

uw 24.10.2019

Byrådet i Oslo
ved byrådsleder Raymond Johansen

Støyforeningens kommentar til Plattform til byrådssamarbeid 2019-2023

Norsk forening mot støy vil gratulere med fremleggelsen av ny plattform for byrådssamarbeid i kommende byrådsperiode. Plattformen signaliserer mange viktige anslag for byens videre utvikling, og gir også trygghet for at det fine arbeidet som er gjort i siste periode, blir tatt vare på fremover. Vi vil komme med noen kommentarer og innspill til plattformen som vil gjøre den bedre innrettet til å ta vare på støyutfordringene byen plikter å løse. Vi er fullstendig oppmerksom på at det er mange tiårs neglisjering av støy som forurensing som ligger til grunn for støyutfordringene i Oslo. Vi fremmer innspillene i tillit til at vi nå har et byråd som kan legge større vekt på slike hensyn som en del av en total miljøatsing.

Av plattformens konkrete innhold kan vi ikke se at partiene prioriterer å løse støyforurensningsproblemet for de hundretusener av Osloborgere som er mest plaget. Det er alltid noe som kommer foran. Og det er synd fordi støy i følge Europas fremste helseforskere medfører helserisiko, sykdom, færre friske leveår og forkorter livet.¹ Antall mennesker som er utsatt for veistøy og banestøy i Oslo er 485 000 i gul støysone og 167 000 i rød støysone. Det er dem som bor langs byens hovedtrafikkåre som er mest utsatt for støy, og stadig nye generasjoner vil vokse opp i støyforurensede omgivelser. 72 000 barn bor i gul eller rød støysone. Dette er problemer som har vart i generasjoner, og de berørte menneskenes sak blir nedprioritert igjen og igjen.

Med disse uløste støyoppgavene som bakteppe er det med beklagelse vi registrerer at plattformen signaliserer at byrådet ikke vil fornye E6 øst med Manglerudtunnelen.

Romantiske ideer og fakta

Diskusjonen om veitrafikkens miljøkonsekvenser har mest handlet om bompenger, transportalternativ, klima og behovet for utslippsreduksjoner. Nullvekstmål for biltrafikk er fremholdt som et viktig mål. I praksis er nullvekstmålet et mål som opprettholder dagens uholdbare støysituasjon. Det er fint at man nå har som mål å redusere biltrafikken med 1/3. Selv om dette har marginal innflytelse på støysituasjonen.

Hvordan vil trafikkreduksjon virke inn på støybildet? La oss bruke trafikken ved E6 Alnabru som eksempel. Her passerer 100 000 biler i døgnet, 12 % lastebiler (vegvesenets

¹ <http://www.euro.who.int/en/publications/abstracts/environmental-noise-guidelines-for-the-european-region-2018>

tall), ca 10 000 varebiler, og 78 000 personbiler. Ved beregning av støy tilsvarer en lastebil 7 personbiler. (Nordisk beregningsmodell) Støyen på E6 kan derfor sammenliknes med støyen om det passerer 172 000 personbiler i døgnet. Så om man fjerner ALLE personbiler i den reelle trafikkmiksen man faktisk har i dag på veistrekningen (ca en halvering av støytotalen) ville støyen bare bli redusert med 3dB! Trafikkreduksjonstiltak alene er ikke nok for å løse disse støyproblemene.

EU's miljødirektoratet har publisert en oversikt over ventet støyreduksjon og kostnadseffektivitet av ulike tiltak som samfunnet rår over.² Man ser at elektrifisering har marginal effekt. El-drift er fint, men bidrar lite til støyreduksjon.

I tillegg til EU-direktoratets oversikt: Den mest virkningsfulle løsningen på støy er å oppgradere veien til T- 1442 standard! Forskjellen utgjør 15 dB.

Den støydelte byen

Oslo er støymessig delt i to. Byen er delt av et dobbelt sett av støyvern: dels etter forurensingsforskriften om støy og dels etter støyretningslinjen til plan- og bygningsloven, T-1442.³ I praksis er det 15 desibel forskjell i støyvernet som disse regelverkene tilbyr. De aller fleste i Oslo er vernet av forurensingsforskriften⁴ som gir det svakeste vernet. Det betyr at selv om man bor i rød støysone med helserisiko, kan man være uten krav på tiltak. T-1442 (innført i 2005) kommer først til anvendelse ved nye prosjekter.

