

Handlingsplan mot støy i Oslo byområde 2024 – 2029

Vedlegg:

Anleggseiernes svar på innspill til handlingsplanen

Statens vegvesen:	2
Bane NOR:	8
Sporveien:	12
Oslo kommune, Bymiljøetaten:	15
Oslo Havn:	17

Statens vegvesens svar på innspill

Bydel Grorud

Det er positivt at Statens vegvesen utreder 50-100 boliger i Oslo for eventuelle støytiltak. Det mangler imidlertid beskrivelse av hvilke områder/strekninger dette gjelder.

Innspillet tas ikke til følge. Denne utredningen gjøres etter forurensningsforskriften, og gjelder boliger som står i fare for å ha innendørs støynivå over grenseverdien som er fastsatt i forskriften. Disse boligene er ikke i et spesifikt område, men er eiendommer som er påvirket av støy fra riksvei.

Helseetaten

Handlingsplanen skal som et minstekrav inneholde tiltak som anleggseier har til hensikt å treffe i løpet av de neste fem år, samt at det bør fremstilles hvor mange boliger/innbyggere tiltakene vil ha effekt for. Vi kan ikke se at anleggseiere har tallfestet dette i handlingsplanen.

Innspillet tas ikke til følge. Det er ikke et krav iht. forurensningsforskriften å oppgi hvor mange boliger eller innbyggere som vil ha effekt av tiltakene, men vi har gjort det der det er mulig.

Bydel Alna

Alna bydelsutvalg stiller seg derfor spørrende til hvorfor handlingsplanen ikke inneholder tiltak overhodet rettet mot trafikkstøy fra E6. Det bør vurderes redusert fartsgrense til 60 km/t på E6 fra Karihaugen til Helsfyr, som et støyreducerende tiltak. Hastighetsreduksjon er et tiltak som ikke koster noe og raskt kan innføres. For strekninger gjennom spesielt støyutsatte områder bør det derfor være en del av handlingsplanens del 4 Tiltak.

Innspillet tas ikke til følge. Hastighetsreduksjon er ikke et tiltak som normalt gjennomføres for å redusere støy langs våre veier. Miljøfartsgrense benyttes først og fremst for å redusere svevestøv. Per i dag er det ikke miljøfartsgrense på E6.

E6 i Groruddalen er klassifisert som en motorvei, har seks kjørefelt og høy standard. Veien inngår i det overordnede nasjonale veitransportsystemet, som binder landsdeler og regioner sammen og knytter Norge til utlandet. Samtidig har systemet viktige regionale og lokale funksjoner. Med denne type veifunksjon og -standard sier fartsgrensekriteriene at veien normalt skal ha fartsgrense 90-110 km/t, slik at det blir god overenstemmelse mellom veiutforming, veifunksjon og fartsgrense. Per i dag er det stort sett 80 km/t på denne delen av E6 i Oslo, og fartsgrensen er derfor allerede noe lavere enn hva fartsgrensekriteriene tilsier. Veiens funksjon og standard gjør at den ikke egner seg til en miljøfartsgrense på 60 km/t gjennom vintersesongen.

Miljølokket over E6 ved Furuset har vært etterlyst fra folket og politikerne i bydelen i 50 år og bydelsutvalget krever at vi nå endelig får kommet i gang med planleggingen og gjennomføringen. Da må tiltaket være med i handlingsplanen for perioden 2024-2029.

Innspillet tas ikke til følge. Miljølokk over E6 er ikke noe Statens vegvesen vurderer per dags dato. Det har vært gjennomført utredninger av dette tiltaket tidligere, som viser at det vil være krevende å gjennomføre og at miljøeffekten er begrenset. Bygging av et lokk over E6 vil medføre betydelige utfordringer både i anleggs- og driftsfasen og medføre et svært sårbart hovedvegnett ved hendelser. Et slikt anlegg vil også bli svært dyrt og etter vår vurdering ikke stå i forhold til den begrensede støyreducerende effekten av tiltaket.

Det er uansett ikke satt av penger til dette tiltaket i Nasjonal Transportplan, eller nevnt i den lokale avtalen mellom Oslo og Akershus fylkeskommune over prosjekt de ønsker å bruke penger på å etablere.

Statens vegvesen ser på mulighetene for å konstruere et lettlokk/parklokk over E6 ved Furuset, om det konkluderes at det ikke er økonomiske rammer for finansiering av et miljølokk. Et lettlokk vil være mer kostnadsvennlig, samt medfører kortere anleggsperiode på Furuset ved konstruksjon. Nytt areal blir en ny forbindelse mellom Furuset og Ellingsrud som kan benyttes til park, idrett, grøntareal eller andre gode formål.

Innspillet tas ikke til følge. Et lettlokk over E6 er ikke noe Statens vegvesen vurderer per dags dato, og kan derfor ikke inkluderes i handlingsplanen for 2024-2029. Utbygging av lettlokk over E6 vil innebære mange av de samme praktiske problemene og dilemmaene som ved miljølokk. Et slikt tiltak må uansett være forankret i Oslopakke 3 eller Nasjonal Transportplan.

Bydel Gamle Oslo

Bydel Gamle Oslo etterlyser at det i handlingsplanen fremlegges finansielle opplysninger for tiltak for de ulike anleggsgruppene. Dette er gjort for noen av anleggstypene, men ikke alle. Ved at dette ikke legges frem kan det svekke tiltroen på at tiltakene som fremgår av planen er tenkt å gjennomføres i løpet av de neste 5 årene.

