



Oslo kommune
Bydel Østernsjø
Bydelsadministrasjonen

Vedleggshefte

Møte: Bydelsutvikling, Miljø- og Kulturkomite
Møtested: Kantinen Ryensvingen 1
Møtetid: mandag 14. april 2008 kl. 18.30
Sekretariat: 23 43 85 71

Saksnr	Sakstittel- Dokumentbeskrivelse	Dokumentnr
Sak 25 /08	Barnehager - full behovsdekning, status pr april 2008	200400377-229
	- Støy- og luftforurensning ved Storgården barnehage	
Sak 26 /08	Innspill til Handlingsplan mot støy i Oslo 2008-2013.	200800185-2
	- Innspill til handlingsplan mot støy	
	- Handlingsplan mot støy 2008 - 2013.pdf	
	- Innspill til handlingsplan mot støy	
Sak 27 /08	Varsling om arbeid med detalj- og reguleringsplan for Østensjøveien mellom Haakon Tveters vei og Eterveien	200800224-3
	- Varsling om arbeid med detalj- og reguleringsplan	
	- Varsling om arbeid med detalj- og reguleringsplan for Østensjøveien mellom haakon Tveters vei og Eterveien.	
Sak 28 /08	Intern høring av byøkologisk program 2008-2024	200800200-2
	- Intern høring av byøkologisk program	
	- Intern høring av byøkologisk program	
Sak 29 /08	Høring - Alkoholpolitisk handlingsplan for Oslo kommune	200800262-2
	- Forslag til alkoholpolitisk handlingsplan for Oslo kommune	
	- 200104532-61vedl1.doc	
	- 200104532-61vedl2.doc	
Sak 30 /08	Publikumsundersøkelsen 2007	200800245-1
	- Resultater Bydel Østernsjø	



Oslo kommune
Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Tommy Grotterød
Postboks 157 Manglerud
0612 OSLO

Dato: 05.03.2008

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
200401436-9

Saksbeh:
Eigil Lunden, 22 23 85 71

Arkivkode:
934.1

STØY- OG LUFTFORURENSNING VED STORGÅRDEN BARNEHAGE

Det vises til støy- og luftforurensningsrapport fra COWI AS (10.02.2008) utført på oppdrag fra omsorgsbygg Oslo KF.

De lokale helsemyndigheter i Bydel Østensjø er bedt om å gi vurdering av helserisiko ut i fra rapportens innhold.

Som rapporten viser overskrider både støynivået og svevestøvkonsentrasjonen (PM₁₀) gjeldende grenseverdier. Selv om rapportens estimering av luftforurensning (VLUFT) er konservative, gjør lokale topografiske forhold at de faktiske verdiene kan være noe høyere enn beregnet. Tidligere luftkvalitets målinger utført ved barnehagen har også vist dette.

Ut i fra ovennevnte vurderer de lokale helsemyndigheter at tomten er lite egnet til barnehageformål. Selv om overskridelsene ift. luftforurensning ikke er spesielt høye, kan det ikke i et forebyggingsperspektiv anbefales at barnehager har en beliggenhet hvor grenseverdier overskrides.

Med hilsen

Kari Bjørneboe
bydelsoverlege

Eigil Lunden
helsekonsulent



Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Postadresse:
Postboks 157, Manglerud
Ryensvingen 1
0612 Oslo

Telefon: 02 180
Telefax: 23 43 85 01

Bankgiro: 60040612087
Org. nr.: 974778807



Oslo kommune
Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Friluftsetaten
postboks 1443 Vika
0115 OSLO

Dato: 25.03.2008

Deres ref:
05/02869-75

Vår ref (saksnr):
200800185-3

Saksbeh:
Eigil Lunden, 22 23 85 71

Arkivkode:
938

INNSPILL TIL HANDLINGSPLAN MOT STØY

Det vises til oversendelse av høringsutkast til handlingsplan mot støy i Oslo 2008-2013 med frist 13. april.

Da det ikke avholdes bydelsutvalgsmøte før 21. april gis innspillene administrativt. Eventuelle endringer av innspillene vil ettersendes etter politisk behandling.

Bydel Østensjø mener høringsutkastet til Handlingsplan mot støy vil være et nyttig og oversiktelig redskap for reduksjon av støy for Oslos beboere. Planen er fordelt på de store kildeeierne og knyttet opp mot gjeldene regelverk, forskrifter, andre planer og nasjonale målsetninger.

Vedrørende stille områder merker bydelen seg at av tre alternative strategier for valg av områder er strategi 1 (Grøntkorridorer og områder langs vassdragene og hovedturveinettet) med supplerende av strategi 2 (Store, sammenhengende grøntområder og byparker) valgt. Kategori 3 – Små avgrensede stilleplasser med vekt på indre by er ikke valgt som videre strategi i høringsutkastet.

Ift. små avgrensede stilleplasser har Bydel Østensjø mottatt forslag om at Høyenhallparken bør opparbeides til et stille område lokalt. Høyenhallparken ble også oppført i lokal medvirkningsprosess mellom bydelen og Friluftsetaten. Selv om området faller utenfor de foreslått valgte strategier ber bydelen om at området vurderes som stille område lokalt for bydelen. Bydelen viser for øvrig til de andre små avgrensede stilleplassene gitt i medvirkningsprosessen lokalt (Godliaskogen, Skøyenparken, Svartdalsparken, Bjørnsenskogen og Stallerudåsen).

Med hilsen

Tove Stien
bydelsdirektør

Kari Bjørneboe
bydelsoverlege



Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Postadresse:
Postboks 157, Manglerud
Ryensvingen 1
0612 Oslo

Telefon: 02 180
Telefax: 23 43 85 01

Bankgiro: 60040612087
Org. nr.: 974778807

Denne meldingen har høy prioritet.

Fra: Sofie Yvling [sofie.yvling@fri.oslo.kommune.no]

Dato: 03/03/2008 12:13

Til: <postmottak@bos.oslo.kommune.no>

Kopi:

Emne: v/direktør Tove Stien, Høring av Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013

Vedlegg:  Handlingsplan mot støy 2008 - 2013.pdf (2995 kB) Følgerebrev handlingsplan mot støy.doc (454 kB)

OSLO KOMMUNE	
BYDEL ØSTENSJØ	
4 MAR 2008	
2008-00185-1	UG
AVD. H	AK 938
SAKSBEH.	

Handlingsplanen som
elektronisk vedlegg

Hei,

Nå ønsker vi innspill på Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013.
Se høringsutkast til handlingsplan och følgerebrev i vedlegg.

Høringsuttalelser sendes til Friluftsetaten innen 13.april 2008
Send uttalsene med post eller e-post til:

Oslo kommune
Friluftsetaten
Postboks 1443 Vik
0115 Oslo
postmottak@fri.oslo.kommune.no

Har du spørsmål i høringsprosessen kontakt Sofie Yvling,
e-post: sofie.yvling@fri.oslo.kommune.no telefon: 976 27 939

.....
Sofie Yvling

Miljøkonsulent

Friluftsetaten, Miljø- og plan
Postboks 1443 Vik 0115 OSLO

Tel: 97 62 79 39
www.friluftsetaten.oslo.kommune.no





Oslo kommune Friluftsetaten

Se høringsliste i vedlegg 1

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Dato: 3.03.2008

05/02869-75

Sofie Yvling, 97 62 79 39

Arkivkode:

938

Oppgis ved alle henvendelser

HØRING AV HANDLINGSPLAN MOT STØY I OSLO 2008 – 2013

Strategisk støykartlegging er et EU-direktiv (2002/49/EC (END)) som er implementert i norsk lov. Direktivet for støy inneholder krav om utarbeidelse av handlingsplaner mot støy som en fortsettelse av den strategiske støykartleggingen etter § 5-11 i forurensningsforskriften kap. 5.

Intensjonen med handlingsplanene er at det lokalt skal utformes tiltaksstrategier som skal avbøte støyproblemene i særlig utsatte områder. Kartleggingen skal gi en oversikt over støyproblemenes omfang, og i handlingsplanarbeidet skal ulike tiltak i de utsatte områdene vurderes.

Gi innspill til Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 – 2013!

Nå ønsker vi innspill fra blant annet organisasjoner og offentlige instanser.

Du kan også laste ned Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013 på:

http://www.friluftsetaten.oslo.kommune.no/forurensning_forsoepling/stoey/handlingsplan_mot_stoey/

Her finner du mer informasjon og andre relevante dokumenter slik som støykartleggingsrapport 2007 som ligger til grunn for handlingsplan mot støy.

Høringsuttalelser sendes til Friluftsetaten innen **13. april 2008**

Send uttalelsene med post eller e-post:

Oslo kommune

Friluftsetaten

Postboks 1443 Vika

0115 Oslo

postmottak@fri.oslo.kommune.no



Friluftsetaten

Postadresse:
Postboks 1443 Vika
0115 Oslo

Besøksadresse:
Sommergata 1, inngang Inkognitogata
postmottak@fri.oslo.kommune.no

Telefon: 02180
Telefaks: 23 42 70 01
Bankgironr.: 6097 05 04543
Org.nr.: 971 185 600

Har du spørsmål i høringsprosessen kontakt Sofie Yvling, e-post:
sofie.yvling@fri.oslo.kommune.no telefon: 976 27 939

Det endelige forslaget til Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013 vil bli lagt frem for
bystyret til behandling og vedtak.

Med hilsen


Morten Haugen
fung. direktør


Signe Nyhuus
Avdelingsleder



Oslo kommune

Høringsutkast

Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 – 2013

Forurensningsforskriftens kapittel 5

Forord

I forbindelse med strategisk støykartlegging etter Forurensningsforskriften kapittel 5 kommer krav om utarbeidelse av handlingsplaner mot støy. Intensjonen med handlingsplanene er at det lokalt skal utformes tiltaksstrategier som skal avbøte støyproblemene i særlig utsatte områder.

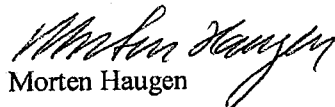
Friluftsetaten legger med dette frem utkast til Handlingsplan mot støy 2008 - 2013 i Oslo til offentlig ettersyn. Enkeltpersoner, frivillige organisasjoner, interessegrupper, næringsinteresser samt kommunale og statlige organer inviteres til å uttale seg om handlingsplanen. Høringsfristen er 13. april 2008.

På grunnlag av uttalelsene som fremkommer i høringsrunden, vil Friluftsetaten legge ved en samlet dokumentliste på høringsuttalelsene i handlingsplanen og legge det frem for bystyret til behandling og vedtak.

Handlingsplanarbeidet har vært ledet av Friluftsetaten. Deltagende aktører har vært Samferdselsetaten; Helse- og velferdsetaten; Plan- og bygningsetaten; Statens vegvesen Region Øst og Veidirektoratet; Jernbaneverket; Kollektivtransportproduksjon AS og Oslo Havn KF. Anleggseierne har utarbeidet en handlingsplan for sine respektive anlegg, mens Plan- og bygningsetaten og Friluftsetaten har arbeidet frem forslag til stille områder i tettstedsbebyggelsen.

Handlingsplanen skal gjelde fra 1.juli 2008 – 1.juli 2013.

Med hilsen



Morten Haugen

fung. direktør

Innehold

SAMMENDRAG.....	5
1. PROSJEKTBEKRIVELSE	10
1.1 BAKGRUNN	10
1.2 OVERORDNEDE PLANER	11
1.2.1 Mål for kommunal handlingsplan mot støy Oslo 2008 - 2013.....	12
1.2.2 Medvirkning.....	13
1.2.3 Sammendrag fra støykartleggingen.....	13
2. STØYSITUASJONEN I OSLO	14
2.1 BAKGRUNN	14
2.1.1 Antall støyutsatte i Oslo.....	15
3. KOMMUNAL VEL.....	17
3.1 KARTLEGGING AV STØYSITUASJONEN	17
3.1.1 Kartlegging av utendørs støyinnivå.....	17
3.1.2 Kartlegging av innendørs støyinnivå.....	18
3.1.3 Utdringer i arbeidet mot støy.....	19
3.2 STATUS I STØYARBEIDET	20
3.2.1 Reduksjon av støy ved kilden.....	20
3.2.2 Tiltak på boliger og støyskjermer.....	21
3.2.3 Pågående prosjekter for å redusere støyutsatte.....	22
3.3 SAMFERDSELSETATENS MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	22
3.3.1 Samferdselsetatens strategier mot støy.....	23
3.3.2 Strategier mot utendørsstøy.....	23
3.3.3 Strategier mot innendørs støy.....	24
3.4 VIRKEMIDLER OG TILTAK	24
3.4.1 Tiltak mot utendørsstøy – tiltak ved kilden.....	25
3.4.2 Tiltak på boliger og skjerming.....	25
3.5 BUDSJETT OG FINANSIERING	25
3.5.1 Kostnader generelt for tiltak.....	25
4. RIKSVEL.....	27
4.1 STATUS	27
4.1.1 Tidligere tiltak	28
4.1.2 Prosjekter	29
4.2 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	30
4.3 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	30
4.3.1 Forskning og utvikling med fokus på kilderettede tiltak	30
4.3.2 Tiltak på boliger og støyskjerming	31
4.3.3 Arealplanlegging	31
4.3.4 Trafikkregulerende virkemidler	32
4.3.5 Statlig /komm	

Høringsutkast Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013

6.1 STATUS	40
6.1.1 Støykartlegginger.....	40
6.1.2 Støybelastning fra bane og sporvogn.....	41
6.2 TIDLIGERE OG PLANLAGTE TILTAK.....	42
6.2.1 Tidligere og planlagte tiltak for T-bane	42
6.3 TIDLIGERE OG PLANLAGTE TILTAK FOR SPORVOGN	45
6.4 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	48
6.5 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	50
6.5.1 T-bane.....	50
6.5.2 Sporvogn.....	53
7. OSLO HAVN KF	56
7.1 STØYSITUASJONEN I OSLO HAVN.....	56
7.1.1 Hovedutfordringer for handlingsplan og etablering av tiltak mot st	



Oslo kommune

Høringsutkast

Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 – 2013

Forurensningsforskriftens kapittel 5

Forord

I forbindelse med strategisk støykartlegging etter Forurensningsforskriften kapittel 5 kommer krav om utarbeidelse av handlingsplaner mot støy. Intensjonen med handlingsplanene er at det lokalt skal utformes tiltaksstrategier som skal avbøte støyproblemene i særlig utsatte områder.

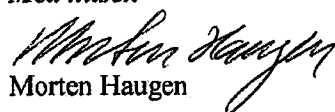
Friluftsetaten legger med dette frem utkast til Handlingsplan mot støy 2008 - 2013 i Oslo til offentlig ettersyn. Enkeltpersoner, frivillige organisasjoner, interessegrupper, næringsinteresser samt kommunale og statlige organer inviteres til å uttale seg om handlingsplanen. Høringsfristen er 13. april 2008.

På grunnlag av uttalelsene som fremkommer i høringsrunden, vil Friluftsetaten legge ved en samlet dokumentliste på høringsuttalelsene i handlingsplanen og legge det frem for bystyret til behandling og vedtak.

Handlingsplanarbeidet har vært ledet av Friluftsetaten. Deltagende aktører har vært Samferdselsetaten; Helse- og velferdsetaten; Plan- og bygningsetaten; Statens vegvesen Region Øst og Veidirektoratet; Jernbaneverket; Kollektivtransportproduksjon AS og Oslo Havn KF. Anleggseierne har utarbeidet en handlingsplan for sine respektive anlegg, mens Plan- og bygningsetaten og Friluftsetaten har arbeidet frem forslag til stille områder i tettstedsbebyggelsen.

Handlingsplanen skal gjelde fra 1.juli 2008 – 1.juli 2013.

Med hilsen



Morten Haugen

fung. direktør

Innehold

SAMMENDRAG	5
1. PROSJEKTBEKRIVELSE	10
1.1 BAKGRUNN	10
1.2 OVERORDNEDE PLANER	11
1.2.1 Mål for kommunal handlingsplan mot støy Oslo 2008 - 2013.....	12
1.2.2 Medvirkning.....	13
1.2.3 Sammendrag fra støykartleggingen.....	13
2. STØYSITUASJONEN I OSLO	14
2.1 BAKGRUNN	14
2.1.1 Antall støyutsatte i Oslo.....	15
3. KOMMUNAL VEI	17
3.1 KARTLEGGING AV STØYSITUASJONEN.....	17
3.1.1 Kartlegging av utendørs støyinnivå.....	17
3.1.2 Kartlegging av innendørs støyinnivå.....	18
3.1.3 Utfordringer i arbeidet mot støy.....	19
3.2 STATUS I STØYARBEIDET.....	20
3.2.1 Reduksjon av støy ved kilden.....	20
3.2.2 Tiltak på boliger og støyskjermer.....	21
3.2.3 Pågående prosjekter for å redusere støyutsatte.....	22
3.3 SAMFERDSELSETATENS MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	22
3.3.1 Samferdselsetatens strategier mot støy.....	22
3.3.2 Strategier mot utendørsstøy.....	23
3.3.3 Strategier mot innendørs støy.....	23
3.4 VIRKEMIDLER OG TILTAK.....	24
3.4.1 Tiltak mot utendørsstøy – tiltak ved kilden.....	24
3.4.2 Tiltak på boliger og skjerming.....	25
3.5 BUDSJETT OG FINANSIERING	25
3.5.1 Kostnader generelt for tiltak.....	25
4. RIKSVEI	27
4.1 STATUS	27
4.1.1 Tidligere tiltak.....	28
4.1.2 Prosjekter	28
4.2 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	29
4.3 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	30
4.3.1 Forskning og utvikling med fokus på kilderettede tiltak.....	30
4.3.2 Tiltak på boliger og støyskjermer.....	30
4.3.3 Arealplanlegging	31
4.3.4 Trafikkregulerende virkemidler.....	32
4.3.5 Statlig /kommunal satsning.....	32
4.4 BUDSJETT OG FINANSIERING	32
5. JERNBANEVERKET	34
5.1 STATUS	34
5.2 UTFORDRINGER.....	35
5.3 STØYARBEIDET FRAM TIL NÅ.....	36
5.4 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	37
5.5 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	39
5.6 BUDSJETT OG FINANSIERING	39
6. KOLLEKTIVTRANSPORTPRODUKSJON AS	40

Høringsutkast Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013

6.1 STATUS	40
6.1.1 Støykartlegginger.....	40
6.1.2 Støybelastning fra bane og sporvogn.....	41
6.2 TIDLIGERE OG PLANLAGTE TILTAK.....	42
6.2.1 Tidligere og planlagte tiltak for T-bane	42
6.3 TIDLIGERE OG PLANLAGTE TILTAK FOR SPORVOGN	45
6.4 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	48
6.5 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	50
6.5.1 T-bane.....	50
6.5.2 Sporvogn.....	53
7. OSLO HAVN KF	56
7.1 STØYSITUASJONEN I OSLO HAVN.....	56
7.1.1 Hovedutfordringer for handlingsplan og etablering av tiltak mot støy.....	57
7.2 STATUS I STØYARBEIDET.....	58
7.2.1 Tidligere tiltak	58
7.2.2 Planlagte tiltak	58
7.3 MÅL OG LANGSIKTIG STRATEGI.....	59
7.4 VIRKEMIDLER OG TILTAK DE NESTE FEM ÅR.....	60
7.5 BUDSJETT OG FINANSIERING	61
8. STILLE OMRÅDER	62
8.1 BAKGRUNN	62
8.1.1 Helhetlig støyforvaltning	62
8.1.2 Regelverk.....	62
8.2 INNLEDNING	63
8.2.1 Dagens situasjon.....	63
8.2.2 Grunnlag for handlingsplan for stille områder	64
8.3 DEFINISJON AV STILLE OMRÅDER	65
8.4 KRITERIER OG MÅL.....	65
8.4.1 Grunnlag for valg av stille områder.....	65
8.4.2 Hovedmål for stille områder.....	66
8.4.3 Delmål for stille områder	66
8.5.1 Tre alternative strategier for valg av områder	67
8.5.2 Strategivalg.....	68
8.5.3 Begrunnelse for andre områdekategorier.....	71
8.6 MEDVIRKNING	72
8.7 FORHOLDET TIL ANDRE PLANER	72
8.8 TILTAK I STILLE OMRÅDER	77
8.8.1 Beskyttelse mot ytterligere støybelastning.....	78
8.8.2 Analyser og utredning – støy og tilgjengelighet	79
8.8.3 Pilotprosjekt for stille områder	81
8.8.4 Pilotprosjekt og arkitekt-/designkonkurranse for akustisk design	82
8.8.5 Realisering av hovedsykkelveinettet	83
8.8.6 Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum	84
8.8.7 Måleindikator for støyutviklingen i stille områder	84
8.9 KOSTNADER OG FINANSIERING.....	85
8.9.1 Kostnader for tiltakene	85
8.9.2 Finansiering av tiltakene	87
9. OPPFØLGING OG EVALUERING	89
10. KILDER/REFERANSER.....	90
VEDLEGG 1 – SAMMENDRAG FRA STØYKARTLEGGING 2007.....	91
VEDLEGG 2 – KART OVER STILLE OMRÅDEN I OSLO	94

Sammendrag

I dette sammendrag presenteres alle anleggseieres hoveddrag fra handlingsplanen så som strategi, målsetning og hvilke viktige tiltak som er planlagt.

Kommunal vei

Samferdselsetatens hovedmål er å arbeide for funksjonelle transportløsninger, bedring av trafikk sikkerhet og et bedre miljø. Innen miljøområdet bidrar etaten til å oppfylle byrådets målsetninger i Byøkologisk program. Samferdselsetaten skal sørge for at krav i forurensningsforskriften om støy overholdes, at retningslinjer for håndtering av støy følges, samt arbeide mot en støyreduisering for å bidra til at nasjonale mål kan nås.

En hovedutfordring for å redusere antall støyutsatte langs det kommunale veinettet er å finne kostnadseffektive tiltak ved kilden. Samferdselsetaten vil i det videre arbeidet for å redusere støy tenke helhetlig ved at både miljø, sikkerhet og funksjonelle egenskaper ivaretas i videre vurderinger av tiltak. Samferdselsetaten vil med bakgrunn i kartleggingsresultatene gjennomføre nærmere analyser og tiltaksutredninger mot støy langs de mest støyutsatte kommunale veistrekningene.

Befolkningsveksten og økt mobilitet medfører økt trafikkvekst. Dette fører til økt støyemisjon fra det kommunale veinettet. En viktig utfordring er å øke andelen av miljøvennlige reiser for å redusere miljøulempene av økt mobilitet og befolkningsvekst i regionen.

Befolkningseksponeringen er størst der byen er tettest. Bymessig fortetting og knutepunkter med høy utnyttelse skjer ofte i nærhet til trafikkerte veier. Det vil være en utfordring å kombinere fortetting med gode støymessige forhold, særlig utendørs i store deler av Oslo. Gjennom areal- og transportplanlegging blir det derfor viktig å finne gode alternative traseer for trafikken, som ikke vil medføre en forverring i støysituasjonen, eller påføre andre støyplage.

Riksvei

Hovedmål miljø i forslag til Nasjonal transportplan 2010 -2019 er at transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Å bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy betyr å redusere støy på bred basis, samtidig med en særskilt satsing på støyreduksjon for de som er mest støyutsatt.

For å bidra til å nå det nasjonale målet om å redusere støyplagen med 10 % innen 2020, er det viktig å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. I anbefalt strategi i nasjonal transportplan er det lagt vekt på at det gjennomføres areal- og transportpliktiske tiltak som i størst mulig grad skjermer Oslos indre by for biltrafikkvekst og for miljøulempene av den sterke konsentrasjonen av biltrafikk som området allerede har. For å redusere støyplagen betydelig, er det avgjørende at det settes i verk tiltak som reduserer støyen ved kilden, i tillegg til arbeid for innskjerping av internasjonale krav. Det foreligger nå et forslag til EU-direktiv om dekkstøy som innebærer en skjerping av eksisterende støykrav. Det utredes også muligheter for en merkeordning for bildekk.

I forbindelse med regional handlingsplan mot støy for Region øst vil det bli gjennomført analyse av resultatene fra kartleggingen i hele regionen, inkludert Oslo kommune. Hensikten er å identifisere områder med mange støyutsatte der flere tiltak samlet kan gi god effekt, og samtidig være kostnadseffektive. Det er ønskelig å utarbeide forslag til denne typen støyreducerende prosjekter i samarbeid med Oslo kommune.

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å bedre miljøkvaliteten på utbyggingsprosjekter ved å utrede konsekvenser, planlegge gode løsninger og gjennomføre avbøtende tiltak som skjerming og fasadetiltak. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) bidrar til dette. I noen områder er det behov for vedlikehold på eller utskifting av eksisterende skjærmer. Dette vil bli fulgt opp videre.

Statens vegvesen bruker flere trafikkregulerende virkemidler for å redusere miljøulempene fra veitrafikken. Et eksempel er miljøfartsgrenser som er innført på flere strekninger i kommunen. Statens vegvesen gjennomfører et etatsprosjekt for næringslivets transporter, der et av hovedmålene er å finne løsninger som bidrar til å redusere miljøulempene fra tungtransport på kort og lang sikt. Groruddalen er utpekt som et satsingsområde i denne sammenheng.

For å bidra til å nå det nasjonale målet om 30 % reduksjon i antall personer som er utsatt for over 38 dB innendørs støynivå, anses en skjerping av forskriftskravet som et hensiktsmessig virkemiddel. Regjeringen tar sikte på å skjerpe tiltaksgrensen i forurensningsforskriften til 42 dB beregnet med åpne ventiler, med frist for tiltaksgjennomføring 1.1. 2020.

Jernbaneverket

Resultatene av utendørskartleggingen viser at det er totalt ca 10.000 personer i Oslo som er utsatt for 55 Lden eller mer fra jernbanen. Boliger som er utsatt for relativt høy støy fra jernbanen er spredt langs alle de kartlagte strekningene. Indre del av Østfoldbanen ut mot Nordstrand, samt Hovedbanen gjennom Gamlebyen er verst utsatt for utendørs støy.

Noe av hovedutfordringen for jernbanen er at det er mye gamle anlegg og til dels gammelt rullende materiell, hvilket medfører mer støy.

For Jernbaneverket Region Øst er strategien for å oppnå nasjonale mål å redusere støy ved kilden. Dette skal i hovedsak gjøres ved å oppnå og opprettholde god kvalitet på skinner, sporveksler m.m., hvilket er vesentlig i forhold til støyemisjon fra jernbanen. Ved systematisk vedlikehold og skinnesliping skal sporet være i en slik stand at støy fra togtrafikken minimeres.

I baneområde Stor-Oslo skinneslipes årlig ca 1/5 av banenettet i baneområdet. Det innebærer at hele banenettet i området skal slipes minst en gang i den nærmeste 5-årsperioden. I tillegg slipes sporveksler spesielt. Et forsøksprosjekt om støyreduksjon fra skinnesliping skal slutføres i 2008. Resultatene vil kunne ha betydning for videre strategi i forhold til skinnesliping.

Oslo-tunnelen planlegges å bli fornyet i den nærmeste 5-årsperioden. Gjennom hele tunnelen vil alle komponenter i overbygningen bli skiftet ut. Det vil bli gjennomført rehabilitering og bytte av sporveksler på Oslo S/Loenga samt videre oppover Hovedbanen. På Hovedbanen mellom Etterstad og Oslo S er det også planlagt å oppgradere overbygningen til "nystandard".

Jernbaneverket vil også være med i planlegging og oppfølging av pilotprosjekter for stille områder.

Kollektivtransportproduksjon AS

Kollektivtransportproduksjon AS (tidligere AS Oslo Sporveier) har utredet utendørs og innendørs støy fra driftsformene sporvogn (trikk) og T-bane.

Utendørs støybelastning fra sporvogn og bane er hovedsakelig under $L_{den} = 70$ dB. Ca.1600 adresser er utsatt for støy over $L_{den} = 60$ dB fra bane og trikk.

Ingen av adressene kommer opp mot grenseverdien for tillatt innendørs støybelastning, $L_{Aeq24h} = 42$ dB. Det største volumet av adresser over 35 dB L_{Aeq24h} innendørs har vi i bygatene langs trikkelinjene.

Kollektivtransportproduksjon AS (KTPAS) sin utfordring i forhold til støy er først og fremst å redusere støy ved kilden, og hovedtiltaket er oppgradering av bane- og sporvognsettet.

- Den langsiktige målsettingen for støy for Kollektivtransportproduksjon AS er: KTPAS skal tilstrebe en infrastrukturstandard og en materiellstandard som gir minst mulig støy for alle naboer til våre anlegg
- Målsetting om støy for T-bane og forstadsbaner: Ingen boliger skal ha utendørs støy over $L_{den} = 65$ dB og innendørs støy over $L_{Aeq24h} = 35$ dB.
- Målsetting om støy for Sporvogn (bytrikk): Ingen boliger skal ha innendørs støy over $L_{Aeq24h} = 35$ dB.

Målsettingen om støy, inkludert målsetting om støygrenseverdier, skal nås gjennom å redusere støynivået ved kilden. Strategien består av to deler:

- Redusere det generelle støynivået fra bane og trikk
- Eliminere bort spesielle støykilder knyttet til bane og trikk. (kurveskrik, slaglyder, ekstra støyende sporveksler, høytaleranlegg, støyende anleggsarbeider osv.)

De planlagte tiltakene som gjennomføres er avhengig av de midler KTPAS har til rådighet i sine årlige bevilgninger. **Tiltak for T-bane:**

- Nye MX-tog skal ha erstattet de fleste røde vognene i 2008
- Oppgradering av banestrekninger. Dårlig infrastruktur byttes ut, støytiltak gjennomføres i henhold til regelverk som gjedler.
- Skinnesliping etter årlig slipeprogram. Typisk reduksjon av støynivå ved sliping er 3-5 dB
- Tiltak mot skinneskrik (ulike former for smøring, inkludert stasjonære smøreapparater)
- Høytalerstøy skal reduseres ved oppgradering av høytalersystemer

Tiltak for Sporvogn:

- Ny metode for bygging av trikkespor i gater er utviklet i 2007 som gir støyreduksjon.

- Oppgradering av gamle og slitte/ødelagte spor vil gi vesentlig støyreduksjon i størrelsesorden 5-8 dB. Det er planlagt en rekke oppgraderinger de neste fem årene
- Skinnesliping. Det vil bli slipt ca 20 km spor årlig. Strekninger hvor innendørs støykartlegging viser de høyeste nivåene, vil blir prioritert.
- Tiltak mot kurveskrik. Maskinell og manuell smøring vil bli utført som tidligere år. Det vil bli vurdert pålagssveis, samt stasjonære smøreapparater på forstadsbanene etter behov.
- Målinger/overvåking. Oslo Sporvognsdrift AS har etablert et måleprogram for støy, som har til hensikt å overvåke utviklingen av støy fra trikken i Oslo, og måle effekten av ulike tiltak

Oslo Havn KF

Den strategiske støykartleggingen av Oslo Havn viser at boligområdene rundt Ormsundsterminalen pr i dag er de områdene i Oslo som er mest utsatt for havnestøy. Oslo Havn KF arbeider for at all containeraktivitet flyttes til Sjursøya. Langsiktig strategi innebærer i hovedtrekk at den kommersielle havnedriften vil bli konsentrert i området Kongshavn/Sjursøya/Kneppeskjær.

En hovedutfordring for etablering av tiltak mot støy er at områder i nærheten av havneområder er populære utbyggingsområder for boliger og dermed utsatt for stort utbyggingspress. For fremtidig lettere kunne planlegge effektive tiltak mot støy anses det som nødvendig å samordne støygrensene for Ormsund- og Sjursøyaterminalene

Ormsundsterminalen har pr i dag driftsutstyr som er støydempet ned til det nivå som er oppnåelig med dagens teknologi og krav til driftseffektivitet og -robusthet. Utskifting til nytt og bedre støydempet utstyr er en kontinuerlig prosess og det foretas regelmessig vurderinger av terminalutstyret. Ut over dette vil Oslo Havn KF vurdere om skjermingstiltak av særlig utsatte bolighus vil kunne være et avbøtende tiltak for støyulempen ved fortsatt drift av Ormsundsterminalen.

Handlingsplanen mot støy innebærer regelmessig evaluering av tilgjengelig utstyr og støysvake alternativer og kontinuerlig vedlikehold av terminalarealene. Oslo Havn KF vil også fortsette å arbeide med å bedre informasjon og opplæring av havnepersonell, med tanke på å redusere støy, drivstofforbruk og slitasje på driftsutstyr. Arbeid med å forbedre rapporteringsrutiner, samt oppfølging og informasjon om støyarbeidet videreføres.

Stille områder

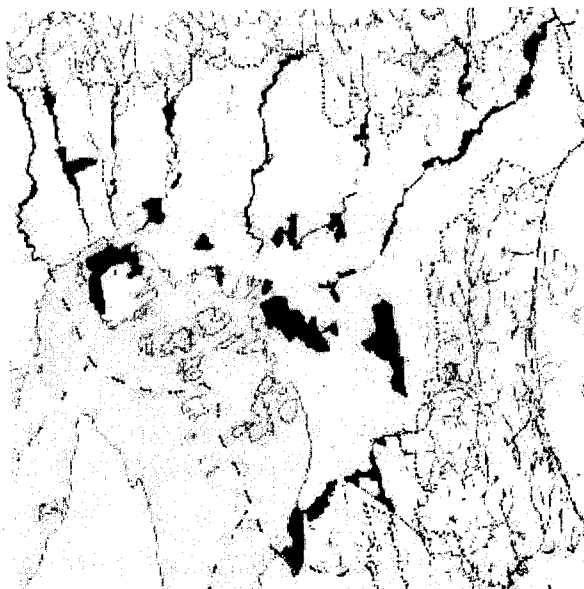
Oslo kommune er på bakgrunn av forskrift etter forurensningsloven pliktig til å ha med stille områder i handlingsplan mot støy. Kommunen har et stort handlingsrom for fastsetting av mål og betingelser for stille områder og har fastsatt en egen definisjon for områdene: *"Et stille område tilbyr verdifulle kvaliteter for rekreasjon, friluftsliv og/eller kulturaktiviteter i omgivelser skjermet eller i god avstand fra dominerende støykilder"*. Områdene skal i sum danne et tilbud for alle alders- og brukergrupper (opphold, ferdsel, lek og mosjon).

Støykartleggingen for Oslo har avdekket at over 230 000 personer er plaget av støy over L_{den} 55 dB ved bolig eller annen fast oppholdsadresse. Sikring av offentlige tilgjengelige områder med

gode støykvaliteter, som den enkelte kan ta i bruk daglig, vil være et viktig virkemiddel for å ivareta befolkningens helse, særlig i lys av fortsatt by- og transportvekst.

På bakgrunn av registrering og kartlegging av rundt 80 mulige stille områder i byggesonen er det gjennomført lokale medvirkningsmøter for alle bydelene. Møtene har gitt nyttige og konstruktive innspill til valg av og kriterier for stille områder. Strategi for og valg av konkrete stille områder er også foretatt på bakgrunn av dialog mellom relevante kommunale etater og berørte støykildeeiere.

Handlingsplanen omfatter 14 stille områder. Hovedstrategien er å ivareta og sikre grøntkorridorene langs Oslos åtte hovedvassdrag. I tillegg er disse åtte mer eller mindre sammenhengende områdene supplert med enkelte store grøntområder og byparker. Vassdragskorridorene er svært viktige rekreasjons- og friluftsområder for byens befolkning. De store grøntområdene i form av Ekebergsletta, Østensjøområdet Miljøpark, Hvervenbukta og deler av Bygdøy er med både som tilleggsområder der vassdragene ikke gir et godt nok lokalt tilbud og fordi det for øvrig er få aktuelle vann- og sjønære områder. I sentrum er det høy tetthet av arbeidsplasser, besøkende og turister. Slottsparken og Akershus festning vil sammen med nedre deler av Akerselva og nedre deler av Alnaelvkorridoren, herunder Middelalderparken, danne et tilbud i sentrum.



De to hovedmålene for stille områder er:

- 1) å ivareta og sikre stille områder mot øket støybelastning
- 2) å forbedre støysituasjonen med tiltak mot støy

Handlingsplanen skisserer seks tiltak for videre sikring og eventuelt forbedring av støysituasjonen i stille områder. Bred og tidlig informasjonsformidling om kommunens valg av stille områder står sentralt. Det skal utføres nærmere analyser og utredning for områdene med sikte på senere forbedring av støysituasjonen og tilgjengelighet til områdene. Det skal utføres pilotprosjekter i eller inntil noen av områdene både for å redusere støy fra kilden og for å forbedre lydlandskapet i det stille området. Handlingsplanen peker også på at hovedsykkelveinettet bør realiseres raskt og at det bør utarbeides en fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum. Disse siste to virkemidlene vil potensielt kunne ha positiv betydning for støysituasjon generelt i byen, ikke bare i stille områder.

1. Prosjektbeskrivelse

1.1 Bakgrunn

EU direktiv

Strategisk støykartlegging er et EU-direktiv (2002/49/EC (END)) som er implementert i norsk lov. EU-direktivet trådte i kraft i juli 2002 og ble utarbeidet som et ledd i EUs støy politikk, hvor medlemslandene så behov for å etablere et felles grunnlag for å unngå, forebygge eller begrense skadelige virkninger av støyeksponering.

EUs rammedirektiv for støy inneholder krav om utarbeidelse av handlingsplaner mot støy som en fortsettelse av den strategiske støykartleggingen etter § 5-11 i forurensningsforskriften kap. 5. Dette kravet er tatt inn i § 5-14 i forskriften.

Foremål med handlingsplanen

Intensjonen med handlingsplanene er at det lokalt skal utformes tiltaksstrategier som skal avbøte støyproblemene i særlig utsatte områder. Kartleggingen skal gi en oversikt over støyproblemenes omfang, og i handlingsplanarbeidet skal ulike tiltak i de utsatte områdene vurderes. Handlingsplanene skal omfatte hele det kartleggingspliktige området, men hvilke deler av området som prioriteres i forhold til tiltak, og omfanget av tiltak, bestemmes lokalt. Handlingsplanene skal foreligge innen ett år etter fristen for kartlegging, innen 30.6.2008.

Friluftsetaten har ansvaret for å kvalitetssikre og koordinere handlingsplaner, ansvar for høringsprosessen samt rapportere til oppdragsgiver Miljøverndepartementet v/ Statens forurensningstilsyn (SFT), Fylkesmannen i Oslo og Akershus samt til Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel. Handlingsplanen skal etter planen behandles av Oslo bystyre innen 30.juni 2008 og oversendes SFT som tilslut sender handlingsplanen videre til EU-kommisjonen.

Minstekrav til handlingsplanen

Minstekrav til handlingsplaner er gitt i vedlegg 3 i forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy. Noen av kraven er angitt neden:

- Beskrivelse av planområdet, de viktigste støykildene, ansvarlige myndigheter og grenseverdier.
- Sammendrag av den strategiske støykartleggingen, påvisning av de største støyproblemene, eksisterende og planlagte avbøtende tiltak.
- Strategier, finansielle forhold og planlagte tiltak for å vurdere gjennomføringen og resultatene av handlingsplanen (evaluering).

Tiltak mot innendørs støy

I henhold til bestemmelsene i forskriftens § 5-8 skal det utredes tiltak mot innendørs støy der det er fare for at tiltaksgrensen på $L_{pAeq24h}$ 42 dB overskrides de nærmeste fem årene. Anleggseier har samme frist for tiltaksutredninger etter § 5-8 som for handlingsplaner etter § 5-14. En koordinering vil derfor være naturlig, og tiltakene mot innendørs støy som utredes for områder og anlegg som er kartleggingspliktige vil bli integrert i handlingsplanarbeidet.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442

Retningslinjen skal legges til grunn ved behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen anbefaler at kommunene utarbeider et støysoneskart med støyutsatte områder for å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. Ved å gjøre soneskartet til del av kommunedelplan etter plan- og bygningsloven kan kommunen legge inn bestemmelser og retningslinjer for behandling av støy i plansaker.

Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for å følge opp retningslinjen og har igangsatt et prosjekt med sikte på å få utarbeidet et støysoneskart for Oslo. Hovedforskjellen fra foreliggende støykartlegging utført av kommunen for å oppfylle forskriften, er at et soneskart etter retningslinjen også skal vise fremtidig støysituasjon der den skiller seg vesentlig fra eksisterende situasjon.

Ved senere rullering av handlingsplanen kan det bli aktuelt å integrere den som del av en kommunedelplan om støy.

1.2 Overordnede planer

- **Stortingsmelding 26 (2006-2007): Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand med vedlegg "nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011"**

Regjeringen har lagt fram stortingsmeldingen om rikets miljøtilstand, som omfatter nye nasjonale mål for støy. Her vil man opprettholde et mål for utviklingen i støyplage på bred basis, samtidig som det fremmes en særskilt satsing på støyreduksjon for de som er mest støyutsatt. Regjeringens forslag til nye nasjonale mål for støy er:

- ❖ Støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999
- ❖ Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs (ekvivalent) støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020 i forhold til 2005

I tillegg til de foreslåtte nasjonale målene foreslås det at det skal arbeides videre med å utrede maksimalstøy. Handlingsplanen for 2007-2011 er første fase på veien mot å nå de nasjonale målene. I denne perioden vil mye av satsingen være konsentrert om FoU-arbeid og utvikling av virkemidler. Det er blant annet et stort behov for forskning og utprøving av støysvake veidekker og måling/modellering av støy fra ulike typer bildekk på norske veier for å komme videre med mer omfattende kilderettede tiltak. Det er også behov for å finne gode og praktiske måter å stimulere bruken av blant annet støysvake bildekk og kjøretøyer på.

- **Byøkologisk program 2008-2024 (under revidering)**

Fra forslag til revidert byøkologisk program for Oslo finnes det noen punkter som er viktige i forhold til tiltak for å redusere støy:

1.4

Oslo skal redusere innbyggernes støybelastning

1.4.1 (frist 2008)

Fullføre støykartleggingen i Oslo etter både Forurensningsforskriftens del om støy og etter statlig retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442). Kartleggingen etter retningslinjene baseres

på nåsituasjonen i tillegg til prognoser for støyutvikling inntil 20 år frem i tid med sikte på at kartene skal brukes i arealplanleggingen i forebyggende øyemed. Støykartleggingen følges opp med en handlingsplan med sikte på å sette inn tiltak for å redusere støyplagene for befolkningen.

1.4.2 (frist 2010)

Etablere forvaltningspraksis som sikrer at ny og eksisterende infrastruktur for transport skjer på en måte som sikrer at intensjonen i T-1442, statlige retningslinjer for støy etterleves. Avgrense sentrumsområder og kollektivknutepunkter og etablere særskilte retningslinjer for hvordan slike områder skal håndteres som avvik fra de generelle bestemmelsene i retningslinjene.

1.4.3

Fremskaffe vesentlig bedre grunnlagsdata om veitrafikk til bruk i kartlegging og overvåking av støy og luftkvalitet. Det er i denne forbindelse behov for en vesentlig større satsing på trafikkteellinger, samt utvikling og vedlikehold av trafikkdatabaser.

▪ Mål fra "Kommuneplan 2008 - Oslo mot 2025" for blant annet støy (foreløpig)

Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske styringsdokument for den videre utviklingen i byen. Kommuneplanen viser hvilke utfordringer kommunen og bysamfunnet står overfor, setter kommunens langsiktige mål og velge ut strategier for en ønsket utvikling.

Vedrørende støybekjempelse, utdrag fra mål 4; Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling:

- Kommuneplanen skal tilrettelegge for det utbyggingsbehovet som en forventet befolknings- og næringsvekst skaper uten at utbyggingen skal gå på bekostning av viktige miljø- og stedskvaliteter. Dette innebærer bl.a. å legge forholdene best mulig til rette for å kunne bo i byen uten å bruke bil, og å kunne benytte kollektivtransport i, til og fra byen. God uteluft og lave støynivåer er viktige bomiljøkvaliteter i denne sammenhengen, i tillegg til trygge og trivelige byrom med kort vei til parker, friområder, fjorden og Marka.
- Ulike tiltak i transportsektoren og gjennom arealplanlegging skal bidra til å oppfylle nasjonale mål for lokal luftforurensning og støy.
- Med Oslopakke 3 vil Oslo kunne videreutvikle et moderne hovedveinett, bygge flere tunneler for å skjerme nærmiljøer for luftforurensning og støy.
- Antall mennesker i Oslo som rammes av støy over anbefalte grenseverdier skal reduseres. Nye grenseverdier for støy (statlige grenseverdier T-1442) skal i sterkere grad være et premiss for overordnet planlegging.

1.2.1 Mål for kommunal handlingsplan mot støy Oslo 2008 - 2013

Mål for kommunal handlingsplan mot støy er først og fremst å fremme menneskers helse og trivsel ved å forebygge og redusere skadelige virkninger av støyeksponering.

Handlingsplan mot støy er et viktig bidrag fra Oslo kommune og de enkelte anleggseiere i arbeidet med å oppfylle sine forpliktelser i forhold til å oppnå de nasjonale mål som er angitt i Nasjonal handlingsplan 2007-2011 (Stortingsmelding 26 (2006-2007): Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand med vedlegg "nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011").

I forbindelse med "nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011" utarbeider Statistisk sentralbyrå statistikk over støyplagesituasjonen. I de statistiske oversiktene benyttes en enhet for støyplage som kalles støyplageindeks (SPI). For at Oslo kommune skal redusere støyplage tilsvarende kravet til reduksjon i nasjonale mål, må Oslo redusere støyplageindeksen med 18,6 %, dvs. 1,5 % årlig i tolv år i perioden 2008-2020.

I perioden 2000 - 2007 har støyplageindeksen i Oslo økt med 10,5 %

1.2.2 Medvirkning

Krav til offentlig medvirkning i planprosessen tilsier at de ansvarlige på et tidlig tidspunkt i planleggingsarbeidet skal drive en aktiv opplysningsvirksomhet overfor offentligheten, og berørte enkeltpersoner og grupper skal gis anledning til å delta aktivt i planprosessen. Dette er i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser om saksbehandling jf. pbl § 16 *Samråd, offentlighet og informasjon*. Ved å legge opp handlingsplanarbeidet som en ordinær planprosess etter pbl ivaretas de formelle kravene til medvirkning.

På Friluftsetatens hjemmesider ligger fra desember 2007 rapporten og kartene fra støykartleggingen i Oslo. Her kan allmennheten se hva som er utført og kontakte rette instans ved eventuelle spørsmål. Se internettlink under.

I 2007 arrangerte prosjektgruppen et to dagers seminar om handlingsplaner der ulike parter var inviterte, blant annet Norsk forening mot støy. Under seminaret framkom gode presentasjoner, ideer og diskusjoner som har styrket arbeidet med handlingsplanen.

I arbeidet med stille områder har medvirkning vært vesentlig fra start og blant annet har alle bydeler vært invitert på arbeidsmøter i 2007. Her har privatpersoner og organisasjoner deltatt. Arbeidet med stille områder finnes i kapittel 7 i denne rapport, der medvirkning beskrives ytterligere.

1.2.3 Sammendrag fra støykartleggingen

Rapporten fra strategisk støykartlegging 2007 dokumenterer og viser resultatene av utendørs støykartlegging i Oslo, i henhold til forurensningsforskriften kap. 5. Denne rapporten med støysonekart finnes på Friluftsetatens nettsider:

http://www.friluftsetaten.oslo.kommune.no/forurensning_forsoepling/stoey/kartlegging_av_stoey/stoeyrapport_2007/

I vedlegg 1 framstilles sammendraget fra den strategiske støykartleggingen 2007.

2. Støysituasjonen i Oslo

2.1 Bakgrunn

Oslo kommune, særlig indre by, har Norges høyeste tetthet av bosatte og arbeidsplasser per dekar. Det er også Norges mest trafikkbelastede område målt i kjøretøykilometer med bil per dekar. I perioden 1980-2000 økte antall bosatte i Oslo og Akershus med i underkant av 20 prosent, antall arbeidsplasser med drøyt 25 prosent, kollektivreisene med 12 prosent og veitrafikken med 90 prosent. I følge transportanalysen for Oslopakke 3 vil transportetterspørselen i Oslo og Akershus øke med om lag 30 prosent innen 2025. Biltrafikken er den største kilden til støy i Oslo og i tillegg skaper veier og gater med stor biltrafikk barrierer og utrygghet hos befolkningen.

Tall fra Statistisk sentralbyrå viser at antall støyplagede personer i Oslo mellom 2003 og 2006 øker, vi ser her en negativ trend som må snus for å oppnå en støyreduksjon og nasjonale – og lokale mål.

Utbygging av nye vei- og jernbanestrekninger kan være uønsket ut fra miljøhensyn, for eksempel knyttet til støy, global oppvarming, lokal luftforurensing, biologisk mangfold, jordvern eller bevaring av verdifullt natur- eller kulturmiljø. Omvendt kan miljøhensyn tale for nye investeringer i transportsystemet for å legge til rette for økt kollektivandel eller avlaste bomiljøer, tettsteder eller sentrumsområde for tunge transportstrømmer. Generelt vil høyere aktivitet og stadig tettere arealbruk i hovedstadsområdet bety forsterket press på grønne arealer og økt miljøbelastning. Oslo har sammenlignet med andre store byer, relativt store områder med natur- og kulturlandskap, men tekniske inngrep har medført kraftig reduksjon i omfanget av større, sammenhengende naturområder. For eksempel bidrar veier og jernbane til en uønsket oppdeling av naturområder.

Denne utviklingen tilsier at befolkningens behov for rekreasjonsområder og trygge nærmiljøer med god luftkvalitet og lite støy bør tillegges økt vekt. I kapittel 7 framlegges Oslo kommunes arbeid med stille områder.

