

Skriftlig spørsmål fra Rasmus Hansson (MDG) til samferdselsministeren

Dokument nr. 15:366 (2015-2016)

Innlevert: 16.12.2015

Sendt: 17.12.2015

Besvart: 05.01.2016 av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen



Spørsmål

Rasmus Hansson (MDG): Regelverket pålegger i dag støyskjerming ved nyanlegg og større vedlikeholdsprosjekter innenfor en reguleringsplan, men ikke utenfor reguleringsområdet, selv om trafikken øker betydelig. Et eksempel er den oppgraderte strekningen mellom Lysaker og Blommenholm hvor det støyskjermes i reguleringsområdet ved Høvik stasjon, men ikke langs jernbanelinjen i Markalléen. Hvilke tiltak vil statsråden iverksette for å sikre at beboere langs jernbanestrekninger skjermes mot støyplager som følger av økt trafikk?



Svar

Ketil Solvik-Olsen: Regjeringen har et ønske om å øke antall kollektivreiser og at mer gods overføres fra vei til jernbane. Økt trafikk med jernbane bidrar til mindre veitrafikk og mindre støy og miljøproblemer fra veitrafikken. Det bidrar også til økt trafiksikkerhet på veiene og redusert miljøbelastning. Regjeringen satser derfor kraftig på en bedre jernbane. Det reflekteres blant annet i at bevilgningene til Jernbaneverket har økt med 50 % siden regjeringsskiftet i 2013. Den økte trafikken på jernbanen gir imidlertid støyulempere for de som bor nærmest banen.

Støy i bomiljø kan ha en rekke negative virkninger på menneskers helse og trivsel, og jeg har forståelse for at støy fra jernbanen kan oppleves som et betydelig problem. Nattstøy og søvnforstyrrelser fra godstrafikk er ansett som den største helsemessige belastningen for

samfunnet fra jernbanedrift.

Det er viktig at Jernbaneverket både er bevisst på, og etterlever gjeldende forskriftskrav på støyområdet.

De mest samfunnsøkonomiske tiltakene for å begrense følgene av økt trafikk er kilderettede tiltak og forebyggende vedlikehold. De nye togsettene NSB har kjøpt inn er av de mest støysvake i verden for konvensjonell jernbanedrift, og utfasing av eldre mer støyende materiell har begrenset og i noen tilfeller redusert støyutbredelsen, på tross av økt trafikk.

Støyproblemet er ofte knyttet til godstogene, blant annet støyen fra oppbremsing av togene.

Etter 1.1.2015 stilles det også betydelig strengere støykrav til nytt rullende materiell. Godstog med moderne godsvogner vil kunne få 10 dB lavere støyemisjon enn dagens godsvogner. Dette tilsvarer en halvering av den støyen man opplever, og gjør at godsvogner nærmer seg støynivået fra passasjertog i normal hastighet. I 2016 vil Jernbaneverket øke kunnskapen om effekten av komposittbremseklosser på godstog.

Jernbaneverket opplyser at etaten har jobbet aktivt med å formidle informasjon om konflikten mellom boligfortetting og støy, spesielt i forbindelse med knutepunktutvikling. Etatens erfaring er at den potensielle støyplagen det medfører å bo tett på jernbane blir underkommunisert. Jernbaneverket utfører også strategisk støykartlegging iht. forskriftsmessige intervaller, og kartlegging av fremtidig støysituasjon er et viktig verktøy for å finne beste løsningene når jernbane bygges.

Det er ikke til å komme bort fra at jernbanen bidrar til støy, men jeg ser det som positivt at den teknologiske utviklingen bidrar til mer støysvake tog.