Dette innspillet tas delvis til følge. Vi inkluderer den finansielle informasjonen som er tilgjengelig for oppgradering av støyskjermer ved rv. 163, se punkt 6.1.6 i det vedlagte utkastet til handlingsplanen. Videre planlegges det for tiltak i form av støyskjermer gjennom en 3-års periode, dette gjelder foreløpig 6-8 steder med en anslått kostnad til sammen på kr 100-150 mill. Disse tiltakene startes imidlertid ikke før det foreligger en konkret bevilgning. Dette betyr at tidsaspektet og muligheten for gjennomføring er usikker.

Angående støytiltak på boliger så er det nå gjennomført støyberegninger og silt ut boliger i Oslo som har krav på tiltak etter forurensningsforskriften. Det foreligger et foreløpig kostnadsestimat over tiltak (se punkt 6.1.2 i handlingsplanen), men estimatet gjelder ikke Oslo spesifikt.

For støytiltak på boliger i forbindelse med veiprosjekter er det ikke satt av egne midler til støytiltak. Midlene til dette tas fra prosjektene. Dette kan eventuelt fremhentes i etterkant av prosjektets ferdigstilling.

Bydel Grunerløkka og Bydel Bjerke

Det anbefales at det gjennomføres flere pilotprosjekter knyttet til handlingsplanens tiltakstabeller og at effektene vurderes og evalueres fortløpende. Effektene av tiltakene må kunne synliggjøres ved handlingsplanens utløp og i forbindelse med neste handlingsplan mot støy.

Innspillet tas delvis til følge. Det stilles ikke krav til at effekten av tiltak evalueres i forbindelse med handlingsplaner. Dette kan være vanskelig å stadfeste nøyaktig. Statens vegvesen vil imidlertid vurdere innspillet for tiltakene der det er mulig.

Bydel Nordre Aker

Det bør vurderes om støyskjerming kan forbedres på strekningen fra Sinsen til Gaustad.

Innspillet tas delvis til følge. Rehabilitering av eksisterende støyskjerming på strekningen Sinsen-Gaustad skal vurderes, og spilles inn som et forslag internt ifm. den rutinemessige rehabiliteringen av støyskjermer langs riksvei.

Bydel Ullern

Det er generelt stort behov for mer effektiv støyavskjerming av tog, baner, trikk og hovedveier i bydelen.

Innspillet tas delvis til følge. Statens vegvesen bygger først og fremst støyskjermer i forbindelse med nye veiprosjekter i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. I tillegg har vi et program for rehabilitering av støyskjermer.

Siden vi får begrenset med midler til slike tiltak gjør vi en faglig vurdering på hvilke strekninger der det er størst behov for å etablere støyskjermer. De støyskermene som får høyest prioritet er der vi ser det gir størst effekt for boliger og der flere boliger er utsatt for høye støynivåer.

Snorre Lyse

Vi bor i Risstubben på Ris / Vinderen i Oslo rett ved Ring 3 / Rv 150. Vi skulle gjerne sett at forbedring av støyskjerming, evt andre tiltak på strekningen Rv 150 mellom Holmenveien og Slemdalsveien ble vurdert, herunder:

- 1) Utbedring av støyskermene i området (disse er etter sigende nærmere 25 år gammel), herunder med nyere teknologi / absorberende støyskjermer, samt vurdere hensiktsmessigheten av eksisterende plassering (virker for lav i visse områder for eksempel)*
- 2) Vurdere permanent miljøfartsgrense på 60km/t (merkbar forskjell i støy om sommeren når fartsgrense er 70 km / t mot 60km / t om vinteren), evt vurdere / utrede en "byfartsgrense" på 50 km/t langs strekningene av Ring 3 som går igjennom tett beboede nabolag*
- 3) Vurdere andre tiltak for reduksjon av støy fra Ring 3 for nabolaget, herunder "lokk" over denne delen av Ring 3.*

Innspillet 1 tas til følge. Rehabilitering av støyskjerming langs Ring 3 i området Ris/Vinderen skal vurderes, og spilles inn som et forslag internt ifm. den rutinemessige rehabiliteringen av støyskjermer langs riksvei.

Innspill 2 tas ikke til følge. Miljøfartsgrense benyttes normalt ikke som et tiltak for å redusere støy langs våre veier. Bakgrunnen for dette er at støyreduksjonen ved å sette ned farten med 10 km/t er svært begrenset. Statens vegvesen gjennomfører derfor andre tiltak mot støy, fortrinnsvis støyskjerming og fasadetiltak. Miljøfartsgrensen benyttes som et tiltak mot svevestøv, som er en utfordring i vinterhalvåret.

"Byfartsgrense" på 50 km/t skal heller ikke tas til følge. Riksveiene i Oslo er del av det overordnede veisystemet, og det er primært ønsket at hovedmengden av trafikken benytter seg av dette veisystemet heller enn mindre, lokale veier med fortau og mange myke trafikanter. Laveste fartsgrense på det overordnede veinettet i henhold til fartsgrensekriteriene, er 60 km/t. Dersom fartsgrensen på disse veiene settes lavere enn 60 km/t, vil differansen mellom fartsgrensen og veifunksjon og –standard være for stor, og det er fare for svært lav overholdelse av fartsgrensen. Samtidig er det viktig at fartsgrensen er høyere på dette veisystemet i forhold til lokalveier og bygater med fartsgrense 50 km/t og under, for å hindre en omfordeling av trafikk fra hovedveinettet til lokalveinettet. Det vurderes derfor som uaktuelt å redusere fartsgrensen ytterligere til 50 km/t eller lavere på veier i det overordnede veisystemet.