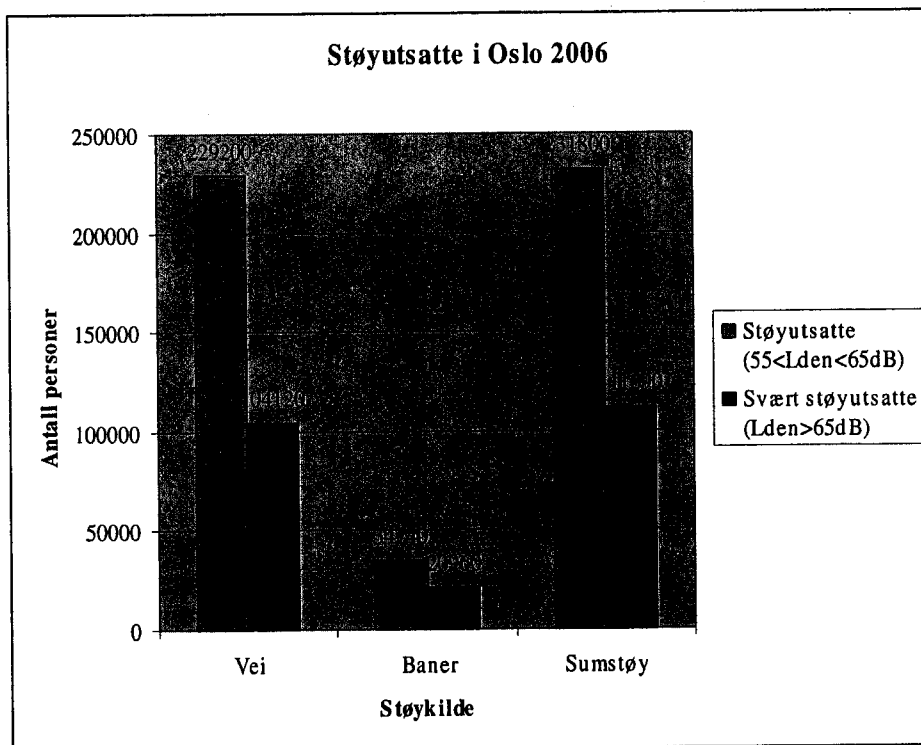
Kollektivtrafikken vinner dog markedsandeler etter satsing på forbedret pålitelighet og punktlighet, økt frekvens og bedret fremkommelighet. En tredjedel av den motoriserte persontrafikken i Oslo skjer kollektivt etter at en negativ trend i kollektivtrafikken i Oslo snudde i 2004. Det er også en tendens til økt bruk av sykkel til arbeid. I indre by, der presset på parkeringsplassene er størst, velger stadig færre å eie bil. 43 prosent av husholdningene her er uten bil, mens andelen i resten av Oslo er ca 20 prosent. (*KVU Oslopakke 3, Kommuneplan 2008 og Miljøstatus i Oslo og Akershus, 2007*)

2.1.1 Antall støyutsatte i Oslo

Beregnet på 538411 antall bosatte i Oslo (pr 1/1-2006) og utifra data fra den strategiske støykartleggingen 2007 er rundt 20 % av Oslos befolkning utsatt fra støy over 65 dB utendørs. (Beregnet på bygningens mest utsatte fasade)

	Antall bosatte*		Antall skole- og sykehusbygg	
	Støyutsatte (55<Lden<65dB)	Svært støyutsatte (Lden>65dB)	Støyutsatte (55<Lden<65dB)	Svært støyutsatte (Lden>65dB)
Vei	229200	104120	420	130
Baner	34740	20960	60	20
Sumstøy	231800	111690	450	140
* Antall personer innbefatter personer som bor i boliger, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter				

Tabell 2:1: oversikt over antall personer som er støyutsatt henholdsvis svært støyutsatt i henhold til støykartleggingen for Oslo samt antall skole- og sykehusbygg som er utsatt.



Figur 2:1: Antall støyutsatte i Oslo 2006 - beregnet på 538411 antall bosatte i Oslo.

Statistikk for samlet støybelastning (sumstøy) fra vei og bane i Oslo

Lden	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal (km ²)
55 - 59	136020	72170	253	3	27,5
60 - 64	95780	51290	185	5	20,5
65 - 69	64200	34150	94	7	13,9
70 - 74	44240	23380	32	2	9
> 75	3240	1710	4	3	6,5

Ln	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal (km ²)
50 - 54	109780	58720	198	5	23,8
55 - 59	76690	40750	137	6	15,2
60 - 64	55410	29300	50	3	10,5
65 - 69	11930	6280	6	3	5,7
70 - 74	370	190	1	0	2,6
> 75	0	0	0	0	1,1

Tabell 2:2: Statistikk for samlet støybelastning (sumstøy) fra vei og bane i Oslo

* Antall personer innbefatter personer som bor i boliger, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

** Antall boenheter innbefatter boenheter fra boligbygg, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

Oslo havn er ikke med i tabelloversikten, på grunn av at ingen sumstøy er beregnet og kun tre boenheter er utsatt for støy over de kartleggingspliktige grenseverdiene.

3. Kommunal vei

Samferdselsetaten ble opprettet i 1996 og er kommunens fagorgan innen vei, veitrafikk og kollektivtrafikk på vei. Etaten er tillagt ansvaret for å planlegge å forvalte det kommunale veinettet (veier, gater, plasser) inkludert det normerte fylkesveinettet. Samferdselsetaten forvalter ca. 1250 km gater og veier, ca. 1000 km gang/sykkelveier og fortau, 275 bruer, 215 signalregulerte lyskryss med mer. Som veiholder har etaten også ansvaret for å følge opp krav til støy- og luftforurensning fra vei gitt i forskrift til forurensningsloven.

Hovedtrafikkstrømmene i Oslo er på statlige riksveiene og europaveiene samt det kommunale hovedveinettet. Tendensen er at trafikken øker på dette transportnettet, samtidig som den er noenlunde stabil på adkomstgater i det kommunale veinettet. Transport- og miljøutviklingen i Oslo har nær sammenheng med bolig-, nærings- og befolkningsutviklingen i hele Osloregionen.

3.1 Kartlegging av støysituasjonen

Samferdselsetaten ferdigstilte en strategisk støykartlegging ned til 55 L_{den} og 50 L_{night} utendørs jfr. forurensningsforskriften § 5-11, og en innendørs støykartlegging ned til 35 dB jfr. § 5-5 i 2007. En av hovedutfordringene ved kartleggingen var å få fremskaffet trafikktall med god kvalitet, og å få ÅDT belagt hele det kommunale veinettet. Dette nødvendiggjorde bruk av ulike metoder og kilder for trafikldata. Samferdselsetaten fikk arbeidet frem en database med gjennomsnittlig årsdøgnetrafikk for hele det kommunale veinettet, nå kalt ÅDT databasen. Samferdselsetaten vil arbeide videre med ÅDT databasen for å forbedre trafikktallene på veinettet til neste kartlegging i 2012.

Støykartleggingen av kommunale veier omfatter alle kommunale veier i Oslo med trafikk tall ned mot årssdøgntrafikk (ÅDT) på 500.

Både utendørs- og innendørs støykartlegging representerer en overestimering av støysituasjonen langs det kommunale veinettet med bakgrunn i metodebruk. For innendørs kartleggingen ble det gjennomført en grovkartlegging med beregningsverktøyet VSTØY. Den strategiske støykartleggingen ble gjennomført med beregningsverktøyet CadnaA.

Nedenfor oppsummeres resultatene fra både den strategiske kartleggingen av utendørs støynivå og innendørs støykartleggingen som ble utført i 2007.

3.1.1 Kartlegging av utendørs støynivå

Med bakgrunn i krav i forskriften ble det utarbeidet to kart for det kommunale veinettet med tilhørende statistikk for den strategisk støykartleggingen utendørs. Tabellen nedenfor oppsummerer antall utsatte for ulike støynivåer fra støykilden kommunal vei for $L_{\text{night}} \geq 50$ dB/Lden ≥ 55 dB.

Kartleggingen viser at det er 76 730 bosatte som er svært støyutsatte ($L_{den} \geq 65$ dB) fra kommunal vei og at 5 640 bosatte er svært støyutsatte om natten.

Det er ingen juridiske bindende grenseverdier for utendørsstøy i forurensningslovverket. Det vil derfor for Samferdselsetaten være grenseverdien gitt i § 5-4 i forurensningsforskriften som vil være den juridiske rettesnoren for å redusere antall støyutsatte langs kommunal vei.

Ekvivalent støy nivå utendørs, L_{den}	Antall bosatte ved kommunal vei
Antall bosatte ≥ 75 dB	450
Antall bosatte ≥ 70 dB	25 380
Antall bosatte ≥ 65 dB	76 730
Antall bosatte ≥ 60 dB	154 150
Antall bosatte ≥ 55 dB	289 980

Tabell 3.1: Statistikk for utendørs støy langs kommunal vei gjennomsnittlig lydnivå over døgnet, L_{den} støy nivået for "en dag – kveld – natt".

Ekvivalent støy nivå utendørs, L_n	Antall bosatte langs kommunal vei
Antall bosatte ≥ 70 dB	0
Antall bosatte ≥ 65 dB	5640
Antall bosatte ≥ 60 dB	42 620
Antall bosatte ≥ 55 dB	104 570
Antall bosatte ≥ 50 dB	197 250

Tabell 3.2: Statistikk for utendørs støy langs kommunal vei for natt kl 23-07, L_{night} gjennomsnittlig lydnivå gjennom natten.

3.1.2 Kartlegging av innendørs støy nivå

Den gjennomførte kartleggingen av innendørs støy nivå avdekket at det er muligheter for at boliger har støy nivåer over tiltaksgrensen. Samferdselsetaten vil derfor gjennomføre mer nøyaktige beregninger, og videre gjennomføre tiltak for de boligene som har for høye støy nivåer. Kvalitetssikring og mer nøyaktige beregninger vil inngå som en del av det videre arbeidet med handlingsplanen i forhold til oppfølging av forurensningsforskriften.

Tiltaksutredningsplikten er avgrenset til situasjoner der det er fare for overskridelser av 42 dB $L_{pAeq24h}$ frem til neste kartlegging i 2012. Samferdselsetaten vil kartlegge mer nøyaktig alle bygninger med mer enn 40 dB $L_{pAeq24h}$. Bakgrunnen for å beregne prognosesituasjon er at tiltak skal gjennomføres før overskridelser av tiltaksgrensen på 42 dB $L_{pAeq24h}$ er et faktum.

Beregninger av dagens situasjon viser at ingen skoler, barnehager eller helseinstitusjoner overskrider tiltaksgrensen på 42 dB $L_{pAeq24h}$. For boliger er 29 adresseenheter over tiltaksgrensen. Prognosesituasjonen av støysituasjonen i år 2012 viser at det er beregnet en minimal reduksjon i antall adresseenheter som overskrider henholdsvis kartleggings og tiltaksgrensen.

For adresseenhetene som har for høye støy nivåer anbefales det at det gjennomføres tiltak som senker støy nivået for disse boenhetene ned til minimum 35 dB $L_{pAeq,24h}$. Beregningsresultatene oppsummeres i tabellen 3.3.

	Kartleggingsgrense 35 dB		Tiltaksgrense 42 dB	
	2007	2012	2007	2012
Skoler/barnehager	51	48	0	0
Helseinstitusjoner	7	5	0	0
Boliger	2713	2519	29	28

Tabell 3.3: Antall adresseenheter langs kommunal vei som overskrider henholdsvis kartleggingsgrensen (35 dB $L_{pAeq24h}$) og tiltaksgrensen (42 dB $L_{pAeq24h}$) for innendørs støy i forurensningsforskriften. Det er verdt å merke seg at en institusjon (skole/barnehage/helseinstitusjon) kan være representert av mer enn en adresseenhet og en boligadresse kan inneholde flere boenheter.

3.1.3 Utfordringer i arbeidet mot støy

Befolkningsveksten og økt mobilitet medfører økt trafikkvekst. Dette fører til økt støyemisjon fra det kommunale veinettet. En viktig utfordring er å øke andelen av miljøvennlige reiser for å redusere miljøulempene av økt mobilitet og befolkningsvekst i regionen.

Befolkningseksposeringen er størst der byen er tettest. Bymessig fortetting og knutepunkter med høy utnyttelse skjer ofte i nærhet til trafikerte veier. Det vil være en utfordring å kombinere fortetting med gode støyfysiske forhold, særlig utendørs i store deler av Oslo.

Gjennom areal- og transportplanlegging blir det også viktig å finne gode alternative traseer for trafikken, som ikke vil medføre en forverring i støysituasjonen, eller påføre andre støyplage. En annen utfordring i støyarbeidet er at det må store trafikkreduksjoner til før det blir merkbar støyreduksjon (3dB).

En hovedutfordring for å redusere antall støyutsatte langs det kommunale veinettet er å finne kostnadseffektive tiltak ved kilden. Støy kan enten reduseres ved kilden (rullestøy), ved mindre emisjon (drivenheten i kjøretøyene) eller skjermes ute. For Samferdselsetaten er fysiske virkemidler som skjermes støyen ute vanlige å bruke. Disse tiltakene reduserer ikke selve emisjonen.

En utfordring i det videre støyarbeidet er å finne frem til de mest kostnadseffektive tiltakspakkene for å redusere støy i de mest utsatte områdene langs det kommunale veinettet. Kostnad- nyttevurderinger er i dette arbeidet veldig viktig, både sett i forhold til redusert støyplage, men også med bakgrunn i andre effekter. For eksempel et positivt tiltak for å redusere støy er støysvake veidekker. Dette vil kunne ha andre negative effekter som gir økt lokal luftforurensning og redusert friksjon ved våt/glatt veibane som og vil kunne gi høyere ulykkesrisiko.

I tillegg til å redusere antall kjøretøy på veinettet er det å arbeide for bedret kjøretøyteknologi og mindre støyende dekktyper de mest virkningsfulle virkemidlene for å oppnå støy reduksjon. Det er derfor viktig for Oslo kommune ved Samferdselsetaten at statlig forvaltning påvirker internasjonale krav og miljømerking samt vurderer økonomiske virkemidler for å redusere støyemisjonen fra veitrafikken.

3.2 Status i støyarbeidet

Samferdselsetaten har i hovedsak rettet støyarbeidet mot å redusere støynivå innendørs jfr. forurensningsforskriften. I tillegg kan Samferdselsetaten sitt arbeide innenfor trafikk sikkerhet, transportplanlegging, tilrettelegging for miljøvennlige reiser og tiltak for å bedre luftforurensning også ha medført en reduksjon i støybelastningen langs det kommunale veinettet i Oslo.

3.2.1 Reduksjon av støy ved kilden

Piggdekkgebyr

For å redusere luftforurensningskonsentrasjon av svevestøv har Oslo kommune ved Samferdselsetaten innført piggdekkgebyr jfr. forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgebyr. Å få til en økning av piggfriandelen er et kilderettet støyreduserende tiltak i vintersesongen. Normalt regnes at piggdekk støyer ca. 3dB mer enn piggfrie vinterdekk/sommerdekk.

Piggdekkavgiften videreføres i tråd med målsetningen om å øke piggfriandelen jfr. bystyrevedtak 385/2005 handlingspakke for bedre luftkvalitet i Oslo. For å oppnå en økning av piggfriandelen vurderer Samferdselsetaten nå ulike tiltak som for eksempel informasjonskampanjer mot de som i dag ikke kjører piggfritt.

Hastighetsreduksjon

I Oslo er det allerede etablert 30 km i sentrum innenfor ring 1 og i de fleste bolig gatene. I den senere tid har Samferdselsetaten arbeidet systematisk bydel for bydel med supplerende fartsreduserende tiltak de siste 5-6 årene. Etaten har også arbeidet frem et forslag til ulike kriterier for valg av fartsgrenser på kommunal vei/gater for ulike vei typer.

Tungtransportnett

Tungtransport i Groruddalen er et prosjekt, som er en del av Statens vegvesens etatsprosjekt for næringslivets transporter. Prosjektplanen er utarbeidet i samarbeid med Samferdselsetaten. Mer om tungtransport i Groruddalen kan leses i neste kapittel om riksveiene.

Tilrettelegging for miljøvennlige reiser – redusere personbiltrafikk

Tilrettelegging for miljøvennlige reiser vil kunne redusere bilbruk som er positive tiltak mot støy. I sentrum vil arealknapphet og miljøhensyn tvinge frem en prioritering av gående, syklende og kollektivtransporten i gatenettet på bekostning av bilen (Byanalyse for Oslo og Akershus, 2006).

Samferdselsetaten har etablert et eget prosjekt *SamFram* som er tillagt ansvar for planlegging og gjennomføring av kollektivtrafikktiltak på det kommunale veinettet i Oslo for å bedre fremkommelighet.

Samferdselsetaten har etablert et prosjekt, *Mobility Oslo*, som tilbyr gratis rådgivning for private og offentlige virksomheter i Oslo som ønsker å etablere fleksible, kostnadseffektive og miljøvennlige transportløsninger. Hovedmålet med dette prosjektet er å minske avhengigheten av kostbar bilbruk ved arbeids- og tjenestereiser ved å tilrettelegge for alternativer.

Utbyggingen av hovedsykkelveinettet i Oslo står sentralt i arbeidet med å forbedre forholdet for sykklistene. Samferdselsetaten har i dette arbeidet ansvar for å bygge ut kommunale gang/sykkelveier og sykkelfelt.

Veidekker

Samferdselsetaten vedlikeholder veinettet, og utarbeider årlig en asfaltplan for veistrekninger som har behov for nytt dekke. I tillegg unngås det å benytte usammenhengende veidekke i buss/trikkegater. Det er viktig med et bedre vedlikehold av mange kommunale veier/gater. Et jevnt veidekke vil medføre mindre støy.

Statens vegvesen er i slutfasen av FoU-prosjektet "Miljøvennlige veidekker". Samferdselsetatens bruk av støysvake veidekker må sees i sammenheng med resultater fra dette prosjektet. Prosjektet viser foreløpig at det er merkbar støydempende effekt av å legge miljødekker. Både Statens vegvesen Region Øst og Samferdselsetaten har i den siste tiden gått bort fra å bruke dekketyper skjellettasfalt og i stedet bruke asfaltbetong, som har mindre andel grov stein. Samferdselsetaten vil fra sommeren 2008 starte opp med å benytte polymermodifisert bindemiddel (tilsetning av plast/gummi) i asfaltdekkene som gjør at de holder lengre ved at slitestyrken bedres. Samferdselsetaten benytter normalt største steinstørrelse 11 mm i asfaltdekkene. En mulighet er her å redusere steinstørrelsen til for eksempel 8 mm. Tiltaket vil kunne redusere støyen med ca 2-3 dB. Dette må vurderes i forhold til økt generering av svevestøv (mindre stein gir mer slitasje) og ikke minst redusert friksjon som vil kunne gi høyere ulykkesrisiko.

3.2.2 Tiltak på boliger og støyskjermer

Fasadetiltak og støyskjermer

Samferdselsetaten gjennomfører tiltak i henhold til forurensningsforskriften § 5-4, tiltaksgrense for innendørsstøy. For de boligene som langs kommunal vei har støynivåer over tiltaksgrensen gjennomfører Samferdselsetaten tiltak. Disse tiltakene er i hovedsak fasadetiltak (eksempelvis, vindusutskifting, ventiler, fasadeisolering) og oppsetting av støyskjermer.

Økonomisk virkemiddel - tilskuddsordning

Samferdselsetaten etablerte i 1981 en tilskuddsordning hvor støyutsatte kan søke støtte til tiltak for utbedring av støynivå. Tilskuddsordningen er et tilbud som gjelder eiendommer der hovedbidraget for støyen kommer fra trafikk på kommunal vei. Tiltaket må gi en utbedring slik at innendørs støynivå senkes til mindre eller lik 35 dB. Det gis tilskudd til oppsetting av private støyskjermer når utendørs ekvivalent støynivå er større enn 65 dB, og tilskudd til fasadetiltak (utskifting av vinduer og ventiler og utbedring av fasader) når utendørs ekvivalent støynivå er større enn 68 dB. I tillegg til utendørs støynivå så må boligen være bygget før 1980. Etter dette tidspunkt skal bygg tilfredsstille støykrav i henhold til Plan- og bygningsloven og forskrifter under denne.

Samferdselsetaten vil evaluere denne ordningen i løpet av 2008.

3.2.3 Pågående prosjekter for å redusere støyutsatte

- I tilknytting til Groruddalssatsingen ble det i 2007 startet opp prosjektering for å etablere støyskjermer i Brobekkveien og Nedre Kalbakkvei.
- I Brobekkveien fra Kryssveien og 70 meter nordover skal det etableres en støyskerm. Denne skjermen vil redusere støyplagen for 200 bosatte. Kostnaden for dette tiltaket er kr. 700 000,-.
- I Brobekkveien ca. 60 meter nedenfor Refstadveien skal det etableres en 51 meter lang støyskerm. Denne skjermen vil redusere støyplagen for 100 bosatte. Kostnaden for dette tiltaket er kr. 510 000,-.
- I Nedre Kalbakkvei skal det etableres en støyskerm på 265 meter, mellom innkjøringene til Martin Skatvedts vei. Denne skjermen vil redusere støyplagen til 350 bosatte. Kostnaden for dette tiltaket er kr. 2 420 000,-.
- I Nedre Kalbakkvei skal det etableres en støyskerm på 160 meter langs Akerlia borettslag nord for Akerlia. Denne skjermen vil redusere støyplagen for 70 bosatte. Kostnaden for dette tiltaket er kr. 1 460 000,-.
- Til sammen vil disse prosjektene gi en bedret støysituasjon for om lag 720 personer bosatt langs kommunal vei. Kostnadene er anslått til om lag 5,1 mill. kr. I tillegg kommer kostnader til prosjektering.
- I tillegg er det bevilget tilskudd til ca. 81 boenheter tilsvarende kr. 2 364 387,-. hittil i 2008.

3.3 Samferdselsetatens mål og langsiktig strategi

Samferdselsetatens hovedmål er å arbeide for funksjonelle transportløsninger, bedring av trafikksikkerhet og et bedre miljø. Innen miljøområdet bidrar etaten til å oppfylle byrådets målsetninger i Byøkologisk program (under revidering).

Samferdselsetaten skal sørge for at krav i forurensningsforskriftene om støy overholdes, at retningslinjer for håndtering av støy følges, samt arbeide mot en støyreduksjon for å bidra til at nasjonale mål kan nås.

3.3.1 Samferdselsetatens strategier mot støy

Intensjonen med handlingsplanene er at det skal utformes tiltaksstrategier lokalt som skal avbøte støyproblemer i særlig utsatte områder. I handlingsplanarbeidet skal ulike tiltak i de utsatte områdene vurderes. Handlingsplanen omfatter støy langs hele det kommunale veinettet jfr. kartleggingsplikten.

I Samferdselsetatens forslag til strategiske plan 2008 – er miljøstrategier blant annet å forbedre trafikktegn på det kommunale veinettet til bruk ved støy- og luftberegninger, gjennomføre analyser for luft- og støyforurensning i utsatte områder, utarbeide tiltaksplan og gjennomføre støydempende tiltak for boliger som har støynivåer over tiltaksgrensen og å utarbeide handlingsplan for utendørsstøy gitt i forurensningsforskriften Kap 5 om støy.

I utformingen av videre strategier for å redusere støy fra det kommunale veinettet i Oslo vil Samferdselsetaten tenke helhetlig ved at både miljø, sikkerhet og funksjonelle egenskaper ivaretas.

Langsiktig strategier mot støy retter seg nasjonalt mot år 2020. Det vil derfor være naturlig å tenke strategi i tråd med dette og strategier i forslag til kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025.

Nedenfor er strategier delt inn for henholdsvis utendørs støy og innendørs støy. Disse strategiene må likevel sees i sammenheng da strategi mot utendørsstøy vil bedre støynivået innendørs.

3.3.2 Strategier mot utendørsstøy

Strategi 1: Samferdselsetaten vil prøve ut støysvake veidekker for å redusere rullestøy fra kjøretøy på det kommunale veinettet.

Samferdselsetaten ønsker å legge støysvake veidekker på et utvalg av støybelastede strekninger langs det kommunale veinettet. Utpøring av miljøvennlige veidekker vil gjøres på bakgrunn av resultatene fra Statens vegvesen sitt forskningsprosjekt "Miljøvennlige veidekker", som ferdigstilles våren 2008.

Strategi 2: Samferdselsetaten vil vedlikeholde og oppruste veiene for å redusere støy som følge av ujevnt veidekke.

For mange kommunale veier og gater har det vært et betydelig vedlikeholdsetterslep. For Samferdselsetaten har det vært viktig å begrense forfallet av veier og veielementer. I dette arbeidet vil tilstandsregistrering av det kommunale veinettet videreføres, og et systematisk program for vei og veielementer vil utarbeides.

Strategi 3: Samferdselsetaten vil prioritere å gjennomføre støyreducerende tiltak i de mest utsatte områdene/problemstrekningene langs det kommunale hovedveinettet og ved knutepunkt.

Samferdselsetaten vil arbeide frem tiltakspakker mot støy som er mest mulig kostnadseffektivt i de ulike områdene/problemstrekningene.

Strategi 4: Samferdselsetaten vil utrede muligheten for å benytte seg av ulike miljøsoner for å redusere støyplagen i de mest utsatte områdene.

Denne strategien kan innbefatte blant annet tungtrafikknett og samlasting ved varelevering i deler av byen. Dette kan også gjelde kjøreforbud i tidsrommet 23-07 i de tettest befolkede områdene for å redusere plage fra nattestøy. Dette må sees i sammenheng med å redusere støynivået i de områdene med flest støyplaget/høyeste støynivåene.

3.3.3 Strategier mot innendørs støy

Strategi 1: De mest støyutsatte vil følges opp gjennom innendørs kartleggingen med at det utarbeides tiltaksplan og gjennomføres støydempende tiltak for boliger/institusjoner som har støynivåer over tiltaksgrensen.

Samferdselsetaten vil gjennomføre tiltak for de boligene/institusjonene som har støynivåer over tiltaksgrensen. Videre vil det være hensiktsmessig å kartlegge nærmere de boligene/institusjonene som ligger nær opp til tiltaksplikten. Her vil det i første omgang være hensiktsmessig å prioritere de adresseenhetene med innendørs støynivå over 40 dB. Dette er også i tråd med støyveilederen (Veileder til forurensningsforskriften Kap. 5, TA-2207/2006).

Strategi 2: Tilskuddsordningen mot støy vil videreføres ved at den retter seg mot de boligene/innbyggerne som har høyest støynivå innendørs med bakgrunn i beregnede støynivåer utendørs.

Samferdselsetaten vil evaluere tilskuddsordningen mot innendørsstøy i løpet av 2008. Bakgrunn for denne evalueringen er målsetningen om å redusere støynivået for de mest utsatte.

3.4 Virkemidler og tiltak

For Samferdselsetaten vil det være nødvendig å legge fremdrift på iverksetting/gjennomføring av tiltak og virkemidler til neste kartleggingsrunde i 2012 jfr. forurensningsforskriftens krav i tillegg til langsiktige strategier jfr. kommuneplanen Oslo frem mot 2025.

De vanlige konvensjonelle virkemidlene for å redusere støy reduserer ikke støy ved kilden, men skjermer eller stenger den ute. Alle tiltak må sees i sammenheng, men for å redusere eksponering fra utendørsstøy vil det være viktig å arbeide frem effektive virkemidler som reduserer støy ved kilden.

Nasjonale og internasjonale virkemidler vil ha stor betydning for måloppnåelsen for å redusere antall støyplagede. En forutsetning for å oppnå 10 % reduksjon av antall støyplagede er at teknologi som demper motorstøy og dekkstøy utvikles og at dette implementeres i strengere krav til kjøretøy og bildekk. Disse tiltakene vil ikke omtales mer her.

3.4.1 Tiltak mot utendørsstøy – tiltak ved kilden

Samferdselsetaten vil vurdere ulike tiltak i de utsatte områdene. Samferdselsetaten vil prioritere/velge ut de områdene som er mest aktuelle for tiltak. En mulig tilnærming er strekningsvise tilnærminger hvor kartleggingsresultatene blir lagt til grunn.

Samferdselsetaten vil vurdere en pakke av tiltak. Konsulentfirma Rambøll Norge AS har på oppdrag fra Samferdselsetaten gjennomført scenarieberegninger for to kommunale veier, en bygate og en strekning utenfor sentrum. Det ble gjennomført en vurdering av effekter på utendørs støynivåer ved gjennomføring av støyreduserende tiltak. Det ble også gjort en kostnadsvurdering i tilknytning til tiltakene.

Tiltak og støyforhold som ble vurdert i scenarieberegningene var 1) effekt av endret hastighet, 2) effekt av endret ÅDT, 3) effekt av endret tungtransportandel, 4) effekt av piggfrie dekk, 5) effekt av støysvak asfalt og 6) effekt av støyskjermer. I tillegg ble sum av tiltak vurdert.

Hovedkonklusjonen fra dette arbeidet var at det er forskjeller mellom indre og ytre by med henhold til muligheter for tiltaksgjennomføring. Ulike tiltak må vurderes i hvert enkelt tilfelle.

Støy reduksjonen blir også større om flere tiltak gjennomføres samtidig, hvert tiltak trenger da ikke å være så omfattende som om det bare skulle blitt gjennomført enkelttiltak.

Gater i indre by med sammenhengende bebyggelse på begge sider av veien ser ut til å kreve flere og større tiltak før de gir merkbar effekt.

Samferdselsetaten vil gjennomføre nærmere analyser/tiltaksutredninger mot støy:

- langs de mest støyutsatte kommunale veistrekningene
- i indre by
- i knutepunkter ytre by
- i Groruddalen
- for å bevare stille områder

3.4.2 Tiltak på boliger og skjerming

Tilskuddsordning mot støy

Samferdselsetaten vil evaluere tilskuddsordningen mot innendørsstøy i løpet av våren 2008. Bakgrunn for denne evalueringen er målsetningen om å redusere støynivået for de mest utsatte.

Oppfølging av kartleggingsresultatene for innendørsstøy

Samferdselsetaten vil våren 2008 detaljberegne innendørs støynivåer for de adresseenhetene som fikk beregnet støy til 40 dB eller mer.

For de boligene som etter detaljberegningene viser seg å ha støynivåer over 42 dB vil få tilbud om gjennomføring av tiltak. Hvilke tiltak som skal gjennomføres vil vurderes for hver enkelt boenhet ut i fra hva som er mest kostnadseffektivt og hensiktsmessig. Fasadeisolering, vindus- og ventilutskiftning er de mest vanlige. Støyskjerming er benyttet i mindre grad.

3.5 Budsjett og finansiering

Samferdselsetaten arbeider ut i fra gjeldende budsjetter og finansieringsposter.

For 2008 har Samferdselsetaten tilgjengelige midler i støyarbeidet:

- ca. 850 000 kr til utredninger og støyberegninger.
- ca. 650 000 kr tilgjengelig til videreutvikling av ÅDT-databasen/støydatabasen som inngangsdata til støy- og luftforurensningsberegninger.
- ca. 3,2 mill. kr. til utbetaling i tilknytting til tilskuddsordningen
- ca. 1,0 mill. kr. til gjennomføring av tiltak jfr. forurensningsforskriftens § 5-4,

3.5.1 Kostnader generelt for tiltak

Nedenfor gjengis en kostnadsvurdering knyttet til arbeidet Rambøll Norge AS gjennomførte i rapporten "Vurdering av effekter på utendørs støynivåer ved gjennomføring av støyreduserende tiltak".

Det er vanskelig å si noe konkret om kostnadene på de fleste tiltakene. De direkte kostnadene ved å endre hastigheten vil ikke være større enn det koster å sette opp nye skilt med ny hastighet, mens det indirekte kan innebære kostnader f.eks. i form av hyppigere trafikkkontroller for å påse at tiltaket virker. I tillegg vil støyreducerende tiltak føre til reduserte helsekostnader som følge av færre støyutsatte personer.

Når det gjelder å endre ÅDT og tungtransportandelen, vil det variere veldig fra sted til sted hvilke tiltak som må settes i verk for å få til dette, og hvor mye tiltakene vil koste. Disse tiltakene trenger ikke å innebære direkte investeringer, men krever en endring i folks kjøremønster. Dette kan innebære opplysningskampanjer, eller kombineres med endret hastighet eller andre endringer i veibanen, som tvinger folk til å kjøre annerledes. Kostnaden her vil avhenge av hva som må gjøres. Ved fysiske endringer på infrastrukturen vil imidlertid dette innebære store kostnader.

For å redusere antallet som kjører med piggdekk er det flere mulige tiltak, som f.eks. piggdekkgebyr, subsidiering av piggfrie dekk, hyppige kontroller eller gunstige innbytteordninger. Kostnadene vil avhenge av tiltakenes karakter og gjennomføring.

Støysvak asfalt vil ha en direkte kostnad når den legges, men det er usikkerhet om hvor mye og hva slags vedlikehold som trengs, og dermed er det vanskelig å si noe om de totale utgiftene. Dette er uansett et relativt kostbart tiltak.

Støyskjermer har ulik pris avhengig av hvilken type skjerm som velges, men koster ca 10 000,- pr. meter for skjermen inkl. fundamentering og montering. Grunnforhold vil spille inn på prisen.

Gjennomføring

Fremdrift og gjennomføring av skisserte utredninger og tiltak vil følge årlig budsjettbevilgninger.

Samferdselsetaten har behov for økte bevilgninger om etaten skal arbeide mer aktivt med å redusere utendørsstøy og videre kunne bidra til oppnåelse av nasjonale mål.

Gjennomføring av tiltaksstrategiene som nevnt foran vil være ressurskrevende både i forhold til tid og kostnader. Gjennomføring av tiltaksanalyser og før og etter undersøkelser ved uttesting av nye tiltak vil for Samferdselsetaten nødvendiggjøre økte bevilgninger for gjennomføring.

4. Riksvei

Statens vegvesen har ansvar for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveinettet og tilsyn med kjøretøyer og trafikanter. Etaten utarbeider også bestemmelser og retningslinjer for veiutforming, veitrafikk, trafikantopplæring og kjøretøyer, og har ansvar for ferjetilbud på riks- og fylkesveier. Under Veidirektoratet er organisasjonen inndelt i fem regioner bestående av tre til fem fylker, og med et regionveikontor i hver region. Regionene er igjen inndelt i distrikter - totalt 30.

4.1 Status

Veitrafikkstøy dominerer

Veitrafikk er den støykilden som belaster flest mennesker i Oslo i dag. Innsatsen mot støy har de senere årene vært konsentrert om tiltak som fasadeisolering og støyskjerming av de mest utsatte boligene. Veisektorens andel av total støyplage utgjør nærmere 80 %. Oslos riksveinett er om lag 200 km langt. En vesentlig andel av de som er utsatt for de høyeste støynivåene er bosatt langs riksveinettet. For å redusere støyplagen betydelig, er det avgjørende at det settes i verk tiltak som reduserer støyen ved kilden, i tillegg til arbeid for innskjerping av internasjonale krav. Dette forutsetter blant annet økt forskningsinnsats. Ny kjøretøyteknologi, dekktyper og støysvake veidekker vil på sikt føre til at støy fra det enkelt kjøretøy vil bli redusert, men sterk trafikkvekst vil redusere denne effekten. Virkningsberegninger i forbindelse med Oslopakke 3 konseptvalgutredningen 2007 indikerer en økning på 25 % i biltrafikken frem mot 2028.

Resultater innendørs støykartlegging

Statens vegvesen har ferdigstilt en innendørs støykartlegging jamfør forurensningsforskriften § 5-5 i 2007. Resultatene er midlertidige og blir fortløpende kvalitetssikret i forbindelse med tiltaksutredningen i henhold til forskriften. Tabell 4.1 viser resultatene fra innendørs kartleggingen. Foreløpig antall registrerte over tiltaksgrensen 42 dB er ca 30 personer.

Ekvivalent støynivå innendørs, $L_{pAeq24h}$	Riksvei
Antall bosatte over kartleggingsgrensen 35 dB	10 300
Antall bosatte over tiltaksgrensen 42 dB	30

Tabell 4.1: Statistikk for riksveier i Oslo innendørs støy

Resultater utendørs støykartlegging

Statens vegvesen har ferdigstilt en strategisk støykartlegging utendørs jamfør forurensningsforskriften § 5-11 i 2007. Tabell 4.2 viser resultatene fra kartleggingen langs riksvei. Om lag 73.000 personer er utsatt for et utendørs støynivå over L_{den} 55 dB og 28.000 personer for et nivå over 65 dB. Tilsvarende er 52.000 personer utsatt for et støynivå om natten som overstiger 50 dB og 19.000 for nattestøy over 60 dB.

Ekvivalent støynivå utendørs, Lden	Riksvei
Antall bosatte $\geq$ 75 dB	1 170
Antall bosatte $\geq$ 70 dB	14 520
Antall bosatte $\geq$ 65 dB	28 230
Antall bosatte $\geq$ 60 dB	45 740
Antall bosatte $\geq$ 55 dB	72 890

Ekvivalent støynivå utendørs, Lnight	Riksvei
Antall bosatte $\geq$ 70 dB	370
Antall bosatte $\geq$ 65 dB	2 750
Antall bosatte $\geq$ 60 dB	19 380
Antall bosatte $\geq$ 55 dB	31 780
Antall bosatte $\geq$ 50 dB	51 520

Tabell 4.2: Statistikk for riksveier i Oslo utendørs støy

4.1.1 Tidligere tiltak

Statens vegvesens tiltak mot veitrafikkstøy kan deles inn i flere epoker. På 1980- og -90 tallet ble det gjennomført utskiftning av vinduer på mange leiligheter i Oslo uten at disse støytiltakene var knyttet til et konkret regelverk. Tidligere hadde Akershus veikontor en såkalt tilskuddsordning der beboere som selv ønsket å gjennomføre støytiltak kunne søke veikontoret om midler til dette. Ordningen er avvirket på lik linje med tilsvarende ordning andre steder i landet, da forurensningsforskriftens grenseverdier ble iverksatt og Statens vegvesen konsentrerte innsatsen om de mest støyutsatte.

I 1997 ble forurensningsforskriften vedtatt med krav til anleggseiere om å skjerme alle boliger med innendørs støynivå over 42 dB. Forskriften medførte støytiltak på omtrent 330 boenheter i Oslo kommune. Støytiltakene dreide seg hovedsakelig om utskiftning av vinduer, isolering av fasade og installasjon av ventilasjon. I tillegg til dette ble det gjennomført omfattende støyskjerming og tiltak på boliger i forbindelse med utbygging gjennom Oslopakke 1 og 2. Hovedveiutbyggingen, kollektivsatsning og trafikkbegrensende tiltak med formål å redusere trafikkbelastningen i boligområder har generelt hatt stor effekt for å redusere miljøbelastning i Oslo.

Det er gjennomført en del mindre strekningsvise skjermingstiltak langs riksvei samt noe vedlikehold av gamle skjermer. For å finne frem til nye skjermer med god effekt er det bygget en avbøyet støyskjerm langs E6 ved Lindeberg etter egen arkitektkonkurranse. Vinteren 2004/2005 innførte Statens vegvesen miljøfartsgrense på rv 4 fra Sinsen til Grorud som et tiltak mot svevestøv. Målinger viste at støynivået i gjennomsnitt gikk ned 2 dB i perioden med miljøfartsgrense. Miljøfartsgrensen er videreført til Ring 3 fra Ryen til Granfosstunnelen og E18 fra Lysaker til Framnes ved Festningstunnelen.

Statens vegvesen forholder seg i plan- og utbyggingssaker til planretningslinjene for støy, T-1442. Avhengig av type tiltak (ny vei, utbedring osv) gjennomføres tiltak for nærliggende støyutsatte boliger.

4.1.2 Prosjekter

Det planlagt støytiltak i forbindelse med følgende prosjekter (inngår i handlingsprogram 2006-2009).

Rv. 150 Ring 3 Ulven – Sinsen

Dagens trasé for rv 150 ligger i et tettbebygd byområde med boligbebyggelse tett inntil veien. Dette gjelder spesielt på strekningen Sinsen – Løren. Beregninger viste at ca 330 boenheter og institusjoner før tiltak hadde støynivåer over 55 dBA ved fasaden. Det er allerede gjennomført fasadetiltak for å sikre tilfredsstillende innendørs nivåer. I tillegg er det planlagt ytterligere støyskjermingstiltak. Med noen få unntak, vil området i framtidig situasjon bli betydelig mindre støybelastet enn i dag, fordi rv150 legges i tunnel. Støyreduksjon sammenliknet med dagens situasjon vil da være ca. 10 dB. Dette vil oppleves som en halvering av støybelastningen. Til sammen ventes ca 600 personer å få redusert sitt støynivå ved boligen.

Ring 3/E6, Manglerud - Bryn- Teisen.

Statens vegvesen har sendt inn planforslag for kollektivfelt på Ring 3/ E6, strekningen Manglerud-Bryn-Teisen. I tillegg blir det enkelte trafikksikkerhetstiltak og støyskjermingstiltak. Forutsatt planvedtak i Oslo bystyret tidlig høsten 2008 og bevilgning fra Stortinget er det håp om at byggingen kan starte våren 2009.

Beregninger viser at det i dagens situasjon er omtrent 1000 boenheter med over 55 dBA ved fasade innenfor planområdet. Det er planlagt tiltak for ca 3 millioner kr, skjerming bolig/uteareal. Dette vil bedre støyforholdene for ca 60 personer.

Skjermingstiltak ved mindre planprosjekter/utbedringer

I forbindelse med mindre investeringstiltak/utbedringer i perioden, for eksempel gang-/sykkelvei prosjekter, vil det samtidig gjøres støytiltak i henhold til T-1442. Det blir for eksempel bygget ny støyskjerm langs Ring 3, mellom Radiumhospitalet og Husebybakken, ferdigstilles i løpet av 2008.

4.2 Mål og langsiktig strategi

Hovedmål miljø i forslag til Nasjonal transportplan 2010 -2019 er at transportpolitikken skal bidra til å redusere miljøskadelige virkninger av transport og bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet. Å bidra til å oppfylle nasjonale mål for støy betyr å redusere støy på bred basis, samtidig med en særskilt satsing på støyreduksjon for de som er mest støyutsatt.

For å bidra til å nå det nasjonale målet om å redusere støyplagen med 10 % innen 2020, er det svært viktig å legge til rette for en langsiktig arealdisponering som forebygger støyproblemer. I forbindelse med arbeidet med forslag til Nasjonal transportplan (2010-2019) ble det utarbeidet en storbyomtale for Osloregionen. Arbeidet med Byanalysen for Oslo og Akershus er gjennomført av en arbeidsgruppe ledet av Statens vegvesen Region øst. I arbeidet med byanalysen er det sett nærmere på hvilke areal- og transportpolitiske virkemidler som bør anbefales i tillegg til tiltak gjennom Oslopakke 3 for å innlemme pakken i en helhetlig areal- og transportstrategi. I forbindelse med krav om utarbeidelse en "konseptvalgutredning" som er en kvalitetsikring av Oslopakke 3 forslaget, har Statens vegvesen utarbeidet et alternativt forslag (anbefalt strategi). Forslaget legger opp til areal- og transportpolitiske tiltak som i større grad skjermer Oslos indre by for biltrafikkvekst og for miljøulempene av forventet vekst i biltrafikken. Avtalen om Oslopakke 3 vil bli behandlet i Stortinget.

For å bidra til å nå det nasjonale målet om 30 % reduksjon i antall personer som er utsatt for over 38 dB innendørs støynivå, anses en skjerping av forskriftskravet som et hensiktsmessig virkemiddel. Regjeringen tar sikte på å skjerpe tiltaksgrensen i forurensningsforskriften til 42 dB beregnet med åpne ventiler, med frist for tiltaksgjennomføring 1.1. 2020. Miljøverndepartementet vil sørge for utarbeidelse av forslag til forskriftsendring med tilhørende konsekvensutredning og gjennomføre høring av denne.

4.3 Virkemidler og tiltak de neste fem år

4.3.1 Forskning og utvikling med fokus på kilderettede tiltak

Miljøverndepartementet har utarbeidet en handlingsplan mot støy 2007–2011, som en oppfølging av Stortingsmelding 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand. Handlingsplanen utgjør første fase på veien for å nå de nasjonale målene. Det er lagt opp til at mye av satsingen være konsentrert om FoU-arbeid og utvikling av virkemidler.

Statens vegvesen vil delta i arbeidet med å utrede maksimalstøy, som en oppfølging av handlingsplan mot støy 2007-2011. Det vil i den forbindelse bli vurdert om maksimalstøy fra veitrafikk er et problem langs riksvei.

Det vil bli arbeidet aktivt i internasjonale fora for å få til en skjerping av støykrav til biler og bildekk. Det er utarbeidet en strategi for dette arbeidet i Statens vegvesen. Det foreligger nå et forslag til EU-direktiv om dekkstøy som innebærer en skjerping av eksisterende støykrav. Det utredes også muligheter for en merkeordning for bildekk (Nasjonal transportplan 2010-2019)

I forbindelse med etatsprosjektet "Miljøvennlige veidekker" er det foreslått å legge 10-12 prøvestrekninger á 1 km i 2008. I Miljøvennlige veidekker prosjektet blir det lagt forsøksstrekninger med forskjellige typer asfalt og på forskjellige steder i landet for å få en best mulig oversikt over hvordan de ulike dekketyper fungerer under varierende klimatiske og trafikkmessige forhold (varierende kjørehastighet, årsdøgntrafikk og piggdekkandel). Hovedhensikten er å teste ut nye typer asfalt. I Oslo-området er det lagt forsøksfelt på E18 ved Mastemyr og på Ring 2 ved Ullevål sykehus. Region øst i år vil det bli lagt et porøst dekke på riksvei 25 på Hamar og varianter av dette dekketyper på E6 på Otta og på riksvei 25 på Elverum. Strekningene er valgt ut fra Statens vegvesens dekkeprogram, det vil si at det er lagt forsøksfelt på steder der det uavhengig av prosjektet var behov for nytt dekke.

Oslo kommune har innført piggdekkebyr jfr. Forskrift om gebyr for bruk av piggdekk og tilleggsgеbyr. Mer informasjon i kapitel 3.2 status i støyarbeidet kommunal vei.

4.3.2 Tiltak på boliger og støyskjerming

Innendørs støy - forurensningsforskriften

I henhold til forskrift om begrensnng av forurensning, kapitel 5-5 om støy, har anleggseier en plikt til å gjennomføre støyreducerende tiltak hvis anlegget bidrar vesentlig til at det gjennomsnittlige støynivået innendørs over døgnet overskrider 42 dB $L_{pAeq24h}$. Det blir gjennomført kartlegging, tiltaksutredning og tiltak i henhold til forskriften. I tillegg vurderes fortløpende eventuelle ytterligere tiltak opp mot andre miljøtiltak. Med en eventuell innskerping

av forskriftens grenseverdi, vil det bli gjennomført tiltak i årene fram mot fristen for å innfri denne.

Utbyggingsprosjekter – planretningslinjer for støy (T-1442)

Statens vegvesen arbeider kontinuerlig for å bedre miljøkvaliteten i forbindelse med utbyggingsprosjekter gjennom å utrede konsekvenser, planlegge gode løsninger og gjennomføre avbøtende tiltak (skjermer, fasadetiltak etc.). Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) med grenseverdier og anbefalinger legges til grunn i planene.

Vedlikehold av eksisterende skjerming

I noen områder er det behov for vedlikehold på eller utskifting av eksisterende skjermer. Det planlegges derfor en registrering og tilstandsvurdering av eksisterende skjermer. Hensikten er å prioritere videre vedlikehold. Dette med forbehold om at det settes av midler til gjennomføring av registrering og vedlikehold i årlig budsjett.

4.3.3 Arealplanlegging

Helhetlig transport og arealplan

Transportetatens miljøvisjon fra nasjonal transportplan 2006-2015 inngår i forslag til ny transportplan: "Transport skal ikke gi alvorlig skade på mennesker eller miljø. Sentrale prinsipper som er nevnt i denne sammenheng:

- Transportløsninger som gir minst helse- og miljøskader på lang sikt prioriteres.
- I byområder skal investeringer i økt transportkapasitet inngå ei en helhetlig transport og arealplan, der man sikrer at kollektivtrafikk, sykkel og gange tar en økt del av trafikken og at arealbruksutviklingen bygger opp under dette.
- Ved utvikling av transportnettet bør alternativer til nybygging vurderes. Følgende typer tiltak skal vurderes i prioritert rekkefølge:
 1. Tiltak som kan påvirke transportbehovet og valget av transportmiddel
 2. Tiltak som gir mer effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur og kjøretøyer.
 3. Begrensede ombyggingstiltak
 4. Større ombygging/nybygging

Byggegrenser i arealplaner

Gjennom veiloven er det fastsatt generelle byggegrenser til riksveier. Konkrete byggegrenser fastlegges vanligvis gjennom reguleringsplan. Formålet med byggegrensene er å sikre nødvendig rom for drift og vedlikehold, trafikk sikkerhet, mulig veiutvidelse og unngå at det bygges i miljøbelastende områder nær veien. Det er utarbeidet en intern policy for byggegrenser i Statens vegvesen Region øst som legges til grunn både i forbindelse med egne planer og andres planer som vegvesenet uttaler seg til.

Veimyndighetene har et ansvar for å begrense støyulemper som påføres naboer til det eksisterende veinettet. For forurensing fra veier gjelder forurensingsloven så langt forurensingsmyndighetene bestemmer, jf. forurensingsloven § 5. Ved planlegging av nye boliger

eller etablering av ny støykilde skal anbefalte støygrenser i retningslinje T-1442 om støy i arealplanlegging legges til grunn.

4.3.4 Trafikkregulerende virkemidler

Trafikkstyring i form av skilting, signalprioritering og ulike former for trafikksanering virker regulerende. Hvilke tiltak som er mest egnet vil variere fra sted til sted. Trafikkregulerende tiltak kan bidra til at trafikkmønstret endres, og derfor må konsekvensene vurderes spesielt for hver enkelt situasjon. Effekten blir større om flere tiltak gjennomføres samtidig, og hvert tiltak trenger da ikke å være så omfattende. Miljøfartsgrensen er et eksempel på trafikkregulerende virkemiddel som allerede er tatt i bruk.

4.3.5 Statlig /kommunal satsning

Statens vegvesen skal i henhold til forurensningsforskriften utarbeide regionale handlingsplaner mot støy. I Region øst vil det bli gjennomført analyse av resultatene fra kartleggingen i hele regionen, inkludert Oslo kommune. Hensikten er å foreslå støyreducerende prosjekter med utgangspunkt i resultatene fra kartleggingen, uavhengig av andre utbyggingsprosjekter. Hensikten er å identifisere områder med mange støyutsatte der flere tiltak samlet kan gi god effekt, og samtidig være kostnadseffektive. Et eksempel på denne typen samarbeid er Groruddalsatsningen. Groruddalsatsningen er et samarbeid mellom Staten og Oslo kommune for å bedre miljø- og leveforholdene i Groruddalen. Partene har inngått en intensjonsavtale om et langsiktig samarbeid i Groruddalen for perioden 2007-2016. Hovedmålet er en bærekraftig byutvikling, synlig miljøopprustning samt bedre livskvalitet og levekår for beboerne. Miljøvennlig transport er et av fire programområder, der mindre støy er en del av hovedmålsetningen for programmet.