Det langt strengere støykravet ved nye infrastrukturprosjekter gjør at Støyforeningen i noen tilfelle peker på at oppgradering av veier er en foretrukket løsning.

Anleggets planstatus kan avgjøre hvilket regelverk som følges. I Oslo er for eksempel den gamle bebyggelsen i et område kun vernet av forurensingsforskriften mens ny bebyggelse har vern etter T-1442! Ved sporfornyelsene på t-bane og trikk gjaldt forurensingsforskriften med sitt svake støyvern bortsett fra ombyggingen av Kolsåsbanen, der T-1442 gjelder. Oslo øst har fått nye moderne baneanlegg i sin nærhet, men må beholde det gammeldagse støyvernet! Det er hva vi kan konkludere fra våre innsynsbejæringer. Vi ser også at mange andre på støyutsatte steder i Oslo blir møtt med forurensingsforskriftens svake støyvern når de tar opp saker med Oslos myndigheter.

Historisk største enkelttiltak mot støy

Statens vegvesen lover at prosjektet for E6 Oslo Øst fra Klemetsrud til Trosterud, en 15 km motorveifornyelse, stort sett i den gamle traseen, men med Manglerudtunnelen, skal bygges etter støykravene i T-1442. Støybetydningen av dette er kraftig underkommunisert av politikerne.

Konsekvensen av T-1442 er at ALLE beboerne langs traseen vil få et bedre støyvern som følge av prosjektet. Ikke bare dem som blir skjermet av trafikkestøyen på grunn av Manglerudtunnelen, men alle som bor langs traseen får sterkt forbedret støysituasjon - fordi det er

² https://ec.europa.eu/environment/integration/research/newsalert/multimedia/infographics/10_ways_to_combat_noise_pollution_standalone_infographic.pdf

³ https://www.regjeringen.no/contentassets/25867b21b2ad4780be3d959b626f8e12/t-1442_2016.pdf

⁴ https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2004-06-01-931/KAPITTEL_2-1

T-1442 som gjelder. Opp mot 20 000 mennesker vil få bedre lydmiljø. Prosjektet fremstår som det historisk største enkelttiltak mot støy i hovedstadsområdet! Det bidrar også til å løse andre viktige spørsmål for Oslo, tilrettelegging av kollektivtilknytning for fremtidig Gjersrud/Stensrud bydel, og trafikksanering som muliggjør nytt byggetrinn av Hovinbyen på Ulven.

Miljøpolitikken har i mange år sett ut som om byens hundretusen tungt støyeksponerte ofres som kanonføde i klimakampen. Å løfte frem E6 Oslo Øst er å løfte støyutfordringene i Oslopakke 3. Å si nei til prosjektert uten å ha noe sikkert alternativ, er å fortsette å la denne delen av befolkningen være kanonføden som ofres i klimakampen. Det er sjokkerende!

Mer vei - økt trafikk?

Planteorien sier at økt veikapasitet gir økt trafikk, til kapasiteten er fylt opp. Det gir næring til forenklede politiske slagord om trafikk. Slike slagord kan hindre gode støytiltak. Det kan også diskuteres i hvilken grad økt trafikk er nyskapt trafikk eller er en avlastning av sekundærveinettet. Det siste er jo positivt for nærmiljøet.

En drøfting i velrennomerte CityLab ⁵ peker på at trafikkveksten ved økt kapasitet ikke er automatisk, men har sammenheng med hvordan byen ellers innretter seg trafikkmessig. Byrådets politikk de siste årene - restriktiv parkeringspolitikk, kraftig satsing på kollektivtrafikk, forbedrede sykkelveier, bompenggeordningen - danner viktige premisser for at en kvalitetsheving av innfartsveiene kan være vellykket mht. miljø. Bilister tenker seg i dag om flere ganger før de bruker bilen til sentrum. Gjennom bompengepolitikken sitter man dessuten med et middel til å justere eventuell trafikkøkning.

Byrådet varsler skjerpete bompenge og fastslår dermed at det har virkemiddelet som demper veietterspørselen. Da kan det ikke samtidig bruke frykten for at fornying av innfartsveiene vil gi trafikkvekst. Eller tie med at fornying gir krafing forbedret bomiljø for dem som bor langs veien. Ut fra støyhensyn ønsker vi at byrådet vurderer E6 Oslo Øst på nytt, eventuelt en mindre løsning.