Innspill 3 tas ikke til følge. Statens vegvesen gjennomfører tiltak mot støy i henhold til grenseverdien i forurensningsforskriften og i forbindelse med veiprosjekter. I tillegg har vi et program for rehabilitering av støyskjermer. Miljølokk over Ring 3 er ikke noe Statens vegvesen vurderer per dags dato. Tiltaket vil medføre betydelige utfordringer i både anleggs- og driftsfase og medføre et sårbart hovedvegnett ved hendelser, i tillegg til at det vil foreligge betydelige kostnader ved utbygging og vedlikehold. Det er ikke satt av penger til et slikt lokk i NTP, Oslopakke 3 eller ifm. øvrige prosjekter. Forslaget tas derfor ikke til følge.

Bydel Bjerke

I Bydel Bjerke er det flere sterkt trafikkerte veier, som vi mener det burde fått flere støyreduserende tiltak, blant annet redusert fart og støyskjermingstiltak. I handlingsplanen er det bare nevnt støyreduserende tiltak på Rv. 4/Trondheimsveien (støyskjerm og prøveprosjekt på nedsatt hastighet). Langs Østre Aker vei er det flere store boligutbygginger (blant annet Hans Møller Gassmannsvei, Selma Ellefsens vei, Østre Aker vei 90 og Linderudløkka), men det nevnes ingen støyreduserende tiltak her. I Økern og Ulven området med Ring 3, Østre Aker vei, Ulvenveien og Dag Hammarskjølds vei er det ikke nevnt noen støyreduserende tiltak og det pågår og er planlagt mye boligbygging i tiden fremover.

Innspillet tas ikke til følge. Ved bygging av nye boliger er det utbygger som skal gjennomføre og bekoste eventuelle tiltak mot støy i nye boliger, og det er kommunen som er ansvarlig for at krav til slike tiltak blir stilt. Hastighetsreduksjon er ikke et tiltak som normalt gjennomføres for å redusere støy langs våre veier. Miljøfartsgrense benyttes først og fremst for å redusere svevestøv.

Bydel Bjerke forslår at det gjennomføres tiltak for støyreduksjon fra Rv4/Trondheimsveien, mellom Linderud og Rødtvet med gjennomføring av tiltak fra miljørapporten av november 2023:

4) Tiltak 5 Fartskontrollerende tiltak som automatisk trafikk kontroll (ATK) og andre aktuelle ITS-løsninger.

Innspillet tas delvis til følge. Fartsgrensen ble i oktober 2024 satt permanent ned fra 70 km/t til 60 km/t mellom Sinsen og Grorud. Som vi har meldt tidligere ønsker vi nå å se resultatet over tid av nedsatt fartsgrense til 60 km/t både med hensyn til støy og fartsnivå. Det vil også nå bli montert en fartsvisningstavle i nordgående retning på rv.4 etter Bjerke. I sørgående retning har vi ikke funnet egnet sted på eksisterende konstruksjoner/installasjoner. Vi har også satt opp noen kamera for å få mer detaljer om hva slags trafikk vi har på rv 4, fart mv. Dette er data vi kommer til å ta ut i løpet av høsten og resultat vi også ønsker å dele med Oslo kommune.

Implementert skiltet fartsgrensereduksjon har gitt en reduksjon i målt støy. Ved Linderud var reduksjonen på 2 desibel tre måneder etter at fartsgrensen ble satt ned. Disse verdiene vil endre seg etter årstid, trafikkmengde og dekkutrustning, men effekten har hittil vært målbar i positiv retning. Og som sagt – dette følger vi opp etter hvert. Vi har foreløpig ikke vurdert utvidet bruk av ATK men ønsker å se resultat og også data fra de tiltak vi har igangsatt.

5) Tiltak 6 Asfalt som gir mindre støy

Innspillet tas delvis til følge. Deler av strekningen asfalteres ila. høst 2025. Det er valgt en massetype med fraksjon 11 som kan gi noe reduksjon av hjulstøy. (I tradisjonelle vegdekker ved høy trafikk (ÅDT) benyttes ofte fraksjon 16).

6) Tiltak 7 Vurdere effekten av støydempende rekkverk på Rv. 4

Innspillet tas delvis til følge. Det etableres nye midtdeler ila. sommeren. Disse produseres i støpt betong og vil øke trafikksikkerheten og antagelig begrense støy. Ferdigstilles tidlig august. Siderekkverk er ikke vurdert skiftet nå.

I tillegg ber bydelen om at det settes av midler til å planlegge støyskjerming mot Sletteløkka og forlenge støyskjermingen i utgående retning ved Veitvet. Bydelen ber også at SVV prioriterer arbeidet med prinsippavklaring av framtidig funksjon, standard og status for Rv.4/Trondheimsveien Gjelleråsen-Sinsen, som kan danne grunnlag for ombygging av Rv4/Trondheimsveien fra vei til gate.

Forslaget om støyskjerming av Sletteløkka tas ikke til følge per nå. Tiltaket ble utredet i 2020. Utredningen viste at på grunn av terrengforholdene vil støyskjermer bare ha effekt for små områder utendørs. Støyskjermene vil ikke redusere støy ved bygningsfasader eller innendørs.

Statens vegvesen bygger først og fremst støyskjermer i forbindelse med nye veiprosjekter i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. I tillegg har vi et program for rehabilitering av støyskjermer. Siden vi får begrenset med midler til slike tiltak gjør vi

en faglig vurdering på hvilke strekninger der det er størst behov for å etablere støyskjermer. De støyskermene som får høyest prioritet er der vi ser det gir størst effekt for boliger og der flere boliger er utsatt for høye støynivåer.

Endring av status på Rv4/Trondheimsveien Gjelleråsen-Sinsen fra vei til gate avhenger av en rekke faktorer og beslutninger som Oslo kommune og Statens vegvesen må samarbeide nærmere om.

Lisa Kjærstad

Vi bor på Manglerud - rett ved krysset Enebakkveien/ Sandstuveien. Vi opplever en del støy fra E6. Det er et lengere del av E6 som ikke har støyskerm i dette området, og vi håper derfor at dette er tiltak som kan vurderes. Området vi tenker på er fra Sandstuveien og mot Ryenkrysset.