Tungtransport Groruddalen.

Prosjektet er en del av Statens vegvesens etatsprosjekt for næringslivets transporter. Prosjektplanen er utarbeidet i samarbeid med Oslo kommune. Hensikten med prosjektet er bedre løsninger for tungtransport i Groruddalen, og et av hovedmålene for prosjektet er å finne løsninger som bidrar til å redusere miljøulempene fra tungtransport på kort og lang sikt. Prosjektet skal først og fremst gi økt kunnskap og kompetanse hos involverte parter, samt formidle prosesser og resultater som kan komme til nytte for andre lignende problemstillinger og andre steder. Prosjektet i seg selv har ikke midler til å gjennomføre fysiske tiltak eller myndighet til å foreta trafikkreguleringer. Eventuelle tiltak gjennomføres i den enkelte etat etter vanlig ansvarsdeling og saksgang.

Stille områder

Statens vegvesen ønsker å delta i prosessen videre for planlegging av tiltak rettet mot å bevare stille områder i kommunen. Et eventuelt forslag til pilotprosjekt kan utarbeides i samarbeid med Oslo kommune. Tiltak og pilotprosjekter for stille områder må konkretiseres før eventuell finansiering kan avklares.

4.4 Budsjett og finansiering

Regjeringen har i stortingsmelding 24 regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand foreslått nye nasjonale mål for støy samt en innskjerping av forskrift til forurensningsloven om begrensnig av forurensning, begge deler med frist 2020. I den forbindelse ble kostnadene i 2007-11, hovedsakelig knyttet til forskning og utvikling, anslått til 43 mill kr på landsbasis. På lengre sikt

ble kostnadene med å innfri målet/forskriften for innendørs støy grovt anslått til 180 mill kr for region øst. Dette er i stor grad knyttet til fasadetiltak og støyskjerming, eventuelt delvis erstattet av støysvake veidekker med stor effekt (drensasfalt el.l.). Kostnadene ved tiltak på lengre sikt for å bidra til å redusere støyplage, for eksempel støysvake veidekker og bildekk, ble grovt anslått til 7 mill kr.

Økonomiske rammer og prioriterte veiprosjekter på stamveier og øvrige riksveier blir vedtatt i handlingsprogrammer. Disse er utarbeidet på grunnlag av strategier og mål som er fastlagt i Nasjonal transportplan (NTP). Handlingsprogrammene revideres hvert fjerde år. Økonomiske rammer for stamveier og øvrige riksveier i Oslo i perioden 2006-2009 er vedtatt. Forslag til handlingsprogram 2010-2014 blir utarbeidet i løpet av 2009. Tiltak som krever reguleringsplan, må ha godkjent overordnet plan før 1. mars 2009. Endelige bevilgningsrammer blir fastsatt ved Stortingets årlige behandling av statsbudsjettet.

5. Jernbaneverket

Jernbaneverket er organisert med en stabsenhet, en trafikkdivisjon, en utbyggingsdivisjon og en banedivisjon med tre regioner. Premissene for Jernbaneverkets virksomhet gis av stabsenheten gjennom regelverk, planer og budsjetter. Regionene forestår forvaltningen av jernbanenettet i de respektive regioner. Regionene er videre delt inn i Baneområder. Baneområde Stor-Oslo forvalter banestrekningene i Oslo kommune og Akershus.

5.1 Status

Alle jernbanestrekninger i Oslo kommune har vært med i Jernbaneverkets kartlegging. Dette innebærer:

- Drammensbanen
- Østfoldbanen
- Hovedbanen inkludert Gardermobanen fram til tunnelåpningen
- Gjøvikbanen

Kartleggingen har bestått av to deler. Det er gjennomført strategisk støykartlegging (utendørs) samt innendørs støykartlegging ihht Forurensningsforskriftens kap. 5.

Resultatet fra den strategiske kartleggingen er presentert i rapport fra Oslo kommune 2007 ”Strategisk støykartlegging Oslo – forurensningsforskriften kapittel 5. Støysituasjon for år 2006”.

Resultatene av utendørskartleggingen viser at det er totalt 740 personer som er utsatt for 70 Lden utendørs eller mer fra jernbanen. Ingen personer er utsatt for 75 Lden eller mer fra jernbane. I forhold til nattstøy er det ingen boliger langs jernbanen som har 70 Ln eller mer. 223 personer er utsatt for 65 Ln eller mer. Resultatene vises i tabellen nedenfor.

Ekvivalent støy nivå utendørs, Lden	Jernbane
Antall bosatte $\geq$ 75 dB	0
Antall bosatte $\geq$ 70 dB	740
Antall bosatte $\geq$ 65 dB	1673
Antall bosatte $\geq$ 60 dB	3669
Antall bosatte $\geq$ 55 dB	5309

Ekvivalent støy nivå utendørs, Ln	Jernbane
Antall bosatte $\geq$ 70 dB	0
Antall bosatte $\geq$ 65 dB	223
Antall bosatte $\geq$ 60 dB	1104
Antall bosatte $\geq$ 55 dB	2750
Antall bosatte $\geq$ 50 dB	5968

Tabell 5:1: Antall personer utsatt for utendørs støybelastning langs jernbane i Oslo, Lden = totalt for døgnet, Ln = kun natt.

Boliger som er utsatt for relativt høy støy fra jernbanen er spredt langs alle de kartlagte strekningene. Indre del av Østfoldbanen ut mot Nordstrand, samt Hovedbanen gjennom Gamlebyen er verst utsatt for utendørs støy.

Til oppdatering av innendørs-kartleggingen er det brukt en forenklet metodikk. Tidligere støykartlegging var basert på de beste trafikk tall man hadde i 2000. Årsdøgntrafikken på de ulike banestrekningene ble bestemt med manuelle metoder og på skjønn av kjentfolk på jernbanetrafikk. For å sikre at man ikke beregnet for lave støyverdier var det en gjennomgående tendens til å overestimere trafikk tallene. Siden den gang har Jernbaneverket oppgradert trafikk tallene på grunnlag av sportilgangsavtalen med de ulike operatørene. Som grunnlag for støyvurderingene er det nå tatt utdrag av TIOS-databasen hvor alle tog registreres med togtype og lengde på alle stasjoner. Dette gir grunnlag for å beregne gjennomsnitt togmengder på alle banestrekninger. Resultatene viser at togstøyen på alle strekninger i Oslo-området med få unntak har gått ned i forhold til tidligere beregninger. Dette er vist ved å beregne støyemisjonen for alle banestrekningene med trafikk tall både fra forrige kartlegging og med dagens trafikk. Ingen boliger har støynivå på eller over tiltaksgrensen på $42 L_{pAeq,24h}$.

Oslo kommune har i forbindelse med utendørskartleggingen av støy også kartlagt og valgt ut stille områder, se kap.x. Jernbanen berører utvalgte stille områder ved Hovedbanen langs Alnavassdraget, på Østfoldbanen ved kryssing av Ljanselvavassdraget samt på Gjøvikbanen langs Akerselva.

5.2 Utfordringer

Noe av hovedutfordringen for jernbanen er nok at det er mye gamle anlegg og til dels gammelt rullende materiell. Gammelt rullende materiell – dels gamle lokaltogsett, men særlig gammelt godstogmateriell med bremseklosser av støpejern og dårlig vedlikeholdte hjul – gir vesentlig mer støy enn nyere materiell. Det er et etterslep i vedlikehold av anleggene. Gamle anlegg – slitne skinner, sporveksler, m.m. – gir mer støy.

Hoveddelen av støy fra jernbane oppstår i kontaktpunktet mellom hjul og skinner, og ujevnheter på både hjul og skinner har stor betydning for støynivået. På grunn av belastningene fra togene dannes det over tid rifler og bølger i skinnene. Disse riflene og bølgene gir opphav til luftstøy og strukturstøy ved passering av tog. Løsningen er å slipe skinnene.

På en del strekninger er det mye oppbremsing. Særlig godstogene vil ved oppbremsing kunne avgi mye skrikelyder fra friksjonen mellom hjul og skinne og mellom hjul og bremsekloss. Et godt vedlikehold av både skinner og hjul er et viktig element i dette. Som eksempel på en strekning med mye oppbremsing av både godstog og persontog kan nevnes Hovedbanen fra Bryn og inn mot Oslo S/Loenga.

Når togets boggier passerer sporveksler kan det også oppstå slagstøy. Dette skal normalt ikke skje, men er igjen avhengig av hvor godt vedlikeholdt sporvekselen er. Slik slagstøy vil kunne oppleves som sjenerende for naboer. Feilretting og vedlikehold av sporvekslene vil i stor grad kunne avhjelpe problemene. Ved melding om denne type støy har jernbaneverket faste rutiner for retting.

Kurveskrik er en type støy som kan oppstå i kurver som følge av friksjon mellom hjul og skinner. Hvis hjulflensen skraper mot skinnene eller det oppstår vibrasjoner i hjulet kan det oppstå en kraftig "hylelyd". Kurveskrik har oppstått enkelte steder langs jernbanen, og kan være til stor sjenanse for de som berøres. Det generelle tiltaket er smøring av skinnene. Det blir gjort en del skinnesmøring for å redusere slitasje på hjul/skinne, både ved at togene smører hjulflensen og med et eget smøretog som går på sommeren. I tillegg er det et par lokale smørepunkter i Oslo. Skinnesmøring har så langt i Oslo i liten grad vært brukt som direkte støytiltak.

Et spesielt problem er strukturstøy fra Oslo-tunnelen mellom Nationaltheateret og Skøyen. Her er det gjennom mange år kommet klager fra naboer som opplever strukturstøy i det togene passerer. Slitte skinner, gamle anlegg, sporveksler m.m. er trolig stor del av grunnen til problemene, men liten overdekning over tunnelen er også en viktig aspekt.

Terminaler og oppstillingsplasser for tog er en annen utfordring. På slike steder er det ofte en del skifteaktivitet om natten, eller stillestående tog som avgir støy gjennom hele døgnet. Slike steder er ofte i tilknytning til endestasjoner og i tettbebygde områder, og kan være sjenerende for naboer nattetid. I Oslo er det Bestum, Alnabru og Filipstad som har slik skifte- og oppstillingsaktivitet.

Mye av den støyen som kommer fra avvik blir ikke fanget opp i støyberegningene, for eksempel støy fra kurveskrik, oppbremsing og nedslitte sporveksler.

5.3 Støyarbeidet fram til nå

Jernbaneløst gjennomførte innendørs støykartlegging av alle boliger langs jernbaneløst i perioden 2001-2003 og utførte tiltak på de boligene som lå over grenseverdien. Tiltakene ble utført som fasadetiltak.

De første støytiltakene langs jernbanen i Oslo-området var tidlig på 1980-tallet. Da ble det satt opp støyskjerm gjennom deler av Gamlebyen.

Det ble på midten av 1980-tallet laget en plan for å redusere støybelastningen langs jernbanen i Oslo-området. Planen var å gjøre tiltak for alle boliger som hadde et støynivå over 73 dBA døgnekivalent utendørs. Støynivået utenfor boligene skulle reduseres til under 65 utendørs. Der hvor dette eventuelt ikke var mulig skulle det gjøres fasadetiltak for å komme under 40 dBA døgnekivalent innendørs. I henhold til planen ble det i perioden 1985 – 1991 satt opp nesten 3 km støyskjerm på de høyest prioriterte (de verst utsatte) strekningene. Det ble brukt ulike typer støyskjerm av tre, Leca og aluminium. Strekninger gjennom Oslo kommune som fikk støyskjerm var Hovedbanen gjennom Gamlebyen, samt ved Haugenstua og Høybråten. I tillegg var det strekninger på Hovedbanen, Drammenbanen og Østfoldbanen utenfor Oslo kommune. Utover 1990-tallet er det videre satt opp støyskjerm på Drammenbanen lokalt mellom Skøyen og Lysaker, på Østfoldbanen ved Nordstrand og Hauketo, samt på Hovedbanen ved Grorud. På en del strekninger er det også en del eldre treskjerm som er satt opp privat.

Ved utbygging av nye banestrekninger skal kravene til støyforhold i/ved bygninger i teknisk forskrift (TEK) til plan- og bygningsloven oppfylles. Disse kravene er vesentlig strengere enn kravene i forurensningsforskriften. I forbindelse med byggingen av Gardermobanen ble det gjort omfattende tiltak gjennom Gamlebyen. Av skjerming ble det i hovedsak satt opp lave

støyskjermer tett inntil sporet, i tillegg til supplerende av de vanlige høye støyskjermene i eiendomsgrensene. Det ble også gjort fasadetiltak for at alle boliger på strekningen skulle komme under 35 $L_{pAeq,24h}$ innendørs. Lave støyskjermer av den typen som brukes gjennom Gamlebyen har tidligere også vært prøvd ut på en prøvestrekning på Hovedbanen.

I forbindelse med byggingen av Lysaker stasjon – som pågår nå - blir deler av støyskjermen nå fornyet og utbedret. Dette gjelder både på Oslo-siden og ved selve stasjonen. Dette vil bl.a. bidra til å redusere jernbanestøy mot Lysakerelva, som er et av de stille områdene i handlingsplanen.

Det ble i 2002 gjort forsøk med å måle effekten av skinnesliping. Det ble gjennomført målinger av støy fra jernbanen før og etter skinnesliping på Østfoldbanen (Oslo-Ski) og Drammenbanen vår/høst 2002. Målingene viser at der sporet har mye rifler og bølger før sliping reduseres støynivå med ca 5-6 dB for lokaltog og BM70 etter sliping. For godstog og fjern tog er reduksjonen ca 3-4 dB. Effekten av sliping er like god i lave som i høye hastigheter.

I 2006 ble det startet et nytt prosjekt hvor det ble gjort målinger før og etter skinnesliping. Det er to målesteder på Østfoldbanen, ved Ljan respektive Hauketo. Det er gjort målinger av støy og skinnesliping rett før sliping, rett etter sliping samt ca ½ år etter sliping. Det er samtidig utført målinger av rifler og bølger på skinnene. Analysene fra målingene er ennå ikke ferdige. Prosjektet forventes å gi et klarere bilde av hvor stor effekten av skinnesliping er.

Det har generelt vært en økt fokus på skinnesliping som støyredukerende tiltak siden 2005.

Det blir også gjort en del oppretting av feil som følge av støyklager fra naboer. Dette gjelder særlig for slagstøy fra sporveksler og skinneskjoter. I 2007 ble det bl.a. gjort tiltak i Brynsbakken (Hovedbanen mellom Oslo s og Bryn) for å rette opp i støyende sporveksler. Ved naboklager er det rutiner for å kontrollere hva som kan være årsaken til sjenerende støy og å rette det opp i den grad det er mulig.

5.4 Mål og langsiktig strategi

Jernbaneverkets hovedmål for støy er å overholde Forurensningsforskriften samt å oppfylle nasjonale mål for støy. For Jernbaneverket Region Øst er strategien for å oppnå målene å redusere støy ved kilden. Dette skal i hovedsak gjøres ved å oppnå og opprettholde god skinnesliping.

Ved systematisk vedlikehold og skinnesliping skal sporet være i en slik stand at støy fra togtrafikken minimeres. Regelmessig vedlikehold og fornyelse av gamle anlegg er viktige komponenter. Utskifting av gamle skinner og fornyelse / utbedring av gamle sporveksler er eksempel på vedlikeholdstiltak som kan gi vesentlig støyreduksjon. Begrunnelsen for disse vedlikeholdstiltakene er å få bedre fungerende anlegg. Støyreduksjon kommer som en bieffekt. Regelmessig og hyppigere skinnesliping er ellers kanskje det viktigste tiltaket. Skinnesliping utføres både som generelt vedlikeholdstiltak og som direkte støytiltak.

I tillegg skjer det en del andre ting, som ligger utenom Jernbaneverkets og regionens ansvar, som på sikt vil bidra til å redusere støy langs jernbanen i Oslo. Dette er overgang til nytt og mer støysvakt persontogmateriell samt på sikt trolig overgang til komposittbremseklosser på godstog.

NSB skifter langsiktig ut alt lokaltogmateriell på Østlandet. Per i dag er det i hovedsak på forbindelsene Spikkestad – Moss, Skøyen – Mysen samt Eidsvoll – Kongsberg som de nye moderne togsettene er satt inn. Fra 2012 vil det komme flere nye togsett i bruk, og de gamle togsettene vil fases ut fram til ca 2020. Fra 2020 skal det etter planen kun være de støysvakere nye togsettene som er i bruk i lokaltogtrafikken på Østlandet.

I forbindelse med EU-direktiv for interoperabilitet for konvensjonelle tog er det vedtatt støykrav som gjelder for nye tog samt for oppgradering av materiell. Dette innebærer at i fremtiden vil nye godstog ikke produseres med støpejernsklosser, de vil ha komposittbremseklosser. Godstogene kommer derfor til å bli vesentlig mindre støyende i fremtiden enn hva de er i dag. Det er gjort en nytte/kostnadsanalyse av å bytte ut bremsklosser på alle eksisterende godstog i Norge i dag. Analysen viste at det kan være veldig dyrt, og ikke ville være samfunnsøkonomisk lønnsomt. Godstog har generelt lengre levetid enn persontog. Den generelle utskiftingen fra gamle tog til nye mer støysvake vil derfor ta lenger tid på godstogsiden.

Det foregår mye internasjonal forskning på ulike tiltak som kan brukes ved konstruksjon av jernbanelinjer for å begrense støy. Jernbaneverket vil bidra i denne forskningen framover.

Et utbyggingsprosjekt som på sikt vil kunne ha betydning for støy i Oslo er nytt dobbeltspor Oslo – Ski. Det nye dobbeltsporet er planlagt å gå i tunnel fra Ekeberg til Rosenholm/Kolbotn. Det innebærer at alle region- og fjerntog og en stor andel godstog vil gå i tunnel på strekningen, og vil dermed redusere støy fra eksisterende bane, selv om lokaltogtrafikken vil øke gjennom utnyttelse av den frigitte kapasiteten. Prosjektet er i høringsutkastet til Nasjonal transportplan ikke med innenfor ordinær ramme og vil ikke, med mindre Jernbaneverket får betydelig økte rammer, kunne bli ferdigstilt før etter 2019.

Jernbaneloven § 10 fastsetter en byggegrense på 30 meter langs spor. I arealplanleggingen i Oslo er det et stort press for å få aksept for mindre byggeavstander ved nybygging. Byggegrensen mot spor skal bl.a. ivareta hensynet til støy og vibrasjoner. Kommunen som arealplanmyndighet bør ved aksept av bygging nær jernbaneanlegg etterprøve at gjeldende normer blir oppfylt og stille konkrete krav til hvilke støytiltak utbygger skal gjennomføre. Det må være en felles målsetting at ny bebyggelse får bedre støy- og vibrasjonsforhold enn eksisterende bebyggelse nær sporene. Kommunen bør i denne sammenheng ikke gi dispensasjoner for bygging nærmere sporet enn fastsatt i gjeldende byggegrense, og kreve dokumentasjon gjennom beregninger eller målinger på at støynormene er oppfylt ved ferdigstillelse av ny bebyggelse.

Jernbanen ser ut til å kunne nå det nasjonale målet om 10 % reduksjon i støyplage innen 2020. Fra 1999 til 2006 er støyplage fra jernbane redusert med 33 % på nasjonal nivå ifølge Statistisk sentralbyrå (SSB). I Oslo viser tall fra SSB at støyplage fra jernbane er redusert med 31 % i samme periode. Årsakene er overgang til mer støysvakt materiell, hyppigere skinnsliping og reduserte trafikk tall / nedgang i trafikk.

5.5 Virkemidler og tiltak de neste fem år

I baneområde Stor-Oslo skinnestripes årlig ca 1/5 av banenettet i baneområdet. Det innebærer at hele banenettet i området skal stripes minst en gang i den nærmeste 5-årsperioden. I tillegg stripes sporveksler spesielt. I 2008 skal sporveksler stripes på Hovedbanen fra Oslo til Lillestrøm. Det skal vurderes om de strekninger som er verst støyutsatt bør prioriteres høyere for skinnestriping.

Oslotunnelen planlegges å bli fornyet i løpet av årene 2009 – 2011. Gjennom hele tunnelen vil alle komponenter i overbygningen bli skiftet ut i perioden. Det innebærer skinner, sviller, befestigelser, ballast og sporveksler. Nye og tykkere dempende gummiplater mellom sville og skinne vil trolig kunne bidra til vesentlig reduksjon av vibrasjoner og strukturstøy. I 2008 vil det bli laget en hovedplan for dette fornyelsesprosjektet. Noen mindre arbeider i tunnelen skal også gjennomføres i 2008.

Det vil bli gjennomført rehabilitering og bytte av sporveksler på Oslo S og områdene rundt samt videre oppover Hovedbanen. Dette arbeidet er startet på Oslo S og Grorud i 2007 og er planlagt å fortsette i 2008 og videre utover hele 5-årsperioden.

På Hovedbanen mellom Etterstad og Oslo S er det også planlagt å oppgradere overbygningen til "nystandard". Dette arbeidet vil trolig komme etter tilsvarende arbeider i Oslotunnelen, og vil først være aktuelt fra 2012.

Forsøksprosjektet om skinnestriping på Østfoldbanen skal slutføres i 2008. Resultatene vil kunne ha betydning for videre strategi i forhold til skinnestriping.

Jernbaneverket vil være med i planlegging og oppfølging av pilotprosjekter for stille områder.

5.6 Budsjett og finansiering

Skinneslipings- og vedlikeholdstiltakene nevnt i 4.4 ligger inne i Jernbaneverkets langsiktige vedlikeholdsplan, og blir finansiert via sentralt prioriterte midler i Jernbaneverket. Alle planlagte tiltak er likevel avhengig av årlig tildeling over statsbudsjettet.

Pilotprosjekter for stille områder må konkretiseres før eventuell finansiering kan avklares.

6. Kollektivtransportproduksjon AS

AS Oslo Sporveier har fra 1. juli 2006 fått navnet Kollektivtransportproduksjon AS (KTP AS). Organisasjonen omfatter driftsselskapene Oslo T-banedrift AS, Oslo Sporvognsdrift AS og Unibuss AS, samt enhetene for Verksted og Infrastruktur pluss Sporveistjenester og enkelte andre administrative funksjoner. Et nyopprettet administrasjonsselskap, Ruter AS, kommunens bestillerselskap for kjøp av kollektivtrafikk.

6.1 Status

6.1.1 Støykartlegginger

Kollektivtransportproduksjon AS har gjennom utendørs og innendørs støykartlegging skaffet seg en oversikt over antall adresser utsatt for støy over gitte nivåer.

Følgende støykartlegginger er grunnlaget for handlingsplanen mot støy:

1. Utendørs støykartlegging i prosjektet "Strategisk støykartlegging Oslo 2006". Rapport fra Oslo kommune 2007 "Strategisk støykartlegging Oslo – forurensningsforskriften kapittel 5. Støysituasjon for år 2006"
2. Innendørs støykartlegging i hht forurensningsforskriften kap.5. Rapport fra Brekke & Strand akustikk as datert 12.12.2007 "Kartlegging av innendørs støy i hht forurensningsforskriften kap.5 – Rapportering fra Kollektivtransportproduksjon AS"

Følgende statistikk er fremkommet i prosjektet "Strategisk støykartlegging Oslo 2006":

Ekvivalent støynivå utendørs, L_{den}	Sporvogn/T-bane
Antall bosatte ≥ 75 dB	0
Antall bosatte ≥ 70 dB	4097
Antall bosatte ≥ 65 dB	18366
Antall bosatte ≥ 60 dB	29662
Antall bosatte ≥ 55 dB	43692

Tabell 6:1 Statistikk fra "Strategisk støykartlegging Oslo 2006",
ekvivalent støynivå over døgnet, L_{den} .

Ekvivalent støynivå utendørs, L_n	Sporvogn/T-bane
Antall bosatte ≥ 75 dB	0
Antall bosatte ≥ 70 dB	274
Antall bosatte ≥ 65 dB	6864
Antall bosatte ≥ 60 dB	22030
Antall bosatte ≥ 55 dB	33915

tabell 6:2: Statistikk fra "Strategisk støykartlegging Oslo 2006",
ekvivalent støynivå om natten, L_n .

6.1.2 Støybelastning fra bane og sporvogn

Utendørs støykartlegging har vært grunnlaget for innendørs støykartlegging. Ut fra utendørs beregningene er det generert støynivå ved fasader til alle bygninger langs baner og sporvognstraseer. Ut fra fasadenivåene er det beregnet innendørs støynivå ut fra forventet fasadedemping. En viktig endring er imidlertid foretatt med de beregnede utendørs støynivåene, ved at det er korrigert for korrekt kjørehastighet for trikken i byen. Beregningene er i utgangspunktet foretatt med skiltet hastighet, noe som har vist seg å gi for høyde støynivåer mange steder. Ved hjelp av hastighetsstatistikk er det korrigert for reelle kjørehastighet. Det er ikke korrigert for hastighet på T-banene og forstadsbanene.

Tabellene under viser oppsummering av støybelastning fra bane og trikk i Oslo for henholdsvis utendørs og innendørs støy.

Det benyttet målestørrelsen for gjennomsnittlig støy over døgnet ("døgnkvivalent støynivå"), henholdsvis L_{den} for utendørs støy og L_{Aeq24h} for innendørs støy.

Utendørs støybelastning fra sporvogn og T-bane er hovedsakelig under $L_{den} = 70$ dB. Ca.1600 adresser er utsatt for støy over $L_{den} = 60$ dB fra bane og trikk.

Ingen av adressene kommer opp mot tiltaksgrensen på $L_{Aeq24h} = 42$ dB, som er grenseverdien for tillatt innendørs støybelastning i Norge.

Det største volumet av adresser over 35 dB L_{Aeq24h} har vi i bygatene langs trikkelinjene. Det er særlig langs trikkelinjen mellom Grünerløkka og Storo vi finner en del adresser som er utsatt for innendørs støy ≥ 35 dB L_{Aeq24h} .

Ekvivalent støynivå utendørs, L_{den}	T-bane	Trikk
Antall adresser ≥ 75 dB	0	0
Antall adresser ≥ 70 dB	4	1
Antall adresser ≥ 65 dB	206	452
Antall adresser > 60 dB	525	1106
Totalt antall adresser > 60 dB (T-bane og sporvogn)	1631	

Tabell 6.3: Utendørs støybelastning

Ekvivalent støynivå innendørs, L_{Aeq24h}	T-bane	Trikk
Antall adresser ≥ 42 dB	0	0
Antall adresser ≥ 39 dB	0	0
Antall adresser ≥ 38 dB	1	1
Antall adresser ≥ 37 dB	1	3
Antall adresser ≥ 36 dB	4	34
Antall adresser ≥ 35 dB	13	126
Totalt antall adresser ≥ 35 dB (T-bane og sporvogn)	139	

Tabell 6.4 Innendørs støybelastning

6.2 Tidligere og planlagte tiltak

6.2.1 Tidligere og planlagte tiltak for T-bane

Generelt

Kollektivtransportproduksjon AS har jobbet bevisst med tiltak mot støy gjennom flere år.

Fra 1990- tallet, hvor man snakket om "vedlikeholdsetterslepet" som en betegnelse på at vedlikeholdet var forsømt gjennom en lengre periode, har det gradvis skjedd en viss forbedring og fornyelse av gammel infrastruktur. Dette arbeidet vil fortsette i årene som kommer.

Samtidig har trafikken økt (trafikanntilbudet er bedret) med flere avganger, større vognlengder, nye vogntyper osv. Dette har ført til økt fokus på støy for alle naboene som bor tett inntil banenettet.

I kapittelet følger en beskrivelse av hvordan KTP AS har jobbet med støy fra T-bane.

Oppgradering av T-bane

Av større oppgraderinger de siste årene kan nevnes Røabanen (1996), Sognsvannsbanen (2002) og Kolsåsbanen (2005-2009). T-banen bygges nå om til såkalt metrostandard, som innebærer plattformer for 6-vognstog og planskilte kryssninger og moderne infrastruktur inkludert nytt signalanlegg.

Kolsåsbanen (2005-2009) oppgraderes for tiden. Parsell til Åsjordet åpner august 2008, parsell til Lysakerelven åpner i 2009. Det foretas en fullstendig ombygging og oppgradering av banen, med helt nye stasjoner og ny infrastruktur. Den nye banen vil gi vesentlig mindre støy enn tidligere. I tillegg gjennomføres støyreducerende tiltak (støyskjærmer, fasadetiltak, samt tiltak mot vibrasjoner og strukturlyd) slik at retningslinjene for støy fra nye anlegg (T-1442) tilfredsstilles for alle boliger langs banen.

KTP AS har følgelig fortsatt mye gammel infrastruktur med stort vedlikeholdsbehov.

Erfaringene med oppgraderinger kan være blandede. Utskifting til tyngre overbygning (S-49 skinner, betongsviller) kan gi et stivere spor, som kan føre til at kurveskrik oppstår, med økning av støy som resultat. Men det vil være en forbedring i forhold til annen støy fra sporet (skjøtslag, rifler, ujevnheter i skinnhodet m.m.) og rystelser til omgivelsene.

I tilfeller med gamle nedslitte baner (eks. Kolsåsbanen) forventes betydelig reduksjon av støy. Målinger av støy fra den gamle Kolsåsbanen indikerer at støynivået kan reduseres med opp til 10 dB når ny bane åpner.

Oppgradering av Sognsvannsbanen i 2002 gav en reduksjon på rundt 3 dB. Men det er også eksempler på at oppgradering av en bane har gitt nye problemer som kurveskrik som ikke var der før oppgradering.

Selv om strategien er å redusere støy ved kilden, har det også blitt gjennomført en del støyskjermingstiltak de siste årene, som en konsekvens av større oppgraderinger og nybygginger på T-banenettet. Dette er gjerne tiltak som er påkrevd gjennom reguleringsplanprosesser. Både

Røabanen, Sognsvannsbanen og Kolsåsbanen har fått/ vil få støyskjermer og til dels fasadetiltak som følge av krav knyttet til nye reguleringsplaner.

Når et eksisterende anlegg endres slik at det kreves ny regulering etter plan- og bygningsloven, vil det bli krevd støyreducerende tiltak som om det var et nybygd anlegg. Da vil det gjelde grenseverdier for støy som er strengere enn for eksisterende anlegg.

I forbindelse med oppgradering av Sognsvannsbanen i 2002 ble det bygget ca 1 km støyskjermer, samt gjennomført fasadeisolering av de mest utsatte bygninger langs banen.

Ved oppgradering av Kolsåsbanen blir støy vurdert etter gjeldende retningslinjer for støy (T-1442). Det vil si at det skjermes mot støy for alle boliger hvor utendørs støy er over anbefalt grenseverdi $L_{den}=58$ dB ved boligenes fasade/uteareal.

Skinnesliping

Over tid vil skinner bli slitt og det oppstår ujevnheter. Et vanlig fenomen er bølgedannelser på skinnene (skinnekorrugeringer), som er opphav til økt støy fra T-banen. Det kan oppstå bølgedannelser på hjulene også.

Det er derfor viktig å slipe skinner og vedlikeholde hjulene slik at økt støy unngås i mest mulig grad. Fra 2006 har det blitt gjennomført årlig sliping av skinner på T-banenettet i Oslo.

Skinnesliping vil også forlenge levetiden på skinner og forebygge skader på hjul.

Jevnlig sliping av skinner vil bidra til å holde støynivået på et minimum. Det finnes eksempler på at skinnesliping har redusert støynivået med opp til 8-10 dB. Mer typisk er reduksjon på rundt 3-5 dB ved sliping av normalt slitte skinner.

Tiltak mot skinneskrik

Skinneskrik (eller kurveskrik) er en type støy som kan oppstå i kurver som følge av friksjon mellom hjul og skinner gjennom en kurve. Friksjonskrefter som bygges opp og slipper, gir opphav til vibrasjoner i hjulet. Når vibrasjonene treffer hjulets resonansfrekvenser, kan det oppstå en kraftig "hylelyd". En annen type kurveskrik er at hjulflensen skraper mot skinnene. Kurveskrik har oppstått enkelte steder på T-banenettet, og kan være til stor sjenanse for dem som berøres.

Kurveskrik er et fenomen som opptrer i noen kurver, mens andre steder er det ikke problem. Det er mange faktorer som spiller inn, blant annet gjeldende overhøyde, geometri, hastighet og vogntyper.

Når kurveskrik oppstår kan det føre til at støynivået øker med 15-20 dB. Det er derfor viktig å unngå denne type støy i størst mulig grad.

Det vanligste tiltaket mot kurveskrik fra T-bane er skinnesmøring.

Smøringen kan være manuell, men det er i det siste kjøpt inn stasjonære smøreapparater som smører kontinuerlig i spesielt utsatte kurver. Det smøres også fra vogner.

Smøring av skinner

Dagens rutiner for smøring av skinner er gjennomgått nedenfor. Dette er vedlikeholdssmøring som vil ha effekt på støy, samt ren antiskrik smøring som skal forhindre kurveskrik.

Smøring fra vognparken:

- Vogntype 1300 har flensesmøring (for tiden trafikkeres Holmenkollbanen, Ringbanen, Lambertseterbanen og Kolsåsbanen)
- Vogntype T-2000 har flensesmøring og skinnetoppsmøring i kurver $R < 100$ (for tiden trafikkeres Holmenkollbanen og noe på Lambertseterbanen)
- Vogntype T-1000 og 1100 har ikke smøresystemer
- Vogntype MX-3000 har flensesmøring (for tiden trafikkeres Ringbanen, Grorudbanen og noe Sognsvann/Østernsjøbanen)

Smøring fra anleggsmaskin (Rulle) på hverdager – flensesmøring og skinnetoppsmøring i kurver:

- Furuset-, Østensjø-, Lambertseter-, Sognsvann- og Østeråsbanen. Omfang flensesmøring vurderes opp mot smøring fra vogntype MX. Behovet vil antagelig bli redusert på sikt.

Manuell smøring anti-skrik smøremiddel i kurver med særskilte problemer f.t.:

- Karlsrud – Brattlikollen
- Volvat-området
- Tåsen
- Gråkammen
- Holmenkollen – Voksenlia
- Lillevann

Stasjonære smøreapparater i kurver (Ytterligere utplassering vurderes for 2008):

- Brattlikollen
- Voksenlia

Erfaringer med stasjonære smøreapparater på Brattlikollen på Lambertseterbanen og Voksenlia på Holmenkollbanen har så langt vært positive. Her ble smøreapparater montert i august 2007, etter lang tid med klager på kurveskrik og forsøk på manuell smøring. Et stasjonært smøreapparat står ved sporet ved inngangen til kurven, og det smøres på skinnhodet hver gang en vogn passerer. Smøremiddelet endrer friksjonskoeffisienten til et middels nivå slik at kurveskrik ikke oppstår, samtidig som bremseeffekten beholdes.

En langtidsmåling (16 dager) av støy på Brattlikollen viste at mindre enn 1 av 100 T-banepasseringer gav kurveskrik med det stasjonære smøreapparatet i drift, mot 18 av 100 når smøreapparatet ikke var i drift. Smøreapparatet har derfor gitt en betydelig støyreduksjon for de utsatte naboene.

Målingene viser også at de nye MX vognene gir langt færre tilfeller av kurveskrik enn de eldre vogntypene, samt at dB-nivået ved kurveskrik ikke er like høyt fra MX vognene.



Bild 6:1: Bildet viser automatisk smøring av skinner ved Brattlikollen på Lambertseterbanen.

Foto: Atle Stensland, Kollektivtransportproduksjon AS

6.3 Tidligere og planlagte tiltak for Sporvogn

Generelt

Kollektivtransportproduksjon AS har jobbet med bevisst med tiltak mot støy gjennom flere år.

Fra 1990- tallet, hvor man snakket om "vedlikeholdsetterslepet" som en betegnelse på at vedlikeholdet var forsømt gjennom en lengre periode, har det gradvis skjedd en viss forbedring og fornyelse av gammel infrastruktur. Dette arbeidet vil fortsette i årene som kommer.

Samtidig har trafikken økt (trafikanntilbudet er bedret) med flere avganger, nye vogntyper osv. Dette har ført til økt fokus på støy for alle naboene som bor tett inntil sporvongsnettet.

I kapittelet følger en beskrivelse av hvordan KTP AS har jobbet med støy fra sporvogn.

Oppgradering Trikk

Trikkenettet i Oslo er ca 94 km spor fordelt på 11 geografiske strekninger (se kart). Disse strekningene trafikkeres av seks sporvognslinjer. Omgivelsene rundt trikketraseene er også ulike, men hovedsakelig går traseene gjennom byrom med boliger, forretninger og annet næringsvirksomhet.

Infrastrukturens tilstand er preget av varierende nytt og gammelt spor og banefundament.

Opprinnelig er store deler av strekningene bygget som "pakkspor". Dette betyr at sporets underbygning består av en betongplate, hvor det mellom platen og skinnens fot er benyttet en jordfuktig betongmasse. Mellom sporene og opp til midt på skinnen er det benyttet et svakere betongtype, før det hele har fått et gatedekke av asfalt eller brostein. Denne type løsning ble benyttet frem til ca 1990.

På grunn av stor belastning på sporet og gatedekket og ettersom tiden går, smuldrer betongmassen under skinnefoten bort, og dette medfører svanker i skinnene og krakelering rundt sporene. Det har derfor vært nødvendig med punktvis reparasjon av både fundament og spor på deler av strekninger som innehar denne type løsning.



Figur 6:1: Kart geografisk strekning byspor

Fra 1990 og frem til i dag er nye traseer bygget med en større fundamentplate, hvor det er lagt inn støyreducerende materialer under skinnens fot og rundt fundamentplaten. Hele sporet er så støpt inn og overbygget gatedekke av asfalt eller brostein.

Det er i 2007 utviklet enda ny byggemetode for trikkespor. Nedbøyingmålinger har vist at den eldre byggemetoden er for stiv. Denne stivheten er en av årsakene til støy og vibrasjoner fra trikken. Den nye overbygningen vil ha større nedbøying enn dagens løsning og dempe belastningen fra trikken mer effektivt.

Typiske strekninger hvor traseen består av gamle spor og banefundament er (før 1990):

Drammensveien, fra Solli plass til Skarpsno
Vogtsgate
Briskeby
Prinsensgate og Tolbugata

Typiske strekninger hvor traseen består av nye spor og nytt fundament (etter 1990) er:

Trondheimsveien
Rikshospitalet, fra Parkveien – Rikshospitalet
Majorstuen, Frognerveien – Kirkeveien.
Stortingsgata
Rådhusplassen

Det er foreløpig ikke bygget trikkespor etter den nye byggemetoden utviklet i 2007.

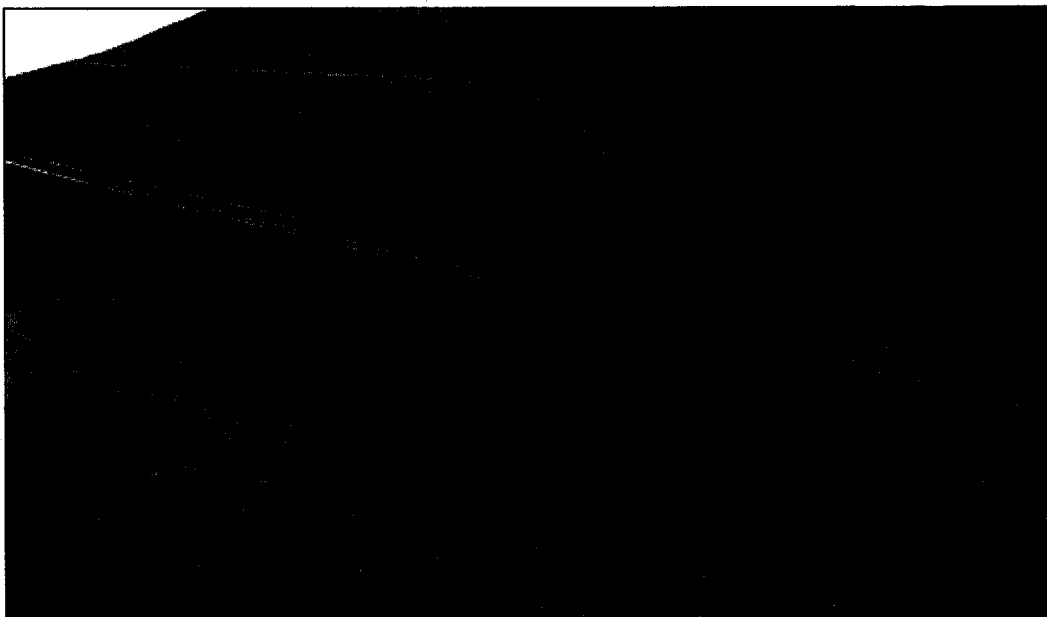


Bild 6.2: Eksempel på trikkespor som må fornyes. Spor, dekke og fundamentering er nedbrut. Foto: Irene Måsøval, Kollektivtransportproduksjon AS

Skinnesliping

Over tid vil skinner bli slitt og det oppstår ujevnheter. Et vanlig fenomen er bølgedannelser på skinnene (skinnekorrugeringer), som er opphav til økt støy fra T-banen. Det kan oppstå bølgedannelser på hjulene også.

Det er derfor viktig å slippe skinner og vedlikeholde hjulene slik økt støy unngås i mest mulig grad. Skinnesliping vil også forlenge levetiden på skinner og forebygge skader på hjul.

Jevnlig sliping av skinner vil holde støynivået på et minimum. Det er eksempler på at skinnesliping har redusert støynivået med opp til 8-10 dB. Mer typisk er reduksjon på rundt 3-5 dB ved sliping av normalt slitte skinner.

På sporvognsnettet startet årlig sliping i 2003. På sporvognsnettet slipes 20-25 km skinner hvert år.

Vedlikehold - skinnebrudd

Skinnebrudd er en typisk indikator på dårlig spor og medfører støy. I løpet av ett år oppstår mellom 200 og 250 skinnebrudd på ulike deler av strekningene. Hovedmengden av befinner seg på de gamle pakksporene bygd før 1990.

Alle skinnebruddene blir reparert fortløpende. Det foretas i tillegg jevnlig kontroll av sporet for å avdekke andre typer feil som for eksempel svanker, vindskjevheter og slitasje i sporet.

Det er spesielt fire strekninger som skiller seg ut, hvor strekningen til Rikshospitalet er overrepresentert med skinnebrudd. Disse bruddene på denne strekningen oppstår hovedsakelig mellom Jernbanetorget og Holbergs plass.

Tiltak mot skinneskrik

Skinneskrik (eller kurveskrik) er en type støy som kan oppstå i kurver som følge av friksjon mellom hjul og skinner gjennom en kurve. Friksjonskrefter som bygges opp og slipper, gir opphav til vibrasjoner i hjulet. Når vibrasjonene treffer hjulets resonansfrekvenser, kan det oppstå en kraftig "hylelyd". En annen type kurveskrik er at hjulflensen skrapet mot skinnene. Kurveskrik har oppstått enkelte steder på sporvognsnettet, og kan være til stor sjenanse for dem som berøres.

For å redusere skinneskrik kan det smøres, slipes, sveise opphøyning på skinnehodet og eventuelt justere vinkelen på skinna i forhold til hjulbanen..

Skinnesmøring:

- Maskinell skinnesmøring av alle kurver under $R=30m$ på ytterstreng. Smøres 1-3 ganger pr uke.
- Manuell skinnesmøring utføres der det ikke kan utføres maskinelt. Her er vognhaller og egne tomter. Smøres 1-3 ganger pr uke.
- Manuell skinnesmøring av kurver Lilleakerbanen mellom Furulund og Lilleaker med CICO 1200. Påføres på skinnehode for å redusere friksjon mellom hjul og skinne.
- Stasjonær skinnesmøring for smøring av kurver på strekningen JR Rikshospitalet fra Forskningsparken til Rikshospitalet.

Skinnesliping:

Fra 2003 t.o.m. 2007 er det slipt ca. 20000m spor hvert år.

Påleggssveising:

Det er foretatt påleggssveising "antiskrik" som er utført ved å frese fuge i skinnehodet og deretter sveist i fugen med hardere legering enn skinnestålet hvor legeringen ligger 1 til 2mm over skinnehodet. Dette for å minske berøringsflaten mellom hjul og skinne. På følgende steder er det påleggssveiset:

JR Rikshospitalet begge spor i kuven etter Adamstuen.

JK Grünerløkka begge spor i kurven Grefsenveien før Midtoddveien og i vendesløyfa Kjelsås.

Justere vinkelen på skinnene:

Kurveskrik kan oppstå som følge av at hjul og skinne ikke er optimalt tilpasset til hverandre. Som et forsøk har vi gått til innkjøp av kiler som justerer vinkelen på skinna slik at den skal bli mer optimal i forhold til hjulprofilet. Vi har kjøpt inn kiler og vil teste dette ut mellom Furulund og Sollerud på Lilleakerbanen.

6.4 Mål og langsiktig strategi

Generelt

Kollektivtransportproduksjon AS har klare målsettinger om å redusere støy i størst mulig grad fra sine anlegg, noe som vil fremgå av denne handlingsplanen. Den viktigste miljøoppgraven for Kollektivtransportproduksjon er likevel å utvikle et kollektivtilbud som er så attraktivt at enda

flere velger å la bilen stå, da en reise med Sporveiens tilbud er et klart bedre valg for samfunnet enn å reise med personbil. På sikt er det derfor en målsetting om å øke trafikanttilbudet. Dette vil øke støy fra Kollektivtransportproduksjon sine anlegg, men vil samtidig bidra til å redusere støy fra biltrafikk.

Støykartleggingen viser at antallet adresser utsatt for moderat høyt utendørs støy fra bane og trikk over 65 dB L_{den} er ca 650, mens nesten ingen adresser er utsatt for støy over 70 dB L_{den} . Dette er ikke et spesielt høyt antall, sammenlignet med andre støykilder. Ingen adresser vil være utsatt for støy over tillatt grenseverdi 42 dB L_{Aeq24h} innendørs fra bane/trikk alene. Det er imidlertid behov for å se på summert støy fra vei og bane i for eksempel bygater hvor det går trikk, for å se om totalt støynivå vil overskride grenseverdien. Det er en utfordring veimyndighetene og KTP AS må ta fatt i sammen.

Kollektivtransportproduksjon AS sin utfordring i forhold til støy er først og fremst å redusere støy ved kilden.

Hovedtiltaket er oppgradering av bane- og sporvognsettet. Målsettingen er derfor langsiktig fordi det vil ta mange år å oppgradere eksisterende anlegg til ønsket standard.

Målsetting

Den langsiktige målsetting for støy for Kollektivtransportproduksjon AS er:

1. KTPAS skal tilstrebe en infrastrukturstandard og en materiellstandard som gir minst mulig støy for alle naboer til våre anlegg.
2. Målsetting om støy for T-bane og forstadsbaner:
Ingen boliger skal ha utendørs støy over $L_{den} = 65$ dB og innendørs støy over $L_{Aeq24h} = 35$ dB.
3. Målsetting om støy for Sporvogn (bytrikk): Ingen boliger skal ha innendørs støy over $L_{Aeq24h} = 35$ dB.

Strategi for støy

Målsettingen om støy, inkludert målsetting om støygrenseverdier, skal nås gjennom å redusere støynivået ved kilden. Strategien består av to deler:

1. Redusere det generelle støynivået fra bane og trikk.

Det generelle støynivået, det vi kan kalle naturlig støy fra bane og trikk, har å gjøre med standard på spor/banelegeme og materiell (vogner), samt vedlikeholdet av dette.

Det generelle støynivået kan reduseres ved å etablere en moderne godt vedlikeholdt infrastruktur og vognpark. Oppgradering av bane- og sporvognsnett og samt vedlikehold som skinnesliping og vognvedlikehold er derfor sentrale tiltak.

2. Eliminere bort spesielle støykilder knyttet til bane og trikk.

Med dette menes støy utover naturlig støy fra bane og trikk. Dette er spesielle fenomener som kurveskrik, slaglyder, ekstra støyende sporveksler, høytaleranlegg, støyende anleggsarbeider osv.

Det vil alltid være støy forbundet med sporveksler, anleggsarbeider o.l., og man kan aldri ha et 100 prosent effektivt tiltak mot kurveskrik. Men denne type støykilder skal i størst mulig grad elimineres bort.

Begrunnelse

Begrunnelsen for strategien med å redusere støynivået ved kilden, er at dette vil alle naboer til bane og trikk nyte godt av (i motsetning til skjermingstiltak og fasadetiltak som bare hjelper noen) og det vil være mest kostnadseffektivt. Det ligger også et rettferdighetsprinsipp bak å legge ressurser i tiltak som hjelper alle naboer, og ikke legge ressurser i støyskjerming av noen få naboer. Reduksjon av støy ved kilden vil også være med på å verne om "stille områder", jfr. handlingsplan for stille områder som omtales annet sted i dette dokumentet.

Eksplisitte støytiltak som støyskjermer og fasadetiltak gjennomføres som hovedregel bare i situasjoner når grenseverdier for støy fastsatt i reguleringsplaner for oppgraderingstiltak, krever slike tiltak.

Å eliminere bort spesielle støykilder (kurveskrik, gamle sporveksler osv.) mener vi er viktig fordi dette er den type støy KTP AS får mest klager på. Veldig få klager på det naturlige støynivået fra bane/trikk. Klagen kommer når støy utover det naturlige oppstår. Et godt eksempel på dette er kurveskrik, som er "hylelyder" som kan oppstå når vogner går i kurver. Slik støy er plagsomt for dem som blir berørt. Naboene vil også føle at det er unødvendig støy som ikke skal være der, noe som kan forsterke plagene knyttet til støyen. Plagsom støy vil alltid ha høyest prioritet hos KTP AS. Det nedlegges derfor mye ressurser i å finne frem til tiltak mot denne type plagsom støy.

6.5 Virkemidler og tiltak de neste fem år

Generelt

Kollektivtransportproduksjon AS har satt seg som målsetting å redusere støy ved å tilstrebe en infrastrukturstandard og en materiellstandard som gir minst mulig støy. Dette er konkretisert med grenseverdier for støy utendørs og innendørs ved boliger. Strategien er å redusere støynivået ved kilden.

Målsettingen er langsiktig fordi det vil ta mange år å oppgradere eksisterende anlegg til ønsket standard.

KTP AS jobber etter en langsiktig plan, og det er tatt med beskrivelse av tiltak som går ut over neste fem års periode.

