtidens klimaændringer således, at jernbanens robusthed, funktionalitet og regularitet samt togdriften påvirkes mindst muligt og med så få omkostninger og konsekvenser som muligt. Der er behov for at styrke implementeringen med valg af dimensioneringsgrundlag i forhold til forøgede vandmængder, så nye og ombyggede jernbaneanlæg er dimensioneret efter et ensartet grundlag. Det skal sikre, at jernbanen fortsætter med at være attraktiv i kraft af en høj punktlighed.

En analyse af mulige dimensioneringsgrundlag for vand skal afdække konsekvens for dimensionering af nye eller ombyggede jernbaneanlæg.

Grundlag

Klimaændringer har allerede påvirket jernbanenettet de seneste år. For eksempel påvirkede det kraftige stormvejr i efteråret 2013 infrastrukturen ved nedfaldne køreledninger og træer, der væltede ind over jernbanen, og derudover var der også store konsekvenser efter skybruddet i København i juli 2011, der oversvømmede store områder af banearealerne. Senest blev der i 2022 skyllet en dæmning væk grundet ekstrem nedbør.

Det forventes, at klimaændringer fortsat vil påvirke de enkelte dele af jernbaneanlægget, og derfor er det nødvendigt at undersøge tiltag, instrukser og beredskabs- og indsatsplaner i forhold til at sikre banen imod ekstreme vejsituationer og på længere sigt de forventede klimapåvirkninger.

Klimatilpasningsstrategien sætter rammerne for, hvordan Banedanmark håndterer aktuelle og forebygger kommende klimaudfordringer, så Banedanmark sikrer stabil togdrift med en høj punktlighed. Klimatilpasningsstrategien omfatter følgende temaer:

- Stærk og/eller vedvarende nedbør, regn og stormflod
- Temperatur – udsving og ekstremer
- Storm og blæst

Der er i Klimatilpasningsstrategien både fokus på at sikre den eksisterende infrastruktur mod klimaforandringer samt at infrastrukturen i nye anlægsprojekter designes og dimensioneres, så den er fremtidssikret mod de negative effekter af klimaforandringer.

Miljømæssige effekter

Reducere effekt af klimaforandringer, der kan påvirke jernbanens drift og anlæg, så jernbanen fortsætter med at være en attraktiv, grøn transportform.

Økonomi og finansiering

Ambitionsniveauet vil afhænge af prioriteringen af området.

Initiativ 6.1 Øget biodiversitet

Projektbeskrivelse

Banedanmarks biodiversitetsanalyse- og strategi er indarbejdet i Infrastrukturplan Danmark fremad. Der er i infrastrukturplanen afsat 5,35 mio. kr. årligt frem til 2035 til at styrke biodiversiteten i Danmark på Banedanmarks arealer. Strategien skal yderligere implementeres, og plejeindsatsen er gennemført på 50 % af arealerne i biodiversitetsstrategien inden udgangen af 2023.

Grundlag

Banedanmark har i 2020 udarbejdet en biodiversitetsanalyse, der viser, hvordan Banedanmark kan skabe de bedst mulige forudsætninger for biodiversitet på Banedanmarks arealer. Analysen giver beslutningstagere et bedre overblik over de mulige indsatser Banedanmark kan bidrage med for at styrke biodiversiteten i Danmark. Derved kan analysen være fundamentet til at afklare forventningerne til Banedanmark og styrke Banedanmarks forvaltning, drift og integration af flersidige driftsformål.

Miljømæssige effekter

Jernbanen tilbyder bl.a. levesteder/habitater i Danmark, hvor der ellers er sparsomt med habitater, når den løber igennem f.eks. agerbrug og byer. Der findes både birkemus, oddere, markfirben, damflagermus, grønbrogede tudser, m.m. langs den danske jernbane. Forvaltes naturen langs jernbanen under hensyntagen til arter, vil det medvirke til, at dyr og planter får en bedre chance for at udvikle og formere sig på tværs af deres levesteder.