Innspillet tas ikke til følge. Statens vegvesen bygger først og fremst støyskjermer i forbindelse med nye veiprosjekter i henhold til Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. I tillegg har vi et program for rehabilitering av støyskjermer.

Statens vegvesen gjennomfører imidlertid fasadetiltak for de boliger som har støynivåer over grenseverdien i forurensningsforskriften, og gjennomfører nye støyberegninger av boliger hvert 5. år for å sikre at forskriften blir overholdt.

Bane NORs svar på innspill

Bydel Grorud

Bane NOR bør utarbeide konkrete gjennomførte, pågående og planlagte tiltak mot støy som inkluderes i handlingsplanen.

Innspillet tas delvis til følge. Revidert kapittel med konkrete tiltak er lagt inn i handlingsplanen.

Begrunnelse:

Bane NOR gjennomfører hvert femte år en kartlegging av støyutsatte bygninger med støyfølsomt bruksformål, for å identifisere bygninger som ligger over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften § 5-4. Ved siste kartlegging, i 2022, ble det ikke avdekket noen bygninger som lå over tiltaksgrensen i Oslo. Det er derfor ikke iverksatt noen skjermingstiltak hjemlet i forskriften. Ny kartlegging vil gjennomføres innen 2028.

Bane NOR gjennomfører kartlegging og tiltak iht. PBL i forbindelse med utbyggingsprosjekter. I bydel Grorud inkluderer dette ombygging av Grorud stasjon, som bl.a. skal oppgraderes med nye plattformer. Prosjektet vil ikke fullføres i løpet av inneværende periode, men det er allerede gjort kartlegging av grunnforhold for vibrasjoner, og ev. påkrevde støytiltak vil gjøres tidlig i planprosessen slik at de også kan gjøre nytte i byggefasen.

Ut over dette vil ikke Bane NOR gjennomføre lokale tiltak som er spesifikt rettet mot støy i perioden som dekkes av handlingsplanen. Vi fokuserer i stedet på kilderettede tiltak, som reduserer støy fra jernbanen som helhet gjennom forbedret overflatekvalitet, og ved innføring av nye, mer støysvake tog.

Godsvogner av konvensjonell type vil ikke kunne trafikkere Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm etter 2032. Det har heller ikke vært tillatt med innkjøp av slike vogner siden 2015, iht. Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet i EU (NOI TSI). Bane NOR forventer at materiell av støysvak type fases gradvis inn fram mot 2032. Forskjellen i passeringstøyt mellom de to typene forventes å være ca. 8-10 dB, noe som vil redusere ekvivalent støy langs Hovedbanen merkbart, også i inneværende periode.

Helsetaten

Helsetaten mener at BaneNor ikke har beskrevet tiltak i samsvar med minstekrav til innhold. Helsetaten ser positivt på BaneNors generelle arbeid for å redusere støy, men vi savner en konkretisering av tiltak i regi av BaneNor i samsvar med kravene.

Innspillet tas delvis til følge. Revidert kapittel med konkrete tiltak er lagt inn i handlingsplanen.

Begrunnelse:

Bane NOR gjennomfører hvert femte år en kartlegging av støyutsatte bygninger med støyfølsomt bruksformål, for å identifisere bygninger som ligger over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften § 5-4. Ved siste kartlegging, i 2022, ble det ikke avdekket noen bygninger som lå over

tiltaksgrensen i Oslo. Det er derfor ikke iverksatt noen skjermingstiltak hjemlet i forskriften. Ny kartlegging vil gjennomføres innen 2028.

Bane NOR gjennomfører kartlegging og tiltak iht. PBL i forbindelse med utbyggingsprosjekter. I Oslo inkluderer dette prosjekter i Brynsbakken og Grorud, der støyutsatte bygninger vil bli identifisert og utbedret ved behov. Prosjekter som behandles etter T-1442 vil ofte forbedre støysituasjonen i forhold til utgangspunktet.

Lokaltog av type 69, som trafikkerer strekningene Ski-Skøyen og Spikkestad-Lillestrøm, vil fra 2026 fases ut til fordel for nye lokaltog av type 77. Det fins fremdeles ikke emisjonsdata for de nye togene, men de vil være betydelig mer støysvake enn type 69. Da type 75 erstattet type 69 fra 2007, ble passeringstøystøyt redusert med ca. 5 dB pr. passering, en lignende reduksjon forventes ved en overgang til type 77.

På grunn av stort press på vedlikehold av tog etter vinteren i 2023, har en del togsett av type 74 og 75 avgitt unormalt mye støy ved hensetting. Bane NOR har gjort målinger av avviket, og påvist en økning på opptil 20 dB. I 2024 og 2025 har vi jobbet med endring av rutiner hos togoperatørene for å ta høyde for dette, slik at togene ikke avgir unødvendig støy ved hensetting.

Bydel Alna

Heller ikke Bane NOR har noe om konkrete utførte eller planlagte tiltak som de skal de ha etter forurensningsforskriften. Bydelsutvalget mener dette er altfor passivt og vi etterlyser aktuelle tiltak som kan bedre livskvaliteten til de mange innbyggerne som bor langs jernbanesporet.

Innspillet tas delvis til følge. Revidert kapittel med konkrete tiltak er lagt inn i handlingsplanen.

Begrunnelse:

Bane NOR gjennomfører hvert femte år en kartlegging av støyutsatte bygninger med støyfølsomt bruksformål, for å identifisere bygninger som ligger over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften § 5-4. Ved siste kartlegging, i 2022, ble det ikke avdekket noen bygninger som lå over tiltaksgrensen i Oslo. Det er derfor ikke iverksatt noen skjermingstiltak hjemlet i forskriften. Ny kartlegging vil gjennomføres innen 2028.