De planlagte tiltakene som gjennomføres er avhengig av de midler KTP AS har til rådighet i sine årlige bevilgninger. Det er skilt på driftsformene sporvogn og T-bane.

6.5.1 T-bane

Utskifting av vognparken

Nye MX-tog skal komme med en frekvens på ett tre-vognstog hver 2. uke og skal etter planen ha erstattet de røde vognene i 2008, bortsett fra Holmenkollbanen som fortsatt er avhengig av vogner med strømvatager på taket.

Stort sett så vil man fase de røde vognene ut én til én mot nye MX-vogner. Unntaket er at man vil holde igjen noen røde vogner for å kunne tilby 7,5 min ruter på Grorudbanen fra våren 2008. Men disse vil bli faset ut når man senere har fått levert nok MX-vogner.

Nye MX vogner vil føre til redusert støy for alle naboene til T-banenettet. MX vognene gir ca. 2 dB mindre støy (ekvivalent støy) enn de eldre T-banevognene.

På litt lenger sikt vil økt trafikk (økt trafikanttilbud) veie opp for noe av gevinsten av mindre støy fra MX vognene. Men samtidig er målsettingen at kollektivtrafikken skal føre til redusert biltrafikk og dermed bidra til å redusere støy fra biltrafikk.

Oppgraderingstiltak for T-banenettet

Infrastrukturen for T-banenettet preges i dag av at det over mange år har vært manglende midler til fornyelser og oppgraderinger. Dette har således ført til at man nå har et etterslep på flere milliarder kroner. Banesjefen har utarbeidet planer for hvordan man over en tiårsperiode skal ta igjen etterslepet, forutsatt årlige bevilgninger.

Planene går i enkelhet ut på at man tar for seg en (hel) banestrekning om gangen og fokuserer på denne. På den måten vil man kunne oppgradere på en mest mulig kostnadseffektiv måte, til minst mulig (samlet) ulempe for passasjerene.

Tiltak/investeringer på de ulike strekningene/banene deles normalt inn i følgende oppsett:

- Generelle kostnader: Planlegging, administrasjon, kartlegging, sikkerhetsmannskap, samt buss for bane
- Underbygging: Tunnelsikring, bruer, kulverter, kabelkanaler, gjerder og annen sikring, etc.
- Overbygning: Ballast, skinner, sviller, veksler, diverse sporarbeider.
- Likeretter / 750V-anlegg: Likeretterstasjoner, strømskinneanlegg og kabler.
- Sterkstrømsanlegg: Sporvekselvarme, tennelys, kabler m.m.
- Signal-/sikringsanlegg: Signalanlegg med tilhørende utstyr og funksjoner.
- Svakstrømsanlegg: Høytaleranlegg, kameraanlegg, kabler, telefoni etc.
- Stasjoner: Generell stasjonsoppgradering/-fornyelse.
- Støy: Kartlegging og tiltak.

Banestrekningene er planlagt oppgradert i følgende rekkefølge

- Lambertseterbanen (2008, må ev flyttes til 2011)
- Grorudbanen (2009)
- Holmenkollbanen (2010)
- Østensjøbanen (2011 eller 2012)
- Røabanen (2012 eller 2013)
- Furusetbanen (etter 2012)
- Sognsvannsbanen (etter 2012)

Ved behov for reguleringsplaner vil retningslinjer for støy i planbehandling, T-1442 følges. Tiltak mot støy vil da inngå i oppgraderingene av banestrekningene.

Det er også aktuelt med nye tiltak i infrastrukturen. Med oppstart rundt 2010 er de største tiltakene:

- Dobbelsporet planfri forbindelse mellom Grorudbanen og Sentrumsbanen slik at man har muligheten til å kjøre inngående tog fra Grorudbanen direkte via T-baneringen (og omvendt)
- Dobbelsporet planfri forbindelse mellom Lambertseterbanen og Grorudbanen, slik at det legges til rette for trafikk mellom Ensjø og Carl Berners plass (begge veier)
- Ombygging av Majorstuen stasjonsområde, for å fjerne dagens flaskehals og legge til rette for økt trafikk

For nye tiltak etter plan- og bygningsloven gjelder grenseverdier for støy i retningslinjene T-1442.

Slipeprogram T-bane

Jevnlig sliping av skinner vil holde støynivået på et minimum. Det er eksempler på at skinnesliping har redusert støynivået med opp til 8-10 dB. Mer typisk er reduksjon på rundt 3-5 dB ved sliping av normalt slitte skinner.

Følgende strekninger slipes årlig:

- Fellesstrekningen (Helsfyr – Majorstua)
- Ringbanen (Majorstua – Carl Berners Plass)

Følgende forsøkes rullert over 3 års syklus de nærmeste år:

- Grorudbanen
- Furusetbanen
- Sognsvannsbanen
- Kolsåsbanen (ny del)

For andre linjer foreløpig kun punkttiltak. Skyldes bl.a. at skinnene til dels er av dårlig kvalitet, gamle utslitte skinner slipes ikke.

- Lambertseterbanen (ca 50% oppgradert til S-49 skinner)
- Østensjøbanen (ca 20% oppgradert til S-49 skinner)
- Holmenkollbanen (ca 50% oppgradert til S-49 skinner)
- Østeråsbanen (ca 70% oppgradert til S-49 skinner)

Det er ikke kapasitet innenfor nåværende driftsrammer til å øke frekvensen for skinnesliping (ca 38 nattskift 2008). Behovet er estimert til det dobbelte av dette. Utskifting av den gamle vognparken til MX-3000 kan på sikt gi mindre behov for sliping.

Tiltak mot kurveskrik, T-bane

Kurveskrik er en type støy som kan oppstå i kurver som følge av friksjon mellom hjul og skinner gjennom en kurve.

Kurveskrik har oppstått enkelte steder både på T-bane- og sporvognsnettet, og kan være til stor sjenanse for de som berøres. Når kurveskrik oppstår kan det føre til at støynivået øker med 15-20 dB. Det er derfor viktig å unngå denne type støy i mest mulig grad.

På T-banen er det benyttet smøremidler for å redusere kurveskrik. Smøringen kan være manuell, men det er i det siste kjøpt inn stasjonære smøreapparater som smører kontinuerlig i spesielt utsatte kurver.

På bakgrunn av positive erfaringer stasjonære smøreapparater som ble montert 2 steder i 2007 (Brattlikollen og Voksenlia) vil det bli innkjøpt flere smøreapparater etter behov.

Samtidig forventes at utskifting av vognparken til MX-vogner vil gi mindre problemer med kurveskrik. Innkjøp av smøreapparater må derfor vurderes opp mot innfasing av MX.

Miljøhandlingsplan for Oslo T-banedrift AS

Driftsselskapet Oslo T-banedrift AS har en egen miljøhandlingsplan hvor tiltak mot støy inngår. I miljøhandlingsplan for 2008-2009 er to tiltak nevnt spesielt:

- Spesielle støyproblemer eksempelvis som resultat av kurveskrik eller særlig dårlig skinnekvalitet skal løses. (eks smøring, skinnslipping)
- Høytalerstøy skal reduseres ved oppgradering av høytalersystemet

6.5.2 Sporvogn

Ny byggemetode for trikkespor

Det er i 2007 utviklet en ny metode for bygging av trikkespor. Metoden er utviklet for spor på asfaltdekke med blottet trafikk (byspor), men kan også bygges som grønt spor.

Denne løsningen vil redusere lavfrekvent støy, og særlig strukturstøy, i forhold til den eldre metoden. Innendørs i boliger langs bygatene med trikk vil ofte strukturstøy dominere eller gi et vesentlig bidrag til støyen. Den nye løsningen for sporfundament vil kunne redusere denne type støy med 3-4 dB.

Om det blir reduksjon i luftoverført støy som følge av den nye fundamenteringsmetoden og hvor stor reduksjonen blir, er vanskelig å si noe generelt om før den er prøvd ut. Gamle spor og fundamenter som byttes ut vil uansett medføre redusert støy (både luftoverført og strukturoverført støy), fordi gammelt nedslitt spor/fundament erstattes med nytt.

Det forventes også at den nye tekniske løsningen for byspor vil redusere forekomsten av skinnekorrugeringer, som er opphavet til økt støy (både luftoverført og strukturoverført). Behovet for skinnslipping vil derfor være mindre på denne type spor, og det blir dermed enklere å holde en god standard på skinnene slik at støy kan holdes på et minimum.

Oppgraderingstiltak for sporvognsnettet

Infrastrukturens tilstand er preget av varierende nytt og gammelt spor og banefundament. På store deler av strekningene er spor og fundament ødelagt etter mange år med stor belastning på sporet og gatedekket.

Resultatet er blant annet økt støynivå fra dårlige og ujevne spor.

Når utgangspunktet er dårlige spor og fundamenter, vil full oppgradering av spor og banefundamenter føre til vesentlig støyreduksjon, i størrelsesorden 5-8 dB.

Følgende oppgradering/fornyelsesprosjekter er planlagt i perioden 2008-2012:

Banestrekning	Delstrekning
Rikshospitalet, Jernbanetorget - Rikshospitalet:	Ombygging Jernbanetorget (KTP's andel)
	Kirkeristen - Stortorget
	Grensen
	Tullinløkka, Tinghuset
	Pilestredet, Holbergsplass – sporveksel Pilestredet
	Sporveksel og spor Parkveien X Welhavens gate
	Welhavens gate – Holbergs plass
Grünerløkka, Jernbanetorget - Kjelsås:	Spor/vekselarrangement Nygata X Storgata
	Storgata, Brugata - Osterhaugsgata
	Torshov, Biermannsgate - Åsengata
	Fjerning spor Sagenelinjen
	Grøntanlegg Torshov
	Grefsenveien, Storo
	Kjelsås
Trondheimsveien, Nybrua - Grefsen/Storo	Trondheimsveien/Carl Berner
	Hammerfestgata - Rosenhoffs gata
Kirkeristen:	Storgata, Nygata - Kirkeristen
Briskeby:	Holtegata
	Briskebyveien - Riddervolds plass
	Inkognitogata
Majorstua:	Majorstua/Kirkeveien, inkl sporveksel
	Valkyriegata - Sorgenfrigata, vendesløyfe Majorstuen
	Bogstadveien, Kirkeveien - Sorgenfrigata
	Bogstadveien, Sorgenfrigata - Hjelms gate
	Hegdehaugsveien, Holtegata - Parkveien
Stortingsgata - Vika:	Parkveien fram til sporveksel avgrening Welhavens gate
	Prinsens gate, Fred Olsens gate
	Tollbugata, Akersgata

Tabell 6.5: Oppgradering/fornyelsesprosjekter for sporvogn i perioden 2008-2012

Banestrekning	Delstrekning/tiltak
Drammensveien:	Drammensveien, Lapsetorvet - Skillebekk
	Drammensveien, Skillebekk - Skarpsno
	Drammensveien, Olav Kyrres plass
Lilleakerbanen, Skøyen - Lysakerelven:	Lilleakerbanen (RS vedlikeholdsetterslep og hastighetsøkning)
Gamlebyen, Jernbanetorget - Konows gate:	Jernbanetorget - sporveksel Tøyenbekken
Ekebergbanen, Konowsgate - Ljabru	

Skinnesliping og vedlikehold

Det vil bli slipt ca 20 km spor årlig. Strekninger hvor innendørs støykartlegging viser de høyeste nivåene, vil blir prioritert.

Tiltak mot kurveskrik

Tiltak vil bli vurdert løpende etter behov.

Maskinell og manuell smøring vil bli utført som tidligere år.

Det vil bli vurdert stasjonære smøreapparater på forstadsbanene, der det er behov. Slike smøreapparater har vært prøvd på T-banenettet i 2007 med gode resultater. Det har også vært montert et stasjonært smøreapparat på trikkenettet ved Forskningsparken stasjon. Påleggssveising er også fortsatt et aktuelt tiltak.

Målinger/overvåking

I forbindelse med NS-EN ISO 14001 sertifisering i 2007 har Oslo Sporvognsdrift AS (OSD) etablert miljømål for virksomheten knyttet til støy: "Det skal utarbeides et måleprogram for støy med målinger i utvalgte referansepunkter"

Hensikten med måleprogrammet er å overvåke utviklingen av støy fra trikken i Oslo. Måleprogrammet skal gi muligheten til å observere hvor mye støy trikken gir i ulike situasjoner. Ved at man benytter samme målepunkter over flere år, har man mulighet til å følge endringen i støybelastning over tid, avhengig av vedlikeholdsinnsats og tekniske endringer på spor og materiell. Blant annet er det aktuelt å observere korttids- og langtidseffekten av skinnesliping og andre vedlikeholdstiltak på skinner og materiell. Det er også aktuelt å benytte måleprogrammet til å evaluere endringer i støynivå som følge av større ombygginger og oppgraderinger av spor/bane.

Det er valgt ut 8 referansepunkter hvor det skal måles 1 gang pr. år. Referansepunktene vil være faste i minimum 3-5 år. Måleprogrammet til OSD vil være et viktig bidrag til å bekjempe støy fra trikken, ved at kunnskapsnivået om sammenhengene mellom infrastrukturen/materiell og støy bedres.

7. Oslo Havn KF

Oslo Havn KF har som formål å sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift, føre oppsyn med trafikken i havnedistriktet, samt forvalte havnens eiendommer og innretninger på en økonomisk og miljømessig god måte. Oslo havn har en nasjonal rolle som landets største og viktigste havn. Havnens oppgaver blir stadig sterkere knyttet til import av konsumvarer til befolkningen i en stadig større og mer integrert region.

7.1 Støysituasjonen i Oslo Havn

Den strategiske støykartleggingen av Oslo Havn viser at boligområdene rundt Ormsundterminalen pr i dag er de områdene i Oslo som er mest utsatt for havnestøy. Sjursøya og områdene lenger nord har mindre støyende aktivitet og mulig støyutsatt bebyggelse ligger lenger unna terminalen enn på Ormsund. Boligene i nedre del av Karlsborgveien og langs Mosseveien i Kongshavnområdet er mest utsatt for støy fra vei og bane og er fanget opp av disse kartleggingene. Boligområdene rundt Filipstad ble kartlagt senest i 2006. Denne kartleggingen viste at ingen boliger var utsatt for støynivåer over L_{den} 50 dB fra havn og at de støyutsatte boligene er mest utsatt for veitrafikkstøy fra E18. Ettersom boliger i andre havneområder faller utenfor kartleggingsgrensene blir dermed støykartleggingen av Oslo havn avgrenset til Ormsund-Sjursøyaområdet.

Ormsundterminalen er pr i dag pålagt å følge støygrenser fastsatt av Fylkesmannen i Oslo og Akershus med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven. Støygrensene skriver seg tilbake fra 1.7.1996 og den tids gjeldende planretningslinjer for støy fra industri (rundskriv TA-506 fra SFT). Støygrensene er differensiert i grenser for utendørs støy dag og kveld og innendørs grenser for natt, og er som vist i tabell xx. For de andre havneområdene er det ikke gitt egne grenser. Her gjelder forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy og T- 1442 (retningslinjer for støy i arealplanleggingen), vedtatt av Miljøverndepartementet i 2005. Dette vil si at det praktiseres ulikt støyregelverk for Ormsundterminalen og Sjursøyaterminalen.

Støygrenser Ormsund (Fylkesmannen 1996)	Dag kl 06-18, lørdag kl 07-18	Kveld kl 18-22, samt søn	Natt kl 22-06/07
Ekvivalent lydnivå (L_{pAeqT})	55	45	30 (inne)
Støygrenser Sjursøya (T-1442)	Dagkl 07-19	Kveld kl 19-23	Natt kl 23-07
Ekvivalent støynivå for dag-kveld-natt (L_{den})	55 L_{den}	55 L_{den}	45 L_{night}

Tabell 7:1: Gjeldende støyregelverk for Ormsundterminalen og Sjursøyaterminalen.

Støykartleggingen av Oslo Havn viser at 39 boligbygninger er utsatt for støynivåer over L_{den} 50 dB. Av disse er 3 boligbygninger utsatt for støynivå marginalt over kartleggingsgrensen på L_{den} 55 dB.

Selv om den strategiske støykartleggingen konkluderer med at få boliger er utsatt for støy over kartleggingsgrensene, er Oslo Havn KF bevisst på at støy fra havnedriften kan skape en del

ulempes og sjenanse for nabobebyggelsen. Havnestøy har ofte et betydelig mer impulspreget innhold enn annen støy og støyen kan også være mer påtrengende enn veitrafikkstøy med samme styrkenivå. Klager på støy er ofte rettet mot høy kvelds- eller natteaktivitet på containerterminalen eller støy fra skip ved kai. Ofte kommer klagen i perioder om sommeren med varmt vær når naboene ønsker å oppholde seg ute eller sove med åpent vindu.

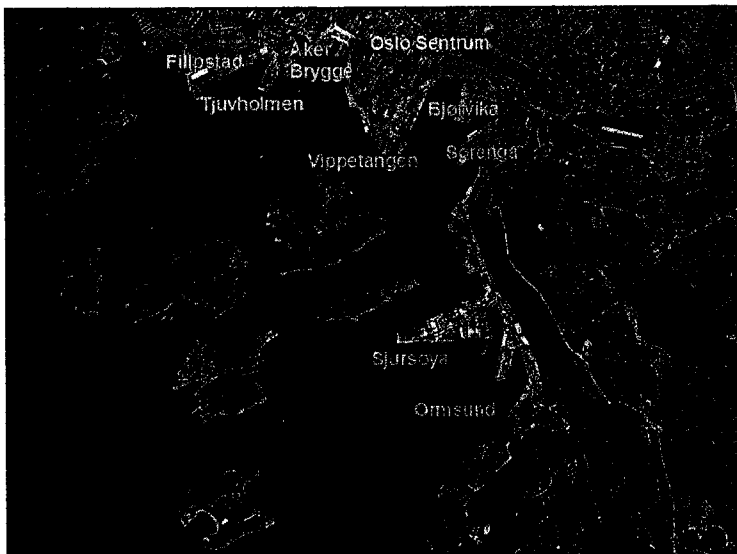
7.1.1 Hovedutfordringer for handlingsplan og etablering av tiltak mot støy

Områder i nærheten av havneområder er populære utbyggingsområder for boliger og dermed utsatt for stort utbyggingspress. Det kan lett oppstå konflikt mellom boforhold og havneaktiviteter, særlig rundt anlegg med drift på natt.

For Oslo Havn KF innebærer frigivelse av betydelige deler av dagens havnearealer til byutvikling en mer areal- og døgnintensiv havnedrift på de arealene som gjenstår, der økende godsvolumer må håndteres på knappere arealer enn tidligere. Driften av Ormsundterminalen skal etter planen fortsette i en overgangsperiode til den nye terminalen på Sjursøya er bygget ut og kommer i normal drift. Men tidspunktet for utfasing av Ormsund er pr i dag uvisst fordi Oslo Havn KF ikke får frigjort nødvendige arealer på Sjursøya for videre utbygging. For å unngå at støy blir et økende problem for områdene rundt disse arealene, er det nødvendig å ta i bruk nytt og mer arealeffektivt håndteringsutstyr som samtidig støyer mindre enn tradisjonelt utstyr.

Støysituasjonen i havneområder er ofte preget av støy fra flere kilder, for eksempel vei og jernbane i tillegg til havn. Det kan derfor være en utfordring å finne egnede støytiltak.

Det er også en utfordring at forskjellige aktiviteter i forbindelse med havnevirksomheten skaper ulike typer støybelastning og krever ulike typer tiltak. Eksempler er håndtering av gods som gir en impulspreget støy, skip som ligger ved kai som gir lavfrekvent støy, og håndtering av havneutstyr som kan gi høyfrekvent støy. I tillegg kommer støy fra tungtrafikk til og fra terminalene.



Bilde 7:1: Dagens havnearealer

7.2 Status i støyarbeidet

I 2003 skjedde en viktig endring i driften av Ormsundterminalen, med innføring av et nytt kranbasert håndteringssystem for containere (RTG-kraner). De nye kranene gir mindre støy enn tidligere håndtering med containertrucker, men overgang til mer kvelds- og nattearbeid, samt en mer intensiv bruk av arealene gir mer støy i dagens situasjon. Årsakene til mer kvelds- og nattearbeid skyldes flere forhold, bla. større skip som medfører lengre losse- og lastetid.

7.2.1 Tidligere tiltak

Det er i de senere årene gjennomført en rekke støydempende tiltak på Ormsund terminalen. En fullstendig oversikt over hittil gjennomførte tiltak finnes i tabell 7:2.

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">▪ Hjulgående stablekraner (RTG-kraner) har erstattet containertrucker for håndtering av containerne i stabler. Kranene genererer mindre slagstøy enn truckene, og er i tillegg elektrisk drevet.▪ Håndtering av tomme containere gjøres nå også av stablekraner i stedet for containertrucker, dette for å redusere slagstøy. Tomme containere gir høyere slagstøy på grunn av resonans i containeren.▪ Tomcontainere for utskiping mellomlagres primært på sjøsiden foran skur 92, slik at bebyggelsen i Bekkelagsåsen er bedre skjermet for støy fra håndtering av disse.▪ Terminalområdet er asfaltert, og det er etablert jevne passeringspunkter på kranskinnene for å redusere slagstøy ved transport av containere på terminalområdet.▪ Containertrucker er utstyrt med gummiskjørt for å isolere motorstøy til omgivelsene.▪ Ryggealarm på containertruckene er erstattet med laser.▪ Løfteåk med hydraulisk damping og annet støydempende utstyr brukes på containertruckene.▪ Straddle carrier har ekstra isolering av motor og støydempete åk▪ Samtlige terminaltraktorer er skiftet ut til fordel for en type med lavere støynivå▪ Maskinrom i kraner er isolert og motorer med lavt støynivå er tatt i bruk.▪ Alarm på RTG-kraner ved sideveis beveielse langs kaien er fjernet. På container-kraner er tilsvarende alarm dempet.▪ Støy fra RTG-kranene er redusert ved at pumpene i det hydrauliske anlegget (åkpumpene) kobles ut når kranene er inaktive.▪ Det er etablert en støyskjerm langs sørøstsiden av Ormsundterminalen, og en grønn randsone som avslutter terminalområdet i sørvest.▪ Containerstabler benyttes bevisst som støyskjermende elementer. |
|--|

Tabell 7:2: Oversikt over hittil gjennomførte støydempende tiltak på Ormsundterminalen

7.2.2 Planlagte tiltak

Ormsundterminalen har pr i dag driftsutstyr som er støydempet ned til det nivå som er oppnåelig med dagens teknologi og krav til driftseffektivitet og -robusthet. Utskifting til nytt og bedre støydempet utstyr er imidlertid en kontinuerlig prosess og det foretas regelmessig vurderinger av terminalutstyret. Ut over dette vil Oslo Havn KF vurdere om skjermingstiltak av særlig utsatte bolighus vil kunne være et avbøtende tiltak for støyulempen ved fortsatt drift av Ormsundterminalen.

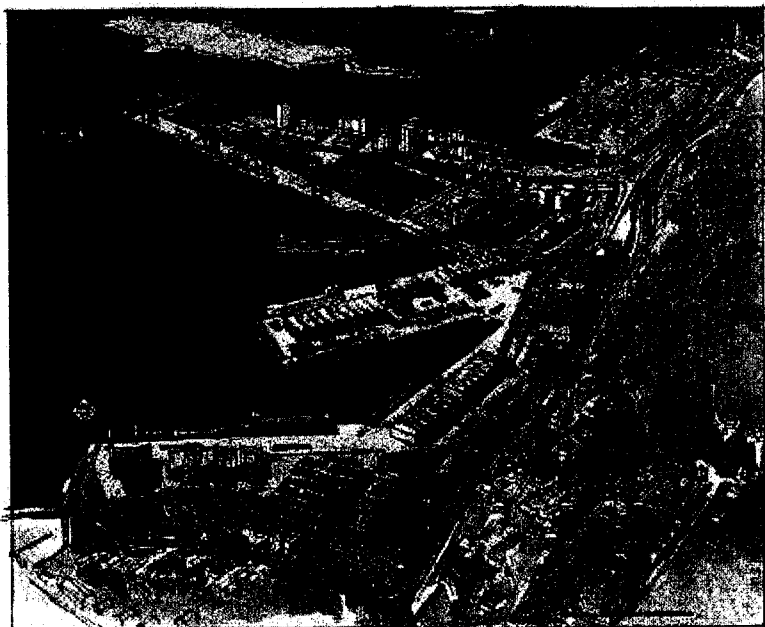
For den nye Sjursøyaterminalen vil støysituasjonen bli fulgt opp med målinger og beregninger av støy. I tillegg vil samlet støy fra havnedriften på Ormsund og Sjursøya bli kartlagt bl.a. for å skaffe grunnlag for å dimensjonere eventuelle tiltak ved bebyggelse.

7.3 Mål og langsiktig strategi

Støysituasjonen i Sydhavna er sammensatt. Langsiktig strategi innebærer i hovedtrekk at den kommersielle havnedriften vil bli konsentrert i området Kongshavn/Sjursøya/Kneppeskjær. De tyngste, støyende aktivitetene blir lagt til Sjursøya-området lengst mulig unna eksisterende boligbebyggelse. Det viktigste tiltaket skjer dermed når Ormsundterminalen flyttes til Sjursøya som trinn 2 i utviklingen av Sjursøya containerterminal.

Topografien i Ormsundområdet og nærheten til bebyggelsen gjør at det er klare tekniske begrensninger i hva man kan oppnå med avbøtende tiltak i selve terminaldriften. Oslo Havn KF vil derfor også vurdere andre typer avbøtende tiltak.

For fremtidig lettere kunne planlegge effektive tiltak mot støy anses det som nødvendig å samordne støygrensene for Ormsund- og Sjursøyaterminalene. Gjeldende regelverk for Ormsund og framtidig regelverk for nye Sydhavna er så vidt forskjellige at dette kompliserer prosessen med å vurdere effektive støytiltak. Den nye Sjursøyaterminalen skal naturlig følge nye reguleringsbestemmelser for Sydhavna, mens Ormsundterminalen fortsatt følger Fylkesmannens vedtak fra 1996. Dagens Ormsundterminal ligger innenfor Sydhavnas framtidige regulerte område. I konsekvensutredningen for Sydhavna ble det forutsatt at overgangsperioden mellom fase 1 og 2 var så kort at denne var å betrakte som en del av anleggsperioden for Sydhavna. Oslo Havn KF har derfor søkt om å få innført samordnede støygrenser i henhold til faglig oppdatert støyregelverk (T- 1442). Dette vil gi et bedre rammeverk for vurdering av effektive tiltak for støy.



Bilde 7:2: Illustrasjonen viser den planlagte containerterminalen på Sjursøya sett fra sør.

7.4 Virkemidler og tiltak de neste fem år

Flytting av terminalaktivitet til Sjursøya

Oslo Havn KF arbeider for at all containeraktivitet flyttes til Sjursøya. Økende arealutnyttelse på Sjursøya vil etter hvert kunne utløse krav om mer effektivt godshåndteringsutstyr (RTG-kraner). I mellomperioden vil Oslo Havn KF engasjere konsulent for å vurdere om skjermingstiltak på særlig utsatte bolighus vil kunne være et avbøtende tiltak for støyulempere ved fortsatt drift av Ormsundterminalen.

Støysvakt utstyr og vedlikehold av terminal

Det vil fortsatt bli utført regelmessig evaluering av tilgjengelig utstyr og støysvake alternativer. Dette innebærer testing av utstyr med jevne mellomrom. Det vil også utføres kontroll av støysituasjonen gjennom målinger og beregninger.

Det vil bli gjennomført kontinuerlig vedlikehold av terminalarealene for å redusere støy og slitasje på utstyr og containere.

Håndtering av terminal

Oslo Havn KF vil fortsette å arbeide med å bedre informasjon og opplæring av havnepersonell, med tanke på å redusere støy, drivstofforbruk og slitasje på driftsutstyr. Dette vil skje i samarbeid med terminaloperatørene som er ansvarlige for den daglig driften av terminalene.

Det vil fortsatt arbeides aktivt med bevisstgjøring av kranførere i forhold til støybelastning som følger av kranoperasjoner.

Støykrav og krav til kontroll innarbeides i anbudsdokumenter og kontrakter for nytt utstyr og nye operatører.

Informasjon og rapportering

Arbeid med å forbedre rapporteringsrutiner, samt oppfølging og informasjon om støyarbeidet på internett videreføres.

Landstrøm

Oslo Havn KF utreder for tiden muligheten for å innføre landstrømtilkobling for skip i fast rutetrafikk til Oslo. Innføring av landstrøm vil bidra til å redusere støy som forårsakes av at hjelpemotorene går mens skip ligger til kai. Arbeidet med landstrøm vil fortsette i de nærmeste årene, og selv om det er usikkert om det vil bli internasjonalt/nasjonalt pålegg om landstrøm, vil Oslo Havn KF uansett vurdere å innføre landstrømtilkobling på kaier hvor ferger anløper fast.

Gjennomføring og oppfølging

Handlingsplanen vil følges opp fortløpende. Intern oppfølging vil hovedsakelig bestå av vurderinger av gjennomførte tiltak. Det vil også bli rutiner knyttet til hvordan gjennomføring og resultater formidles eksternt, for eksempel rutiner for rapportering av resultater sentralt til kommunen. Støy er et område hvor Oslo Havn KF jobber proaktivt og det informeres om

gjennomførte støytiltak bl.a via Oslo Havn KFs websider. Støysidene på internett vil også brukes til å informere om status på gjennomføring av tiltak knyttet opp mot handlingsplanen.

7.5 Budsjett og finansiering

Oslo Havn KF arbeider for å bedre støysituasjonen for naboene så langt det er mulig og midler til støydempende tiltak har vært og er sterkt prioritert. Tiltak mot støy vil bli finansiert gjennom Oslo Havn KF sine egne budsjetter.

8. Stille områder

8.1 Bakgrunn

8.1.1 Helhetlig støyforvaltning

I løpet av de siste 20-30 årene har støy fått stadig større oppmerksomhet i norsk by- og tettstedsplanlegging. Tradisjonelt har tiltak mot støy rettet seg mot større vei- og jernbaneanlegg, flystøy og forsvarets skyte- og øvingsområder. Tiltak mot støy i Oslo har bestått av trafikk- og veiomlegging, bygging av tunneler, etablering av støyskjermer og fasadetiltak. Tiltakene har vært innrettet mot å skjerme bomiljøet. Men mange plages fortsatt av støy i Oslo og dette utgjør et vesentlig samfunnsproblem.

I de senere årene er det en økende kunnskap for at høye støynivåer også utenom bostedet påvirker befolkningens helse og trivsel. Fremtidsrettet støyforvaltning betyr i dag å se bomiljø, nærmiljø, gater, plasser, parker og friluftsområder i sammenheng. Det vil fortsatt være viktig å dempe spredning av støy fra kilden. Vi vil fremover se mer av forskning, tiltak og krav som er rettet inn mot å dempe støyen fra selve kilden. Virkemidlene kan bestå av støysvake veidekker, nye typer dekk, mer stillegående kjøretøy samt hastighetsreduksjoner i tettbefolkede strøk.

Begrepet stille områder har sin opprinnelse i et EU-direktiv og Oslo kommune er etter statlig forskrift pliktig til å inkludere stille områder i foreliggende handlingsplan mot støy. Oslo kommune har med dette fått et formelt grunnlag for å ivareta støysituasjonen i offentlige uteområder.

8.1.2 Regelverk

Regelverket med rammer og retningslinjer for stille områder består av EU-direktiv, statlig støyforskrift og retningslinje for håndtering av støy i arealplanleggingen (T-1442). Det kommunale handlingsrommet er stort i forhold til de mål og krav som kan settes for stille områder.

EU-direktiv med veileder

Stille områder skal utpekes og avgrenses av egnet myndighet. Medlemsstatene bestemmer selv om de ønsker å ha grenseverdier for hvor høye støynivåer områdene skal eksponeres for, enten fastsatt som L_{den} eller annen passende støyindikator. I tettbebyggelse med dominerende støykilder og normal menneskelig aktivitet er det akseptabelt om områdene bare er relativt stille. En tillatt tilnærmingstype er å velge områdene ut fra relativ støy i forhold til omgivelsene. Støykartleggingen kan brukes til å identifisere områdene. Områdene anbefales å være åpne for allmennheten slik at alle som ønsker kan søke temporær tilflukt fra stressende urbane omgivelser.

Forskrift etter forurensningsloven med veileder

Stille områder skal være egnet til rekreasjonsaktivitet og det anbefales å ta utgangspunkt i overordnede planer, f.eks. grønnsstrukturplaner.

Ambisjonsnivået i EU-direktivet er ikke tydelig definert, og det vil derfor i stor grad være opp til de ansvarlige for kartleggingen lokalt å avgjøre ambisjonsnivået. Forskriften anbefaler at føringer

gitt i retningslinje etter plan- og bygningsloven for håndtering av støy i arealplanleggingen legges til grunn:

Et stille område i tettstedsbebyggelse er et avgrenset område (park, skog, kirkegårder og lignende), som er egnet til rekreasjonsaktivitet og hvor støynivået er under L_{den} 50 dB.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442, med veileder

Retningslinjen skal legges til grunn ved behandling av enkeltsaker etter Plan- og bygningsloven. Retningslinjen er veiledende og ikke juridiske bindende, før anbefalinger i retningslinjen evt fastsettes som bestemmelser gjennom planvedtak.

Hensyn til helse og trivsel er den viktigste begrunnelsen til å ta vare på, og eventuelt utvide de stille områdene. Fravær av støy er en forutsetning for at frilufts- og rekreasjonsområder og kulturmiljøer skal ha full verdi. Hvilke lydnivåer som oppleves som sjenerende, avhenger av hvilken type område man befinner seg i, og hvilken bruk av området som er ønskelig. Kommunen bør unngå å lokalisere nye støykilder slik at verdifulle stille områder forsvinner eller reduseres i omfang. Kommunen anbefales å kartlegge og sikre de viktigste stille områder først.

Plan- og bygningsetaten er ansvarlig for å følge opp retningslinjen.

8.2 Innledning

8.2.1 Dagens situasjon

Støykartleggingen av Oslo som ble ferdigstilt desember 2008 gir et overordnet bilde av hvor i byen det er liten støybelastning i dag. For større bilde – åpne pdf fil på Friluftsetatens hjemmeside.



Bild 8:1 Kartet viser områder med støy L_{den} over 55dB (orange farge), 50-55dB (grønn farge) og L_{den} < 50db (hvitt farge). Kartet viser kun støy fra vei og bane (trikk, T-bane og tog).

Hovedtrekk i støybildet

Langs riksveinettet og større kommunale veier er støyutbredelsen ($L_{den} > 55\text{dB}$) til dels svært omfattende. Dette bildet er dominerende i Groruddalen, langs Ring 3, E18-vest og E6-sør. Støybelastningen er høy stort sett langs hele sjøfronten. Gatenettet i indre by og sentrum kan ikke defineres som stille områder. Det skal relativt lite trafikk til før støynivået overskrider $L_{den} 55\text{dB}$, dette nivået kan være overskredet allerede ved en gjennomsnittlig døgntrafikk på 500 kjøretøy.

I Marka er det stille. I overgangssonen mellom Marka og byggesonen er støyforholdene generelt gode med mange store tur- og rekreasjonsområder med støy under $L_{den} 50\text{dB}$. Det er i hovedsak relativt gode støyforhold på Bygdøy, i en del småhusområder i ytre by samt langs Oslos åtte hovedvassdrag og i store grøntområder. I sentrum skiller Filipstad, Tjuvholmen, Aker Brygge, Akershus festning og Vippetangen seg ut med gode støyforhold.

Av 147 km^2 byggesone er nær halvparten, 71 km^2 , utsatt for støy over $L_{den} 55\text{dB}$ fra veitrafikken alene. Det er ikke gjort noen undersøkelse av hvor mye av dette som er offentlig tilgjengelig, men det kan være aktuelt å kartlegge dette frem mot neste handlingsplan.

Behov for stille områder i Oslo

Det er grunn til å tro at støysituasjonen i Oslo på kort sikt vil forverre seg. Det skal betydelige trafikkreduksjoner til for å redusere støynivåene merkbart. Kommuneplan 2008 legger til rette for fortsatt stor vekst i befolkning og arbeidsplasser. Overordnede transportanalyser dokumenterer at denne utviklingen resulterer i en betydelig trafikkvekst i Oslo. Det må derfor arbeides med avbøtende tiltak rettet mot kilden og mot utbredelsen av støyen for å redusere støyulempene i byen. Et viktig virkemiddel for å ivareta befolkningens helse i dette perspektivet er å avsette områder med gode støykvaliteter som den enkelte kan nyttiggjøre seg av daglig.

8.2.2 Grunnlag for handlingsplan for stille områder

I Oslo og landet for øvrig eksisterer det liten kunnskap og erfaring med å tilrettelegge for stillhet i by. Det nasjonale støyregelverket legger opp til at kommunene selv kan fastsette hvilke kriterier som skal legges til grunn for prioritering mellom og valg av områder, samt ambisjoner og mål for områdene. Det har derfor vært nødvendig å gå bredt ut for å innhente nødvendig grunnlag for valg av stille områder. Friluftsetaten og Plan- og bygningsetaten har i denne kartleggingsomgang vært ansvarlige for arbeidet med stille områder.

Grunnlaget for handlingsplanens anbefalinger om stille områder består i hovedsak av:

- registrering og kartlegging av mulige stille områder utført av Plan- og bygningsetaten og Friluftsetaten sommeren 2007.
- lokal medvirkningsprosess i bydelene november/desember 2007.
- møteserie med representanter fra Friluftsetaten, Plan- og bygningsetaten, Helse- og velferdsetaten, Jernbanelverket, Statens vegvesen Region Øst og Samferdselsetaten i januar 2008.

8.3 Definisjon av stille områder

Det internasjonale og nasjonale støyregelverket overlater til lokale myndigheter å fastsette ambisjoner og krav til stille områder. Generelt oppfordres likevel kommunene til å utpeke områder der støynivåene er L_{den} 50 dB eller lavere. Områdene må også være offentlig tilgjengelige året rundt. Områdene som skal velges i denne første handlingsplanen er de viktigste for befolkningen. Det betyr at områdene bør være de mest verdifulle og brukte av befolkningen i dag. Basert på det nasjonale støyregelverket med veiledningsmateriell er følgende definisjon lagt til grunn for arbeidet med handlingsplanen i Oslo.

Et stille område tilbyr verdifulle kvaliteter for rekreasjon, friluftsliv og/eller kulturaktiviteter i omgivelser skjermet eller i god avstand fra dominerende støykilder.

- Verdifulle kvaliteter for rekreasjon, friluftsliv og kulturaktiviteter handler om arealenes egnethet for opphold, ferdsel, lek og mosjon.
- Med dominerende støykilder menes forskriftens støykilder som er vei, bane og havn.

8.4 Kriterier og mål

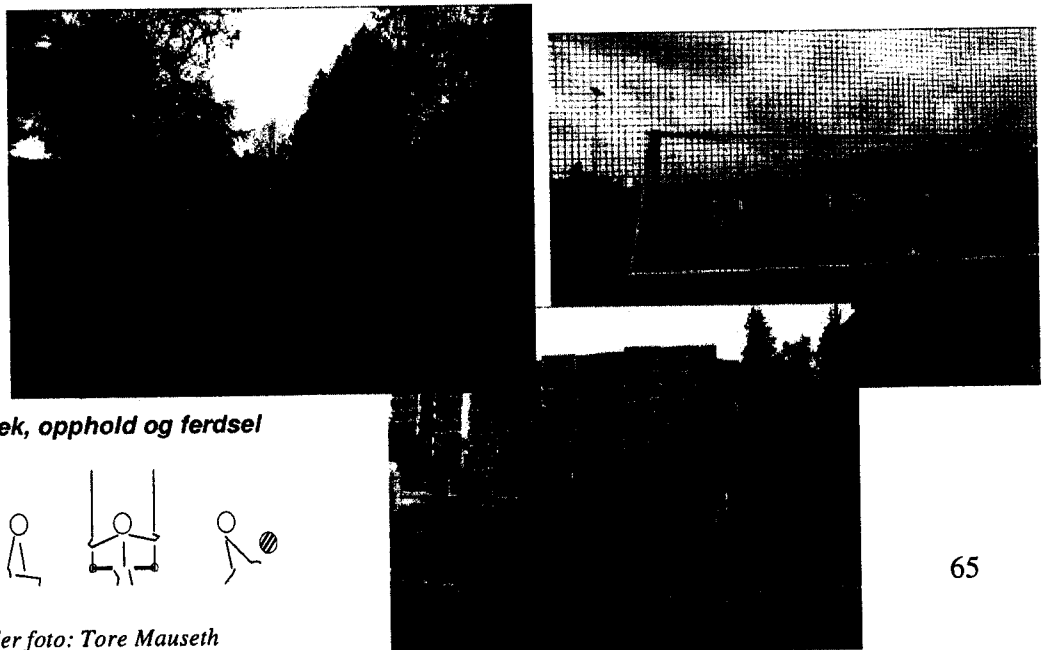
8.4.1 Grunnlag for valg av stille områder

I arbeidet med å finne frem til de mest egnede stille områder er det fastsatt enkelte basiskriterier.

Barn, eldre og funksjonshemmede er eksempler på store befolkningsgrupper som kan ha begrenset mobilitet. Stille områder bør derfor bestå av et tilbud som ikke ligger i for stor avstand fra boligen.

Tilgjengelighet til og adkomst i områdene må fremstå som enkel og trafikk sikker. Områdene må oppleves som enkelt og trivelig å ta seg frem i og ikke være omgitt av vesentlige barrierer.

Ulike alders- og brukergrupper setter ofte ulike krav til områder for rekreasjon, adspredelse og ro. Noen rusler, andre sitter i ro, noen leker, andre mosjonerer. Dette stiller krav om et differensiert utvalg av stille områder.



Idrett, mosjon, lek, opphold og ferdsel

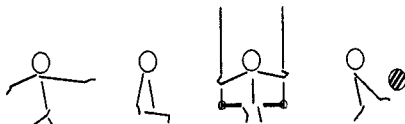


Bild 8:2: Aktivitet stille områder foto: Tore Mauseth

Kriterie 1

Lokala områder (bydelsnivå eller lavere)

Kriterie 2

God tilgjengelighet

Kriterie 3

Alle alders- og brukergrupper

Det er viktig å kunne peke ut områder som er tilgjengelige i dag, der tiltak kan gjennomføres eller pilotprosjekt utprøves. Rekreasjons- og friluftsområder som på sikt kan utvikles til å bli et viktig stille område for befolkningen prioriteres ikke i denne omgang. Ved revisjon av handlingsplanen i 2013, vil det være mulig å øke eller redusere antallet og utbredelsen av stille områder.

8.4.2 Hovedmål for stille områder

Formålet med forskriften og handlingsplanen er å fremme befolkningens helse og trivsel og å redusere skadelige virkninger av støyeksponering. Helsen påvirkes av den daglige støybelastningen. Et tilfluktssted i byen der støynivået er lavere, er viktig for å verne om helsen blant befolkningen. Hovedmålet for stille områder i den kommunale handlingsplanen vil handle om å verne områdene. Gjennom god oppfølging i arealplanleggingen og øvrig forvaltning vil områdene sikres mot ytterligere vesentlig støybelastning i fremtiden.

Et stille område vil også innbefatte støyutsatte delsoner. Det andre hovedmålet handler derfor om å drive langsiktig støybekjempelse i de støyutsatte delsonene.

Hovedmål 1

Ivareta og sikre stille områder for alle alders- og brukergrupper mot øket støybelastning

Hovedmål 2

Forbedre støysituasjonen med tiltak mot støy

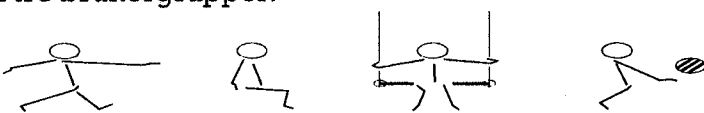
8.4.3 Delmål for stille områder

Stille områder bør gi et tilbud til alle alders- og brukergrupper. Handlingsplanen fokuserer på fire brukergrupper som i sum rommer alle aldersgrupper. Disse brukergruppene omfatter de som søker et rolig oppholdssted, de som vil gå/sykle tur, barnelek og mosjonister/idrettsutøvere.

Støykartleggingen gir et brukbart bilde av støysituasjonen i aktuelle stille områder, men kartleggingen er grov og overordnet og innehar relativ stor usikkerhet på områdenivå. Støynivået bør i hovedsak være L_{den} 55dB eller lavere i over halvparten av området. Nivået L_{den} 55 dB er mindre ambisiøs enn det retningslinjene anbefaler for stille områder, som er L_{den} 50 dB. Indikatoren er likevel mer ment som en måleparameter for å følge utviklingen, ikke en

kvalitetsparameter. Ved revisjon av handlingsplanen i 2013 kan erfaringer underveis brukes til å fastsette mer ambisiøse og langsiktige mål.

Følgende delmål er satt opp for å hjelpe til å nå hovedmålene:

Delmål	Kommentar
Delmål 1 Området må tilby rom for rekreativ ferdsel og opphold, lek, mosjon og idrett som er skjermet eller i god avstand fra dominerende støykilder	Fire brukergrupper:  ferdsel opphold lek mosjon/idrett Hvert enkelt stille område må være egnet for minst en brukergruppe. Stille områder i hver bydel må i sum gi et tilbud til alle brukergrupper.
Delmål 2 Omfanget av delområder med L_{den} 55dB eller lavere skal opprettholdes og utvides	Opprettholde må oppfattes som det kortsiktige målet (5 år) og utvide som det langsiktige målet (10-15 år)

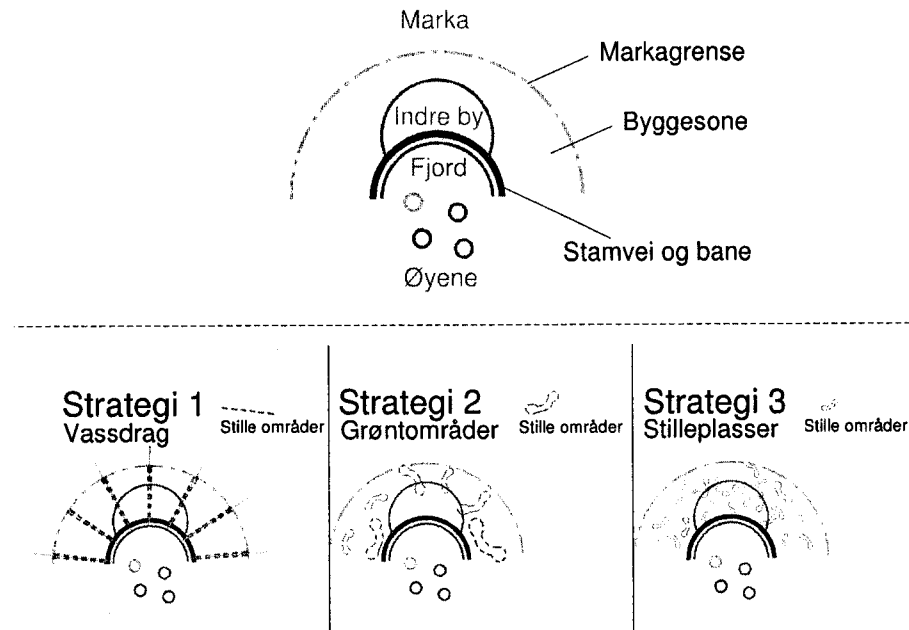
8.5 Strategi

8.5.1 Tre alternative strategier for valg av områder

Med bakgrunn i regelverk, områderegriseringer, kriterier, mål, støykartlegging, medvirkning i bydelene og drøftingsmøter med berørte etater, ble det pekt ut tre alternative strategier for valg av stille områder.

- Strategi 1 - Grøntkorridorer og -områder langs vassdragene og hovedturveinettet
- Strategi 2 - Store, sammenhengende grøntområder og byparker
- Strategi 3 - Små avgrensede stilleplasser med vekt på indre by

Figuren illustrerer hovedforskjellen mellom strategiene.



Figur 8.1: hovedforskjell mellom strategiene

8.5.2 Strategivalg

Alle tre strategiene vurderes i sum å gi gode svar på kriteriene som er lagt til grunn for utpeking av stille områder. Strategi 1 med supplement fra strategi 2 er valgt.

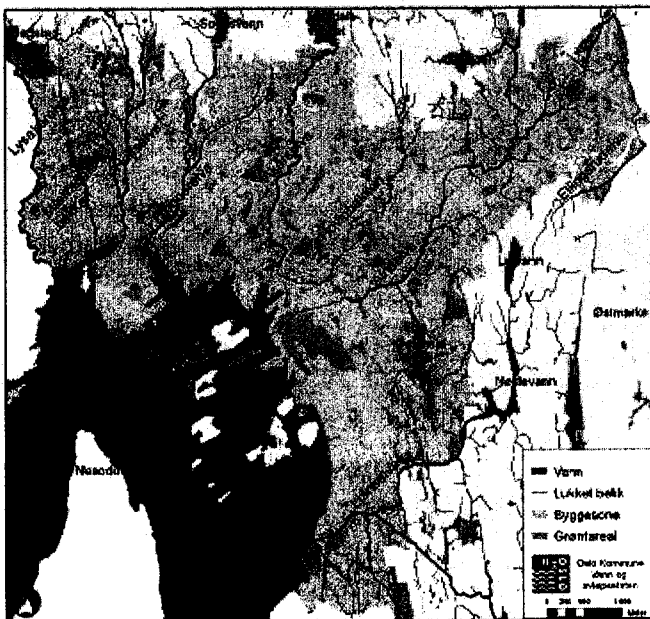


Bild 8.2: Oslos åtte hovedvassdrag

Oslos åtte hovedvassdrag med tilhørende turveinett er helt sentrale rekreasjons- og friluftsområder for hele byens befolkning. Områdene er spesielt sikret og anlagt for rekreasjon og friluftaktiviteter for alle aldersgrupper, med varierte og gode naturlige kvaliteter (vann, skog, fugle-/dyreliv) og sammenbindende turvei.

Områdene vil i sum gi et godt lokalt tilbud for alle bruker- og aldersgrupper. De er også gunstige som stille områder ut fra variasjonen de tilbyr med hensyn til rekreativ opphold og ferdsel, samt friluftaktiviteter av ulikt slag, f.eks. lek, idrett, fiske, bading.