Regelverk og presedens

Etter at støyretningslinjen T-1442 til plan- og bygningsloven kom i bruk i 2005, har Statens vegvesen lagt den till grunn i sine nye infrastrukturprosjekter. For eldre veisystemer er det i hovedtrekk forurensingsforskriftens bestemmelser om støy som gjelder, og i noen tilfeller forpliktelser etter støykravene i nasjonal handlingsplan mot støy. De aktuelle hovedveistreknningene i Oslo-området er alle bygget før T-1442 ble tatt i bruk, og vegvesenet er derfor kun forpliktet av gamle støykrav. Om vegvesenet skulle avvike fra sin praksis i Oslo, vil dette skape presedens og en massiv etterspørsel etter tilsvarende støytiltak ellers i Norge. Vi så ingen satsing på støyskjermer i Oslos nye budsjett, så inntil videre frykter vi at «samarbeidet» om støyskjermer er luftige løfter. Vi mener også at byrådet bør kunne gi måltall for hvor mange som blir skjermet mot støy gjennom deres foreslåtte tiltak.

⁵ <https://www.citylab.com/transportation/2018/09/citylab-university-induced-demand/569455/>

Støyreduksjonstiltak

Plattformen viser til enkelte konkrete, gode støytiltak, som vi kommenterer under. Vi foreslår i tillegg også en dedikert satsing på bruk av støysvak asfalt som et supplement til byrådets forslag. Effekten av ulike tiltak fremgår av tabellen. Vi viser også til en oversikt fra EEA som beregner effekt av støytiltakene og dessuten anslår kostnadseffektiviteten i det enkelte tiltaket. Når det gjelder støyskjermer har vi brukt tiltakskatalogens anslag for effekt ⁶, da europeiske støyskjermer bygges langt høyere enn det vi vanligvis ser i Norge. Effekten av fartsreduksjon har vi hentet fra vegvesenets anslag ⁷

EU's miljødirektoratet EEA anslo støysvak asfalt som ett av de mest kostnadseffektive tiltakene.

Støytiltak	Effekt av støytiltak	Byrådets forslag	Bygge ny E6
fartsreduksjon fra 80 til 60 km/t	3,5 dB	3,5 dB	
fartsreduksjon fra 40 til 30 km/t	drøye 1 dB	drøye 1 dB	
plante trær	mininmal støyreduksjon	mininmal støyreduksjon	
skjerpet bompeng bruk	mininmal støyreduksjon	mininmal støyreduksjon	
støyskjerm	3-12 dB	3-12 dB	
støysvak asfalt	3-7 dB	3-7 dB	
elbiler	1 dB	1 dB	
bygge ny E6 øst	15 dB		15 dB

Selv om planting av trær har minimal effekt på støy, er virkningen betydelig større når det gjelder å demme opp for luftforurensing. Dessuten kan trær ha en «placebo-effekt» ved at veien som støykilde ikke sees, og dermed kan virke litt mindre påtrengende på miljøet.

Kontroll og håndheving

Det finnes god dokumentasjon på at lavere fartsgrenser i et veimiljø som teknisk er tilrettelagt for høyere fart, som en firefelts vei, vil trenge fartskontroller for at den reelle farten skal være lik fartsgrensen (og dermed det ønskede støynivået). For nåværende E6 forby Ryen/Manglerud og Alnabru/Furuset kan det derfor være hensiktsmessig med radarmålte strekninnger for å sikre at farten - og dermed støyen - blir som planlagt.

⁶ <https://www.tiltak.no/e-beskytte-eller-reparere-miljoet/e1-stoey-og-vibrasjoner/e-1-1/?highlight=støyskjerm>

⁷ <https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/miljo+og+omgivelser/stoy>



1963-2013, 50 ÅR FOR DIN HELSE

Trikker og T-baner

Kommunen har direkte ansvar for støy fra trikk og t-bane. Plager fra banestøy var den kategori som vokste sterkest i siste periode. Byrådsplattformen varsler enda flere avganger, også i perioden etter kl 23 og før kl 07, en periode som er definert som natt. Man er i ferd med å få nye trikker, men kan foreløpig ikke si noe sikkert om hva som blir den virkelige støyen fra de nye trikkene. På grunn av det økte antall avganger er det grunn til å tro at antall støyplagete vil øke ytterligere. Vi håper at kommunen møter dette på en måte som er på linje med byrådets øvrige miljøambisjoner.

med vennlig hilsen

Ulf Winther (sign)
generalsekretrær