Godsvogner av konvensjonell type vil ikke kunne trafikkere Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm etter 2032. Det har heller ikke vært tillatt med innkjøp av slike vogner siden 2015, iht. Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet i EU (NOI TSI), som er innlemmet i norsk lov. Bane NOR forventer at materiell av støysvak type fases gradvis inn fram mot 2032. Forskjellen i passeringstøyt mellom de to typene forventes å være ca. 8-10 dB, noe som vil redusere ekvivalent støy langs Hovedbanen merkbart, også i inneværende periode. Tiltaket forventes å ha stor effekt i Alna bydel, siden Alnabruterminalen ligger her.

Bydel Ullern

Det savnes en mer konkret liste med tiltak fra Bane Nor for Oslo byområde. Tiltakene som er listet opp gir kun en generell oversikt over det Bane Nor jobber med når det gjelder støyreduksjon. Bydel Ullern har mange støyutsatte boliger i nærheten av jernbanen, og det er behov for konkrete tiltak for å redusere støyen for de som bor tett på jernbanen.

Innspillet tas ikke til følge. Bane NOR vil ikke fokusere på lokale tiltak i Bydel Ullern i inneværende periode. Bydelen vil likevel ha nytte av de generelle, kilderettede tiltakene vi jobber med.

Begrunnelse:

Bane NOR gjennomfører hvert femte år en kartlegging av støyutsatte bygninger med støyfølsomt bruksformål, for å identifisere bygninger som ligger over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften § 5-4. Ved siste kartlegging, i 2022, ble det ikke avdekket noen bygninger som lå over tiltaksgrensen i Oslo. Det er derfor ikke iverksatt noen skjermingstiltak hjemlet i forskriften. Ny kartlegging vil gjennomføres innen 2028.

Lokaltog av type 69, som trafikkerer strekningene Ski-Skøyen og Spikkestad-Lillestrøm, vil fra 2026 fases ut til fordel for nye lokaltog av type 77. Det fins fremdeles ikke emisjonsdata for de nye togene, men de vil være betydelig mer støysvake enn type 69. Da type 75 erstattet type 69 fra 2007, ble passeringsstøy redusert med ca. 5 dB pr. passering, en lignende reduksjon forventes ved en overgang til type 77.

På grunn av stort press på vedlikehold av tog etter vinteren i 2023, har en del togsett av type 74 og 75 avgitt unormalt mye støy ved hensetting. Dette har vært særlig merkbart ved Bestum, der slike tog hensettes og det ligger mange boliger tett på jernbanen. Bane NOR har gjort målinger av avviket, og påvist en økning på opptil 20 dB. I tillegg er type 75 normalt mindre støyende ved hensetting enn eldre togtyper, og hensatte tog plasseres vanligvis slik at tog av type 75 fungerer som støyskjerm for mer støyende tog. Når da type 75 avgir mye støy pga. en teknisk feil, blir dette ekstra merkbart. I 2024 og 2025 har vi jobbet med endring av rutiner hos togoperatørene for å ta høyde for dette, slik at togene ikke avgir unødvendig støy ved hensetting.

Bydel Gamle Oslo

Bydel Gamle Oslo etterlyser en konkretisering av tiltak på jernbanen, både utførte, pågående og planlagte tiltak. [...] Bane NOR planlegger en kapasitetsøkning i Brynsbakken (strekningen fra Oslo S og opp til Bryn) på 20 - 25%. Bydel Gamle Oslo etterlyser tiltak mot dagens støy på strekningen, der det allerede passerer rundt 700 passasjertog og mellom 35-50 godstog, de fleste om natten. I tillegg bør planområdet i saken «kapasitetsøkning i Brynsbakken» utvides fra området mellom Vålerenga og Kværner til å gjelde hele strekningen.

Innspillet tas ikke til følge. Bane NOR vil ikke fokusere på lokale tiltak i Bydel Gamle Oslo i inneværende periode. Bydelen vil likevel ha nytte av de generelle, kilderettede tiltakene vi jobber med, og planlagte tiltak i forbindelse med prosjektet Retningsdrift Brynsbakken.

Begrunnelse:

Bane NOR gjennomfører hvert femte år en kartlegging av støyutsatte bygninger med støyfølsomt bruksformål, for å identifisere bygninger som ligger over tiltaksgrensen i forurensningsforskriften § 5-4. Ved siste kartlegging, i 2022, ble det ikke avdekket noen bygninger som lå over tiltaksgrensen i Oslo. Det er derfor ikke iverksatt noen skjermingstiltak hjemlet i forskriften. Ny kartlegging vil gjennomføres innen 2028.

Bane NOR gjennomfører kartlegging og tiltak iht. PBL i forbindelse med utbyggingsprosjekter. I bydel Gamle Oslo inkluderer dette prosjektet Retningsdrift Brynsbakken. Prosjektet vil ikke fullføres i løpet av inneværende periode, men støy utredes i en tidlig fase av prosjektet. Planområdet vil ikke utvides i retning Oslo S, siden prosjektet ikke innebærer at det utføres noe arbeid på strekningen. Det er imidlertid vurdert om strekningen er et influensområde iht. T-1442/2021, som eventuelt kunne innebære at enkelte tiltak kunne vurderes. Endringen som utløses av prosjektet er imidlertid så liten (<1 dB) at skjermingstiltak mot mottakere ikke vil være aktuelt.