Oslovassdragene vurderes å gi riktig utbredelse og omfang av stille områder. Store deler av Oslos befolkning vil få et relativt lokalt tilbud. Valg av vassdragene vil kunne bidra til å styrke innsatsen for gjenåpning av elver og bekker og forbedring av hovedturveinettet. Et viktig tiltak utenom støyvern og støyforbedring, er å bedre tilgjengeligheten til og langs vassdragene der det ikke går på bekostning av verdifullt biologisk mangfold.

Lokalbefolkningen har i medvirkningsmøter sluttet seg til områdene og forsterket områdenes betydning gjennom forslag om utvidelser og nye forbindelser.

Strategien er lett kommuniserbar, og et begrenset antall hovedområder gjør det mulig å holde oversikt over hvilke områder som er utpekt og følge disse opp.

For å sikre bedre geografisk spredning av stille områder i deler av byen, suppleres strategien med et begrenset utvalg områder fra strategi 2. Ljanselvassdraget gir ikke tilfredsstillende dekning i Oslo sør. Områdene Ekeberg, Østensjøvannet Miljøpark, Hvervenbukta utgjør derfor supplerende tilbud i denne del av byen. Det er mangel på områder langs fjorden, og siden Bygdøy heller ikke har tilbud etter strategi 1, bør deler av Bygdøylandet pekes ut som stille område.

I nordøst-korridoren (Groruddalen) er bare Alnaelvkorridoren utpekt. En del av delområdene i denne korridoren er støyutsatt i dag. Det ventes at situasjonen vil bli bedret blant annet som følge av Groruddalsatsningen samt arbeidet som er påbegynt med en kommunedelplan for Alna Miljøpark. For øvrig er det vurdert slik at befolkningen, som er konsentrert i bebyggelsen på begge sider i dalen - ikke i dalbunnen langs elva, har relativ god tilgjengelighet til Lillomarka og Østmarka, der støyforholdene er gode.

I sentrum er det høy tetthet av arbeidsplasser, besøkende og turister. Det bør derfor finnes et supplerende tilbud utenom nedre deler av Akerselva og Alnavassdraget (Middelalderparken) i Oslo øst. Slottsparken og området rundt Akershus festning er attraktive områder med mange brukere, med soner som kan oppleves som relativt stille i dag. Områdene bør derfor inngå i utvalget av stille områder.

Samlet liste over de 14 stille områder:

1. Lysakerelvkorridoren
2. Mærradalsbekkkorridoren
3. Hoffselvkorridoren
4. Frognerelvkorridoren
5. Akerselvkorridoren
6. Hovinbekkorridoren
7. Alnaelvkorridoren
8. Ljanselvkorridoren
9. Bygdøy
10. Ekebergsletta
11. Østensjø Miljøpark
12. Hvervenbukta
13. Akershus Festning
14. Slottsparken

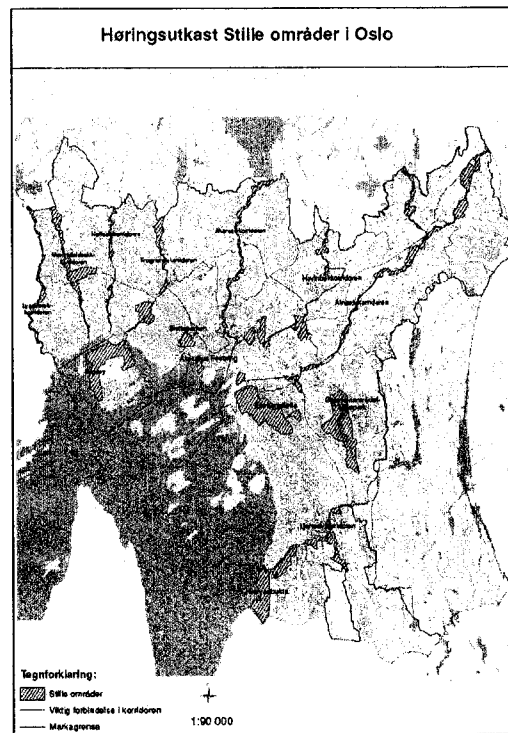


Bild 8:3: Stille områder i Oslo

Se større kart over områdene i vedlegg 2.

Kommentarer til kartet

- Det anbefales å åpne en Pdf-fil med kart, som ligger på Friluftsetatens hjemmeside. Stille områder kommer til å presenteres med et hovedkart (se bild oven) men også med andre kategorier, for eksempel turveier, støysoner etc. Disse kan skrives ut i et større format for å få en bedre oversikt, eller for å zoome inn i. I løpet av 2008 vil også en internettløsning med mulighet til å søke på adresse finnes tilgjengelig på nett.
- Stille områder avgrenses til hovedstrengen i vassdraget. Tilløps- og sidebekker vil ikke inngå. Områdene vil bestå av vassdragskorridoren med turveier, men kan også omfatte andre typer rekreasjons- og friområder langs elva/bekken og områder der vassdraget er lagt i rør. Naturlig tilhørende områder langs vassdragene forutsettes inkludert i de stille områdene. Planlagte, ikke opparbeidede, mulige stille områder vil bli vurdert tatt med om de naturlig tilhører et valgt hovedområde.
- Områdene forutsettes støyemssig hensyntatt ved ny eller endret arealutvikling i nærområdet. En del av områdene har gode støyforhold i dag, mens andre delområder er støyutsatt. Det er viktig å være oppmerksom på at noen delsoner innenfor områdene ikke vil besitte stillekvaliteter i dag, kanskje heller ikke på sikt. Det er et naturlig mål å forbedre de støybelastede delområdene på sikt.
- Det fastsettes ingen detaljert områdeavgrensning i handlingsplanen i denne omgang. Områdene skal ikke gå inn på private eiendommer, bare omfatte offentlig tilgjengelige

områder. Et av tiltakene i handlingsplanen handler om analyse og utredning av stille områder med henblikk på støyvern-/bekjempelse og adkomst/tilgjengelighet. Områdenes detaljerte avgrensning vil bli nærmere vurdert i den forbindelse.

8.5.3 Begrunnelse for andre områdekategorier

Marka

Størstedelen av Marka er i dag beskyttet og stille. Handlingsplanen er i første rekke ment å være et verktøy for å bekjempe eksisterende støyproblemer. Stille områder bør derfor prioriteres nær befolkningskonsentrasjoner i støyutsatte områder. Det er en risiko for utvikling i retning av mer plagsom støy også i Marka, f.eks. i form overflyvninger, motorferdsel, idrettsanlegg og skogbruk, men det kan forutsettes at dette er virksomheter som vil bli ivaretatt og regulert gjennom annet regelverk.

Randsone til marka (del av marka, ikke byggesonen)

Markas ytterkant og randsone mot bebyggelsen og byggesonen er i mindre grad beskyttet og stille som Marka. Randsone brukes av mange og bør beskyttes mot ytterligere støy. Omfanget av stille områder vil bli stort om randsone kommer i tillegg til det utvalget av stille områder som uansett skal være med innenfor byggesonen. Randsone kan i likhet med resten av Marka forutsettes tilstrekkelig ivaretatt og regulert i annet regelverk. Områdene prioriteres derfor ikke i dag, men kan bli aktuelle stille områder på noe sikt.

Fjorden og øyene

Sjøkanten, fjorden og øyene er alle viktige rekreasjons- og friluftsområder for befolkningen. Forskriften omhandler ikke støy fra fritidsbåter. Støysituasjonen på fjorden og øyene er derfor ikke beregnet eller kartlagt i denne omgang. Bruken av fjorden og øyene er liten vinterstid sammenlignet med rekreasjons- og friluftsområder i byggesonen, og bør derfor ikke prioriteres som stille områder.

Kirkegårder og gravlunder

Mange gravlunder og kirkegårder er svært støyutsatte og bør ha bedre beskyttelse mot støy. Aktiviteter på gravlunder og kirkegårder er regulert gjennom lokale vedtekter for Oslo, det er bl.a. ikke tillatt med lek, jogging, sykling og soling. Gravlunder og kirkegårder kan derfor være viktig for den del av befolkningen som søker fred og ro. Om gravlunder og kirkegårder skal tas med som stille områder bør alle 20 inkluderes. Det kan ellers bli en utfordring å formidle prinsippvalget og å dra grensen til de områdene som ikke trenger beskyttelse eller tiltak. Dette vil bety mange tilleggsområder, hvilket gjør det desto mer vanskelig å håndtere og følge opp alle områdene.

I gjeldende kommunedelplan for grøntstruktur i byggesonen (1993) er det en egen del om gravplass-arealer. Under retningslinjer for arealplanlegging og forvaltning av gravplasser heter det at *Etablerte gravplasser opprettholdes og videreutvikles som viktige grøntområder med stille parkpreg*. Støysituasjonen i områdene bør om mulig hensyn tas i henhold til T-1442 når det skjer en arealutvikling på nabotomter. Kommunedelplan for grønt i byggesonen bør videreføre retningslinjer og eventuelt gi bestemmelser for støybeskyttelse.

8.6 Medvirkning

Forskriften setter krav til tidlig medvirkning fra lokalbefolkningen ved utarbeidelsen av handlingsplaner. En lokal medvirkningsprosess i bydelene er utført i november/desember 2007 av Friluftsetaten og Plan- og bygningsetaten. Denne medvirkningsprosessen har gitt nyttige innspill til strategien for valg av stille områder, herunder hvilke kriterier som må oppfylles for at området har en fremtid som stille område. Oppsummeringsreferat med alle forslag til stille områder er utarbeidet og finnes tilgjengelig hos Friluftsetaten og Plan- og bygningsetaten.

Det har vært avholdt en møteserie i januar 2008 der sentrale anleggseiere som Statens vegvesen, Jernbaneverket og Samferdselsetaten har deltatt på. Blant annet ble det fastsatt strategi for valg av områder og som er konkretisert på kart. Møtereferatene er offentlig tilgjengelige.

Siste ledd i medvirkningsprosessen er å legge handlingsplanen ut på offentlig høring til alle organisasjoner, etater og andre berørte som kan ha interesse av å uttale seg til planene.

8.7 Forholdet til andre planer

I dette avsnittet er det redegjort for andre vedtatte planer og annet overordnet planarbeid som kan ha betydning for arbeidet med stille områder, og vice versa. På bakgrunn av denne gjennomgangen er det grunn til å fastslå at ingen andre planer, planarbeid eller regelverk gir samme støymessig ivaretagelse eller sikring av områdene som en egen handlingsplan for områdene. Andre planer initierer eller skisserer heller ingen offensiv satsning med sikte på å forbedre støysituasjonen i områdene.

I annet pågående planarbeid bør det, der det er mulig og relevant, bygges videre opp under de lokaliteter og prinsipper for stille områder som fastsettes som del av handlingsplanen.

Kommunedelplan for torg og møteplasser

Planforslaget er bearbeidet etter offentlig høring og sendt til politisk behandling. I planen er i alt over 1.000 områder torg og møteplasser registrert. I arbeidet med handlingsprogram for torg og møteplasser identifiseres inntil fem plasser i hver bydel som er av særlig betydning, hvorav et område forutsettes etablert eller opprustet innenfor en programperiode på fem år.

Stillhet er ikke fremhevet som en viktig gjennomgående kvalitet for torg og møteplasser, men det er et mål å unngå eller redusere sjenerende støy. Det er derfor ikke tatt spesielle hensyn til torg og møteplasser i arbeidet med stille områder, og i den grad torg og møteplasser sammenfaller med stille områder i foreliggende handlingsplan, er dette vilkårlig og ikke tilsiktet.

Kommunedelplan for grøntstruktur i byggesonen

Arbeidet med planen for grøntstruktur i byggesonen startet opp i 2007. Planen er en revisjon av Grøntplanen fra 1993 og omfatter byggesonen og øyene, ikke Marka. Hovedmålet er å bevare og videreutvikle byens grøntstruktur. En del av arbeidet med grøntstrukturplanen vil omhandle støy og stille områder.

I retningslinje for håndtering av støy i arealplanleggingen anbefales alle kommunene å utarbeide støysonekart for støyutsatte områder. Det anbefales også at kartet inneholder stille områder i form av grønne soner. Kommunen har ansvaret for å inkludere og synliggjøre støysonekartet i

kommuneplanen på en egnet måte, for eksempel på kommuneplanens arealdel, som eget temakart i kommuneplanen eller som tematisk kommunedelplan.

Plan- og bygningsetaten har i forlengelsen av EU-kartleggingen som kommunen er pålagt, igangsatt et prosjekt for å utvikle et støysonkart som kan brukes i forebyggende og langsiktig øyemed. Det er naturlig å se for seg at stille områder presenteres på samme kart. Kommunen har ikke tatt stilling til om kartet skal videreføres til en støyplan med reguleringsbestemmelser slik som retningslinjene anbefaler, eller om kartet kun skal brukes som et mer uformelt varselkart i arealplanleggingen og byggesaksbehandlingen. Arbeidet med grunnlaget for støykartleggingen vil pågå parallelt med arbeidet med grøntstrukturplanen, men selve støykartene vil ikke foreligge før i 2010.

Forslag til kommunedelplan for grøntstruktur kan ventes lagt ut på høring i 2009.

Kommunal plan for idrett og friluftsliv

De to tidligere kommunedelplanene for idrett henholdsvis friluftsliv er under revisjon og slås sammen til en plan, kommunal plan for idrett og friluftsliv 2009-2012. Planen består av en fellesdel, sektorplan idrett og sektorplan friluftsliv. I kommunedelplan for idrett fra 2005 er støybeskyttende tiltak for utøverne ved idrettsanleggene/-områdene ikke tema. Kommunen er opptatt av regionalt samarbeid for bl a å unngå at nye støyende anlegg for f eks motor- og vannsport kommer i konflikt med boligområder. I planen erkjennes at ballbinger og skateboardanlegg kan belaste naboskap og nærmiljø. Enkelte anleggstyper skal derfor støyemessig dokumenteres som grunnlag for planlegging og lokalisering av anlegg.

Ved behandlingen av gjeldende kommunedelplan for friluftsliv (2005-2008) ble nytten av å kartlegge stille områder for rekreasjon og friluftsliv påpekt som viktig. Mulighet for opplevelse av stillhet i de nære friluftsområdene omtales som en av flere viktige kvaliteter på friluftsområder. Stille områder som rekreasjonskvalitet blir verdsatt i større og større grad i et hektisk bysamfunn. Stille områder i nærområdene bør derfor ivaretas og utvikles av hensyn til befolkningens folkehelse.

Stor byggeaktivitet legger et stort press på gjenværende grønne områder som benyttes til friluftsliv. Spesielt mindre, ubebygde grøntområder og nærområder er utsatt. Kartleggingen av stille områder, som ble forutsatt utført som oppfølging av kommunedelplanen for friluftsliv, ville gjøre det lettere å ivareta disse områdene i arealplanleggingen. Kartleggingen ble ansett for å være en oppgave for bydelene, som ved bydelsreformen i 2004 fikk ansvaret for alle lokale parker, friområder og nærmiljøanlegg.

Friluftsetaten og Plan- og bygningsetaten har i forbindelse med foreliggende handlingsplan utført en overordnet kartlegging. Bydelene har fått anledning til å uttale seg til dette arbeidet gjennom de møtene som er avholdt sent i 2007 som del av arbeidet med handlingsplanen. Bydelene har gitt innspill og suppleringsforslag i form av lokale parker, friområder og nærmiljøanlegg. Noen av disse vil inngå som del av de utpekte stille områdene for byen.

Markaloven

Regjeringen har bestemt at det skal utarbeides en egen lov for vern av Oslomarka. Dette er en del av regjeringens innsats for friluftsliv og naturmiljø. Hensikten med loven er å sikre grensene for

og naturkvalitetene i Marka i et langsiktig perspektiv. Den nye loven vil gi mulighet til å verne Oslomarka med utgangspunkt i friluftshensyn. Utkast til Markalov var på høring i 2007 og Markaloven kan tidligst fremmes for behandling i Stortinget våren 2008.

Det er foreslått et generelt forbud mot bygge- og anleggstiltak innenfor markagrensen. I lovutkastet foreslås egne bestemmelser med nærmere retningslinjer for etablering av idrettsanlegg og anlegg av løyper og stier. Det forslås en egen bestemmelse om etablering av offentlig infrastruktur som veier, kraftproduksjonsanlegg, kraftledninger, vannforsyningssystemer m.v. Skogsdriften foreslås fortsatt regulert av skogbruksloven med tilhørende forskrifter. Det forslås egne regler om motorferdsel i utmark samt en hjemmel for å kunne begrense kjøring på private veier i marka. Reglene vil gjelde istedenfor og vil være noe strengere enn gjeldende motorferdsellov med forskrifter.

Lydlandskap og lydmiljø er ikke drøftet i lovutkastet. Motorferdsel, pukkverk, skogsdrift og overflyvninger gir lokale, temporære støyforstyrrelser i Oslomarka, men store deler av marka kan defineres som stille område i dag. Forventninger om stillhet og fravær av støy er langt høyere i Marka enn i byggesonen. Gjeldende støysonekart for Oslo Lufthavn viser at flystøy ikke er et helsemessig problem i Oslomarka. Avinor vil beregne nye støysonekart når ny forskrift om inn- og utflyvning for lufthavnen trer i kraft.

Idrettsanlegg er mest aktuelt i randsonen til Marka og bestemmelsen i Markaloven vil sikre at nye anlegg ikke medfører støy annet enn i nærområdet. Randsonen til Marka er likevel ikke støymessig beskyttet gjennom lovutkastet. Loven gir ingen vern av randsonen ved bygging av nye støykilder i byggesonen.

Strandsoneprosjektet

Friluftsetaten har kartlagt strandsonen i Oslo, fra Oppegård i sørøst til Bærum i vest. Om lag halvparten av Oslos strandsone er i dag tilgjengelig for allmennheten. Med de nye prosjektene som kommer i tilknytning til Fjordbyen, åpnes ytterligere en lang strekning ned mot fjorden. Rapporten inneholder forslag til hvordan kommunen kan arbeide videre med å åpne og tilgjengeliggjøre strandsonen.

Friluftsetaten foreslår i rapporten at kommunen vurderer å anlegge en sammenhengende kyststi - på litt lengre sikt. En slik sammenhengende sti kan etableres selv om ikke alle deler av strandsonen er åpne for allmennheten. På arealer som ikke er åpne, kan man finne løsninger som binder stien sammen, selv om den ikke alle steder går helt nede i vannkanten.

Strandsoneplanen omhandler ikke støyforhold i strandsonen eller langs kyststien.

Kommunedelplan for Lysakervassdraget

De tre kommunene Oslo, Bærum og Ringerike er i gang med kommunedelplan for Lysaker- og Sørkedalsvassdraget. Planarbeidet ledes av Friluftsetaten, og ventes å ta cirka ett og et halvt år. Planområdet krysser både fylke- og kommunegrenser og har arealer både i Bærum, Oslo og Ringerike kommuner. Målet med kommunedelplanen er bærekraftig, samfunnsøkonomisk og samordnet arealbruk i vassdraget over kommunegrensene.

Planområdet vil i Marka omfatte et belte på omkring 100 meter langs Bogstadvannet, Sørkedalselva, Langlielva og Heggelielva, med kilder, vann og større bekker. I byggesonen vil planområdet omfatte Lysakerelva, større lukkede sidebekker aktuelle for gjenåpning, sidearealer regulert til friområde samt andre aktuelle arealer av en viss bredde langs elva og sidebekkene.

Planen skal sørge for bærekraftig bruk av vassdragets ressurser. Dette innebærer fokus både på bruk og vern av vann og vassdragsnære arealer, i et kortsiktig og langsiktig perspektiv. Planen skal bidra til å opprettholde eller opprette kjemisk og økologisk status som tilfredsstillende forslaget til vannforvaltningsforskriften og sørge for et samordnet planlegging og bruk av arealer – i og langs vassdraget og over kommunegrensene.

Planen omhandler ikke støyforhold. Hensyn til støy skjer indirekte ved at planen skal sikre naturtyper blant annet gjennom å unngå inngrep i viktige naturområder. Planarbeidet skal lage en juridisk bindende arealplan med bestemmelser og retningslinjer som skal sørge for dette.

Kommunedelplan for Alna Miljøpark

Det er igangsatt arbeid med kommunedelplan for utvikling av Alna Miljøpark. Målet er å gjenåpne og miljøoppgradere Alna fra Marka til fjorden innen 2020. Det tas sikte på å bygge planen på tre hovedtema:

- Alna i landskapet - den blå-grønne strukturen og mulighetene for rekreasjon
- Biologisk mangfold og vannkvalitet – ”urbant naturvern”
- Urban utvikling som bygger på mulighetene aktiv bruk av vann gir

Den artsrike og varierte veietasjonen langs Alna har verdi for friluftsliv og rekreasjon. Ulike typer naturområder er lite kjent og brukes bare i begrenset grad. Sentralt i arbeidet er å få på plass en sammenhengende turveiforbindelse som binder sammen hele området fra Marka og ned til fjorden. Elveløpet skal gjenåpnes, i planarbeidet vil det bli drøftet utforming og innhold i ulike ”temaparker”. Noen steder vil miljøvern og friluftsliv stå i fokus, mens det i andre områder er behov for utvikling og etablering av nye attraksjoner. Planen omfatter ikke støyforhold.

Kommunedelplan for Akerselva Miljøpark

Planen ble vedtatt i 1990. Planen sikrer et gjennomgående parkdrag og bevaring av verneverdig bebyggelse langs elva fra Maridalsvannet til Vaterland. Hensikten med planen er blant annet å utvikle et nasjonalt og lokalt område for rekreasjon og læring. Miljøparken skal til alle årstider fungere som bypark og utfartsområde både for bydelene rundt, for byens befolkning generelt og for besøkende. Akerselva med omgivelser danner en ti km lang sammenhengende bypark mellom Marka og Oslo sentrum. Dette inngår som et hovedelement i byens parkstruktur. Med størstedelen av elveløpet tilgjengelig for allmennheten, med grønne parker, turveier, badeplasser og fiskemuligheter utgjør Akerselva et viktig rekreasjons- og turområde for en betydelig del av Oslos befolkning.

For planområdet gjelder bestemmelser som er juridisk bindende samt veiledende retningslinjer. Blant sistnevnte er det et punkt om å unngå lokalisering av miljøforurensende anlegg inntil byparken:

Bilveier og åpne parkeringsanlegg tillates ikke lagt inn mot Miljøparkens rekreasjonsarealer. Parkeringshus må, dersom ingen annen løsning finnes, legges under terreng eller gis en dimensjon og en utforming som glir inn i park- og bygningsmiljøet forøvrig. Særlig trafikkskapende funksjoner som ikke inngår naturlig i Miljøparken tillates ikke inn mot rekreasjonsområdene. Eksempler på slike funksjoner er supermarkeder, større lagerutsalg, bilforretninger, bensinstasjoner etc.

Støyforhold omhandles ikke.

Reguleringsplan for Østensjøområdet Miljøpark

Planen ble vedtatt i 2002. Hensikten med planen er å verne og videreutvikle området for ettertiden og definere bærekraftige prinsipper for bruk og forvaltning av området. Et av målene i reguleringsplanen er å bevare og videreutvikle Østensjøvannet og nærområdene som et verdifullt natur-, kultur- og rekreasjonsområde. Planen sier også at barn og unge skal sikres gode oppvekstvilkår og at folkehelse og trivsel skal fremmes. Målene forutsettes håndtert gjennom reguleringsbestemmelsene. Det er ikke konkretisert noen bestemmelser om støy for friområdene i planen.

Reguleringsplan for Ekebergsletta

Plan- og bygningsetaten arbeider med ny helhetlig reguleringsplan for Ekebergsletta, Brannfjell og skogs- og naturområdene rundt. Gjeldende reguleringsplan for Ekebergsletta er fra 1965 og sikrer hele området som offentlig friområde. Planen skiller imidlertid ikke mellom ulike underformål og avklarer ikke forholdet mellom idrettsaktiviteter og vanlig rekreasjon. Hensikten med reguleringsplanen er å avklare fremtidig arealbruk ut fra en avveining mellom idretts-, friluft-, naturvern- og kulturminneinteresser. Det er særlig idrettsinteressene som er viktige å avklare i forhold til øvrige interesser.

For den planlagte skulpturparken i Ekebergskrånningen må det utarbeides egen reguleringsplan. Den overordnede arealbruksfordelingen skal avklares i en samlet reguleringsplan for hele området. Deretter avklares detaljutformingen av skulpturparken gjennom en privat reguleringsplan som kan settes i gang før den overordnede planen er avsluttet. Støyforhold omhandles ikke i planen.

Reguleringsplan for nordre deler av Bygdøy

Plan- og bygningsetaten har i oppdrag å utarbeide en reguleringsplan for den nordre delen av Bygdøy, herunder Bygdøy Kongsgård og Norsk Folkemuseum. Det store kultur- og naturlandskapet er i dag ikke regulert og har følgelig ingen spesiell beskyttelse. Hensikten med planen er å bevare og styrke viktige kultur- og naturressurser, legge til rette for aktiv bruk og utvikling av rekreasjonsområder samt muliggjøre en utvidelse av folkemuseet. I planarbeidet skal det tas stilling til hva de ulike områdene skal brukes til.

Bygdøy er et av de viktigste friluftsområdene for hovedstaden og besøkes av et stort antall mennesker gjennom hele året. Nærheten til sjøen og områdets spesielle natur- og kulturkvaliteter gjør området spesielt attraktivt. Et av hovedmålene med planen er derfor å legge til rette for at allmennhetens rekreasjonsmuligheter ivaretas og videreutvikles. Støyforhold omhandles ikke i planen.

Reguleringsplan for Ljanselvdalen

Planen ble vedtatt i 2003. Planområdet strekker seg fra Skraperudtjern ved Skullerud til Hallagerjordet ved Ljan, totalt ca. 5 km langsmed Ljanselvdalen. Planen er i tråd med Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag. Ljanselvdalen har et til dels unikt dyre- og planteliv og er Oslos siste grønne elvedal fra Marka til sjøen. Planen hindrer nedbygging av store naturområder inn mot Ljanselva og sikrer naturkorridoren for fremtiden.

Der det i planen er avdekket konflikter mellom vern og boligbebyggelse, er vern prioritert fremfor boliger. På sikt kan dette likevel tjene fremtidig boligutbygging i strøket ved at det nå legges til rette for grøntområder som kan sikre fremtidig bosatte areal for lek og rekreasjon.

Naturområdet har i hovedsak en todelt funksjon; som grønn korridor i marka og som tur- og oppholdssted i nærmiljøet. Av hensyn til verneverdi og bruksverdi er planområdet på en hensiktsmessig måte inndelt i ulike formål med parker, turveier, idrettsanlegg og areal for lek på den ene side og med naturvernområder og bevaring på den andre side.

I dagens situasjon er det et nett av stier og turveier gjennom området, men det er ikke tilgjengelighet for alle brukergrupper til alle områder. Planen legger til rette for en bedret tilgjengelighet for beveielseshemmede, men eksisterende terreng og behov for vern kan noen steder være i konflikt med tilgjengelighet for eksempelvis rullestolbrukere. For at området skal kunne benyttes av flest mulig er det viktig at det opprettes tilstrekkelig antall parkeringsplasser. I tillegg til de eksisterende parkeringsplasser nord for Skullerudstua legges det også til rette for ny utfartsparkering ved Skulleruddumpa. Støyforhold omhandles ikke i planen.

8.8 Tiltak i stille områder

Forskriften angir at handlingsplanen skal redegjøre for tiltak som vedkommende myndigheter har til hensikt å treffe i løpet av de neste fem år for å bevare stille områder, herunder en langsiktig strategi. Tiltakene kan i følge forskriften omfatte blant annet trafikkplanlegging, arealplanlegging, tekniske tiltak ved støykilder, valg av mindre støyende kilder, reduksjon av lydoverføring, lovgivningsmessige tiltak samt økonomiske tiltak eller stimuleringstiltak.

Tiltakene kan omfatte både overordnede, generelle politiske virkemidler samt fysiske, konkrete tiltak. Piggdekkavgiften og innføring av miljøfartsgrense for bedre luftkvalitet er eksempler på overordnede lokalpolitiske virkemidler, som for øvrig har positiv betydning for støysituasjonen vinterstid.

Handlingsplanen kan favne bredt og spre innsatsen på mange virkemidler og tiltak i den femårige planperioden. En annen strategi er å satse på gjennomføring av noen få, sentrale virkemidler og tiltak. Det er i denne første handlingsplanen valgt et begrenset antall tiltak for å få et sterkt fokus på enkelttiltakene. Samtidig er hensikten at dette skal danne et realistisk ambisjonsnivå i forhold til sannsynlig tilgang til ressurser og midler. Veitrafikk, trikk, T-bane og jernbane er de største kildene til støy i stille områder og innsatsen må innrettes deretter.

Tiltakene i handlingsplanen for stille områder består av seks hovedvirkemidler og -tiltak:

1. Beskyttelse mot ytterligere støybelastning
2. Analyser og utredning – støy og tilgjengelighet
3. Pilotprosjekt for stille områder
4. Pilotprosjekt og arkitekt-/designkonkurranse for akustisk design
5. Realisering av hovedsykkelveinettet
6. Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum

I tillegg vil det kontinuerlig bli arbeidet med å bedre trafikkprognosegrunnlaget som grunnlag for støykartleggingen, som også vil bedre kvaliteten på støyberegningene for stille områder, se omtale av dette i handlingsplanens generelle del. Det fastsettes i tillegg en måleindikator for å overvåke støyutviklingen i stille områder. Det kan på bakgrunn av føringer i handlingsplanen også bli aktuelt å se på behovet for endringer i Oslo kommunes lokale støyforskrift. Denne er forankret i kommunehelseloven og er et virkemiddel for å gripe inn overfor helseskadelig støy.

Pilotprosjektene for stille områder og akustisk design skilles prinsipielt ved at de er rettet inn mot tiltak ved kilden henholdsvis tiltak ved mottaker.

Bakgrunnen for at handlingsplanen i begrenset omfang omfatter fysiske, konkrete tiltak er at finansieringen av tiltak er usikker. Realisering av tiltak vil avhenge av støykildeeierens og kommunens evne og vilje til å avsette tilstrekkelige midler til å forbedre støysituasjonen i stille områder. Statens bidrag bør om mulig kobles til konkrete utbyggingsprosjekt. Det mangler også erfaring og innsikt med hvilke virkemidler og tiltak som er mest kostnadseffektive og samfunnsøkonomisk gunstige. Det er nødvendig å tilegne seg mer kunnskap gjennom pilotprosjekter og annen nasjonal/internasjonalt forskning og utvikling som grunnlag for riktig prioritering og anvisning av egnede innsatsområder.

Tiltakene som gjennomføres er i hovedsak av kortsiktig karakter. Arbeidet som skal gjøres i punktene 2-4 gir imidlertid et bedre grunnlag for å oppfylle en langsiktig strategi med sikte på å bevare stille områder i byen. På sikt er det også grunn til å forvente strengere krav fra sentrale myndigheter som for eksempel støykildeeiere og bil- og dekkprodusenter, som også vil bedre støysituasjonen i stille områder.

Planen for stille områder er en kommunal plan, utarbeidet av kommunen. Kommunen har ikke myndighet til å vedta eventuelle tiltak i eksisterende områder som grenser til statlig virksomhet, som skal finansieres av staten. Slike tiltak vil måtte vurderes i de årlige statsbudsjettene og ses opp mot andre miljøtiltak.

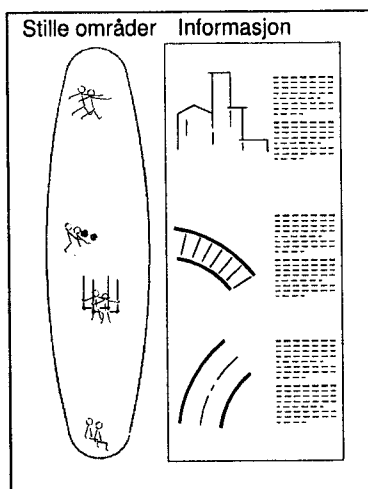
8.8.1 Beskyttelse mot ytterligere støybelastning

Stille områder vil først bli endelig fastsatt som del av bystyrebehandlingen av handlingsplanen. Ved politisk godkjenning av handlingsplan vil områdene oppnå et sterkere vern mot nye støybelastende tiltak i eller nær området. Det legges til grunn at utvalgte stille områder vil bli forvaltet i tråd med statlig retningslinje for håndtering av støy i arealplanleggingen, T-1442. Ved

utarbeidelse av arealplaner kan kommunen dermed stille krav i tråd med retningslinjene for å unngå støyutbredelse i stille områder. Eksempler på dette er å legge begrensninger eller stille skjerpede krav overfor nye tilliggende planer som vil forverre støyforhold i stille områder eller som vil gjøre det vanskelig å ivareta de stille områdenes forbedringspotensial. Kommunen skal likevel holde seg til vanlig vurderingspraksis ift økonomi og hensiktsmessighet av avbøtende støytiltak.

Denne virkningen av handlingsplanen må forutsettes selv om arealene ikke er planmessig sikret i egen arealplan etter plan- og bygningsloven. Fastsetting av områdene i handlingsplanen vil gi et sterkt nok signal om at kommunens intensjon på sikt er å sikre områdene også arealplanmessig. Kommunen kan velge å avvise forslag til reguleringsplan der eksisterende støyforhold i et stille område ikke er godt nok hensyntatt.

Gjennomføring av handlingsplanen vil bli fulgt opp ved eventuell årlig rapportering til myndighetene. Virkningen av handlingsplanen vil bli vurdert, herunder behovet for få utarbeidet en egen kommundelplan for støy, frem mot revisjon av handlingsplanen i 2013.



For å gi et godt utgangspunkt for beskyttelse av områdene vil det etter bystyrebehandlingen bli utarbeidet en informasjonsstrategi som grunnlag for å orientere allmennheten og sentrale aktører. Områdene skal synliggjøres på kart og det skal følge en generell beskrivelse om hva handlingsplanen og bystyrevedtaket innebærer. Det vil bli lagt særlig vekt på å synliggjøre støymessig gode områder og legge et grunnlag for å unngå at støysituasjonen i de valgte stille områder ikke forverres.

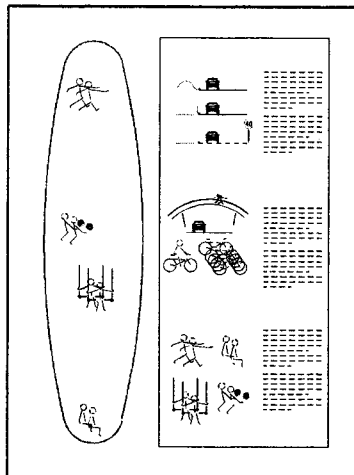
Det bør vurderes utarbeidet en sjekkliste for stille områder til bruk i arealforvaltningen.

Figur8:1: Utarbeiding av informasjon om stille områder

8.8.2 Analyser og utredning – støy og tilgjengelighet

Begrepet stille områder er relativt nytt, og Oslo kommune har liten eller ingen erfaring i å arbeide systematisk med støybeskyttelse og -bekjempelse av offentlige uterom/stille områder. Bystyret må godkjenne hvilke områder som til sammen skal danne Oslos stille områder, samt fastsatt områdeavgrensning og overordnede ambisjoner for områdene på kort og lang sikt. Dette er årsaken til at det hittil ikke er innledet et større utrednings- og analysearbeid med sikte på støymessig forbedring av områdene.

Et virkemiddel i handlingsplanen er å gjennomføre et analyse- og utredningsarbeid for de utvalgte stille områdene. Arbeidet skal ta sikte på finne frem til mer presise ambisjoner for områdene og legge et grunnlag for å innarbeide konkrete virkemidler som del av neste handlingsplan for perioden 2013-2018.



Analyser og utredninger skal i første rekke omfatte støysituasjonen samt adkomst og tilgjengelighet i og til områdene. Det må gjøres både en sonevis og sammenhengende vurdering av støymessige trusler og muligheter for hvert enkelt stille område. Dette er en ressurskrevende oppgave i seg selv. Det er derfor ikke aktuelt i denne omgang med en supplerende forvaltningsplan for området med hensyn på drift, vedlikehold, belysning, møblering etc.

Nedenfor er det listet opp mulige tiltak for støybekjempelse og tilgjengelighet som bør vurderes i analyse- og utredningsarbeidet. Listen omfatter både tiltak som kan gjennomføres ved eksisterende virksomhet, og ved nybygging.

Figur 8:2: Analyser og utredninger for stille områder

Støytiltak

- Skjermer, voller
- Lokk-prosjekt og miljøtunneler
- Bygningsstrukturer
- Nedsenkede traseer (vei/bane)
- Trafikkregulering
- Flytte eller skjerme andre plagsomme støykilder
- Fartsgrenser
- Automatisk trafikk-kontroll
- Akustisk design
- Støysvakt veidekke

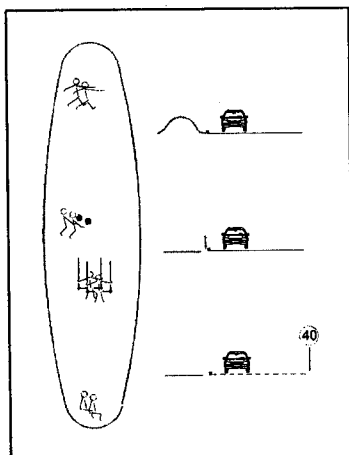
Adkomst og tilgjengelighet

- Nye forbindelser
- Lokk og tunnel
- Trafikkregulering
- Gågate, gangakser, turveinett
- Hovedsykkelveinett med sekundærnett
- Oppruste møtesteder ved stille områder
- Parkeringstilbud (bil, sykkel, mc/moped/scooter)
- Optimaliseringer i kollektivtilbudet (forbi og til stille områder)

Som del av arbeidet kan det bli aktuelt å gjennomføre brukerundersøkelser for å få mer informasjon og kunnskap om hvordan områdene blir brukt eller ønskes brukt, som grunnlag for valg av og prioritering mellom virkemidler.

8.8.3 Pilotprosjekt for stille områder

I nasjonal handlingsplan for støy 2007-2011 fremheves behovet for satsning på forskning og utvikling innenfor støyfeltet. Kommunen bør i samarbeid med andre eiere av støykilder innenfor kommunens grenser følge opp i handlingsplanen for Oslo kommune. Dette kan skje gjennom fullskala pilotprosjekter for videreutvikling av tradisjonelle støydempende fysiske virkemidler eventuelt i kombinasjon med utprøving av mindre kjente og brukte støydempende tiltak.



Virkemidler og tiltak som kan være aktuelle i pilot-prosjektene kan blant annet bestå av:

- støysvak asfalt
- lave støyskjermer

Kombinert med ulike varianter av innsnevret kjørebane, fartsdumper, terrengomarbeiding, senking av veibane, senket fartsgrense og automatisk trafikk-kontroll (ATK)

Figur 8.3: Pilotprosjekt for stille områder

Dette er pilotprosjekter som er innrettet mot å dempe støy ved kilden. Det må ikke nødvendigvis kun være tiltak innrettet mot veitrafikken, selv om dette utgjør den største trusselen mot stille områder i dag. Det kan også ha interesse å utføre pilotprosjekt for havnevirksomheten, jernbane- og sporveitraseer.

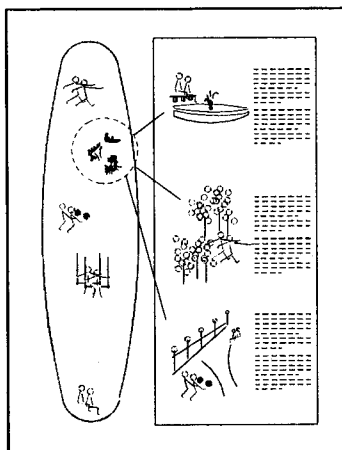
I de femårige handlingsplanperiodene 1.juli.2008-30.juni.2013 og 1.juli.2013-30.juni.2018 legges følgende til grunn for pilotprosjekt:

År	Handling
2008-2009	Tilretteleggelse og forberedelse Utvelgelse og prosjektering av pilotprosjekt Støymålinger/-beregninger av utvalgte pilotstrekninger Evt reguleringsavklaring
2009-2010	Gjennomføring Bygg/anlegg av pilotprosjekt Evt etappevise bygge-/anleggstiltak (for å evaluere ett og ett tiltak)
2010-2013	Registreringer og undersøkelser - Evaluering Støymålinger Tiltakenes funksjonalitet (estetikk, brukbarhet, levedyktighet) Kostnadssammenligninger (nytte/kostnad) Oppsummering og anbefalinger for videre arbeid
2013-2018	Oppfølging Innarbeidelse av virkemidler for stille områder i handlingsplan 2013-2018

Det må som del av prosjektene gjennomføres spørreundersøkelser før/etter tiltak for å fremskaffe grunnlag for evaluering av tiltakene utover støyberegninger og eventuelle målinger.

8.8.4 Pilotprosjekt og arkitekt-/designkonkurranse for akustisk design

Akustisk design av stille områder handler om å integrere lydmessige kvaliteter i den arkitektoniske utformingen av området. Det overordnede siktemålet er å bygge opp under områdets rolle og funksjon ved å skreddersy virkemidler for å redusere støyforstyrrelser, gi et mer komfortabelt lydklima uten plagsom støy, forsterke kommunikasjon og orienteringsevne innenfor en estetisk god ramme. Disse pilotprosjektene rettes i første rekke inn mot å bekjempe støyulemper ved mottaker, dvs. etablere nye installasjoner eller utføre tiltak på eksisterende installasjoner, terreng, gjerder og inne på det stille området.



Designkriteriene handler om lydabsorpsjon, lydrefleksjon, lydspredning og lydmaskering. Virkemidler som kan ha betydning for en eller flere av disse kriteriene:

- bruk av støyadsorberende materialer
- forming av terreng og andre element
- kunstprosjekter/-installasjoner
- etablering av positive lydkilder
- endringer i eksisterende aktivitet/virksomhet

Figur 8:4: Pilotprosjekt for akustisk design av stille områder

FAKTABOKS

Lydabsorpsjon; produkt/overflate fanger opp innfallende lydenergi og gir mindre problem med refleksjon og viderespredning av støy

Lydrefleksjon; støy/ulyd reflekteres tilbake retning kilden

Lydspredning; omgivelsene og overflater formes/omformes slik at støy/ulyd ledes og kanaliseres ut i retninger og områder som beskytter et bestemt mottakerområde

Lydmaskering; etablering av lydkilder som befolkningen opplever som naturlig og behagelige og som øker tålegrensen overfor forstyrrende støy

For å gjøre de valgte stille områder mer attraktive for bruk og for å bygge opp kunnskap og kompetanse om akustisk design, bør det gjennomføres pilotprosjekter for akustisk design av enkelte av de stille områdene. I et eller to av områdene ønskes det gjennomført en internasjonal akustikk/arkitekt/design-konkurranse med samme formål.

Kommunedelplan for Torg + Møteplasser er til behandling i Rådhuset. Det er som del av det tilhørende handlingsprogrammet ventet at hver av bydelene skal tilrettelegge en ny eller oppruste en eksisterende viktig plass innenfor en femårsperiode. Støyforbedrende tiltak antas å kunne bli sentrale virkemidler for flere av disse prioriterte bydelsplassene. Over tid vil kommunedelplanen følges opp med etablering av flere nye plasser samt opprustning av andre plasser, der det også vil være naturlig å vurdere krav til støyreducerende tiltak og design. En konkurranse som anvist over kan også brukes i denne type prosjekter.

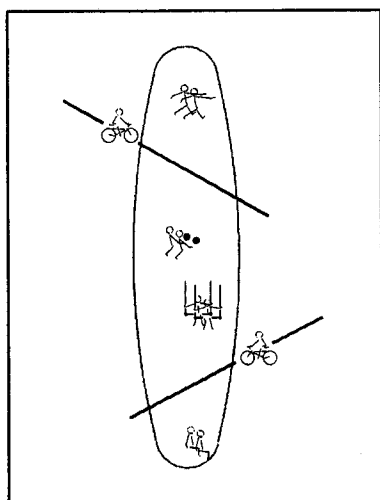
Det bør vurderes et samarbeid med relevante høyskole-/universitetsmiljø. Det bør også undersøkes om akustisk design kan inngå som prosjekt i utviklingsområder i byen, f eks i Bjørvika og Fjordbyen.

8.8.5 Realisering av hovedsykkelveinettet

Et sammenhengende hovedsykkelveinett vil medvirke til at større del av transportarbeidet kan foregå med sykkel og vil dermed kunne bidra til å redusere støyulempen knyttet til motorisert trafikk. Tiltaket er dessuten nyttig og viktig for adkomst og tilgjengelighet til stille områder, men også et tiltak som vil ha stor betydning generelt, ikke bare for stille områder.

Den første hovedsykkelveiplanen for Oslo forelå i 1990. I følge planen skulle nettet være ferdig utbygd i 2001. Planen ble oppdatert i 1999 med en antatt ferdigstillelse av nettet i 2008. Bystyret ba i den forbindelse om en forsert ferdigstillelse av nettet, med forpliktende og tidfestet trinnvis utbyggingsplan. Ved behandling av sykkelstrategi for Oslo i 2005 vedtok bystyret at hovedsykkelveinettet skal fullføres innen 2009 i tråd med hovedsykkelveiplanen fra 1999.

Det ble i 2007 etablert en statlig/kommunal samarbeidsgruppe for å bedre fremdriften med gjennomføring av enkeltprosjekter og ferdigstillelse av hovedsykkelveinettet. To tredeler av nettet står ferdig. Etter 2009 vil fortsatt rundt 40km av 180km planlagte hovedsykkelveier mangle. Det er de teknisk og økonomisk mest utfordrende deler av nettet som gjenstår. Ferdigstillelse av hovedsykkelveinettet er en statlig og kommunal oppgave.



Tofaset plan for ferdigstillelse

Fase 1

Det er fremfor alt viktig å sikre sammenheng i nettet. Dette vil bedre trafiksikkerhet, trygghet og attraktivitet. Et sammenhengende nett kan etableres i løpet av kort tid, innen utgangen av 2009, gjennom skilting.

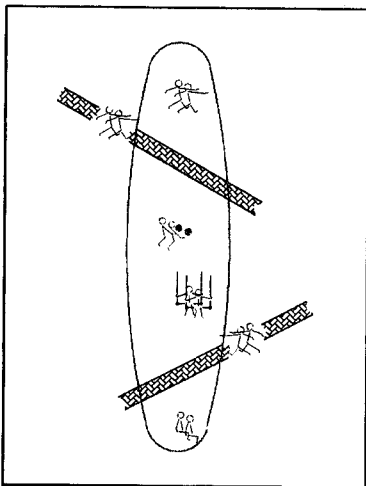
Fase 2

Mer kostbare og optimale løsninger for fase 1-strekningene kan etableres senere som del av det nødvendige løpende arbeidet med å utvikle og forbedre byens hovedsykkelveinett. Det er viktig at det avsettes tilstrekkelige ressurser til planlegging og midler til bygging av sykkelveier både i stat og kommune, slik at det gjenstående nettet kan ferdigstilles i løpet av 1.halvår 2013.

Figur 8.5: Realisering av hovedsykkelveinettet

8.8.6 Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum

Indre by blir stadig tettere befolket. Det er ofte vanskelig å ta seg effektivt og komfortabelt frem til fots. Fortausarealer og fotgjengerfasiliteter er etter hvert underdimensjonerte i forhold til bruksmangfold og -intensitet.



Oslo indre by og sentrum mangler en strategisk plan som besvarer denne utfordringen. En fotgjengerplan må peke ut et gangveisystem med fotgjengerstrøk, hovedakser og andre viktige overordnede gangforbindelser, der konflikter særlig med hensyn til støy, men også trafiksikkerhet og luftkvalitet, er minimert.

Tiltakene vil i hovedsak bestå av omlegging til gågater/gatetun, utvidede fortau samt sikkerhets- og prioriteringstiltak ved gatekryssing. Et tidsmessig og romslig tilrettelagt gangveisystem vil gjøre det mer attraktivt å ferdes til fots og øke tålegrensen overfor negative miljøfaktorer som f.eks støy.

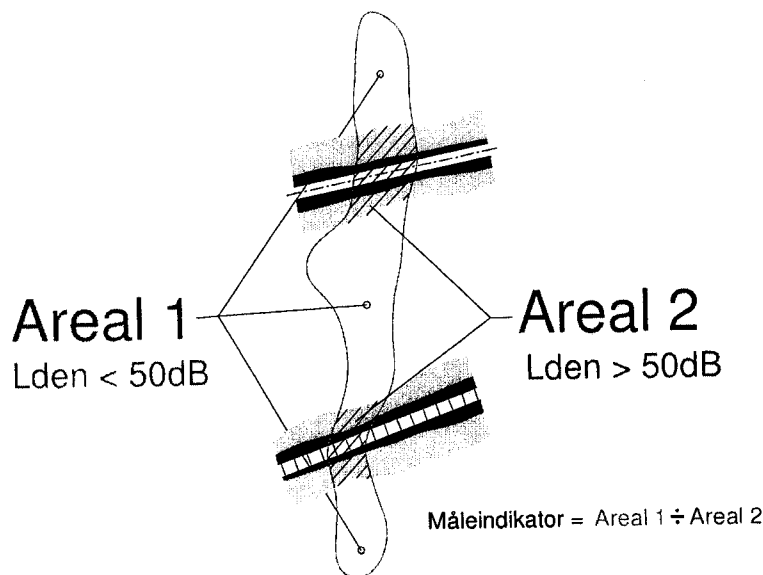
Figur 8.6: Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum

Det er mange sterke interesser i forhold til bruk av gategrunn i indre by og sentrum. I handlingsplanperioden frem til 2013 er det vanskelig å se rom for annet enn videreføring og realisering av tiltakene innenfor gjeldende gatebruksplan for sentrum. Et eget tiltak i handlingsplanen er derfor å ferdigstille en egen fotgjengerplan for indre by og sentrum, som kan settes i verk som del av neste handlingsplan, 2013-2018. Dette er et tiltak som også vil ha stor betydning generelt, ikke bare for stille områder.

8.8.7 Måleindikator for støyutviklingen i stille områder

Forskriften legger opp til å overvåke støysituasjonen i kommunen. Krav om støykartlegging med rapportering til sentrale myndigheter sikrer at utviklingen for bosatte, skoler, barnehager og sykehus følges.

Det finnes ikke tilsvarende krav for stille områder. Utviklingen av støysituasjonen i stille område skal overvåkes ved å beregne hvor store delareal innenfor hvert enkelt område og samlet som tilfredstiller $L_{den} < 55$ dB.