Økonomi og finansiering

I infrastrukturplanen er der afsat 5,35 mio. kr. årligt frem til 2035



Reetabler	2.300.000	10.504.000	25.000.000	0	700.000	550.000
Genopret og udvid	10.400.000	9.090.000	1.225.000	0	40.000	0
Beskyt	5.000.000	909.000	5.625.000	300.000	600.000	0
Bevar	1.250.000	707.000	150.000	65.000	1.400.000	0
	Ruderater	Danmarks længste skovbryn	Vand skaber liv	Spredningskorridor og barrierer	Invasive arter	Fra byggeplads til banenatur

Finansiering

Yderligere initiativer kan med fordel tage udgangspunkt i prioriteringsmodellen, som bygger på brandmandens model, i biodiversitetsanalysen.

Initiativ 6.2 Beskyttelse af fauna i ynglesæsonen

Projektbeskrivelse

Sikre beskyttelse af fauna i ynglesæsonen i forbindelse med vedligehold og anlægsarbejder på og ved jernbanen.

Grundlag

Banedanmark gennemfører løbende vedligehold af jernbanen og i de kommende år gennemføres omfattende anlægsaktiviteter på jernbanen. I den forbindelse kan det være nødvendigt at udvide jernbanens fritrumsprofil samt at gøre plads til anlægsarbejderne.

Vedligehold af beplantningen langs banen er planlagt under hensyn til ynglesæson, og der stilles krav herom til Banedanmarks vedligeholdsentreprenører. Der ryddes ikke beplantningsbælter og fældes træer i ynglesæsonen i forbindelse med vedligehold. Der kan dog forekomme enkeltstående situationer, hvor det er nødvendigt at foretage fældning på grund af sikkerheden.

Derudover ønsker Banedanmark at indtænke hensynet til naturen i vores projekter. Derfor undgår vi at arbejde i yngleperioden, når vi kan. Store anlægsprojekter er ofte bundet af på forhånd fastlagte spærringer af jernbanen. Det medfører, at anlægsarbejderne skal udføres efter en stram udførelsesplan. Eventuel fældning af beplantningen i forbindelse med arbejderne kan derfor typisk kun foretages inden for en på forhånd fastlagt periode. Når vi starter nye anlægsprojekter op, foretager vi altid en screening for at sikre os, at strækningen ikke er hjemsted for sjældne og udrydningstruede dyr, ligesom vi laver en VVM-undersøgelse og screener området for kolonirugende fugle.

Banedanmark arbejder bl.a. på baggrund af Habitatdirektivet, som er et direktiv fra den Europæiske Union ("Direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992"), der har til formål at sikre sårbare og truede biotoper (habitater) og arter. Habitatdirektivet forpligter dermed EU-landene til at beskytte en række truede, sårbare og ofte sjældne dyrearter og deres levesteder, også selv om de lever uden for de særlige beskyttelsesområder.

Udover Habitatdirektivet er der også national lovgivning som Banedanmark skal leve op til, i forbindelse med arbejder på banen:

- § 6 i Fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt
- §§ 6A og 7 i Jagtloven
- § 29a i Naturbeskyttelsesloven

1. Det skal sikres, at igangværende anlægsprojekter, der har planlagt fældning i ynglesæsonen, tager fornødent hensyn til fauna, og at kravet om agtpågivenhed er tilstrækkeligt.
2. Det afklares, om der i kommende udbud kan planlægges en proces, så det ikke er nødvendigt at fælde i ynglesæsonen, alternativt indføre processer, der sikrer, at der tages hensyn til fauna og kravet om agtpågivenhed er tilstrækkeligt.

Miljømæssige effekter

Jernbanen tilbyder bl.a. levesteder/habitater i Danmark, hvor der i øvrigt er sparsomt med habitater, når den løber igennem f.eks. agerbrug og byer. Forvaltes naturen langs jernbanen under hensyntagen til arter, vil det medvirke til, at dyr ikke begrænses i at udvikle og formere sig på banens arealer.

Økonomi og finansiering

Det skal afklares om eventuelt ændrede krav i udbud kan have økonomiske konsekvenser. Ligeledes skal det afklares, om kravet om agtpågivenhed vil pådrage projekterne ekstra omkostninger.

Banedanmark
Carsten Niebuhrs Gade 43 1577
København V
www.banedanmark.dk

Telefon 82 34 00 00

Følg @banedanmark