Sporveksler med bevegelig krysspiss eliminerer den kjente slaglyden når et hjul treffer krysset, og er derfor mindre støyende enn konvensjonelle sporveksler. De er mer kostbare i innkjøp, men er til gjengjeld mindre utsatt for destruktive vibrasjoner, og har derfor lengre levetid. Effekten er særlig stor på jernbane med høy tonnasje, aksellast og/eller hastighet. Fra tidligere er det bevegelig krysspiss på enkelte sporveksler i Brynsbakken, i nyere tid er det benyttet i stor grad ved innføring av Blixtunnelen, og er planlagt benyttet i prosjektet Retningsdrift Brynsbakken.

Lokaltog av type 69, som trafikkerer strekningene Ski-Skøyen og Spikkestad-Lillestrøm, vil fra 2026 fases ut til fordel for nye lokaltog av type 77. Det fins fremdeles ikke emisjonsdata for de nye togene siden de enda ikke er satt i produksjon, men de vil være betydelig mer støysvake enn type 69. Da type 75 erstattet type 69 fra 2007, ble passeringsstøy redusert med ca. 5 dB pr. passering, en lignende reduksjon kan sannsynligvis forventes ved overgang til type 77.

Godsvogner av konvensjonell type vil ikke kunne trafikkere Hovedbanen mellom Oslo S og Lillestrøm etter 2032. Det har heller ikke vært tillatt med innkjøp av slike vogner siden 2015, iht. Tekniske spesifikasjoner for interoperabilitet i EU (NOI TSI), som er innlemmet i norsk lov. Bane NOR forventer at materiell av støysvak type fases gradvis inn fram mot 2032. Forskjellen i passeringsstøy mellom de to typene forventes å være ca. 8-10 dB, noe som vil redusere ekvivalent støy langs Hovedbanen merkbart, også i inneværende periode. Tiltaket forventes å ha stor effekt i Gamle Oslo bydel, særlig fra 2033.

Sporveiens svar på innspill

Anniken Aas-Jakobsen m/ flere

Frognerveien 27 m.fl.

Ber om tiltak mot trikkestøy i Frognerveien, bl.a. oppgradering av skinner, redusert hastighet, støydemping, begrensning av antall trikkelinjer eller omdirigering av trikkelinjer, støymålinger og bedre kommunikasjon om tiltak og fremdrift.

Sporveiens handlingsplan inkluderer tiltak for å redusere støy, blant annet gjennom vedlikehold av materiell og skinner, skinnerliping, smøring mv. Den konkrete situasjonen som beskrives faller inn under denne type tiltak. Innspillet tas ikke inn i handlingsplanen, men Sporveien tar innspillet for oppfølging i driftsavdelingen.

Bydel Ullern

Det er generelt stort behov for mer effektiv støyavskjerming av tog, baner, trikk og hovedveier i bydelen.

Sporveien sin strategi er å redusere støy gjennom blant annet drift, vedlikehold og oppgraderingstiltak. Støyskjerming gjennomføres som del av større oppgraderinger hvor det er pålagt gjennom forskrifter eller bestemmelser i planvedtak.

Bydel Gamle Oslo

Bydelen ønsker at det gjøres forsøk med støyradar for skinnegående trafikk for å hindre de særlig støyende togene og kjøretøyene.

Sporveien har ikke vurdert bruk av støyradar. Forslaget er interessant, men tas ikke inn i handlingsplanen før det evt. er gjort en nærmere vurdering. Sporveien har et måleprogram for støy, og har jevnlig kontroll og oppsyn med både spor og materiell (vogner), og har en løpende vurdering av hvordan støy kan følges opp best mulig.

Østbyttet boligsameie v. Trude Andreassen

Boligsameiet har merket en betydelig forverring i støy- og vibrasjonsnivået etter at skinnegangen nær borettslaget ble oppgradert i 2024. Det bes om at det gjennomføres regelmessige målinger langs linje 3, og at togenes hastighet reduseres midlertidig inntil det er gjennomført en grundig kartlegging av grunnforholdene.

Innspillet til den konkrete situasjonen langs linje 3 tas ikke inn i handlingsplanen, men Sporveien tar innspillet for oppfølging i driftsavdelingen.

Jan Grimsgård, Johan Scharffenbergsvei 75 C

Det er en skinneskjøt som skaper støy ca. 20 meter etter perrongen på Skullerud stasjon.

Innspillet til den konkrete situasjonen på Skullerud stasjon tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Niklas Ahron Kvenild, Martin Linges vei 18

Ønsker støymåling v. T-banen langs Linges vei 18, og evt. utbedring av støyen. Støyen reflekteres fra fjellvegg på motsatt side.

Innspillet til den konkrete situasjonen i Martin Linges vei 18 tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Merethe Grefstad, Welding Olsens vei 90

Etterlyser tiltak pga. støy og økt antall avganger fra T-banen.

Innspillet til den konkrete situasjonen i Welding Olsens vei 90 tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Bydel Vestre Aker

Det er planer om nattkjøring av T-bane i helgen. I den forbindelse gjør bydelen oppmerksom på at de mottar betydelig antall klager på støy fra T-banen på dagtid. Mange beboere er betydelig plaget da det er to baner gjennom bydelen og bebyggelse tett på disse.

Sporveien tar kommentaren om nattkjøring til etterretning. Det pågår et forsøk om nattkjøring og det vil gjort en evaluering av dette. Saken tas derfor ikke inn i handlingsplanen.

Øyvind Rustad Johansen

Ønsker at traseen mellom Bogerud og Skullerud, fra tunellen til undergangen blir beplantet for å skjule t-banen og dempe støy for beboerne rundt.

Innspillet til den konkrete situasjonen mellom Bogerud og Skullerud tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Tore Andre Svidal, Skullerudveien 40

Stiller spørsmål om bruk av regelverket i forbindelse med oppgradering av Østensjøbanen

Uttalelsen har detaljerte spørsmål om oppgraderingen av Østensjøbanen i 2017- 2018 og bør besvares ved en egen henvendelse til Sporveien. Dette tas ikke inn i handlingsplanen.