Figur 8:7: Måleindikator for støyutviklingen i stille områder

8.9 Kostnader og finansiering

Forskriften angir at handlingsplanen skal inneholde finansielle opplysninger (dersom slike finnes), dvs. budsjetter og vurdering av kostnadseffektivitet. Tiltakene slik de også er nevnt på s.78 i handlingsplanen for stille områder består av seks hovedvirkemidler og -tiltak:

1. Beskyttelse mot ytterligere støybelastning
2. Analyser og utredning – støy og tilgjengelighet
3. Pilotprosjekt for stille områder
4. Pilotprosjekt og arkitekt-/designkonkurranse for akustisk design
5. Realisering av hovedsykkelveinettet
6. Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum

Tiltakene er av en slik karakter at kostnadseffektivitet i begrenset grad kan vurderes. Under tiltaket "Analyser og utredning" kan det til en viss grad bli aktuelt å se på kostnad/nytte av de tiltak som vurderes som aktuelle i områdene. Den samfunnsøkonomiske helsemessige gevinsten av reduserte støyplager er imidlertid vanskelig å tallfeste.

8.9.1 Kostnader for tiltakene

1. Beskyttelse mot ytterligere støybelastning

Det skal utarbeides informasjonsmateriell om kommunens valg av stille områder. Materialet utarbeides i regi av Oslo kommune med støtte fra prosjektgruppen som arbeider med handlingsplanen. Arbeidet skjer innenfor den ordinære budsjettammen, inkl produksjon av fysisk informasjonsmateriell. Tiltaket har dermed ingen ekstraordinære investeringskostnader.

2. Analyser og utredning – støy og tilgjengelighet

Arbeidet gjennomføres i regi av Oslo kommune, som vil innhente konsulentbistand for analyser og utredninger for valgte stille områder. Arbeidet er ressurskrevende, og det kan bli nødvendig å prioritere mellom de valgte stille områdene og/eller i analyse-/utredningsomfang. Det forutsettes i utgangspunktet ikke realisert fysiske tiltak innenfor handlingsplanperioden og tiltaket krever derfor ingen ekstraordinære investeringsmidler. Siktemålet er i første rekke å få frem et grunnlag for å prioritere mellom virkemidler og tiltak inn mot neste handlingsplan.

Analyse- og utredningsarbeidet antas å kreve konsulentmidler i størrelsesorden 1 mill kr, dvs 250.000kr/årlig de første fire årene av handlingsplanperioden.

3. Pilotprosjekt for stille områder

Pilotprosjekter for å redusere støynivåene i noen av de stille områdene gjennom tiltak ved støykilden, vil inneholde kostnadselementene planlegging, prosjektering, bygging og drift/vedlikehold

Det er forholdsvis enkle tiltak som skal gjennomføres. Planleggings- og prosjekteringskostnadene for alle pilotprosjektene stipuleres til 500.000 kr. Investerings- og drift-/vedlikeholdskostnadene vil avhenge av størrelsen på pilotprosjektene og hvilke tiltak som velges for utprøving. Det anslås at gjennomsnittlig investeringskostnad for hvert enkelt pilotprosjekt vil ligge på mellom 5-10 mill kr. Med fem pilotprosjekter vil samlet investeringskostnad ligge i størrelsesorden 40 mill kr. Pilotprosjektene forutsettes bygget i treårsperioden 2009-2011. Etappevis utbygging av valgte tiltak er aktuelt. Oslo kommune forutsetter vesentlige statlige bidrag med bakgrunn i nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011, gjerne som del av store utbyggingsprosjekt.

Prosjektene må i nødvendig utstrekning reguleringsmessig avklares. Det må vurderes å utføre støymålinger før og etter tiltak. Dette arbeidet forutsettes løst innenfor berørte kommunale etaters ordinære driftsrammer.

4. Pilotprosjekt og arkitekt-/designkonkurranse for akustisk design

Pilotprosjekter for å redusere støynivåene i noen av de stille områdene gjennom tiltak ved mottaker, vil inneholde kostnadselementene planlegging, prosjektering, bygging og drift/vedlikehold. Det er for tidlig å konkret definere hva slags tiltak som er aktuelt å gjennomføre. Planleggings- og prosjekteringskostnadene for to pilotprosjekter stipuleres til 300.000 kr.

En åpen arkitekt- og designkonkurranse for akustisk design av to betydningsfulle stille områder vil inneholde hovedpostene annonsering, utstilling/offentliggjøring, juryhonorar og premie/innkjøp. Det antas et samlet kostnadsbeløp på rundt 700.000kr.

I tillegg kommer realisering av pilotprosjektene og vinnerforslagene fra arkitekt-/designkonkurransen. Tiltakene er vanskelig å kostnadsstipulere når omfang og innhold er ukjent. Det antas et investeringsbeløp på 10 mill kr for hvert av pilotprosjektene og de to vinnerprosjektene, til sammen 40 mill kr.

Pilotprosjektene og vinnerforslagene forutsettes anlagt innen utgangen av 2011. Etappevis utbygging av valgte tiltak er aktuelt. Oslo kommune forutsetter vesentlige statlige bidrag med bakgrunn i nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011, gjerne som del av store utbyggingsprosjekt.

Prosjektene må i nødvendig utstrekning reguleringsmessig avklares. Det må vurderes å utføre støymålinger før og etter tiltak. Dette arbeidet forutsettes løst innenfor berørte kommunale etaters ordinære driftsrammer.

5. Realisering av hovedsykkelveinettet

Å få på plass et sammenhengende nett innen utgangen av 2009 (tiltakets fase 1) kan planlegges og gjennomføres innenfor rammen av Statens vegvesen og Samferdselsetatens ordinære budsjetter. Realisering av mer optimale løsninger for de i dag gjenstående deler av hovedsykkelveinettet innen 2013 (tiltakets fase 2), må løses innenfor en videre kostnadsramme, enten ved omdisponeringer på ordinært budsjett eller ved ekstraordinære tildelinger.

6. Fotgjengerplan for Oslo indre by og sentrum

En plan for gangtrafikken utarbeides innenfor Samferdselsetatens ordinære budsjett. Investeringer på bakgrunn av planen utstår til neste handlingsplanperiode, 2013-2018. Det er enkelte riksveier i sentrum/indre by - Statens vegvesen kan bli bedt om å bidra med planfaglige og finansielle ressurser.

Kostnader for tiltakene – oppsummeringstabell:

Tiltak 2008-2013		Planlegging	Investering	Ansvarlig
1	Beskyttelse mot ytterligere støybelastning	Ordinære budsjett	Ingen	Oslo kommune
2	Analyser og utredning	1,0 mill kr	Ingen	Oslo kommune
3	Pilotprosjekt for stille områder	0,5 mill kr	40 mill kr	Oslo kommune / støykildeeier
4	- Pilotprosjekt akustisk design - Arkitektkonkurranse akustisk design	0,3 mill kr 0,7 mill kr	20 mill kr 20 mill kr	Oslo kommune / støykildeeier
5	Realisering av hovedsykkelveinettet	Ordinære budsjett	Ordinære budsjett	Samferdselsetaten / Statens vegvesen
6	Fotgjengerplan Oslo indre by og sentrum	Ordinære budsjett	Ordinære budsjett	Samferdselsetaten
SUM		3 mill kr	80 mill kr	
SUM Årlig - fordelt på femårig planperiode		0,5 mill kr	16 mill kr	

8.9.2 Finansiering av tiltakene

Tiltakene består av en plan- og utredningsfase (3 mill kr) og en gjennomføringsfase (80mill kr). Plan- og utredningsarbeidet forutsettes finansiert av kommunen selv eller ved at arbeidet samfinansieres med berørt støykildeeier. Finansiering av plan- og utredningsarbeidet for enkelte av tiltakene i handlingsplanen ventes løst innenfor berørte etaters ordinære driftsrammer, dvs uten behov av ekstraordinære tilskudd.

Statlig innsats

De store kostnadene i handlingsplanens del om stille områder gjelder investering i pilotprosjekter. Gjennomføring av tiltakene i handlingsplanens del om stille områder forutsettes gjennomført med vesentlige statlige bidrag med bakgrunn i nasjonal handlingsplan mot støy for perioden 2007-2011. I denne nasjonale handlingsplanen legges det stor vekt på forsknings- og utviklingsprosjekt (FoU) som kan bidra til å høyne kunnskap og kompetanse på støyfeltet. Pilotprosjektene i kommunens handlingsplan er tenkt som en konkretisert videreføring av denne type FoU-tiltak. Pilotprosjektene kan vurderes innarbeidet som del av større utbyggingsprosjekter.

Kommunalt bidrag

Kommunen må selv yte en innsats for å sikre gjennomføring av tiltak. Samferdselsetaten kan ha behov for ekstra tilskudd for å kunne bidra til f eks utprøving av støysvak asfalt. Det kan også bli aktuelt å utføre prosjekter som berører Kollektivtransportproduksjon AS og det kommunale foretaket Oslo Havns infrastruktur og virksomhetsområde. Virksomhetene kan bli anmodet om å delta med finansieringsstøtte.

Verken forskrift om støy, som handlingsplanen for stille områder bygger på, eller handlingsplanen selv, gir kommunen anledning til å stille krav til statlige virksomheter om å yte finansiell bistand til gjennomføring av tiltakene for stille områder. Statens vegvesen og Jernbaneverket står fritt til å prioritere helt andre virksomhetsområder, miljøformål eller andre innsatsfelt innenfor støybekjempelse. F eks er de statlige etatene forpliktet til å prioritere oppfølging av målet i nasjonal handlingsplan om reduksjon av støyplageindeks, som i utgangspunktet ikke har innvirkning på støysituasjonen i stille områder. For å utløse statlig engasjement må Oslo kommune sentralt, og gjennom de viktige støykildeeierne Samferdselsetaten, Kollektivtransportproduksjon AS og Oslo Havn KF, selv forplikte seg til økonomisk handling.

9. Oppfølging og evaluering

Oslo kommune og de øvrige transportetatene vil søke å finne prosjekter man kan samarbeide om som gir en gevinst for flere. Aktuelle prosjekter kan være demonstrasjonsprosjekter der ulike tiltak prøves ut i praksis, forskningsprosjekter om helsevirkninger, effekter av tiltak etc., og studier av spesielle geografiske områder.

En evaluering av handlingsplanen planlegges å gjøres 2012, innen den nye handlingsplanen skal leveres i juni 2013. Evalueringen vil ligge til grunn for forbedringer i den neste handlingsplanen.

Når handlingsplanen for 2008 er vedtatt, vil det bli utarbeidet en gjennomføringsplan med ansvar, tidsfrister og måling, evaluering og rapporteringsrutiner. Gjennomføringsplanen vil følges opp jevnlig for å sikre fremdrift i arbeidet.

10. Kilder/referanser

Byøkologisk program 2002-2014

http://www.byrådsavdeling-for-miljo-og-samferdsel.oslo.kommune.no/getfile.php/byr%C3%A5dsavdeling%20for%20milj%C3%B8%20og%20samferdsel%20%28MOS%29/Internett%20%28MOS%29/Dokumenter/plan/330200_byokolog_ny_norsk1_link.pdf 2008-02-06

Friluftsetatens internettside til støykartlegging 2007:

(http://www.friluftsetaten.oslo.kommune.no/forurensning_forsoepling/stoey/kartlegging_av_stoey/) 2008-02-06

Handlingsplan mot støy 2007-2011 (Stortingsmelding 26 (2006-2007): Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand med vedlegg "nasjonal handlingsplan mot støy 2007-2011"):

http://www.regjeringen.no/Upload/MD/Vedlegg/Planer/Handlingsplan_mot_stoy_2007_2011.pdf
2008-02-11

Kommuneplan 2008 - Oslo mot 2025 (høringsutkast)

<http://www.byrådsavdeling-for-finans-og-utvikling.oslo.kommune.no/getfile.php/byr%C3%A5dsavdeling%20for%20finans%20og%20utvikling%20%28FIU%29/Internett%20%28FIU%29/Dokumenter/K-plan%202008-fra%20Huset-140307-nettversjon-redusert.pdf> 2008-02-06

KVU, Oslo pakke 3:

<http://www.vegvesen.no/cs/Satellite?blobcol=urlpdf&blobheader=application%2Fpdf&blobkey=id&blobtable=SVVvedlegg&blobwhere=1197038833567&ssbinary=true>) 2008-02-06

Miljøstatus i Oslo og Akershus:

http://osloogakershus.miljostatus.no/msf_themepage.aspx?m=2455#6354 2008-02-11

Vedlegg 1 – Sammendrag fra støykartlegging 2007

Bakgrunn

Nytt kapittel 5 om støy i forskrift om begrensning av forurensning (forurensningsforskriften) trådte i kraft fra 1.1.2005. Forskriften omfatter blant annet en implementering av EUs rammedirektiv for støy (direktiv 2002/49/EF) i norsk lovgivning, som innebærer at det må kartlegges utendørs støy for større byområder og for større veier/jernbaner. Den omfatter også en videreføring av bestemmelser om innendørs støy i tidligere "forskrift om grenseverdier for støy".

Formålet med denne støykartlegging er å fremme menneskers helse og trivsel. Støykartleggingen skal forebygge og redusere skadelige virkninger av støyeksponering ved at det i etterkant skal utarbeides handlingsplaner og videre gjennomføres støyreduserende tiltak

Kravet til kartlegging innebærer at det i 2007 kun er Oslo by, samt noen av de mest trafikkerte veier og jernbaner utenfor Oslo, som skal kartlegges i forhold til utendørs støy.

Prosjekt

For å møte dette kravet er det i Oslo kommune fra 1.1 2006 etablert prosjektet "Strategisk støykartlegging Oslo 2006". Prosjektet ledes av Friluftsetaten. I dette prosjektet deltar Jernbaneverket, Kollektivtransportproduksjon AS, Veidirektoratet, Statens vegvesen Region Øst og Samferdselsetaten, Oslo Havn, Plan- og bygningsetaten, Helse- og velferdsetaten og Friluftsetaten.

Prosjektet har ansvaret for å kvalitetssikre og koordinere utendørs støykartlegging og handlingsplaner, samt rapportere til oppdragsgiver Miljøverndepartementet v/ SFT og Fylkesmannen i Oslo og Akershus samt til Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel. De enkelte anleggsseiere er ansvarlig for støykartlegging av sine anlegg. SFT sender videre Oslo kommunes rapportering og data til EU-kommisjonen.

Støykartlegging

Foreliggende rapport dokumenterer og viser resultatene av utendørs støykartlegging i Oslo, i henhold til forskriften.

Støykartleggingen er gjort ved hjelp av beregningsmodeller. I rapporten er det vist støykart og statistikk for støybelastning fra vei, bane og havneområder innenfor Oslo. Støykartene viser gjennomsnittlig støy over døgnet (L_{den}) og om natten (L_n) i høyde 4 meter over terreng. Det gjennomsnittlige støynivået over døgnet (L_{den}) er regnet ut etter en definisjon som innebærer at støy om kveld og natt vektes med henholdsvis +5dB og +10 dB.

Resultatene av støykartleggingen vil bli offentliggjort gjennom en nettbasert presentasjon. Støykartleggingen bør anvendes med en viss forsiktighet, da kartleggingsresultatene er beheftet med en usikkerhet som brukeren bør være oppmerksom på. Det er særlig når støykartene brukes til støyvurderinger på detaljnivå, at brukeren må være klar over mulige feilkilder.

Kommunale veier

Støykartleggingen av kommunale veier omfatter de aller fleste kommunale veier i Oslo, med trafikk tall ned mot årsdøgntrafikk (ÅDT) på 500.

Statlige veier

Av statlige veier er det i Oslo kartlagt totalt 200 km riksvei. Støy er langs strekningene beregnet i et område 500 meter fra veimidt. Mest støybelastete riksveistrekning er E18 fra Oslo mot Asker, med over 90 000 kjøretøyer per døgn på enkelte deler av strekningen.

Statistisk oversikt over støybelastning på grunn av veitrafikk er vist i tabellen nedenfor.

Statistikk for riksveier og kommunale veier i Oslo

Lden	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal(km ²)
55 - 59	137058	72715	241	3	27,1
60 - 64	92139	49377	175	5	18,8
65 - 69	63482	33768	87	7	12,1
70 - 74	38923	20580	26	2	7,4
>= 75	1768	931	4	3	5,3

Ln	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal(km ²)
50 - 54	106220	56847	184	5	22,2
55 - 59	73351	38993	127	6	13,7
60 - 64	53171	28123	46	3	9,0
65 - 69	8328	4383	5	3	4,6
70 - 74	369	194	1	0	2,4
>= 75	0	0	0	0	0,9

* Antall personer innbefatter personer som bor i boliger, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

** Antall boenheter innbefatter boenheter fra boligbygg, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

Skinnegående

Jernbaneverket har kartlagt alle jernbaner i Oslo kommune, mens Kollektivtransportproduksjon AS har kartlagt støy fra T-banelinjene og sporvognslinjene.. Statistisk oversikt over støybelastning på grunn av skinnegående trafikk er vist i tabellen nedenfor.

Statistikk for skinnegående trafikk i Oslo.

Lden	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal(km ²)
55 - 59	19220	10185	32	1	4,9
60 - 64	15520	8285	21	1	3,6
65 - 69	16044	8484	17	1	2,4
70 - 74	4918	2616	3	0	1,2
>= 75	0	0	0	0	0,2

Ln	Antall personer*	Antall boenheter**	Antall skolebygg	Antall sykehusbygg	Areal(km ²)
50 - 54	18303	9730	34	1	4,3

Høringsutkast Handlingsplan mot støy i Oslo 2008 - 2013

55 - 59	18138	9665	17	1	3,1
60 - 64	7863	4138	5	0	1,8
65 - 69	555	20	0	0	0,1
>= 70	0	0	0	0	0

* Antall personer innbefatter personer som bor i boliger, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

** Antall boenheter innbefatter boenheter fra boligbygg, fengsler, militærforlegninger, sykehjem, bo- og omsorgssenter.

Havn

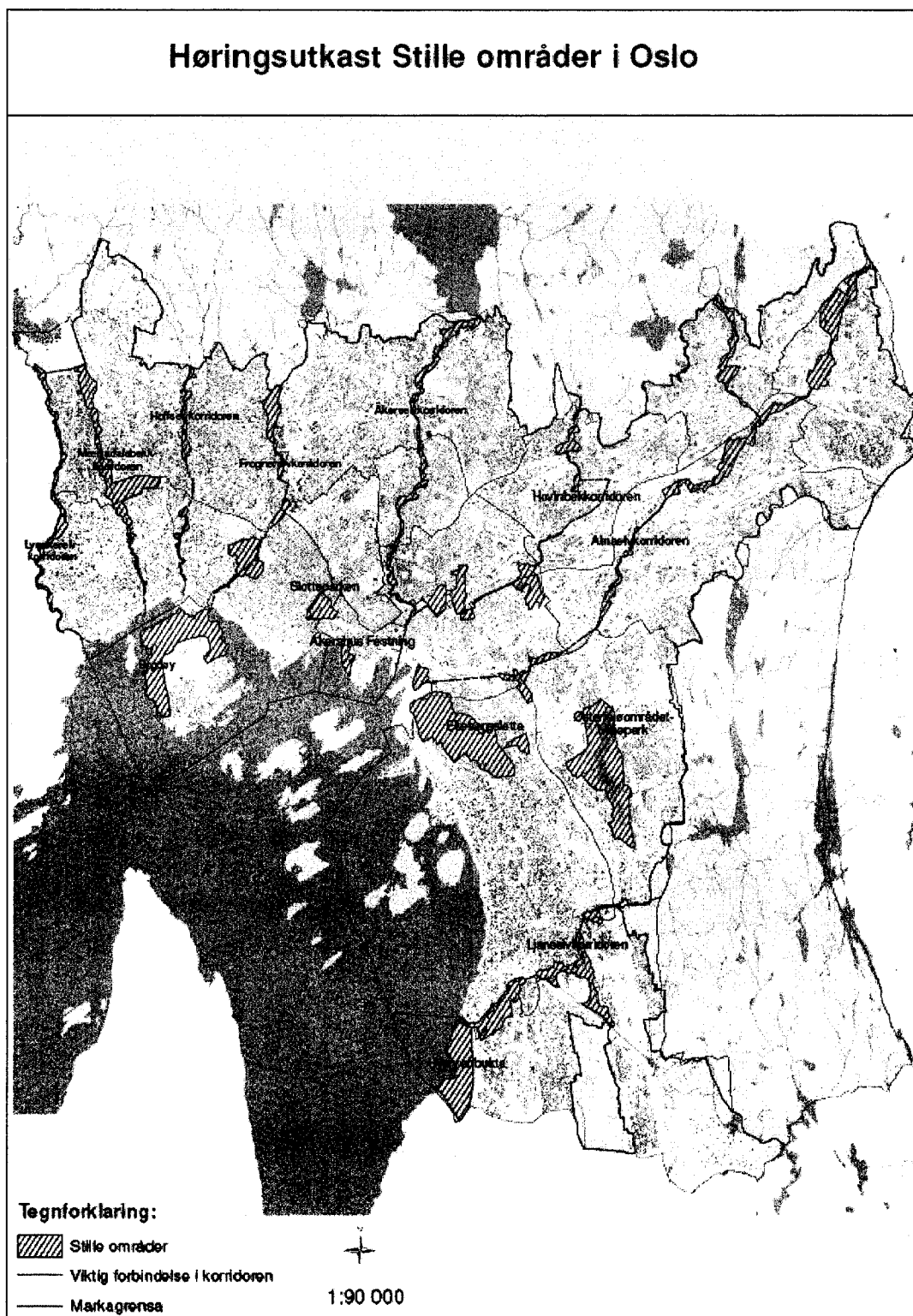
Den strategiske støykartleggingen av Oslo Havn er basert på beregninger av støy fra aktiviteter og driftsutstyr til omgivelsene rundt havneområdet. Utredningen er avgrenset til områdene Ormsundsterminalen, Sjursøya og Kongshavn. Støy fra følgende støykilder er beregnet: containerkraner, containertrucker, terminaltraktorer, kjølecontainere, tungtrafikk, fergetrafikk, skip, lossing og lasting. Rapporten viser områder som er utsatt for støynivåer over kommunens/EUs fastsatte kartleggingsgrenser. Det er per i dag boligområdene rundt Ormsundsterminalen som er mest utsatt for havnestøy.

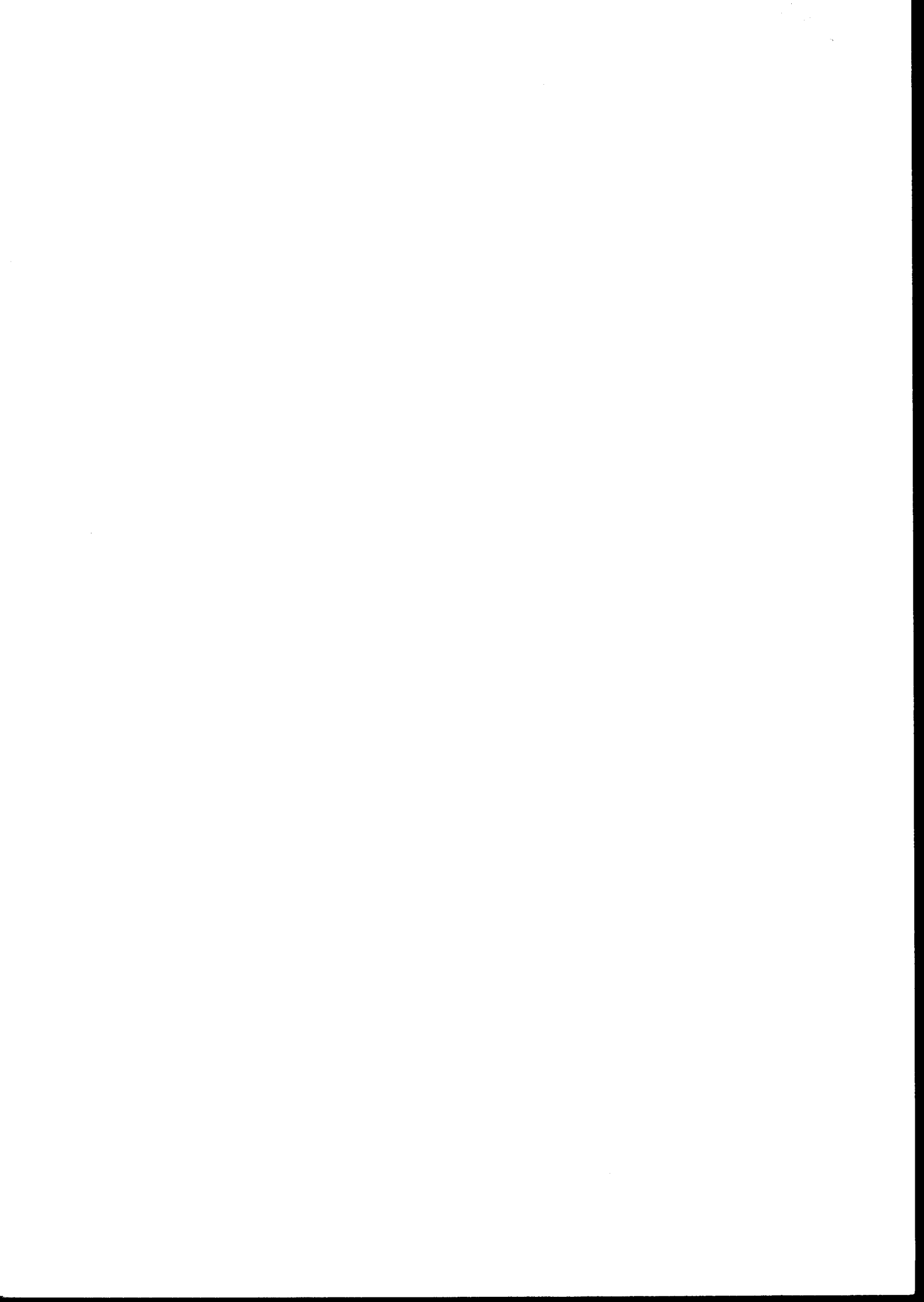
Oppfølging

Støykartleggingen skal følges opp med utarbeidelse av Handlingsplan for støy innen 30.juni 2008. Handlingsplanen skal etter planen behandles av Oslo bystyret før sommeren 2008. Alle anleggseierne skal angi aktuelle tiltak mot støy de neste 5 årene. I handlingsplanene vil kartlegging av "stille områder" inngå, dette kartlegges av Plan- og bygningsetaten og Friluftsetaten.

Prosjektgruppen planlegger også en evaluering av støykartleggingen. Denne evalueringen vil vurdere gjennomføringen, forutsetninger og nødvendige endringer fra kartleggingsrunden, som bør legges til grunn i kartleggingen for 2012. I tillegg har Statens vegvesen og Jernbaneverket utarbeidet egne kartleggingsrapporter for de mest trafikkerte vei- og jernbanestrekningene i Norge.

Vedlegg 2 – Kart over stille områden i Oslo







Oslo kommune
Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Hjellnes Consult as
Postboks 91 Manglerud
0612 OSLO

Dato: 01.04.2008

Deres ref:

Vår ref (saksnr):
200800224-2

Saksbeh:
Egil Lunden, 22 23 85 71

Arkivkode:
512

**VARSLING OM ARBEID MED DETALJ- OG REGULERINGSPLAN FOR
ØSTENSJØVEIEN MELLOM HAAKON TVETERS VEI OG ETERVEIEN.**

Det vises til varslings om arbeid med detalj- og reguleringsplan for Østensjøveien mellom Haakon Tveters vei og Eterveien, datert 12.mars 2008.

Merknader til reguleringsplanen bes sendt innen 10. april.
Da det ikke avholdes bydelsutvalgsmøte før 21. april sendes merknadene administrativt.
Eventuelle endringer av merknadene vil bli ettersendt etter avholdt bydelsutvalgsmøte.

Bydel Østensjø har følgende merknader til detalj- og reguleringsplanen:

Planforslaget oppgis i all hovedsak å følge eksisterende grenser for det som er regulert til og brukes til veiformål. Unntaket er en 130 meter lang strekning ved Almedalen som i dag brukes til veiformål, men som ikke er regulert.

Bydel Østensjø ber om at planen i tilstrekkelig grad ivaretar hensynet til Østensjøområdet Miljøpark, spesielt i området ved Almedalen og området nord for krysset Østensjøveien/Eterveien, samt traseen i nord hvor denne ligger svært nær vannet. Inngrep utover det som i dag benyttes til veibane og fortau må unngås og anleggelse av sykkelvei bør sees i sammenheng med Viken Fjernvarmes framføring av fjernvarmeledning langs samme trase.

Det er ønskelig at det samarbeides med Østensjøvannets Venner for å finne de løsninger som best ivaretar de naturverdier Østensjøområdet representerer.

Med hilsen

Tove stien
bydelsdirektør

Kari Bjørneboe
bydelsoverlege



Bydel Østensjø
Bydelsadministrasjonen

Postadresse:
Postboks 157, Manglerud
Ryensvingen 1
0612 Oslo

Telefon: 02 180
Telefax: 23 43 85 01

Bankgiro: 60040612087
Org. nr.: 974778807

BYDELSUTVALGET I BYDEL ØSTENSJØ
POSTBOKS 157 MANGLERUD
0612 OSLO.

OSLO KOMMUNE	
BYDEL ØSTENSJØ	
Hjellnes Consult as	
din tørrfaglige partner	
13 MAR 2008	
200800224-1	UG
AVD: Postboks 91 Manglerud SAKSBEH: 0612 Oslo	AK 512
Besøksadr.: Plogveien 1	
Telefon: 22 57 48 00	
E-post: post@hjellnesconsult.no	
www.hjellnesconsult.no	

Att.:

Deres ref.:

Vår ref.
07958/jol

Oslo
12. mars 2008

Varsling om arbeid med detalj- og reguleringsplan for Østensjøveien mellom Haakon Tveters vei og Eterveien

Oppstart av planleggingsarbeidet ble varslet offentlig i Dagsavisen og Aftenposten 10.12.2007. Planområdet omfatter Østensjøveien og tilstøtende arealer fra krysset Haakon Tveters vei til krysset Eterveien. I vest grenser strekningen mot frilufts- og miljøparkområdene langs Østensjøvannet og Almedalen verneområde. I øst grenser strekningen hovedsakelig mot bebygget boligareal. Planområdet omfatter kryssene med Ulsrudveien, Oppsalveien, Østensjø Terrasse, Grønlibakken og Karsten Kjelbergs vei.

Samferdselsetaten, Oslo kommune er tiltakshaver. Hovedformålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av sykkelfelt på strekningen. I tillegg vil deler av eksisterende fortau langsmed Østensjøvannet tas bort og erstattes av eksisterende turvei.

Arbeidet med detalj- og reguleringsplan bygger på et forprosjekt som ble utarbeidet i samarbeid med en ekstern prosjektgruppe bestående av representanter for Friluftsetaten, Byantikvaren og Plan- og bygningsetaten. Forprosjektet beskrev 3 alternative forslag og vedlagte løsning med sykkelfelt på begge sider, ble valgt. Vennligst kontakt undertegnede dersom De ønsker detaljerte opplysninger om forprosjektet.

Siden varslingen i desember er det arbeidet videre med geometrien i prosjektet basert på valgt alternativ. Et først utkast til reguleringsplanforslag er utarbeidet og vedlegges som illustrasjon. Nytt planforslag vil i all hovedsak følge eksisterende grenser for det som er regulert til og brukes til veiformål, med unntak av en 130 m lang strekning ved Almedalen som brukes til veiformål, men som ikke er regulert.

Eventuelle merknader til vedlagte forslaget til reguleringsplan kan rettes skriftlig til Hjellnes Consult as v/Jørgen Langgård, Postboks 91 Manglerud, 0612 Oslo eller på e-post: jol@hjellnesconsult.no. Vi ber om at eventuelle merknader er kommet oss i hende innen 10. april.

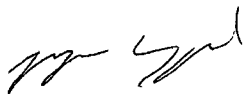


Side 1 av 2

Rådgitende ingeniører og planleggere MRIF

Organisasjons nr. 964864861
Godkj. nr. 1998000880

Med vennlig hilsen
for Hjellnes Consult as



Jørgen Langgård

2 vedlegg

FORELØPIG

TEGNFORKLARING

PR. § 25 REGULERINGSPRIN

OFFENTLIG TRAFIKKOMRÅDE (PR. §25, 1. ledd nr. 3)

- Kjørefelt
- Annen veggrunn
- Fotvei
- Byskolevei

SPECIALOMRÅDE (PR. §25, 1. ledd nr. 4)

- Bevaring av landskap og kulturlandskap

RELLESONRÅDE (PR. §25, 1. ledd nr. 7)

- Felles anlegg

LESTYMBOL

- Planens engrenning
- Formidlingsveier
- Regulert skolevei

PUNKTSYMBOL

- Anlegg

REGULERINGSPLAN FOR DEL AV ØSTENSØVEIEN
Sykkelfelt mellom Elvervika og Hasken Treiers vei

Oslo kommune

SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN	SAKSNR.	DATO	IGN.
Kommisjonering av oppstart av planarbeidet			
1. gangsbehandling i det fjerde utvalget for planarbeidet			
Offisiell ettersyn fra - til			
2. gangsbehandling i det fjerde utvalget for planarbeidet			
KOMMUNESTYRETS VEDTAK			

REV.	DATO	IGN.

MÅLSTOKK: 1:3000 (A1)

0 10 20 30 40 50 m

N

FORELØPIG

TEGNFORKLARING			
PBL § 25 REGULERINGSFORML OFFENTLIG TRAFIKKORRIDOR (PBL §25, 1. ledd nr.2) Sperring Annen veggrunn Forbruk Sykkelsti SPECIALOMRÅDER (PBL §25, 1. ledd nr.6) Bevarende av landskap og kulturlandskap PELLESOMRÅDER (PBL §25, 1. ledd nr.7) Felles anlegg		LMJÆRMBOL Punkt avgrænsning Funksjonslinje Reguleringslinje PUNKTSYMBOL Anlegg	
REGULERINGSPLAN FOR DEL AV ØSTENSJØVEIEN Sykkelfelt mellom Ertveien og Haakon Tveters vei			
SAKSBEHANDLING IFLG. PLAN- OG BYGNINGSLOVEN Kunngjøring av oppstart av planarbeid 1. gangsbehandling i des. faste utvalget for plansaker Offentlig ettersyn fra ... til ... 2. gangsbehandling i des. faste utvalget for plansaker KOMMUNESTYRETS VERDIK		Oslo kommune SAKNR. DATO SIG. SFT. DATO SIG.	

MALESTOKK: 1:3000 (A1)
0 10 20 30 40 50 m

N



Oslo kommune
Friluftsetaten
Miljø- og planavdelingen

OSLO KOMMUNE	
BYDEL ØSTENSJØ	
4 MAR 2008	
080000900-1	UG
AVD. H	AK 930
SAKSBEH.:	

Kopi: BOK, A

Se mottakerliste

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Dato: 01.03.2008

08/00217-2

Cecilie Bergmann,

Arkivkode:

0 930.0

Oppgis ved alle henvendelser

INTERN HØRING AV BYØKOLOGISK PROGRAM 2008-2024

Byøkologisk program 2008-2024 beskriver hvordan Oslo kommune skal arbeide for å nå sine visjoner for Oslomiljøet. Ved utarbeidelsen er gjeldende Byøkologisk program 2002-2014 og Miljø- og bærekraftstatus 2006 lagt til grunn. Det er i tillegg gjennomført en bred intern høring og flere arbeidsmøter. En arbeidsgruppe med de viktigste kommunale miljøetatene har bidratt i prosessen. Friluftsetaten har laget et utkast basert på disse bidragene og innspill fra byrådsavdeling for miljø og samferdsel.

Byøkologisk program 2008-2024 er vedlagt. Hvilke virksomheter som bør være ansvarlig for gjennomføring, oppfølging og rapportering er angitt i programmet. Det gjennomføres samtidig en ekstern høring av Byøkologisk program der kolonnen for ansvar er tatt ut. Informasjon om dette finner du på <http://www.friluftsetaten.oslo.kommune.no/> under *Planer til høring* (i høyrefeltet på hovedsiden). Her finner du også andre relevante dokumenter.

Hva er Byøkologisk program?

Da forrige Byøkologisk program ble vedtatt fastsatte bystyret følgende visjoner for utvikling av byen vår.

- Oslo skal være en by i bærekraftig utvikling preget av økonomisk, sosial og kulturell vekst innenfor naturens økologiske bæreevne
- Vi skal overlevere byen til neste generasjon i en bedre miljøtilstand enn vi selv overtok den
- Oslo skal være en av verdens mest bærekraftige og miljøvennlige hovedsteder

Byøkologisk program revideres en gang per bystyreperiode. Programmet skal ivareta visjonene ved å sammenfatte og synliggjøre prioriterte innsatsområder. Oslo har nå valgt å dele opp programmet i 8 innsatsområder (tidligere 6):

1. Oslo skal redusere klimagassutslippene og bedre luftkvaliteten
2. Banebyen Oslo skal arbeide for miljøeffektiv mobilitet og transport
3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, og miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom
4. Oslo skal ha kretsløpsbasert avfallshåndtering
5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur



Friluftsetaten
Miljø- og planavdelingen

Postadresse:
Postboks 1443 Vik
0115 Oslo

Besøksadresse:
Sommerrogata 1, inngang Inkognitogata
postmottak@fri.oslo.kommune.no

Telefon: 02180
Telefaks: 23 42 70 01
Bankgironr.: 6097 05 04543
Org.nr.: 971 185 600

Renovasjonsetaten	v/direktør Lasse Ramdahl	Pb 4533 Nydalen	0404	OSLO	Norge
Rusmiddeletaten	v/direktør Tone Gulliksen	Pilestredet 27	0164	OSLO	Norge
Samferdselsetaten	v/direktør Knut O. Gabestad	Pb 6703 Etterstad	0609	OSLO	Norge
Trafikketaten	v/direktør Per Morstad	Pb 9336 Grønland	0135	OSLO	Norge
Utdanningsetaten	v/direktør Astrid Søggen	Pb. 6127 Etterstad	0602	OSLO	Norge
Utviklings- og kompetanseetaten	v/direktør Wenche Hagan	Pb 6538 Etterstad	0606	OSLO	Norge
Vann- og avløpsetaten	v/direktør Finn Johansen	Pb. 4704 Sofienberg	0506	OSLO	Norge
Byantikvaren	v/direktør Marte Boro	Pb 2094 Grünerløkka	0505	OSLO	Norge
Oslo Havn KF	v/direktør Anne Sigrid Hamran	Pb 230 Sentrum,	0103	OSLO	Norge
Oslo Sporveier AS		Pb 2857 Tøyen	0608	OSLO	Norge
Omsorgsbygg Oslo KF	v/direktør Jan-Egil Clausen	Pb 2773 Solli	0201	OSLO	Norge
Boligbygg Oslo KF	v/direktør Amund Alm	Pb 1192 Sentrum	0107	OSLO	Norge
Undervisningsbygg	v/adm. dir Knut Jonny Johansen	Pb 6473 Etterstad	0605	OSLO	Norge
Plankontoret for Groruddalen		Rådhuset	0037	OSLO	Norge
Fjordbyen		Langkaia, Skur 49	0150	OSLO	Norge
Bydel Alna	v/direktør Erik Kjeldstadli	Pb 116 Furuset	1001	OSLO	Norge
Bydel Bjerke	v/direktør Kari-Anne Mathisen	Pb 23 Linderud	0517	OSLO	Norge
Bydel Frogner	v/direktør Wenche Ørstavik	Pb 2400 Solli	0201	OSLO	Norge
Bydel Gamle Oslo	v/direktør Marit Langfeldt Ege	Pb 9406 Grønland	0135	OSLO	Norge
Bydel Grorud	v/direktør Helge Jagmann	Ammerudveien 22	0958	OSLO	Norge

Bydel Grünerløkka	v/direktør Heidi Larssen	Pb 2128 Grünerløkka	0505	OSLO	Norge
Bydel Nordre Aker	v/direktør Mona Taasen	Pb 4433 Nydalen	0403	OSLO	Norge
Bydel Nordstrand	v/direktør Per Johannessen	Pb.98 Nordstrand	1112	OSLO	Norge
Bydel Sagene	v/direktør Knut Egger	Pb 4200 Nydalen	0401	OSLO	Norge
Bydel St. Hanshaugen	v/direktør Tone Frønes	Pb 6999 St. Olavs plass	0130	OSLO	Norge
Bydel Stovner	v/direktør Maria Brattebakke	Karl Fossums vei 30	0985	OSLO	Norge
Bydel Søndre Nordstrand	v/direktør Turid Glærum	Pb 180 Holmlia	1203	OSLO	Norge
Bydel Ullern	v/direktør Thor-Even Strømme	Pb 43 Skøyen	0212	OSLO	Norge
Bydel Vestre Aker	v/direktør Jan Hagen	Pb 59 Røa	0985	OSLO	Norge
Bydel Østensjø	v/direktør Tove Stien	Pb 157 Manglerud	0612	OSLO	Norge

BYØKOLOGISK PROGRAM 2008-2024

Innsatsområder:

1. Oslo skal redusere klimagassutslippene og bedre luftkvaliteten
2. Banebyen Oslo skal arbeide for miljøeffektiv mobilitet og transport
3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling, og miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom
4. Oslo skal ha kretsløpsbasert avfallshåndtering
5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur
6. Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning
7. Oslo skal samarbeide med innbyggerne og næringslivet for et bedre miljø
8. Oslo skal bidra til og samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt

1. OSLO SKAL REDUSERE KLIMAGASSUTSLIPPENE OG BEDRE LUFTKVALITETEN

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og oppfølging.
1.1 Oslo skal redusere sine klimagassutslipp med 50 % innen 2030, og bli klimagassnøytrale innen 2050	1.1.1 Gjennomføre og rullere Handlingsprogrammet for effektivisering og omlegging av stasjonær energibruk i Oslo i neste bystyreperiode. Enkfondet omlegges til Energi- og klimafondet for å kunne prioritere stimulering av tiltak som reduserer klimagassutslippene. Det skal blant annet stimuleres til at flere huseiere, utbyggere og gårdeiere satser på biobrensel og passive varmekilder som sol, sjø og jordvarme, evt. integrert i fjernvarme, samt annen energikøkonomisering/effektivisering.	Utslipp av klimagasser fra stasjonær energi i Oslo (ENE) Forbruk av strøm per innbygger (ENE) (E)	2012	MOS, ENE
	1.1.2 Revidere Klima- og energihandlingspakken for Oslo regionen. Få alle sektorer i Osloregionen; stat, næringsliv, innbyggere og kommune til å bli med på en felles dugnad for å redusere klimagassutslippene fra transport, stasjonær energi og avfall. Sikre	Utslipp av klimagasser per innbygger i Oslo,	2008	MOS, FRI

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

2.3 Oslo skal øke andelen kollektivreiser	2.2.3	Bedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten for syklister. Prioritere gjennomføring og videreutvikling av planen Hovedsykkelveinet i Oslo. Videreutvikle sekundärsykkelveinet. Forset utbyggingen av sykkelparkeringsplasser, spesielt i forbindelse med holdeplasser og stasjoner. Utvide By-sykkelfordringen i Oslo til 3000 sykler.	Antall meter gågater i Oslo (SAM)	2011	SAM, MOS
	2.2.4	Oslo kommune skal fortsette å stimulere til økt bruk av sykkel i egen tjeneste.	Antall fotgjengere og syklistdødsfall som en følge av trafikkulykker per år (SAM) (E)		FTU, ALLE
	2.2.5	Sykkelfordringens bruk av egen sykkel i Oslo kommunens tjeneste videreføres og gjøres bedre kjent.	Antall kilometer sykkelveier og sykkelfelt (SAM) (E)		
	2.2.5	Det utarbeides en egen plan for universell utforming basert på en vurdering av forholdene for fotgjengere i de ulike bydelene med forslag til kart og andre tiltak for å gjøre det enklere og tryggere å ta seg frem i Oslo. Utforming av det offentlige uterom, inklusive gater, veier og plasser skal være inkluderende for alle mennesker, uavhengig av alder og ferdigheter.	Årlig utlegg til bil- og sykkelgodtgjørelse og taxi (FTU)	2012	PBE, SAM, Bydelene
	2.3.1	Videreføre kollektivsatsingen med fysisk opprusting av infrastruktur og materiell, for å få et driftssikkert, attraktivt og moderne kollektivtransportsystem. Fremkommelighetsarbeidet videreføres for å sikre bedre fremkommelighet, komfort og punktlighet.	Antall bydeler som har utarbeidet en plan for universell utforming (PBE)		
	2.3.2	Utvikle kollektivtilbudet i et samspill mellom trikk, T-bane, tog og buss som utvikler og utnytter driftsartenes miljøkvaliteter og andre sterke sider.	Andel av befolkningen som bor innen 300 meter fra en kollektivholdeplass (PBE) (E)		MOS, Ruter BYU, MOS

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

2.4.3	Forlenge ordningen med avgiftsfri parkering og passering av bompengeringen for nullutslippsbiler. Fortsette arbeidet for etablering av flere ladestasjoner for elbiler i parkeringshus og på bensinstasjoner, samt pumper for biodrivstoff på alle bensinstasjoner.	Delagere i bil- delingsordninger i Oslo (SAM)		MOS, TET, SAM
-------	---	---	--	---------------

3. OSLO SKAL HA EN BÆREKRAFTIG BYUTVIKLING, MED MILJØVENNLIGE BYROM OG BYGNINGSMILJØER

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og rapportering på indikator
3.1 Oslos arealplanlegging og -forvaltning skal fremme en miljøeffektiv byutvikling i samsvar med gode bykologiske prinsipper	3.1.1 Næringsutvikling og boligbygging skal, i samsvar med Kommuneplanen, skje ved fortetting innenfor byggesonen og i tilknytning til knutepunkter på kollektivtransportnettet. Fortetting skal i hovedsak skje på tidligere områder for industri, havn og arealer for samferdselsanlegg, og ikke på bekostning av grøntstruktur, verneverdige bygninger og miljøer. Vesentlige miljøkonsekvenser utredet i forbindelse med konsekvensutredninger skal følges opp i utbyggingssfasen. I denne forbindelse skal det stimuleres til utførelse av CO ₂ regnskap ved planlegging av større byutviklingsområder. Miljøkrav skal integreres i reguleringsplaner for å styrke miljøkvaliteten i arealutviklingen.	Andel nybygging på tidligere arealer for industri, havn og samferdsel (PBE) (E)		BYU, FTU, PBE
3.1.2	Oslo kommune vil tilrettelegge for at innbyggerne skal ha et dekkende servicetilbud i gangavstand fra der de bor. Viktige tilbud i denne sammenheng er friområder, returpunkter for avfall, holdeplasser på kollektivsystemet og dagligvareforretninger.	Befolknings tetthet i nye boligområder (PBE) (E)		
		Andel av befolkningen med tilgang til lokalt servicetilbud innen 300 meter fra hjemmet (PBE) (E)		PBE

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

10

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

4. OSLO SKAL HA KRETSLØPSBASERT AVFALLSHÅNDTERING

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og rapportering på indikator
4.1 Oslo skal forebygge at avfall oppstår og bidra til økt ombruk	4.1.1 Bevisstgjøre Oslos innbyggere og næringsliv i forhold til eget forbruk og produserters levetidskostnader, gjenbruks- og reparasjonsmuligheter. Videreutvikle samarbeidet med Grønn hverdag og LOOP. Oslo kommune skal være en pådriver overfor staten for å sikre bedre rammevilkår for forebygging av avfallsproduksjon. 4.1.2 Rullere avfallsplanen skal for perioden 2010-2013 med sikte på utvikling og drift av et mest mulig miljøeffektivt avfallhåndteringssystem i Oslo. Avfallshåndteringen skal være basert på avfallshierarkiets prioriteringer. Det stilles krav om avfallssug eller tilsvarende i utbyggingprosjekter på over 200 leiligheter. Oslo kommune skal søke å redusere kommunens egen avfallsproduksjon til et minimum. 4.1.3 Tilrettelegge nye gjenbruksstasjoner skal for ombruksvirksomhet. Arbeidet for å øke omfanget av hjemmekompostering videreføres. Oslo skal videreføre samarbeidet med frivillige organisasjoner om mottak av tekstiler til ombruk og gjenbruk.	Antall kilogram husholdningsavfall pr. innbygger (REN) (N) Andel avfall som går til deponi (REN) (E) Andel kommunalt avfall som blir hentet i fraksjoner (REN) (E) Omfang av hjemme-kompostering (REN)	2009	REN
4.2 Oslo skal arbeide for økt materialgjenvinning	4.2.1 Kommunen skal ha innført henteordninger for matavfall og plastemballasje i tillegg til papir og restavfall innen 31.12.2011. Tilbudet med bringeordninger for glass, metall og grovavfall skal utvides til med flere returpunkter, minigjenbruksstasjoner/miljøstasjoner og gjenbruksstasjoner. Det skal være returpunkter med en dekningsgrad hvor minst 90 % av befolkningen ikke har over 300m gangavstand til nærmeste returstasjon. Oslo skal stimulere til økt material- og energigjenvinning i næringslivet.	Antall gjenbruksstasjoner (REN) Andel av befolkningen med maks. 300 m til nærmeste retur-	2011/ 2012	REN

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

5. OSLO SKAL BEVARE OG STYRKE SIN BLÅGRØNNE STRUKTUR

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og rapportering på indikator
5.1 Oslo skal bevare og utvikle det biologiske mangfoldet	5.1.1 Oslo kommune skal ta sin del av det nasjonale ansvaret knyttet til Norges undertegning av deklarasjonen fra Verdens naturvernorganisasjon, IUCN (World Conservation Union) om behovet for å redusere tapet av biologisk mangfold innen 2010. De biologisk mest verneverdige og truede naturområdene skal sikres og utvikles. En økologisk forsvarlig restaurering og skjøtsel av områdene inngår som en viktig del av dette. Truede, viktige områder for biologisk mangfold skal sikres gjennom regulering og om nødvendig erverv. 5.1.2 Kunnskapsgrunnetaget om Oslos biologisk mangfold oppdateres kontinuerlig, og benyttes av kommunens saksbehandlere. 5.1.3 Arbeidet med å redusere forekomsten av fremmede arter skal ha sterk prioritet	<i>Antall utrydnings-truede arter (rødlisterarter)(FRI)</i> <i>Andel vernet naturområder av samlet areal (FRI)(N)</i>		FRI
5.2 Oslo skal bevare og videreutvikle grønnsstrukturen med fokus på sammenheng og kvalitet	5.2.1 Bevare markagrensen. Forvaltningen av markas nærsone mot bebyggelse tilpasses bruksintensiteten og siltasjonen på naturen i områdene. 5.2.2 Tilrettelegge for bruk av de regulerte friområdene gjennom erverv eller avtale, i tillegg til opparbeiding. Verneverdige uregulerte naturområder sikres gjennom regulering. De regulerte friområdene og andre viktige natur- og rekreasjonsområder i byggesonen skal bevares. Kvalitet og tilgjengelighet av grøntarealer og eventuelle barrierer til disse analyseres. Eventuelle nye friområder skal ha god kvalitet. Kommunedelplan for grønnsstruktur revideres.	<i>Andel innbyggere med maks. 300 m til nærmeste grøntareal (PBE)(E)</i>		PBE FRI PBE