Heidi Mathiesen, Welding Olsens vei

Etterlyser støyreduserende tiltak langs T-banens linje 3 mot Mortensrud

Innspillet til den konkrete situasjonen i Welding Olsens vei tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Silje Sommersol

Ønsker prioritering av tiltak mot støy langs Østensjøbanen/linje 3 mellom Hellerud og Mortensrud.

Innspillet til den konkrete situasjonen langs Østensjøbanen tas ikke inn i handlingsplanen, men følges opp av Sporveiens driftsavdeling.

Pål Rosland, Låveveien 42B

Det bes om at tiltakslisten til Sporveien inkluderer at det innføres fartsgrense 50 eller 60 km/t der banen går tett på boliger, at T-banevognene utstyres med skjørt for å dempe støy, at det etableres et vedlikeholdsregime der vognhjul blir slipt ofte nok, samt at det ikke tillates nattkjøring av T-banen.

Uttalelsen inneholder mange fine innspill og observasjoner, og konkrete forslag til redusert kjørehastighet og opphør av nattkjøring. Sporveien tar innspillene til vurdering. Dette er spørsmål som følger egne prosesser og kan ikke legges inn i handlingsplanen.

Oslo kommune, Bymiljøetatens svar på innspill

Sissel Holm

Etterspør tiltak når fartsgrensen ikke overholdes i Ekebergveien.

Bymiljøetaten er kjent med at ikke alle følger fartsgrensene som er satt og at det ofte kun er fysiske tiltak som fartshumper som skal til for å holde farten nede. Ønske om fartsreduserende tiltak for aktuell strekning i Ekebergveien er sendt til vurdering internt i BYM. Eventuelt tiltak inngår under punkt "Generelle TS-tiltak som bidrar til lavere fart".

Bydel Grorud

På bakgrunn av skjevfordeling av støybelastning i Oslo, bør det prioriteres støytiltak i Oslo øst.

Generelt gjennomfører anleggseierne støyreduserende tiltak etter et likebehandlingsprinsipp. Likebehandlingsprinsippet betyr at det gjennomføres tiltak der anleggseierne objektivt sett vurderer at det er behov for det, uavhengig av hvor man bor. For eksempel når innendørs støynivå overskrider tiltaksgrensen, at det gjennomføres skinnesliping når støynivået og vedlikeholdsbehov tilsier det, eller at det rehabiliteres støyskjermer som er i dårlig stand uavhengig av lokalisering. For øvrig viser tidligere støykartlegging at det er sentrumsbydelene som har størst andel personer som er utsatt for veitrafikkstøy ved egen bolig.

Colletts gate 54 Borettslag

Det savnes konkrete forslag til tiltak for å redusere gjennomgangstrafikk i boligområder, særlig tunge kjøretøy som bruker lokale gater som snarveier.

Skilting av gjennomkjøring forbudt er som regel lite aktuelt, da det er vanskelig å håndheve. Så lenge en offentlig vei tåler en viss bruksklasse (vekt) kan det ikke lages begrensninger for tunge kjøretøy vs. lette kjøretøy. Fartsreduserende tiltak vurderes i hvert enkelt tilfelle, jf. generelle trafikksikkerhetstiltak gitt i Oslo kommunes tiltakstabell, kap. 6.5.4.

Syklistforeningens lokallag i Oslo

Bruk av 30 km/t som standard i tettbebygd strøk istedenfor 50 km/t bør inkluderes i handlingsplanen, fremfor å kjøre mange prosesser med fartsreduksjon på strekninger og gatestubber.

Oslo kommune har allerede satt ned hastigheten til 30 km/t på størstedelen av veinettet, og etter planen fortsetter fartsgrenseprosjektet med flere strekninger til 2026. Generelt vurderes fartsgrense i forhold til fartsgrensekriteriene, og evt. redusert fartsgrense må vurderes i forhold til veiens funksjon, og mulighet for fysiske fartsreduserende tiltak.

Bydel Nordre Aker

Bydelen påpeker at det bør vurderes behov for støyskjermede tiltak ved oppgradering av kommunale veier, herunder Maridalsveien som er særlig støyutsatt. Bymiljøetaten har i tidligere rapporter påpekt at veiene i Bydel Nordre Aker er blant de dårligst vedlikeholdte i Oslo.

Generelt etableres det ikke nye støyskjermer, med mindre det er overskridelse av tiltaksgrensen i forurensningsforskriften eller at veien endres/bygges om som følge av en ny reguleringsplan, og det samtidig gir økt støynivå. Når det gjelder behovet for veivedlikehold i bydelen er dette spilt inn til *Veidrift og vedlikehold* internt i Bymiljøetaten. Vedlikehold av veidekke på kommunens veier inngår som generelt tiltak, jf. tiltakstabellen i kap. 6.5.4.

Bydel Gamle Oslo

Bydel Gamle Oslo mener at handlingsplanen i større grad bør prioritere lavere fartsgrenser i områder der barn ferdes, særlig ved skoler og barnehager, for å redusere både ulykkesrisiko og støy. Dette bør sikres gjennom tydeligere forpliktelser til fartsreduserende tiltak, som skiltede lavfartsområder, fartsdempere og hyppigere kontroller. Handlingsplanen bør også beskrive hvordan regelverket, blant annet gjennom bøtelegging ved hyppigere kontroller, kan brukes for å sikre etterlevelse av fartsgrenser og andre støyreduserende tiltak.

I Oslo kommune prioriteres trafiksikkerhet der barn ferdes, blant annet på skolevei. Reduksjon av fartsgrenser og etablering av hjertesoner er slike tiltak. Tiltakene inngår i kategorien Trafiksikkerhetstiltak, gitt i tiltakstabellen i kap. 6.5.4. Som virkemiddel kunne bøtelegging og håndheving av fartsgrenser (ved politiet) vært nevnt i handlingsplanen, men er utelatt da det er utenfor kommunens myndighetsområde.

Kristine Maurseth

Det vises til støy langs Ruges vei, med mye trafikk og fartsoverskridelser, samt at det er mange myke trafikanter på vei til skole og barnehage på Bogerud/Rustad. Dette etterlyses tiltak mhp. støy og trafiksikkerhet.

I 2026 skal fartsgrensen her settes ned til 40 km/t. Forbi skoler settes den ned til 30 km/t. Samtidig skal det gjennomføres kryssoppstramming i krysset General Ruges vei/Olav Nygards vei og i krysset General Ruges vei/Sarabråtveien. Tiltakene inngår allerede i kategorien Trafiksikkerhetstiltak, gitt i tiltakstabellen i kap. 6.5.4.

Jens Ødegaard

Det er behov for fysiske tiltak i veibanene for å få bilførere til å respektere redusert fartsgrense.

Utformingen av veier følger gatenormalen og det blir også da vurdert om det er behov for fartsreduserende tiltak. Det kan ikke være så mye vegetasjon og andre elementer at det virker forstyrrende for bilistene, eller hindrer sikten. Forslaget inngår allerede i kategorien "Generelle TS-tiltak som bidrar til lavere fart", gitt i tiltakstabellen i kap. 6.5.4.

Sameiet Hellerudveien 132, v. Elisabeth Linja

Sameiet viser til at trafikkstøyen fra Hellerudveien har økt ekstremt, samt at svevestøv er et større problem. De ønsker reduksjon av fartsgrense og etablering av fartshumper mellom Bøler og Trasop.

I 2026 skal fartsgrensen settes ned til 40 km/t mellom General Ruges vei og Trasoppveien. Tiltakene inngår allerede i kategorien Trafikksikkerhetstiltak, gitt i tiltakstabellen i kap. 6.5.4.

Oslo Havns svar på innspill

Hege Odins, miljøgruppa på Bleikøya

Som leder for miljøgruppa etterlyser Hege Odins tydeligere ansvar og tiltak fra Oslo Havn, presisering av hvem som rammes av støy fra Sjursøya, tidsrestriksjoner og støygrenser ved lossing, lasting og maskinbruk på kveld og natt, støymålinger i tillegg til modellberegninger, samt større vektlegging av helse og søvn for mennesker og dyreliv, herunder påvirkning på fugl og hekkeområde. Det fryktes også mer støy i forbindelse med nye byggeplaner ved Oslo Havn.

Besvarelse:

Takk for innspill til handlingsplanen mot støy. Oslo Havn KF setter pris på at representanter for naboer på Bleikøya har tatt dere tid til å dele erfaringer knyttet til vår virksomhet og aktiviteter på havneområdet.

Hovedpunkter fra deres innspill:

1. Behov for tydeligere ansvar og tiltak
2. Støy som påvirker Bleikøya og omliggende natur
3. Støy på nattetid og i helger
4. Behov for bedre informasjon og forutsigbarhet.

Oslo Havn følger opp våre kunder for å sikre høy bevissthet knyttet til våre aktiviteter og støy. Deres innspill gjør oss oppmerksom på at aktivitetene i havna bærer også over til Bleikøya. Informasjon om hvordan Oslo Havn kartlegger støy i samarbeid med andre anleggseiere i kommunen er opplyst om på oslohavn.no [Fakta om støy](#)

Oslo Havn er en døgntkontinuerlig havn og vi har mottaksplikt for skip. Aktivitetene på natt er knyttet til containere som fraktes fra Europa. Varer kommer på natt som skal fraktes ut neste dag, eller at skipene skal raskt videre til neste havn innen en gitt tidsfrist. Generelt sett er anløpene knyttet til en større logistikkjeder. Oslo Havn etterstreber å tilpasse anløpene slik at høyest aktivitet er i kjernetiden 07-19, men dette lar seg ikke alltid gjøre.

Oslo Havn jobber aktivt for å begrense støybelastningen fra havna i samarbeid med aktørene som opererer i Oslo havn, naboer og egne ansatte. Det er god dialog med operatørene og de som jobber på terminalene for å sikre godt vedlikehold og oppgradert utstyr. Oslo Havn jobber

for at det som kan være elektrisk bør være det, og målet er å bli en nullutslippshavn. For mer informasjon se oslohavn.no [Klima og miljø i Oslo Havn](#)

Naturvernområdet på Bleikøya er viktig. Det etableres nå nye lysmaster på nordsiden av Sjursøya som skal kunne dimmes. Ytterst på Sjursøya er det etablert en buffersone der stedeegne arter fra øyene er plantet. Støttefyllingen rundt er det etablert blæretang som gir økt marint liv og det har utvidet det allerede etablerte hummerhabitatet i havna.

Oslo Havn er ISO 14001 miljøsertifisert og jobber kontinuerlig med risiko og forbedringer. Ved større utbygginger i Sydhavna utføres konsekvensutredninger der kartlegging av naturverdiene i området er viktig.

Når det gjelder etterlysningene for informasjonsdeling kan naboer på Bleikøya inviteres til nabomøter om ønskelig. Følg med på oslohavn.no for løpende informasjon.

Oslo Havn har et skjema på oslohavn.no der naboer kan registrere henvendelser knyttet til støy.

Bruk [Oslo Havn støyskjema](#).

For å bidra til økt forutsigbarhet kan alle som ønsker det følge med anløpene skip på [Oslo Havn - Anløpsliste](#).