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

5.4 Forvaltningen av Oslos vannressurser med drikkevanns- forsyning, vassdrag, grunnvann og fjord skal være miljøeffektiv	5.4.1 Hovedplanen for Oslos drikkevannsforsyning legges til grunn for videreutviklingen av drikkevannsforsyningen for perioden 2000-2015. Vannforbruket og lekkasjer på ledningsnettet søkes redusert og drikkevannskildene utviklet slik at innbyggerne sikres drikkevann også i tørkeperioder. Drikkevannskvaliteten skal tilfredsstillende EU's krav i norsk forskrift. Nasjonale krav til vannforsyning skal være tilfredsstillende. Hovedplanen revideres hver bystyreperiode, 5.4.2 Hovedplan for avløp og vannmiljø 2001-2016 legges til grunn for rensing og forvaltning av Oslos vassdrag. Avløpshåndtering – oppsamling, transport og rensing – skal hindre at avløpsvann medfører skade på eiendom, folks liv og helse. Brukt vann skal når det tilbakestøres til naturen, ikke forurense eller skade det biologiske mangfold. Gamle og dårlige vann- og avløpsledninger saneres i tråd med Hovedplanene for vann- og avløp. Hovedplanen revideres hver bystyreperiode. 5.4.3 Regnvann (overvann) skal i størst mulig grad håndteres lokalt slik at vannets naturlige kretsløp opprettholdes, og naturens selvrensingsevne utnyttes. Forurensingen fra trafikkarer til vassdrag skal søkes redusert ved anlegg av selvrensesystemer og fordreningsdammer. Det skal legges vekt på å utnytte regnvann som vannressurs og estetisk element i uteområdene. Det skal utarbeides prinsipplaner for overvannshåndtering ved større utbyggingsområder som for eksempel Bjørvika, Fjordbyen, Ensjø, Økern m.v. hvor dette sikrer en best mulig miljøriktig overvannshåndtering. 5.4.4. Grunnvannkvaliteten i Oslo kartlegges og behovet for aktuelle tiltak vurderes.	Oppfylging av EU og nasjonale krav Vannforbruk per innbygger (VAV)(E) Lekkasjeandelen i ledningsnettet (VAV) (E) Andel av drikkevannsforbruk som registreres ved vannmåler (VAV)(E) Tilfredsstillelse av EU's krav til avløpsrensing (VAV) (E) Andel vassdrag som tilfredsstiller EU- klasse "God" (VAV) (E) Andel av befolkningen tilknyttet rense- anlegg (VAV) (E) Utslipp til vann	2010	VAV VAV VAV
--	---	--	------	---

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

6. OSLO SKAL HA EN MILJØEFFEKTIV KOMMUNEFORVALTNING

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og rapportering på indikator
6.1 Oslo skal sikre sine innbyggere og omverden tilgang til god informasjon om miljøstatus og sitt miljøarbeid	6.1.1 Kommunisere Byøkologisk program aktivt til alle ansatte, innbyggere, organisasjoner, stat, næringsliv og andre viktige aktører i bysamfunnet. Etatenes og virksomhetenes egne nettsider, miljøinformasjon på internett og "Oslo nå" er viktige kanaler i denne sammenheng. Byøkologisk program og Miljøstatus rulleres i begynnelsen av hver ny bystyreperiode.	Antall treff på Miljøportalen (FRI) Andel miljøplaner lagt ut på Internet (MOS) (E)	2012	MOS, FRI
6.1.2	Videreutvikle rutiner og prosedyrer for måling, rapportering og evaluering av gjennomføring av Byøkologisk program. Som en del av dette utvikles en internettbasert rapporteringsordning for oppfølging av programmet for løpende presentasjon av tiltak og status (Jfr. Stockholm). Videreutvikle og supplere bruken av felles europeiske og nordiske miljø- og bærekraftindikatorer med aktuelle nasjonale og lokale indikatorer. Indikatorene gjør det mulig å måle utviklingen av Oslos miljøtilstand og bærekraftige utvikling ved å sammenligne med seg selv i foregående år og med andre byer i Norge, Europa og verden for øvrig.	Andel av befolkningen som blir regelmessig informert om kommunale miljøtiltak/aktiviteter (MOS) (E)		FRI
6.1.3	Oslo skal være en foregangskommune i sin etterlevelse av lov om miljøinformasjon. Virksomhetenes kjennskap til hvordan loven forplikter offentlig sektor og gode rutiner for etterlevelse skal sikres med veiledning, informasjon og oppfølging. Miljøportalen skal bidra som kanal for publikums etterspørsel etter miljøinformasjon. Det utarbeides en overordnet kommunikasjonsstrategi for miljøarbeidet og miljø saker i Oslo kommune som implementeres på tvers av hele organisasjonen. Miljøinformasjon på Internet, Grønt inspirasjonssenter og Oslo/Nå er viktige medier i denne sammenheng.		2008	MOS, FRI

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

7. OSLO SKAL SAMARBEIDE MED INNBYGGERNE OG NÆRINGSLIVET FOR ET BEDRE OSLOMILJØ

Mål	Strategi/tiltak	Indikatorer *)	Frist	Ansvarlig for gjennomføring og rapportering på indikator
7.1 Oslo skal arbeide for et bedre miljø og redusert økologisk fotavtrykk i samarbeid med staten, frivillige organisasjoner og næringslivet	7.1.1 Oslo kommune vil styrke dialogen og samarbeidet med staten, næringslivet og innbyggerne vedtørende deres medansvar for bedre miljø og bærekraftig utvikling i byen. Lavere avfallsproduksjon, lavere klimagassutslipp og mer miljøvennlig varetransport, kunde- og arbeidsreiser er sentrale temaer i denne sammenheng. Arbeidet i Oslo Forum for bærekraftig by videreføres og styrkes. 7.1.2 Lokal Agenda 21 arbeidet i bydelene styrkes for å oppnå for bedre miljø og bærekraftig lokalsamfunnsutvikling i bydelene. Bydelene deltagelse i KS programmet Livskraftige lokalsamfunn vil kunne være en viktig stimulans i denne sammenheng. Det søkes videreutviklet LA 21/medvirkningsfora med deltagelse fra kommunen, skolene, næringslivet, lokale organisasjoner og evt. aktuelle kompetansemiljøer i de bydeler som ikke har dette. 7.1.3 Oslo vil fortsette samarbeidet med Grønn hverdag, GRIP og stiftelsen Miljømerking om å øke næringslivets og forbrukernes bevissthet om miljøeffektive innkjøp, og økt bruk av miljømerket, etisk rettferdige og økologiske produkter. 7.1.4 Oslo vil fortsette samarbeidet med stiftelsen Miljøfyrtårn og arbeide for at flest mulig bedrifter, organisasjoner og andre virksomheter kvalifiseres for miljøsertifisering.	<i>Antall møter i Oslo forum for bærekraftig by (MOS)</i> <i>Antall bydeler med eget LA 21 eller medvirkningsfora (bydelene)</i> <i>Forbruk av produkter som er miljømerket/rettferdig handel og/eller økologiske (FRL) (E)</i>		MOS Bydelene MOS, UKE MOS, UKE

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator

	som byens nest største arbeidsgiver og eiendomsbesitter, fører en miljøeffektiv forvaltning i alle deler av sin virksomhet i Oslo. Dette gjelder også statlig eide bedrifter. Statens virksomheter bør miljøsertifiseres.	er miljøsertifisert (MOS)		
8.3 Oslo skal ta sin del av ansvaret for et bedre miljø og bærekraftig utvikling i samarbeid med andre storbyer og organisasjoner	8.3.1 Oslo kommune vil fortsette miljøsamarbeidet med andre europeiske hovedsteder og storbyer direkte og/eller gjennom Eurocities, International Council for Local Environmental Initiatives (ICLEI), og European Sustainable Cities and Towns Campaign (ESCTC). Samarbeidet om utvikling, utprøving og bruk av modeller for miljøledelse og miljø- og bærekraftindikatorer for byer vil stå sentralt i dette arbeidet. Oslo slutter seg til "The Aalborg Commitments" for bærekraftig utvikling.	Oslos bidrag og deltakelse i internasjonale miljøinitiativer (MOS)		MOS
8.3.2 Oslo kommune vil fortsette samarbeidet med og bistanden til vennskaps- og samarbeidsbyene Vilnius, St. Petersburg, Shanghai og Mbombela. Earth Charter er en viktig etisk plattform for dette arbeidet. Et eventuelt økt engasjement og utvidelse av antall samarbeidsbyer forutsetter økonomisk delagelse fra Utenriksdepartementet, NORAD eller andre finansieringskilder.		Antall aktive samarbeidsbyer (BLA)		BLA, MOS
8.3.3 Oslo kommune oppfordrer til at det etableres vennskapsforbindelser og evt. miljøsamarbeid mellom miljøorganisasjoner, bedrifter, menigheter og skoler i Oslo og Oslos vennskaps-/samarbeidsbyer o.a.		Antall aktive vennskapsforbindelser (BLA)		BLA, MOS
8.3.4 Oslo kommune skal oversette viktige miljøplaner, rapporter og miljøhjemmesider til engelsk. Internasjonalt interessante miljøprosjekter og resultater i Oslo skal kommuniseres til Oslos internasjonale nettverk.		Antall miljøplaner/-rapporter oversatt til engelsk (MOS)		MOS

*) Ansvarlig virksomhet for indikatoren angis i parentes.

(E) = Europeiske bærekraftindikator (N) = Nordisk bærekraftindikator



Oslo kommune
Byrådsavdeling for næring og kultur

OSLO KOMMUNE	
BYDEL ØSTENSJØ	
31 MAR 2008	
200800262-1	UG
AVD. H	AK 944
SAKSBEH.:	

Elektroniske vedlegg

Høringsinstansene

Dato: 31.03.2008

Deres ref:

Vår ref (saksnr):

Saksbeh:

Arkivkode:

200104532-61

Hild Stokke, 23 46 16 22

944

HØRING - FORSLAG TIL ALKOHOLPOLITISK HANDLINGSPLAN FOR OSLO KOMMUNE

I henhold til alkoholloven § 1-7 skal kommunen utarbeide en alkoholpolitisk handlingsplan.

Byrådsavdeling for næring og kultur sender med dette ut utkast til alkoholpolitisk handlingsplan for Oslo kommune. Byrådet varslet i byrådssak 141/07 og bystyresak 306/07 at alkoholpolitisk handlingsplan vil omfatte både skjenke- og salgsbevillinger, og angi de alkoholpolitiske hovedmål og delmål kommunen legger til grunn for sin alkoholpolitikk, samt de virkemidlene som skal tas i bruk for å nå målene. Planen vil være et sentralt instrument for å sikre helhetlig behandling av alkoholpolitiske spørsmål i kommunen.

Forslaget inneholder følgende målsettinger:

- Sørge for at byen kan fremstå som en trivelig og trygg hovedstad
- Fremme seriøs drift av serverings- og skjenkesteder
- Hindre salg og skjenking til mindreårige
- Sikre alkoholfrie arenaer.

Hvert av de fire målene følges opp gjennom nærmere angitte strategier og tiltak. Disse går bl.a. ut på å skape større fleksibilitet i åpningstidene utenfor sentrum, for å unngå at veldig mange mennesker samles i et lite sentrumsområde ved serveringsstedenes stengetid. Det foreslås også å sette ned skjenkegebyr for mindre enkeltarrangementer, bl.a. for å skape liv i større deler av byen. Enkelte spesielle tiltak for problemgatene i sentrum vil også bli vurdert.

Omfanget av kontroll med salg og skjenking foreslås videreført. Det samme gjelder nulltoleransen for salg og skjenking til mindreårige. Strenge vandelskrav foreslås også videreført.

Alkoholfrie soner skal sikres ved at skjenkebevilling som hovedregel ikke tildeles butikker. Det skal i utgangspunktet ikke tildeles skjenkebevilling i forbindelse med idrettsarrangementer, men det foreslås en lemping på regelverket rundt skjenking ved større idrettsarrangementer,

Byrådsavdeling for næring og kultur

Postadresse:

Rådhuset, 0037 Oslo

E-post: postmottak@byr.oslo.kommune.no

hvor det også tidligere i en viss utstrekning er gitt skjenkebevilling til øltelt osv.. Idretts- og andre arrangementer for barn og ungdom skal fremdeles være alkoholfrie.

Høringsfristen er satt til 23.04.2008. Svar bes også sendt som e-post til postmottak@byr.oslo.kommune.no.

Med hilsen

Lasse Johannessen
Kommunaldirektør

Mary Moe
Seksjonssjef

Godkjent og ekspedert elektronisk

Vedlegg: Høringsnotat
Oversikt over høringsinstansene

UTKAST TIL ALKOHOLPOLITISK HANDLINGSPLAN FOR OSLO KOMMUNE

1. Bakgrunn

Alkoholoven § 1-7 d lyder: "Kommunen skal utarbeide en alkoholpolitisk handlingsplan. Departementet kan gi forskrifter om innholdet av kommunal alkoholpolitisk handlingsplan". Departementet har foreløpig ikke gitt slik forskrift.

Bystyret vedtok den 28.03.2007 i byrådssak 227/06 om "Status og strategi for kontroll av serverings-, salgs- og skjenkesteder i Oslo kommune" pkt 4:

Bystyret ber byrådet fremme sak om kommunal alkoholpolitisk handlingsplan, jfr. Alkoholoven § 1-7 d, slik at den kan behandles av bystyrets organer innen august. Planen skal inneholde en vurdering av alkoholfrie soner og komme med forslag til samfunnsområder hvor det ikke er ønskelig med bruk av alkohol.

I byrådssak 141/07 om vilkår for og kontroll av skjenkebevillinger varslet byrådet at handlingsplanen var under arbeid: "Den alkoholpolitiske handlingsplanen vil omfatte både skjenke- og salgsbevillinger og angi de alkoholpolitiske hovedmål og delmål kommunen legger til grunn for sin alkoholpolitikk, samt de virkemidlene som skal tas i bruk for å nå målene. Planen vil være et sentralt instrument for å sikre helhetlig behandling av alkoholpolitiske spørsmål i kommunen."

Foreliggende alkoholpolitisk handlingsplan er ment å trekke opp hovedlinjer for Oslo kommunes alkoholpolitikk. Planen vil særlig fokusere på næringspolitiske spørsmål i tilknytning til alkoholomsetning. Handlingsplanen inneholder nærmere bestemt en redegjørelse for Oslo kommunes alkoholpolitiske målsettinger, samt strategier og tiltak kommunen vil ta i bruk for å nå disse målsettingene. Handlingsplanen inneholder også enkelte ønsker og visjoner for en fremtidig alkoholpolitikk i kommunen.

Handlingsplanen er på denne bakgrunn ment å fungere som et rammeverk for en enhetlig behandling av alkoholpolitiske spørsmål i kommunen. Planen vil således bidra til å skape høyere grad av forutsigbarhet og transparens, både for næringen og for befolkningen.

2. Gjeldende alkoholpolitiske planer i kommunen

Oslo kommune har pr i dag ingen samlet alkoholpolitisk handlingsplan i henhold til alkoholoven § 1-7 d. Kommunen har derimot fattet en rekke vedtak i byrådet og bystyret angående utøvelse av kommunes alkoholpolitikk. Disse dokumentene gir en utførlig beskrivelse av kommunens overordnede alkoholpolitikk med retningslinjer for administrasjonens arbeid med salgs- og skjenkebevillinger, og har hittil erstattet en helhetlig alkoholpolitisk handlingsplan for kommunen.

Gjennom årene har det imidlertid blitt fremmet så mange separate saker at totalbildet er blitt vanskelig tilgjengelig. Det er derfor et stort behov for en samlet alkoholpolitisk handlingsplan for kommunen. Foreliggende plan er ment både å sammenfatte det vesentligste fra tidligere

alkoholpolitiske dokumenter, samt å foreta enkelte justeringer i tråd med endrede faktiske omstendigheter og nye politiske visjoner.

3. Statistikkgrunnlag

Hvert år legger Næringsetaten frem en orientering om utviklingen av alkoholforbruket i Oslo via årsberetningen.

Det totale antall omsatte vareliter av henholdsvis øl, vin og brennevin i 2004, 2005 og 2006 (tallene for 2006 er foreløpige):

Utskjenket mengde (i tusen liter):	2004	2005	2006
Øl (gruppe 1)	16548	16276	16828
Vin (gruppe 2)	1683	1802	2156
Brennevin (gruppe 3)	404	421	351
Ølsalg fra butikk (gruppe 1)	21070	21464	22620

Totalt har det i Oslo vært en liten økning i omsetningen fra 2004 til 2006 når det gjelder skjenking av øl og vin, men en nedgang i skjenking av brennevin. Når det gjelder salg av øl fra butikk har det vært en liten økning fra 2004 til 2006.

Omsetningstall for Vinmonopolets forretninger i Oslo (i tusen liter):

Solgt mengde	2004	2005	2006
Øl (gruppe 1)	126	128	127
Vin (gruppe 2)	9900	10212	10655
Brennevin (gruppe 3)	1453	1439	1446

Utviklingen i antall salgs- og skjenkebevillinger:

Antall salgsbevillinger for alkoholholdig drikk med inntil 4,7 volumprosent alkohol:

- pr. 31.12.2004: 373
- pr. 31.12.2005: 345
- pr. 31.12.2006: 357

Antall salgsbevillinger er med andre ord relativt stabilt.

Antall skjenkebevillinger (uansett kategori):

- pr. 31.12.2004: 992
- pr. 31.12.2005: 999
- pr. 31.12.2006: 1071

Antall skjenkebevillinger økte noe i 2006, etter å ha vært stabilt i flere år. Tallet omfatter samtlige typer skjenkebevillinger. Hovedvekten ligger på skjenkesteder (940 i 2006). I tillegg kommer fjordcruiseskip, eldresentre, alders- og sykehjem, og skjenkesteder for deltagere i sluttet selskap. Antall skjenkebevillinger har økt med 7,6 % fra 2003 til 2006.

Politiets voldsundersøkelse fra 2007 viser at hovedtyngden av den anmeldte volden skjer i helgene om kvelden og nettene. Av den anmeldte volden skjer:

- 27 % i hjemmet
- 15,5 % i tilknytning til restaurant/utesteder
- 15,5 % på gaten utenfor sentrum
- 12,7 % på gaten i sentrum
- 7 % på offentlig kommunikasjon
- 2,9 % i taxi/taxikø

Det er stor stabilitet fra tilsvarende undersøkelser i 2002 og 2003. Andelen av vold som skjer i tilknytning til serveringssteder har vært stabil siden 1998.

I sentrum er det kun en svak økning i voldstallene for restauranter/utesteder og offentlig sted/gate sammenlignet med forrige voldsundersøkelse i 2003. Det er derimot stabilt sammenliknet med 2002. I sentrum skjer 40,9 % av volden på offentlig gate/sted, og 33,9 % på eller i tilknytning til restaurant/utested. I følge politiet viser anmeldte voldsepisoder med utgangspunkt i tall fra 2005 at 60 % av de fornærmede og 64 % av gjerningspersonene var ruset under voldshandlingen (type rus er ikke presisert). Andelen legemsbeskadigelser som har sammenheng med utelivet har gått ned. I 1988 hadde 22 % av legemsbeskadigelsene slik sammenheng, mens tallet for 2003 lå på 14 %. Ut fra disse tallene kan det derfor ikke fastslås noen direkte sammenheng mellom flere skjenkesteder og økt vold.

4. Helsemessige og sosiale konsekvenser

Alkohol er et nytelsesmiddel som de fleste har et greit forhold til. Alkohol har imidlertid også en skyggeside i form av misbruk som medfører helsemessige og sosiale problemer. Alkohollovens formålparagraf må ses i lys av dette. I § 1 heter det at lovens mål er "å begrense i størst mulig utstrekning de samfunnsmessige og individuelle skader som alkoholbruk kan innebære".

Enkelte kommuner har konkrete målsettinger om prosentvis nedgang i alkoholforbruket. Oslo kommune har ingen slik målsetting. Det har for det første sammenheng med at kommunen ikke selv har kontroll med alle virkemidler som antas å ha innvirkning på alkoholforbruket. Flere sentrale virkemidler - så som pris og tilgjengelighet - er statens ansvar. Oslo er dessuten en stor by med en stadig økende befolkning, mange tilreisende og et stort antall turister. I stedet for å sette opp lite realistiske og vanskelig gjennomførbare mål for alkoholkonsumet, finner byrådet det mer hensiktsmessig å skape et oversiktlig og forutsigbart rammeverk med hensyn til hvem som kan selge eller skjenke alkohol, hvor, når og hvordan. Dette er etter byrådets mening den beste måten å sikre at bevillingshavere oppfyller sine forpliktelser etter alkoholloven, og dermed bidrar til å oppfylle alkohollovens formål.

Foreliggende handlingsplan retter seg først og fremst mot næringspolitiske spørsmål i tilknytning til omsetning av alkohol. Byrådet understreker imidlertid alvoret med hensyn til de helsemessige og sosiale konsekvensene av alkoholmisbruk. Byrådet finner det likevel ikke hensiktsmessig å ta dette opp i full bredde i denne planen. Byrådet viser for øvrig til sosial- og helsedirektoratets anbefaling om at kommuner/bydelene også utformer en helhetlig rusmiddelpolitisk handlingsplan. Det er utviklet en egen veileder for dette. Rusmiddeletatens Kompetansesenter bistår bydelene i arbeidet med en slik plan.

5. Alkoholpolitiske målsettinger

Byrådet har som mål at Oslo skal ha et variert og trygt uteliv med mange kvaliteter. Oslo kommunes utgangspunkt er at et variert uteliv er en berikelse for byen. Utelivet skal være til glede for beboere og tilreisende, og skape arbeidsplasser og inntekter. Det er næringsfrihet i kommunen, og alle seriøse aktører skal ha mulighet til å etablere seg. Det er en klar målsetting at både serveringsnæringen og handelsnæringen skal gis gode og forutsigbare rammebetingelser.

Serveringsnæringen i Oslo utgjør nesten 1 300 bedrifter, og den omsetter for rundt 6 milliarder kroner årlig. Over 11 000 mennesker har sin arbeidsplass i serveringsnæringen i Oslo. Salg og skjenking av alkoholholdige varer er en naturlig del av tilbudet ved mange av byens serveringssteder innenfor de rammer som bystyret har satt. Samtidig som man skal tilby innbyggere og turister et rikt utvalg av spise- og skjenkesteder, er det viktig å ha god kontroll med disse.

Oslo kommunes mål for alkoholpolitikken kan konkretiseres i følgende delmål:

- Delmål 1: Sørge for at byen fremstår som en trivelig og trygg hovedstad
- Delmål 2: Fremme seriøs drift av serverings- og skjenkesteder
- Delmål 3: Hindre salg og skjenking til mindreårige
- Delmål 4: Sikre alkoholfrie områder

Hvert av de fire delmålene følges opp gjennom nærmere angitte strategier og tiltak.

Delmål 1: Sørge for at byen fremstår som en trivelig og trygg hovedstad

Oslo kommune bør fremstå som en pulserende by med et variert utelivstilbud rettet mot mange ulike målgrupper.

Strategi 1.1 Tilrettelegge for åpningstider som gjør byen attraktiv for fastboende og tilreisende

Dagens rammebetingelser når det gjelder serveringssteders åpningstider fremgår av Oslo kommunes forskrift av 03.05.2006 om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger (bystyrevedtak 172/06 jf. byrådssak 76/06). Forskriften fastsetter maksimale åpningstider for ulike områder av byen, kategorisert som sentrum, boligområde og utenfor boligområde. Det er gitt en særregel for uteservering i bakgårder hvor minst en bolig har vindu, dør eller balkong som vender mot bakgården, og en særregel for fjordcruiseskip. Det kan gjøres unntak fra de enkelte åpningstidsbestemmelsene, og det skal i den forbindelse legges vekt på bydelens uttalelse om åpningstiden i den enkelte sak.

Skillet mellom sentrumsområdet og boligområder er ikke gitt en gang for alle. I de senere år har utviklingen gått i retning av å bygge flere boliger i sentrale områder som tidligere har hatt et entydig preg av næringsvirksomhet. Det er viktig å understreke at serveringssteder som i lang tid har vært etablert i disse områdene, ikke uten videre skal måtte stenge eller få sin skjenkebevilling inndratt pga. støyklager fra beboere. Disse forholdene, inkludert åpnings- og skjenketidene, vil bli vurdert i forbindelse med at skjenkebevillingene fornyes.

Tiltak 1.1.1 Skape større fleksibilitet i åpningstidene utenfor sentrum

Det foreslås at det åpnes for at serveringssteder i sentrumsliknende områder kan holde åpent til kl 03.30 *innendørs* for å unngå opphopning av folk i sentrum nattetid. Det er lite ønskelig at folk drar til sentrum ene og alene på grunn av utvidede åpningstider og således øker presset på sentrumsområdet. Det er derimot ønskelig å oppmuntre folk til i større grad å gå ut i sine nærområder. Allerede i dag kan steder i Thorvald Meyers gate, Trondheimsveien, Grønland og Bygdøy Allé holde åpent til kl 03.30 inne.

Det foreslås derfor å gjeninnføre ordningen med utvidet åpnings- og skjenketid inne for serveringssteder beliggende i "trafikkområder," dvs. steder med inngangsparti og deler av fasaden ut mot en gate hvor det er stor trafikk og få boliger. Dette vil åpne for større grad av individuell vurdering av utesteder og deres beliggenhet. Det foreslås at bydelene får større innflytelse på disse avgjørelsene, både med hensyn til hvilke steder som egner seg og med hensyn til å fastsette åpningstider.

Tiltak 1.1.2 Åpne for utvidet åpningstid i helger

Det foreslås å åpne for at serveringssteder utenfor sentrum kan holde åpent innendørs til kl 03.30 natt til lørdag og søndag. Det forutsettes at bydelen for vesentlig innflytelse på disse avgjørelsene, og at det særlig legges vekt på hensynet til beboerinteressene.

Tiltak 1.1.3 Tilpasse åpningstidene for uteserveringer

Det foreslås å åpne for at sentrumsnære områder uten beboere i umiddelbar nærhet kan defineres som indre del av sentrum, og dermed kunne holde åpent til kl 03.30 ute.

Det foreslås videre å åpne for at det på individuelt grunnlag kan innvilges åpnings- og skjenketid til kl 03.30/03.00 for uteservering i bakgårder hvor ingen boliger har vindu/dør/balkong mot bakgården, og utvidet åpningstid ikke er til sjenanse for nærliggende boliger og overnattingssteder. Dette gjelder også for serverings- og overnattingssteder som ligger helt isolert, uten sjenanse for nærliggende boliger eller andre overnattingssteder. Det skal i vurderingen legges vekt på bydelens syn og fremtidige utbyggingsplaner for området.

Det foreslås i tillegg en generell utvidelse av åpnings- og skjenketid for uteservering i boligområder til kl 23.00/22.30, med unntak av bakgårder hvor boliger har vindu/dør/balkong mot bakgården.

Strategi 1.2 Tilrettelegge for et variert utelivstilbud i alle deler av byen

Oslo kommune bør fremstå som en by med et variert tilbud til ulike målgrupper i alle bydeler.

Tiltak 1.2.1 Redusere skjenkegebyret for mindre enkeltarrangementer med beskjedne alkoholomsetning

Det åpnes for å redusere skjenkegebyret for mindre enkeltarrangementer med beskjedne alkoholomsetning. Ideelle organisasjoner og ikke-kommersielle klubber mv søker - typisk i forbindelse med kunst- og kulturarrangementer – skjenkebevilling for enkeltstående anledninger, eventuelt regelmessige klubbkvelder etc. Dette er et viktig bidrag til å skape et variert utelivstilbud for ulike målgrupper i alle deler av byen. Redusert skjenkegebyr vil være et viktig virkemiddel til å stimulere slike arrangementer.

Strategi 1.3 Skape forutsigbarhet for serveringsnæringen

Forutsigbarhet for næringen legger grunnlaget for levedyktige bedrifter. Bedriftene er avhengig av stabile rammebetingelser som kan gi grunnlag for stabil inntjening og sikre arbeidsplasser.

Tiltak 1.3.1 Gi næringen forutsigbare rammebetingelser

Det er viktig for næringen å ha et stabilt regelverk å forholde seg til, uten stadige endringer som forrykker mulighetene for lønnsom drift.

Tiltak 1.3.2 Videreføre kontrollvirksomheten

Byrådet vil videreføre arbeidet med hyppige kontroller og inndragning av bevilling på grunnlag av bråk og alvorlige brudd på skjenkebestemmelsene. Status og strategi for kontroll av serverings-, salgs- og skjenkesteder i Oslo kommune revideres hvert fjerde år. Næringssetaten gjennomførte ca. 25 % flere kontroller i 2007 enn hva loven pålegger kommunen. Byrådet er godt fornøyd med denne praksisen, og legger opp til videreføring av denne kontrollhyppigheten.

Tiltak 1.3.3 Forenkle dokumentasjonskravene i forbindelse med bevillingssøknader

Det vurderes å forenkle/reducere kravene til den dokumentasjon bevillingssøker må fremlegge i forbindelse med en søknad. Dette er aktuelt å fjerne krav om plantegning og krav om adkomstdokumenter som viser at søkeren har lovlig adkomst til eventuelle utearealer. Hensynet bak disse kravene ivaretas allerede av andre regler.

Strategi 1.4 Vurdere egne tiltak for problemgater i sentrum

Enkelte gater/områder i ulike deler av byen anses som spesielt belastede. I enkelte områder gjelder problemene hovedsakelig støy og uro, mens andre områder i tillegg utpeker seg spesielt negativt som følge av skjenking til mindreårige og overskjenkede personer. Det er viktig å påpeke at problemområdene ikke er statiske, og at nye steder/områder kan utvikle seg negativt over tid, mens andre viser klare forbedringstrekk. Det er neppe grunnlag for å tro at vold, bråk og uro i sentrum enkelt kan løses ved å fjerne noen skjenkesteder, da problemet er langt mer sammensatt. Da skjenketidene ble innskrenket fra kl 06.00 til kl 03.00, førte ikke dette til mindre vold i sentrum – tvert i mot fant det sted en økning. Anmodningen fra bystyret om å komme med egen sak om hvordan man kan redusere antall skjenkesteder i de områder av sentrum som er mest belastet med vold vil bli satt på dagsorden og nærmere vurdert i det nylig etablerte politirådet, da politiets innspill vil være av helt sentral betydning i en slik sammenheng.

Tiltak 1.4.1 Øke tilsynet med belastede områder

- Innføre krav om antall godkjente ordens- og dørvakter
- Øke kontrollfrekvensen på problemsteder i sentrum
- Øke graden av registrering og innrapportering av voldsepisoder og truende situasjoner på problemsteder
- Senke terskelen for å iverksette sanksjoner

Tiltak 1.4.2 Fullføre avviklingen av leiekontrakter for mobile nattsalgsvogner

- Byrådet har besluttet å avvikle leiekontrakter for mobile nattsalgsvogner ved leietidens utløp

Delmål 2: Fremme seriøs drift av serverings- og skjenkesteder

I bystyrevedtak av 13.06.2001 (bystyresak 521/01/ byrådssak 61/01) om praktisering av vandelskravene i Oslo kommune gis føringer angående hvilken type overtredelser som anses som mest alvorlige. Det skal ses hen til antall overtredelser og hvor langt disse ligger tilbake i tid. Økonomiske overtredelser under utøvelse av næringsvirksomhet får stor betydning for vandelsvurderingen, og såkalte "oppryddingsaksjoner", der manglende oppgaver blir sendt inn eller skyldige skatter og avgifter først blir innbetalt etter at det er gitt melding om at disse forhold kan få betydning for bevillingssøker/bevillingshaver, skal ikke hensyntas.

I bystyrevedtak av 20.03.2002 (bystyresak 85/02/byrådssak 1028/02) om tiltak for å hindre ulovlig drift av serveringssteder, ble den såkalte "Samordningsinstruksen" vedtatt, for å hindre drift av serveringssted uten nødvendige godkjenninger. Det ble lagt opp til et samarbeid mellom Næringssetaten, Plan- og bygningsetaten og Brann- og redningsetaten for å sikre at alle nødvendige tillatelser skulle være på plass.

Strategi 2.1 Medvirke til at serveringsstedene kan gi sine kunder et tilbud av tilfredsstillende kvalitet

Tiltak 2.1.1 Tilrettelegge for at utestedene får tilgang til tilfredsstillende informasjon om de krav som stilles til et seriøst serveringssted

Behovet for informasjon kartlegges i samarbeid med næringen selv, politiet og andre offentlige instanser. Det gis kontinuerlig informasjon og veiledning om lover og regelverk for drift av serveringssted, og om konsekvensene av brudd på regelverket. Dette skjer gjennom direkte kontakt med den enkelte søker/bevillingshaver og gjennom videreutvikling av etatens infotorg og løpende oppdatering av etatens websider. Det deles også ut permer med informasjon til nye bevillingshavere.

Tiltak 2.1.2 Tildele vertskapsbevis

Det er iverksatt en frivillig ordning i et samarbeid mellom kommunen, politiet og NHO Reiseliv om utstedelse av vertskapsbevis. Vertskapsbeviset bygger på at serveringsstedet selv kan gå god for at det fyller kravene til et seriøst serveringssted, og at virksomheten er underlagt løpende kontroll. Det vil til enhver tid foreligge informasjon om hvilke steder som innehar godkjent vertskapsbevis på en egen webside om ordningen på Næringsetatens sider. Så langt har ca. 260 steder fått tildelt vertskapsbevis etter at ordningen ble satt i verk i august 2007. Dette tiltaket vil fortsatt bli prioritert fremover. Byrådet vil anbefale sine egne etater og samarbeidspartnere å velge steder med vertskapsbevis for sine arrangementer.

Strategi 2.2 Videreføre kommunens kontrollvirksomhet

Tiltak 2.2.1 Kontroller på steder med salgs- eller skjenkebevilling

Alkoholoven har et minstekrav om antall kontroller pr. år. Kommunen skal utføre tre ganger så mange kontroller som den har salgs- og skjenkebevillinger. For Oslos vedkommende betyr dette at det må gjennomføres vel 4000 kontroller pr. år. I dag gjennomføres ca. 5000 kontroller på skjenkesteder og ca. 1500 kontroller på salgssteder pr. år. Det er betydelig større kontrollinnsats i utsatte områder, med særlig fokus på skjenking til mindreårige, overskjenking og overtredelse av skjenketiden. Det er et mål å gjennomføre raske sanksjoner. Ved gjentatte overtredelser kan bevillingen inndras for resten av perioden. I dag utføres kontrollene av Næringsetatens

kontrollører. Imidlertid kan det vurderes å konkurranseutsette kontrollvirksomheten, slik det er gjort i en del andre kommuner. Det vil da være viktig å unngå sammenblanding av roller, f.eks som kontrollør og dørvakt.

Tiltak 2.2.2 Utføre vandelskontroll i forbindelse med søknad om skjenkebevilling

I tillegg til de lovbestemte høringsinstansene, som politiet og sosialtjenesten, innhenter kommunen uttalelser fra skatte- og avgiftsmyndighetene. I tillegg vektlegges opplysninger fra kommunens egne kontrollører ved vurderingen avandel i henhold til alkohollovens bestemmelser. Dersom søker ikke anses å oppfylle vandelskravene, vil søknaden bli avslått.

Tiltak 2.2.3 Opprettholde effektive rutiner for løpende kontakt med høringsinstansene i skjenkesaker

I henhold til lovpålagt meldeplikt melder høringsinstansene fra om uregelmessigheter i løpet av bevillingsperioden. Slike merknader kan etter sakens art føre til at skjenkebevillingen inndras, enten for en bestemt tid eller for resten av bevillingsperioden.

Tiltak 2.2.4 Motvirke konkurransevridning gjennom å bekjempe økonomisk kriminalitet

Høringsinstansenes uttalelser kan få stor betydning for utfallet av en søknad om bevilling eller medføre inndragning av bevilling. Økonomiske overtredelser i forbindelse med skatte-, avgifts- og regnskapslovgivningen kan innebære unndragelser av store beløp og gi betydelige konkurransefordeler som kan medføre betydelig konkurransevridning innenfor næringen. Kommunen har som målsetting å redusere den "svarte" økonomien så mye som mulig, og understreker at økonomiske overtredelser vil få betydning for skjenkebevillingen. Både manglende registrering av ansatte i arbeidstakerregisteret og manglende innslag på kasse har i den senere tid vært grunnlag for inndragning av bevilling. Byrådet vil fortsatt ha søkelyset på slike forhold fremover.

Tiltak 2.2.5 Delta i samarbeidsprosjekter

"Vold i sentrum" (VIS) er et samarbeidsprosjekt mellom politiet, Næringssetaten og andre kontrollinstanser. Det gjennomføres fellesaksjoner mot utvalgte serverings- og skjenkesteder.

Prosjektet har følgende fire hovedmål:

- hindre at kriminelt belastede personer etablerer/driver restauranter
- hindre at kriminelle utnytter restaurantbransjen som arena for kriminelle handlinger
- avdekke og begrense omsetning og bruk av narkotika
- forhindre vold i offentlige rom

Kommunen har videre et samarbeid med NAV og Oslo kemnerkontor for å avdekke:

- bruk av ulovlig arbeidskraft (personer uten arbeids- og oppholdstillatelse)
- unnlatelse av å melde inn arbeidstakere i arbeidstakerregisteret
- brudd på bestemmelser om fortløpende innslag i kasse og registrering av covercharge

Delmål 3: Hindre salg og skjenking til mindreårige

Etter alkoholloven skal barn og ungdom under 18 år ikke ha tilgang på alkohol i noen form. Unge voksne mellom 18 og 20 skal kun ha tilgang på alkoholholdig drikk under 22 volumprosent alkohol.

Strategi 3.1 Praktisere nulltoleranse overfor salgs- og skjenkesteder ved salg og skjenking til mindreårige

Tiltak 3.1.1 Foreta målrettede kontroller

For å avdekke og hindre salg og skjenking til mindreårige, satser kommunen på målrettet kontroll. Hvilke steder kontrollen særlig rettes mot avdekkes bl.a. gjennom Næringsetatens tipstelefon og tidligere erfaringer med stedene. I tillegg settes søkelyset på utesteder som opererer med lav aldersgrense.

I de tilfeller hvor kontroll avdekker salg eller skjenking til mindreårige, vil salgs- eller skjenkebevilling normalt bli inndratt. Ved første gangs overtredelse blir bevillingen normalt inndratt for en avgrenset periode, men dersom det har skjedd flere overtredelser eller det foreligger flere tidligere inndragninger i perioden, vil det være aktuelt å vurdere inndragning for resten av perioden.

Næringsetaten har en egen tipstelefon hvor alle kan henvende seg med opplysninger om steder som selger eller skjenker til mindreårige. Kommunen vil profilere denne tipstelefonen sterkere for å gjøre den mer kjent for innbyggerne, og Næringsetaten skal følge opp samtlige tips som kommer inn.

Tiltak 3.1.2 Delta i forebyggende arbeid

Næringsetaten har siden 2003 ledet det såkalte Oslo-prosjektet, som er et tverretattlig samarbeid mellom Alkokutt, politiet, Rusmiddeletaten, skolenes FAU, Salto (Samarbeid om lokale kriminalitetsforebyggende tiltak) og Utdanningsetaten. Prosjektet retter seg mot salg, skjenking og langing av alkohol til mindreårige.

Prosjektet skal primært sørge for målrettede kontroller av butikker og skjenkesteder for å avdekke salg og skjenking av alkohol til personer under 18 år. Sammen med forebyggende avdeling ved Oslo politikammer gjennomførte etaten i 2007 en rekke aksjoner rettet mot dagligvarebutikker med salgsbevilling. Kontroller og aksjoner i regi av Oslo-prosjektet har resultert i 16 inndragninger av salgsbevillinger og 14 inndragninger av skjenkebevillinger.

I forbindelse med Oslo-prosjektet gjennomførte Næringsetaten i 2007 et samarbeidsprosjekt med Oslo Sporveier, politiet og Alkokutt. Prosjektet distribuerte plakater på to trikkelinjer i sentrum med informasjon om straffeansvar ved salg og skjenking av alkohol til mindreårige samt om Næringsetatens tipsmail.

Ungdomsskolene i kommunen satser på å motvirke rusbruk hos ungdommen gjennom undervisningsprogrammet "Unge og rus".

Delmål 4: Sikre alkoholfrie arenaer

Generelt:

Det anses viktig å sikre at enkelte områder forblir alkoholfrie. Med mindre det foreligger bevilling, er det forbudt å drikke eller skjenke alkohol på gate, torg, vei, i park eller på annen offentlig plass. Politiet må sørge for at dette forbudet håndheves på en forsvarlig måte. Særlig viktig er det at barn og unge under 18 år skjermes mot alkohol. Arrangementer som er spesielt rettet mot barn og unge – enten det gjelder idrett, kultur eller andre typer arrangementer - skal ikke gis skjenkebevilling. Steder hvor det avholdes arrangementer for barn og ungdom er ikke avskåret fra å få skjenkebevilling, men bevilling vil ikke kunne benyttes ved slike arrangementer.

Skjenking:

Teatre og kinoer har tradisjonelt fått skjenke før, og i enkelte tilfeller også under, forestillingene, samt i pausen. Større idretts- og/eller konsertsteder som Valle Hovin, Rockefeller og Oslo Spektrum har også fått skjenkebevilling. Dette gjelder også fjordcruisebåter. Videre er det også tildelt skjenkebevilling til et fåtall steder som i tillegg til serveringsvirksomheten har et lite utvalg av andre varer, for eksempel antikviteter og billedkunst. Imidlertid vil det normalt ikke bli gitt skjenkebevilling til butikker. I henhold til forskrift om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger § 4 b gis det ikke skjenkebevilling til gatekjøkken. For øvrig inneholder verken statlig eller kommunalt regelverk konseptbegrensninger når det gjelder skjenkebevillinger.

Salg:

I motsetning til hva som gjelder for skjenkebevillinger, er det fastsatt konseptbegrensninger for tildeling av salgsbevilling. I forskrift om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger § 4 a er det bare dagligvareforretninger, delikatesseforretninger og spesialforretninger for kjøtt og/eller fisk, samt øl/mineralvannsutsalg, bryggeriutsalg og importørutsalg som kan gis slik bevilling. I tillegg kommer sentralt forbud mot å gi salgsbevilling til bensinstasjoner og kiosker (alkoholforskriften § 3-4).

Strategi 4.1 Vurdere hvilke steder og arealer som kan få salgs- og skjenkebevilling i henhold til nåværende retningslinjer og praksis

Tiltak 4.1.1 Det foreslås en justering av regelverket for idrettsarrangementer

I bystyrevedtak av 23.02.2000 (bystyresak 107/00) om skjenking av alkoholholdig drikk på idrettsarrangementer fastslås at det som hovedregel ikke skal gis bevilling for skjenking på tribuneanlegg, med mindre det gjelder serveringssteder som er strengt atskilt fra det ordinære tribune-/tilskuerområdet. Skjenking i telt og/eller separate områder utenfor tribuneanlegg kan unntaksvis tillates i forbindelse med større idrettsarrangementer, såfremt området er strengt atskilt fra tribuneanlegg og tilskuerområder og bevillingssøker kan dokumentere godt vakthold og god kontroll. Det skal ikke gis ambulerende eller leilighetsvis bevilling til skjenking ved arrangementer som retter seg mot barn og ungdom under 18 år.

Det er etablert serveringssteder med skjenkebevilling i direkte tilknytning til flere idrettsanlegg, som Bjerkebanen og Ullevaal Stadion. På disse serveringsstedene kan publikum få servert mat og drikke mens de overværer idrettsarrangementer. Det er ikke anledning til å ta med seg alkoholholdig drikk fra disse stedene ut på ordinært

tribune-/tilskuerområde. "Øl-telt" har vært tillatt ved enkelte større arrangementer, for eksempel i Holmenkollen og ved Bislett stadion.

Det foreslås en oppmykning av praksis ved slike større arrangementer, ved at det også skal kunne gis skjenkebevilling til telt med vinduer, slik at man kan se det aktuelle idrettsarrangementet fra teltet. Det skal også – etter en konkret vurdering i den enkelte sak - være mulig å nyte alkohol på et avgrenset tribune/tilskuerområde som er under bevillingshavers disposisjon og kontroll, etter samtykke fra arrangøren. Dette skal ikke gjelde ved arrangementer for barn og ungdom.

6. Varighet for kommunal alkoholpolitisk handlingsplan

I henhold til alkoholloven § 1-6 kan kommunal salgs- eller skjenkebevilling gis for fire år av gangen, med opphør senest 30. juni året etter at et nytt kommunestyre tiltrer. Planen vil i samsvar med dette bli gjenstand for oppdatering hvert fjerde år.

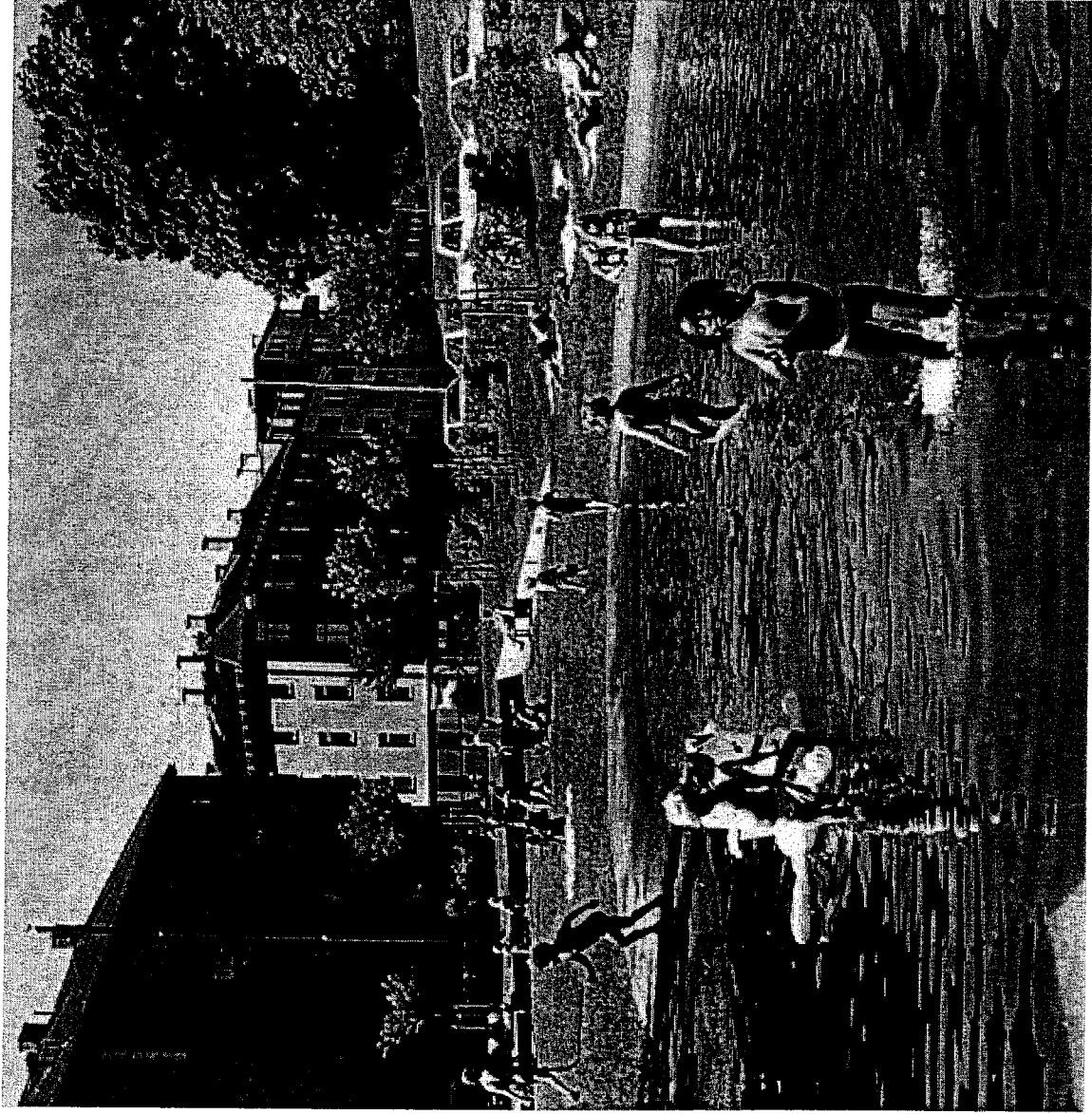
7. Videre oppfølging av planen

Handlingsplanen skal legges til grunn for utøvelse av Oslo kommunes alkoholpolitikk. Den skal følges opp gjennom en revisjon av nåværende alkoholforskrift av 03.05.2006 om serverings-, salgs- og skjenkebevillinger i Oslo kommune.

Publikumsundersøkelsen 2007

Bydelsrapport:

Bydel Østensjø



Publikumsundersøkelse 2007

Gjennomført for Oslo kommune
Utviklings- og kompetanseetaten



Bydelsrapport Synovate
v/ Wenche Berntsen
3. mars 2008



For fjerde gang kan vi presentere en bydelsrapport av Oslo kommunes publikumsundersøkelse. Undersøkelsen ble også foretatt i 1998, 2001 og 2004.

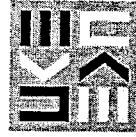
Hensikten med undersøkelsen er å få vite hvordan Oslo kommunes innbyggere trives i kommunen, og hvordan de opplever kvaliteten på de kommunale tjenestene.

Vi ønsker at Oslo skal være en god kommune å bo i. Denne rapporten viser oss om vi er på rett vei.

Rapportene foreligger også elektronisk på:

<http://www.utviklings-og-kompetanseetaten.oslo.kommune.no/serviceportalen/>

Publikums- og brukerundersøkelser

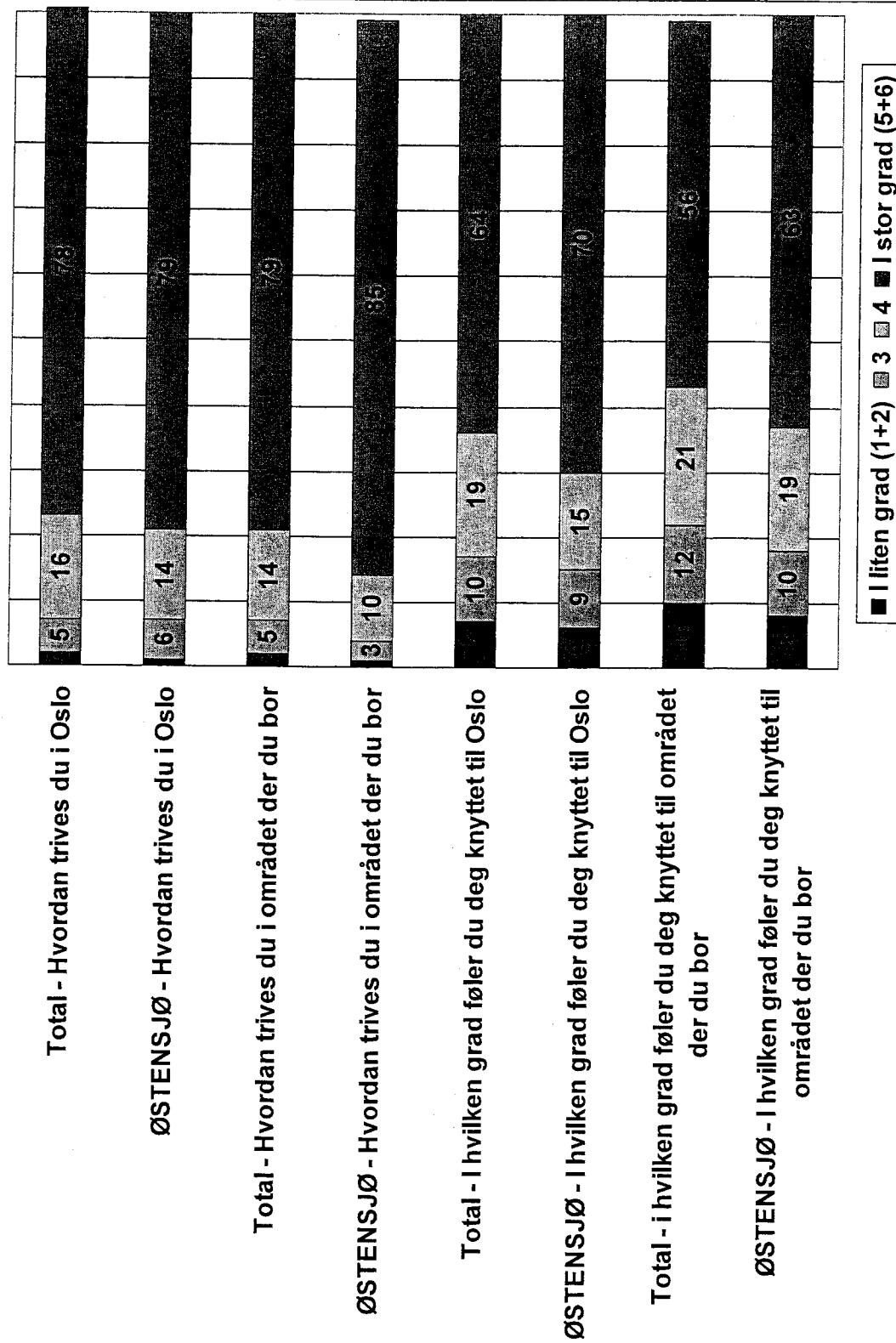


**Utviklings- og
kompetanseetaten**

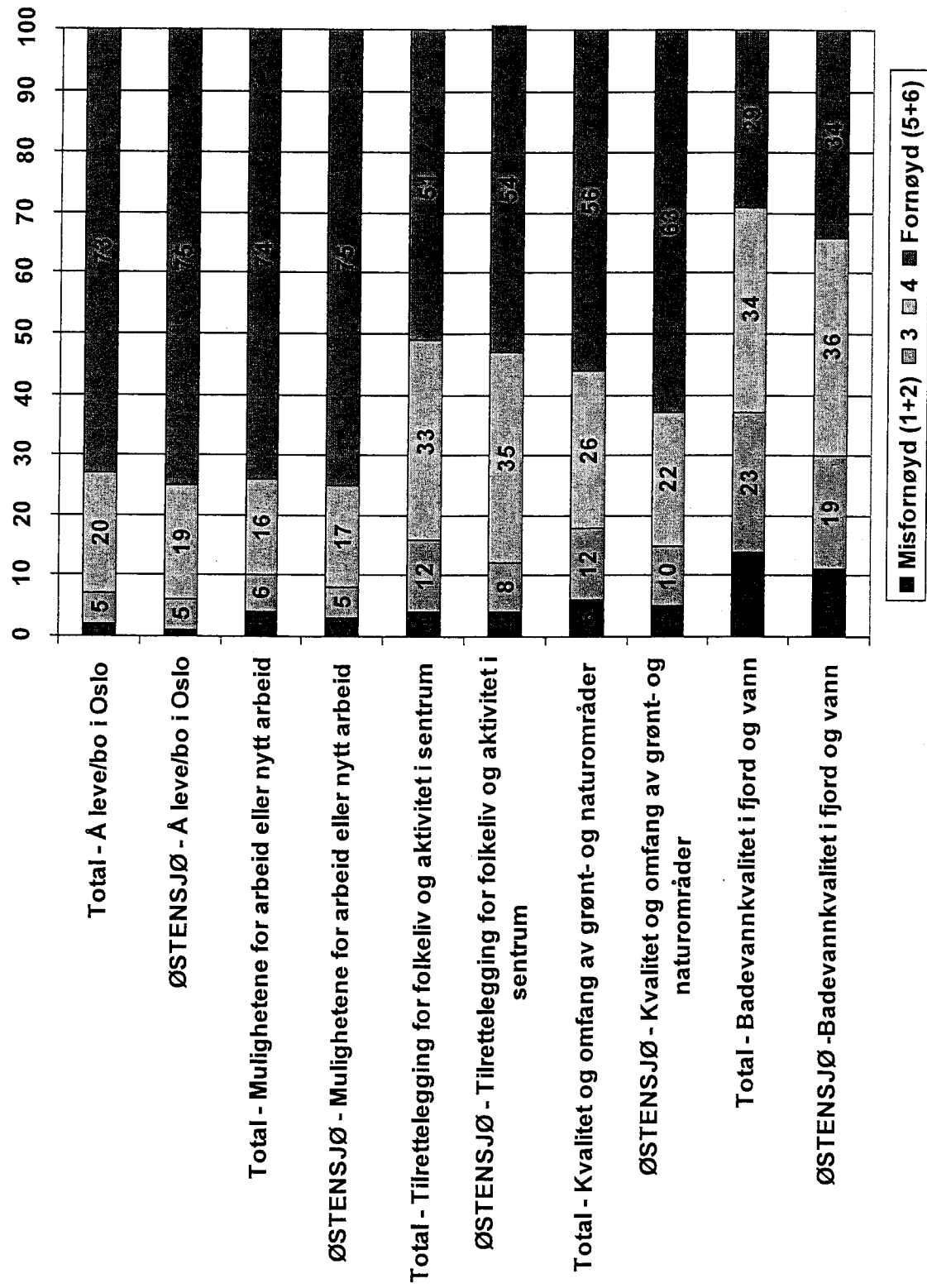
Mest typiske avvik fra totalen (gjennomsnittet):

- Mer positiv vurdering av trivsel, tilhørighet og det å leve/bo i bo-området.
- Generelt sett mer positive holdninger enn gjennomsnittet.
- Mer fornøyd med oppvekstmiljøet for barn og unge, samt det å bli gammel i bydelen.
- Mer fornøyd med offentlig (og privat) grunnskole generelt sett.
- Større tilfredshet med dekning av legetjenester, offentlig tannhelsetjeneste og helsestasjon
- Mindre graffiti/tagging i boligområdet
- Mer tilfredshet med trafikksikkerheten i boligområdet
- Noe større nabofelleskap

Trivsel og tilknytning til Oslo og området man bor i

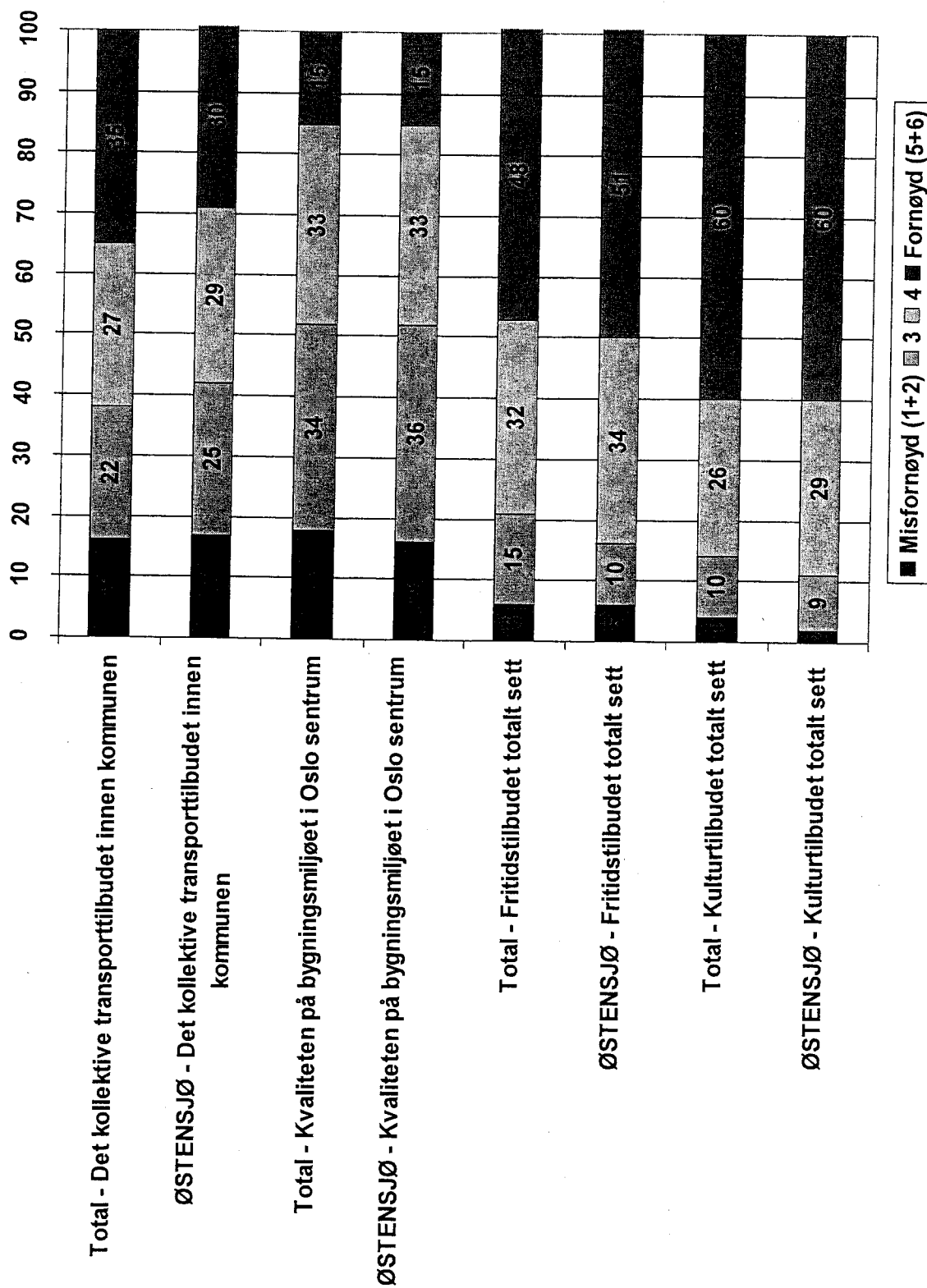


**** Spm: 11.1-5 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?**

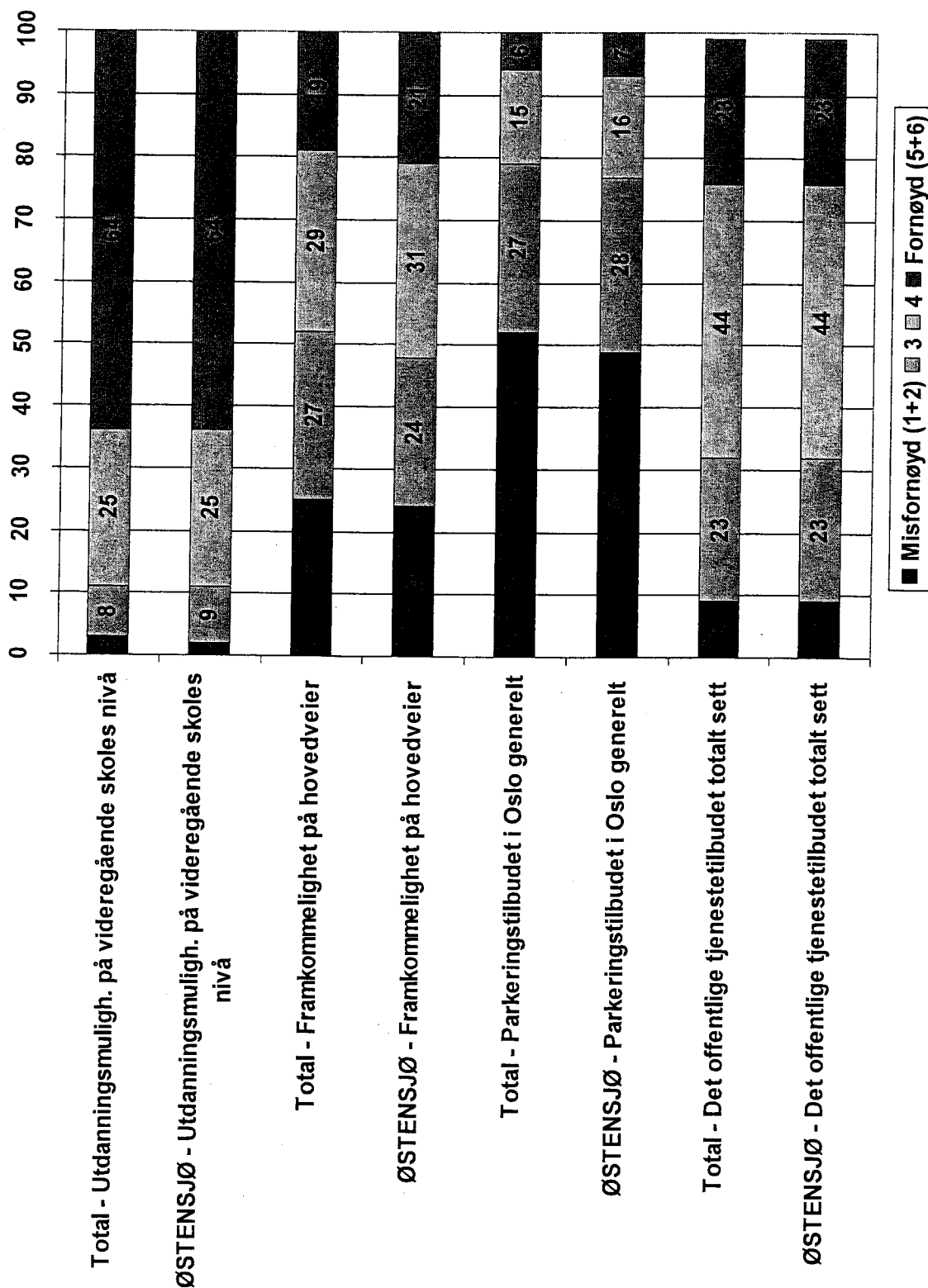


Øvate
arch reinvented

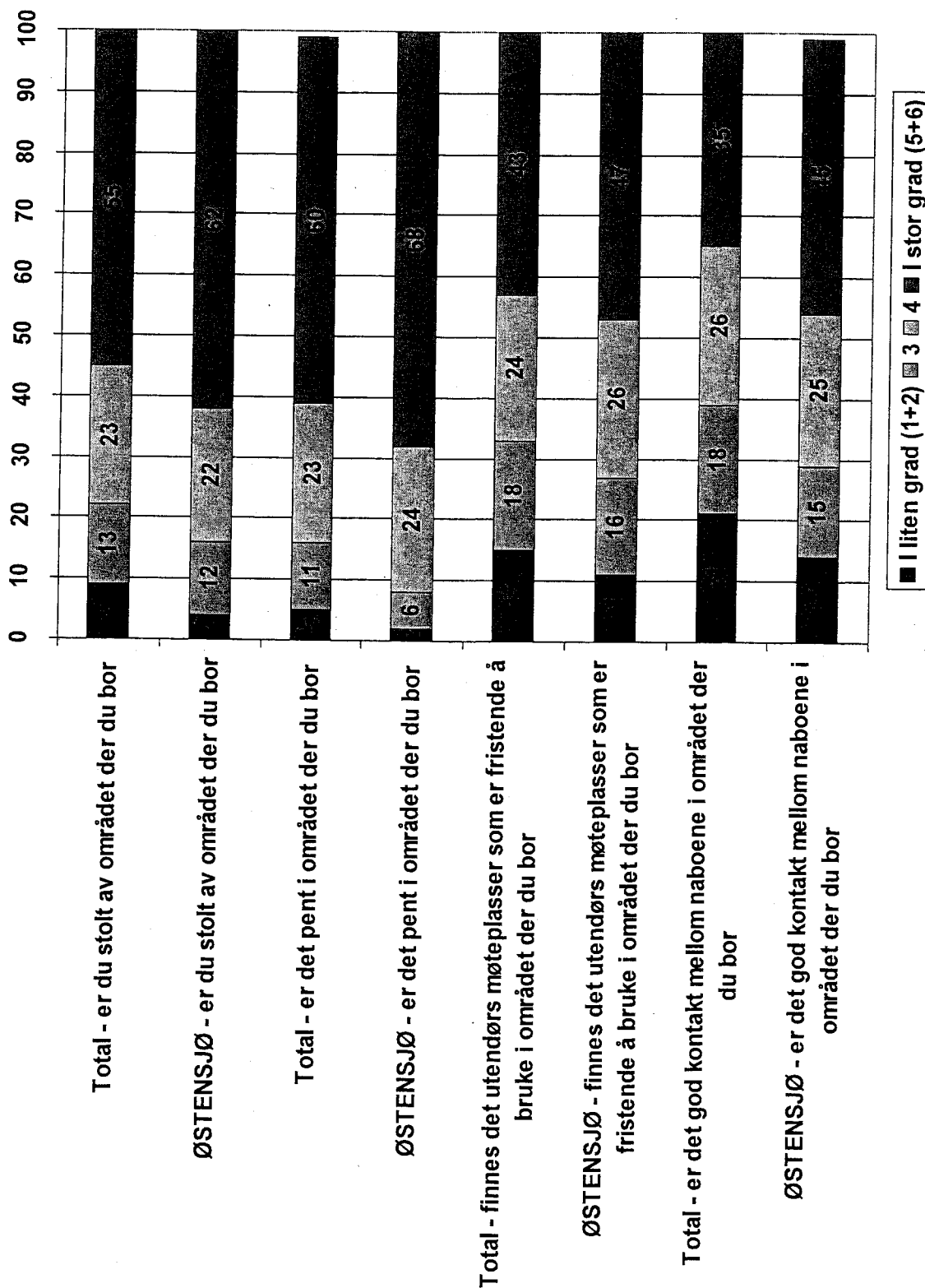
**** Spm:11.6-10 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?**



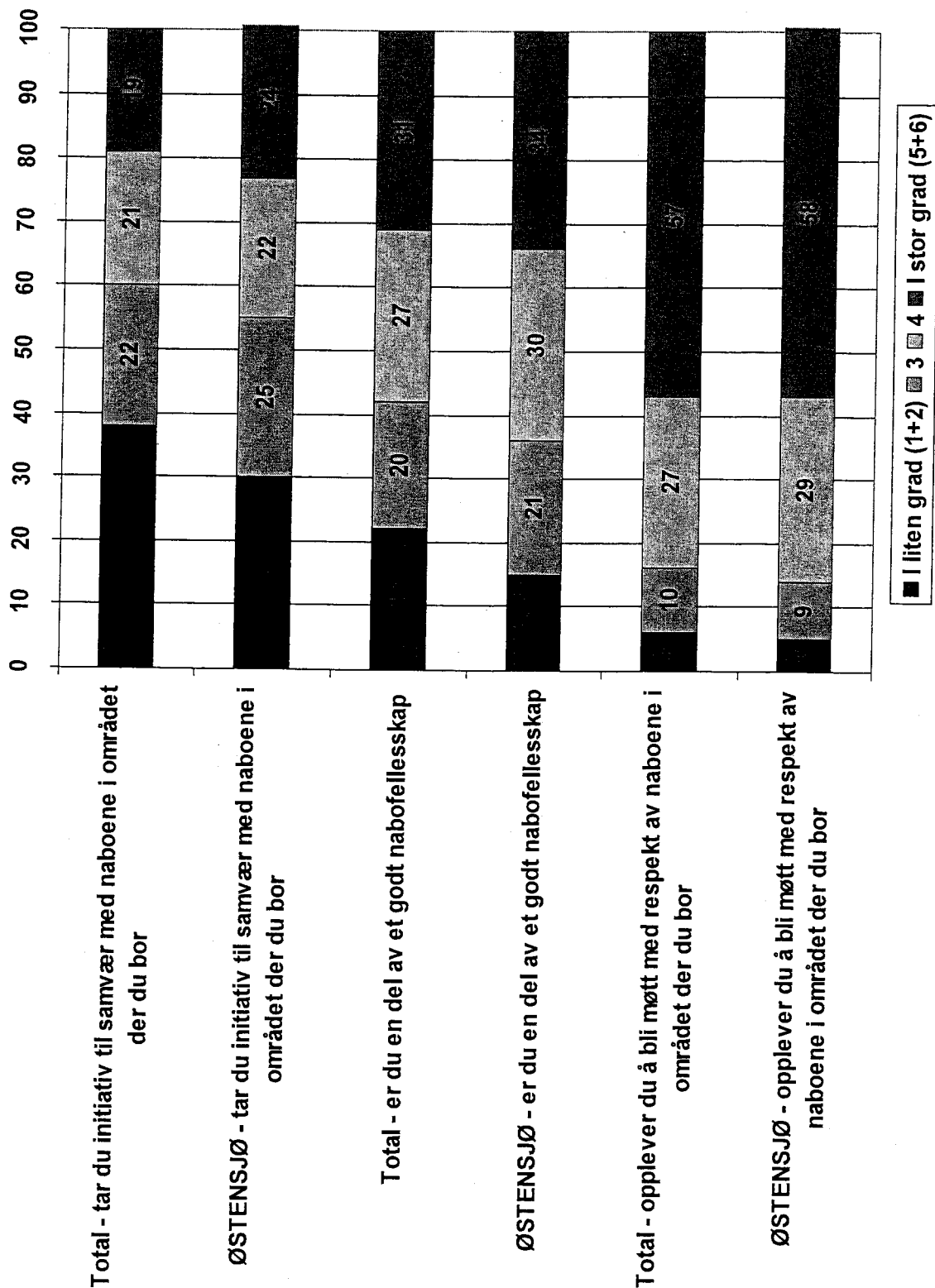
** Spm:11.11 - 13 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



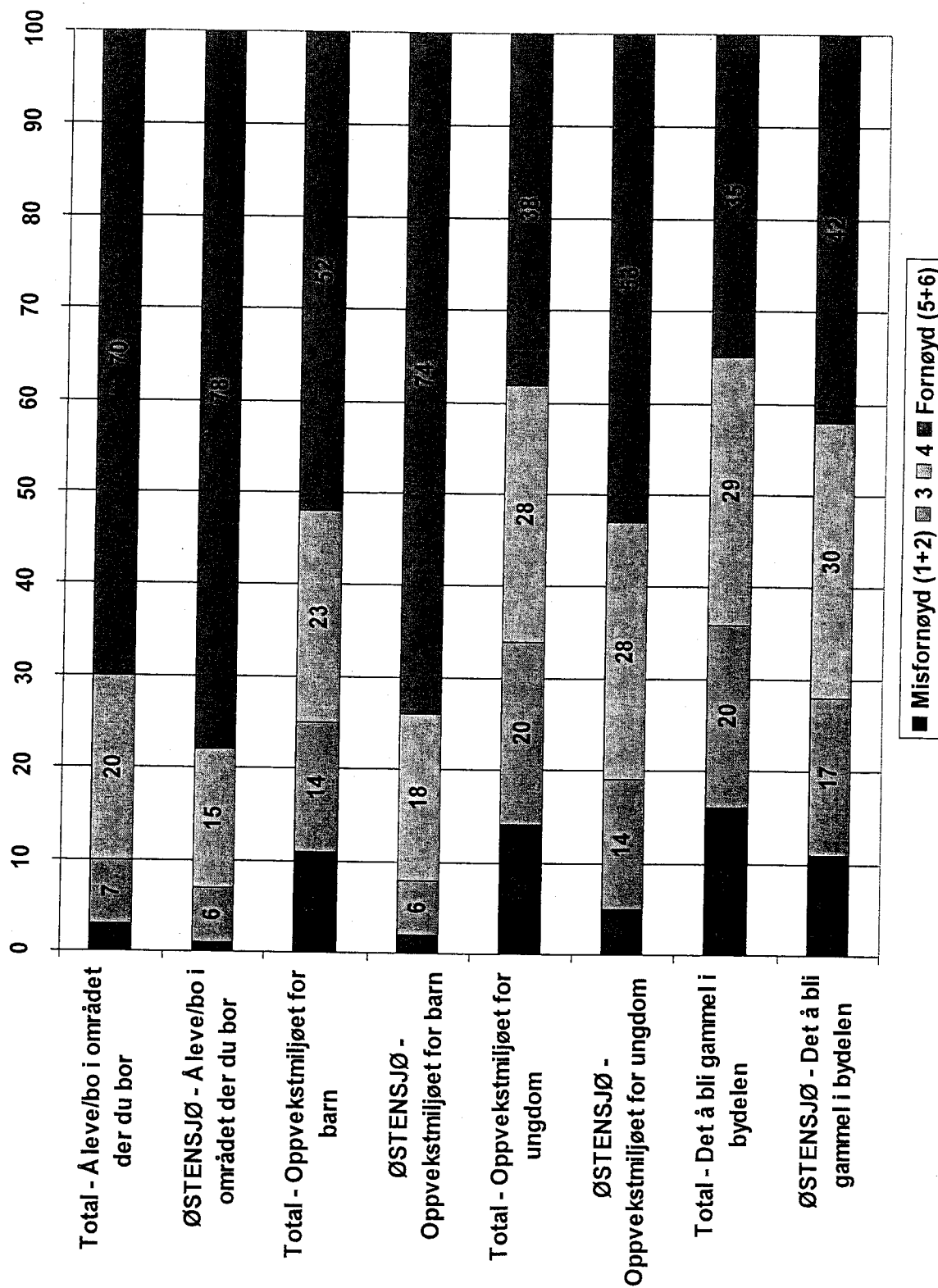
**** Spm:12.3 - 6 ** | hvilken grad.....?**



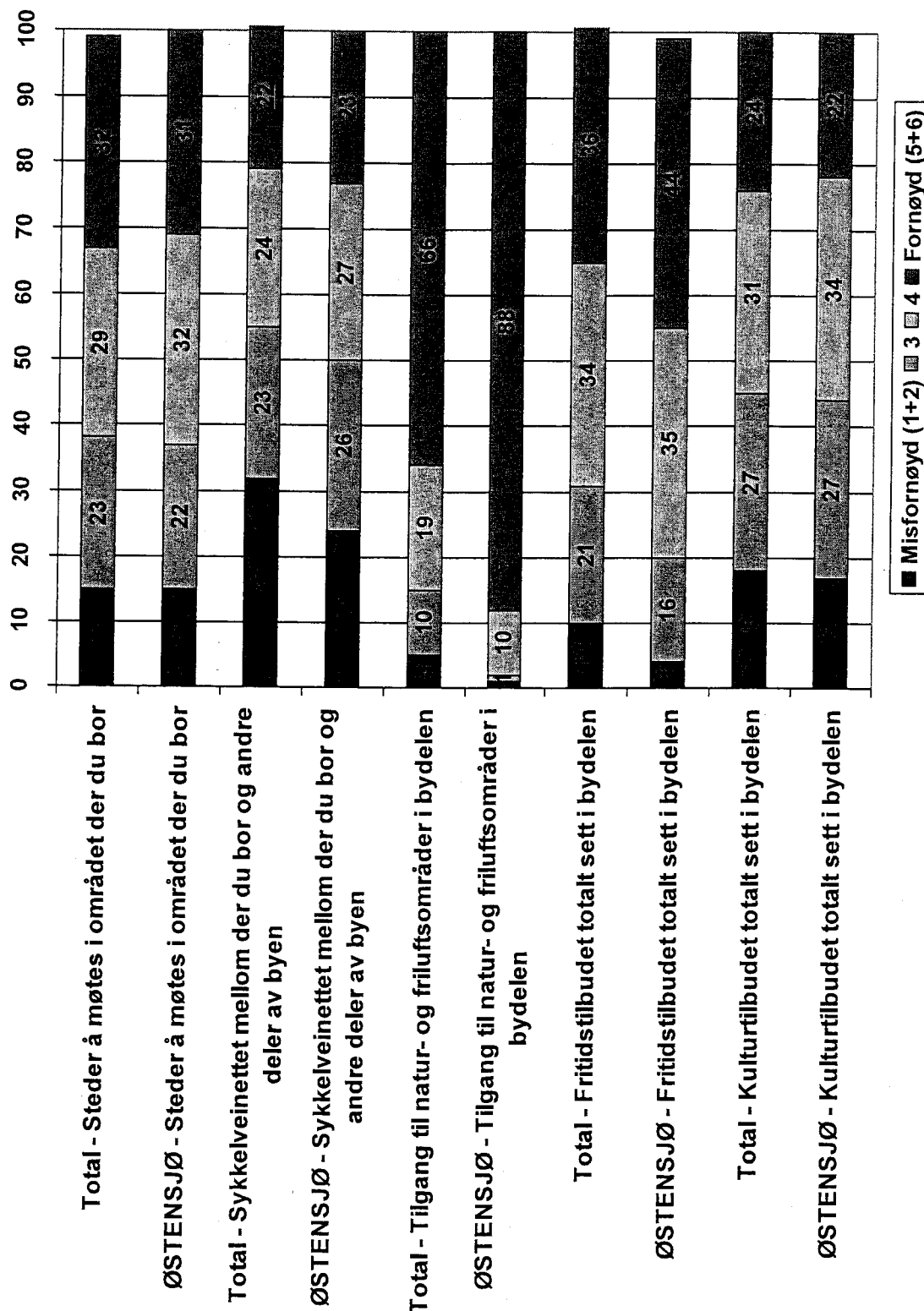
** Spm:12.7-9 ** I hvilken grad.....?



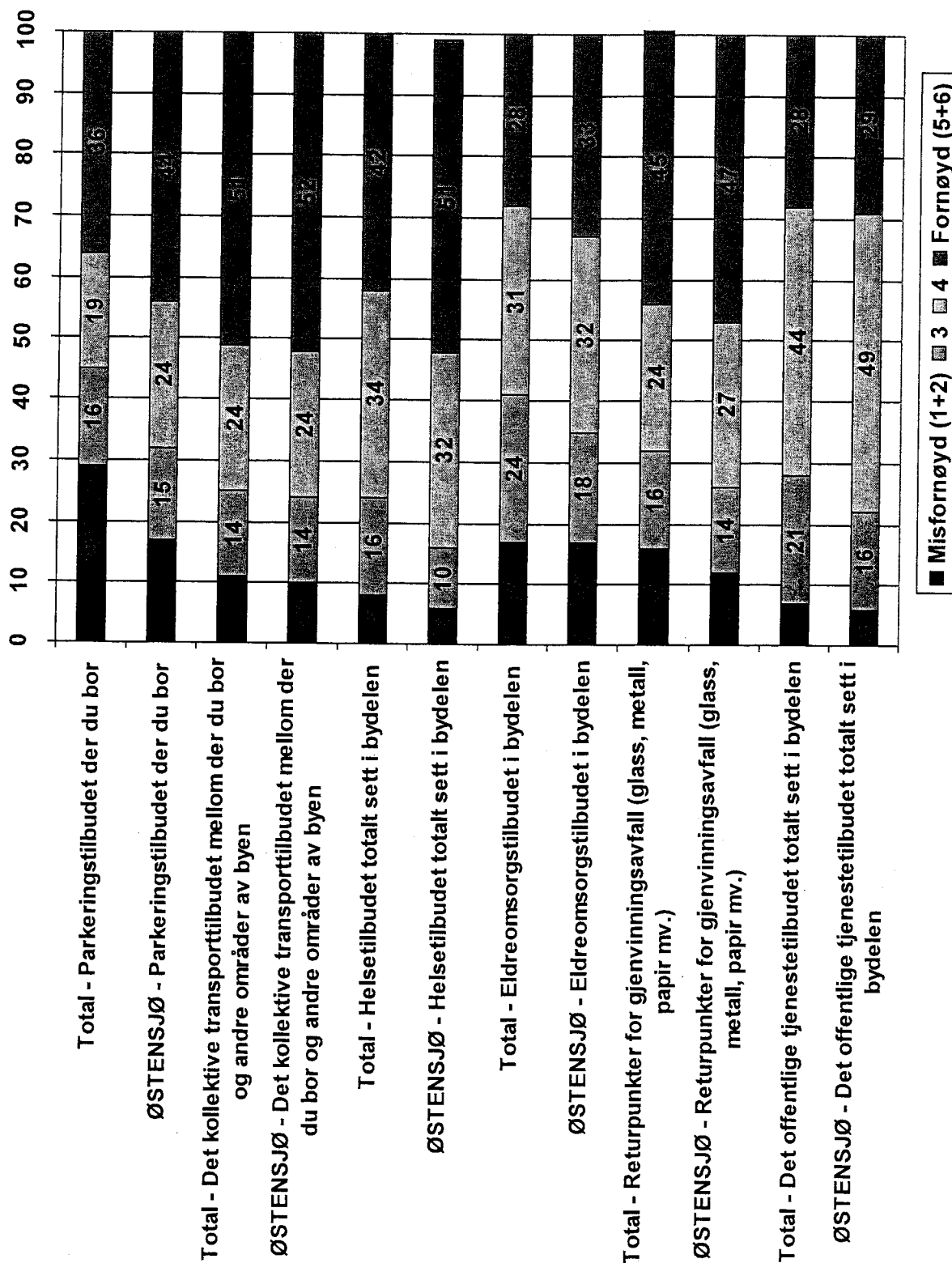
** Spm:13.1-4 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



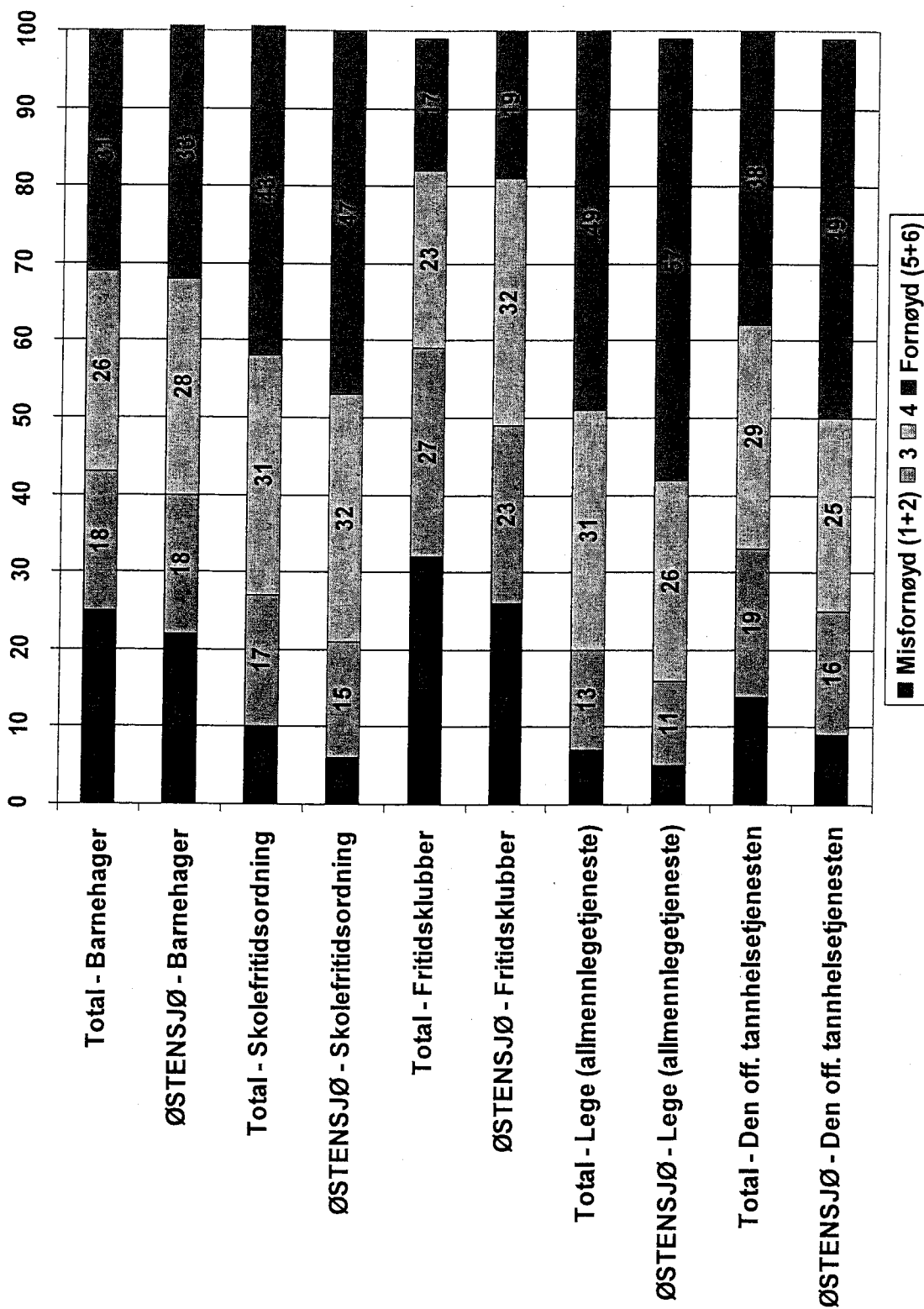
**** Spm:13.5-9 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?**



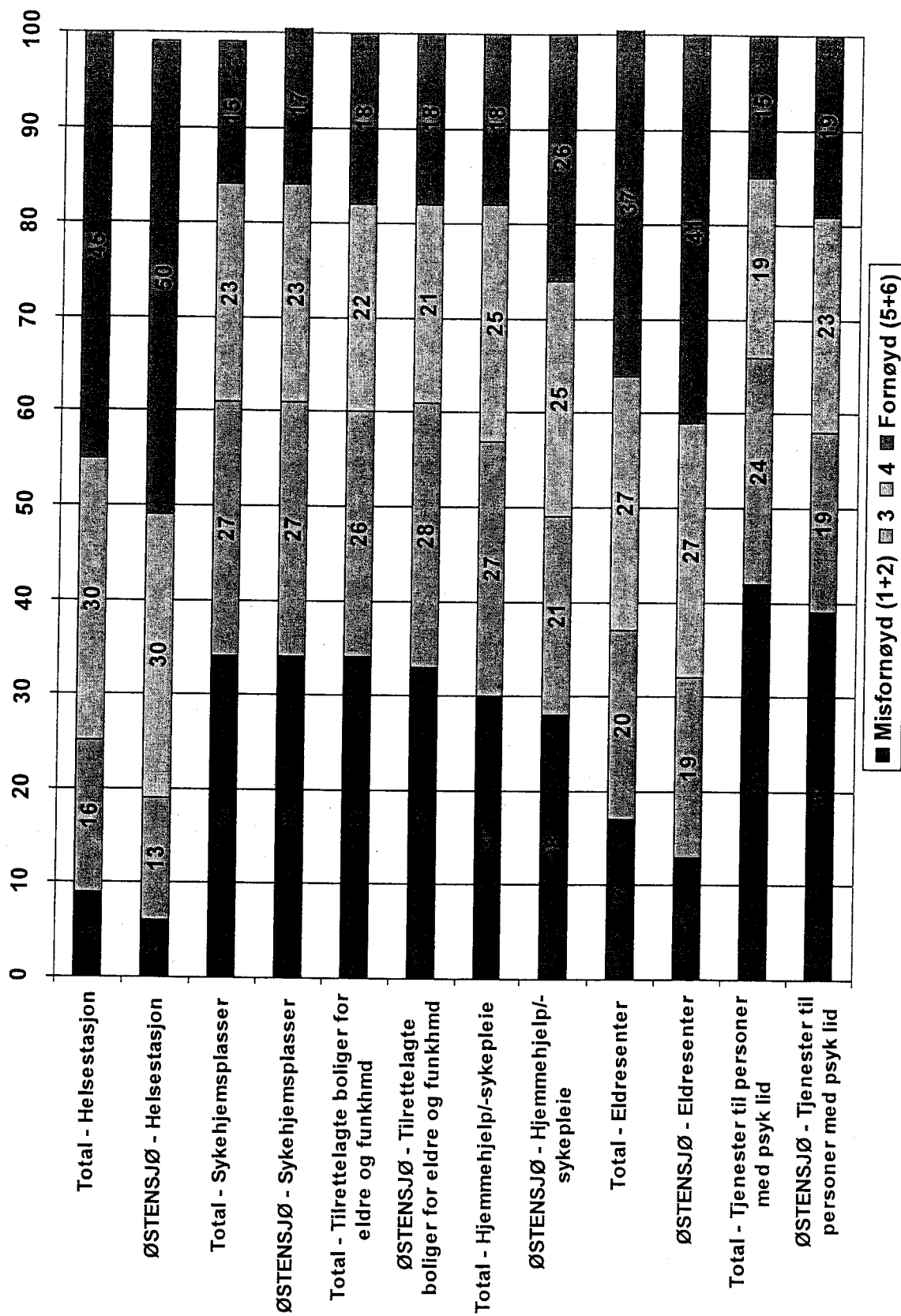
** Spm: 13.10-15 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



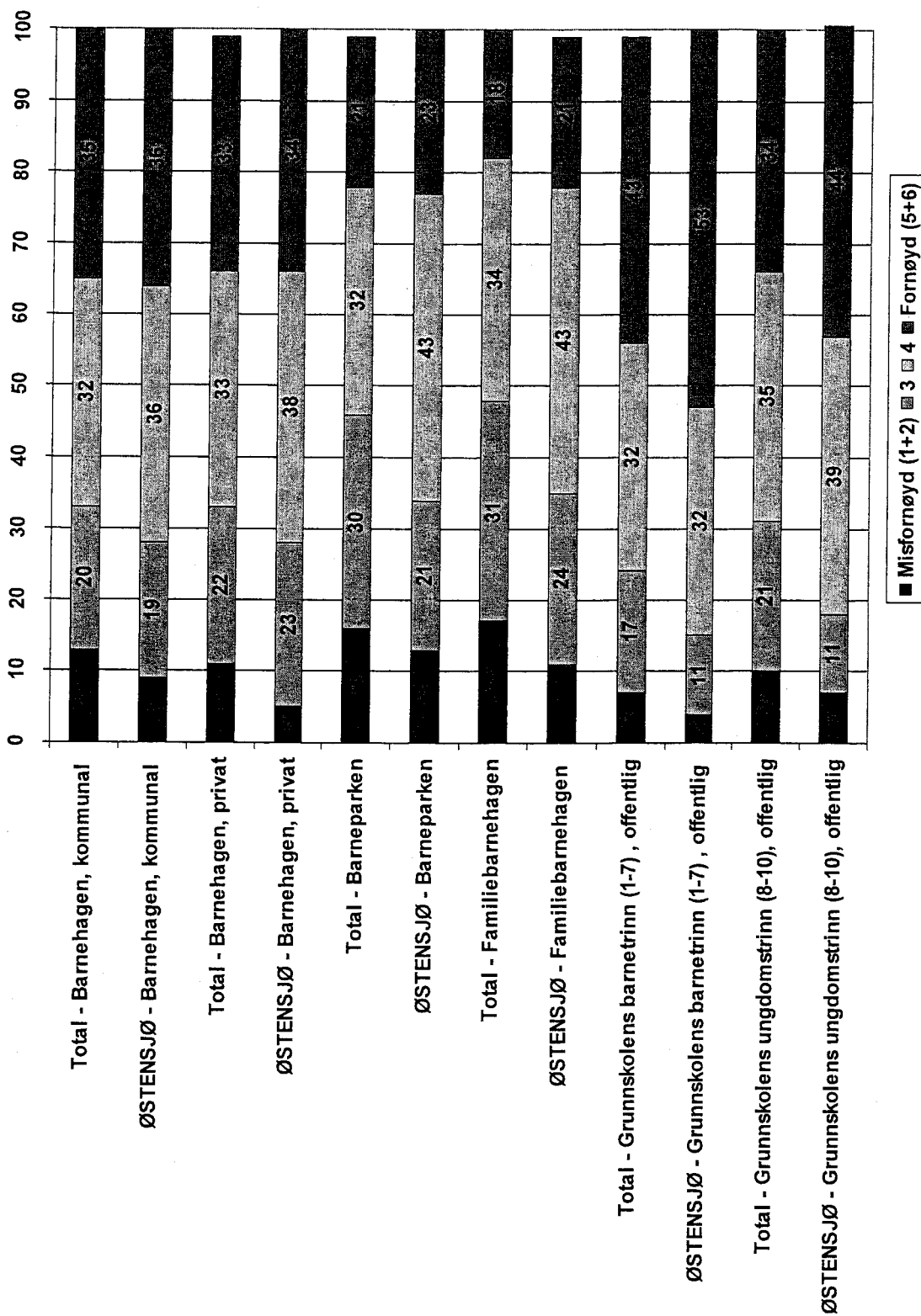
**** Spm:14.1-5 ** Vi ber deg nå vurdere nærmere dekningen (omfang i forhold til behov) i bydelen når det gjelder....**



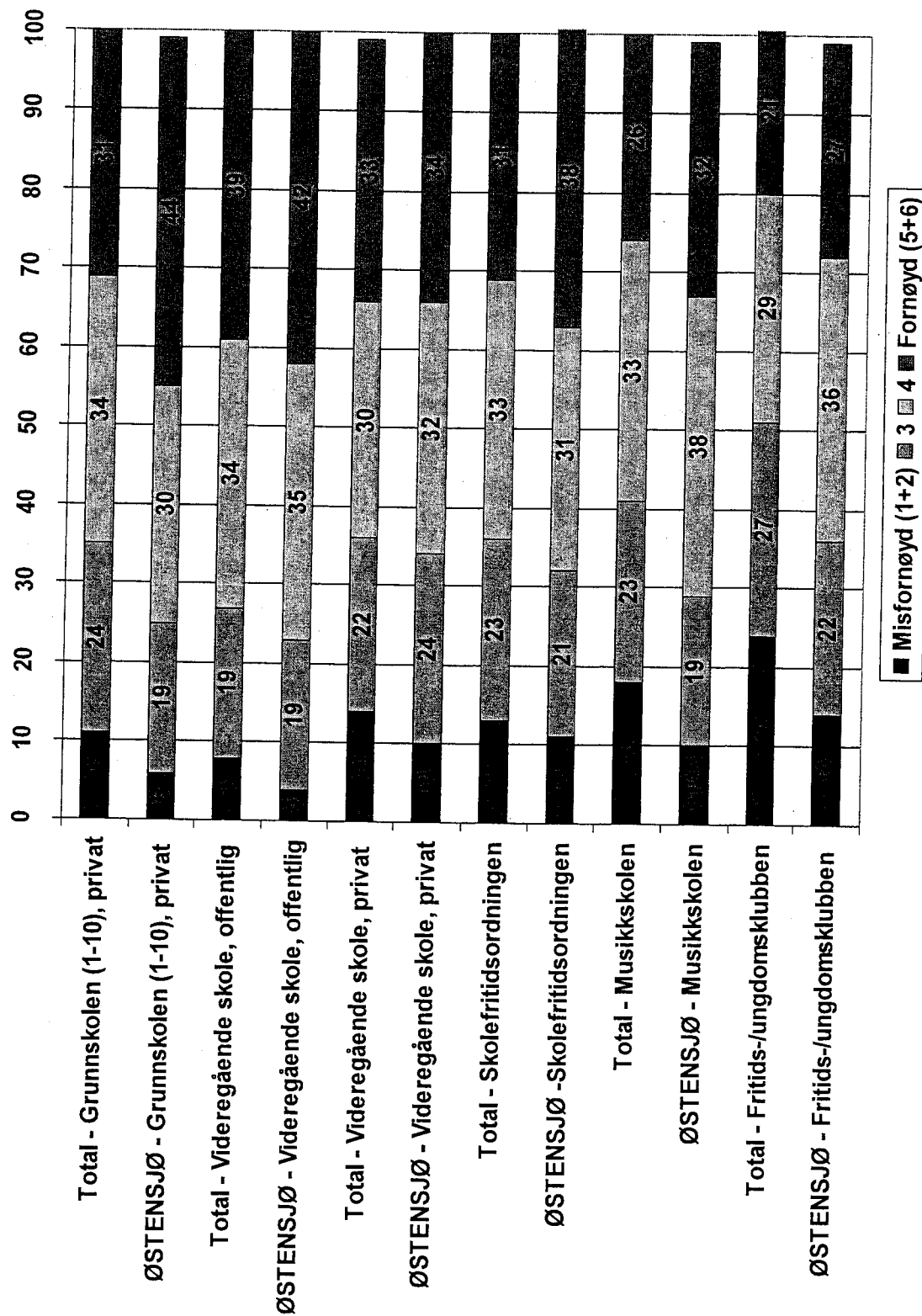
**** Spm:14.6-11 ** Vi ber deg nå vurdere nærmere dekningen (omfang i forhold til behov) i bydelen når det gjelder....**



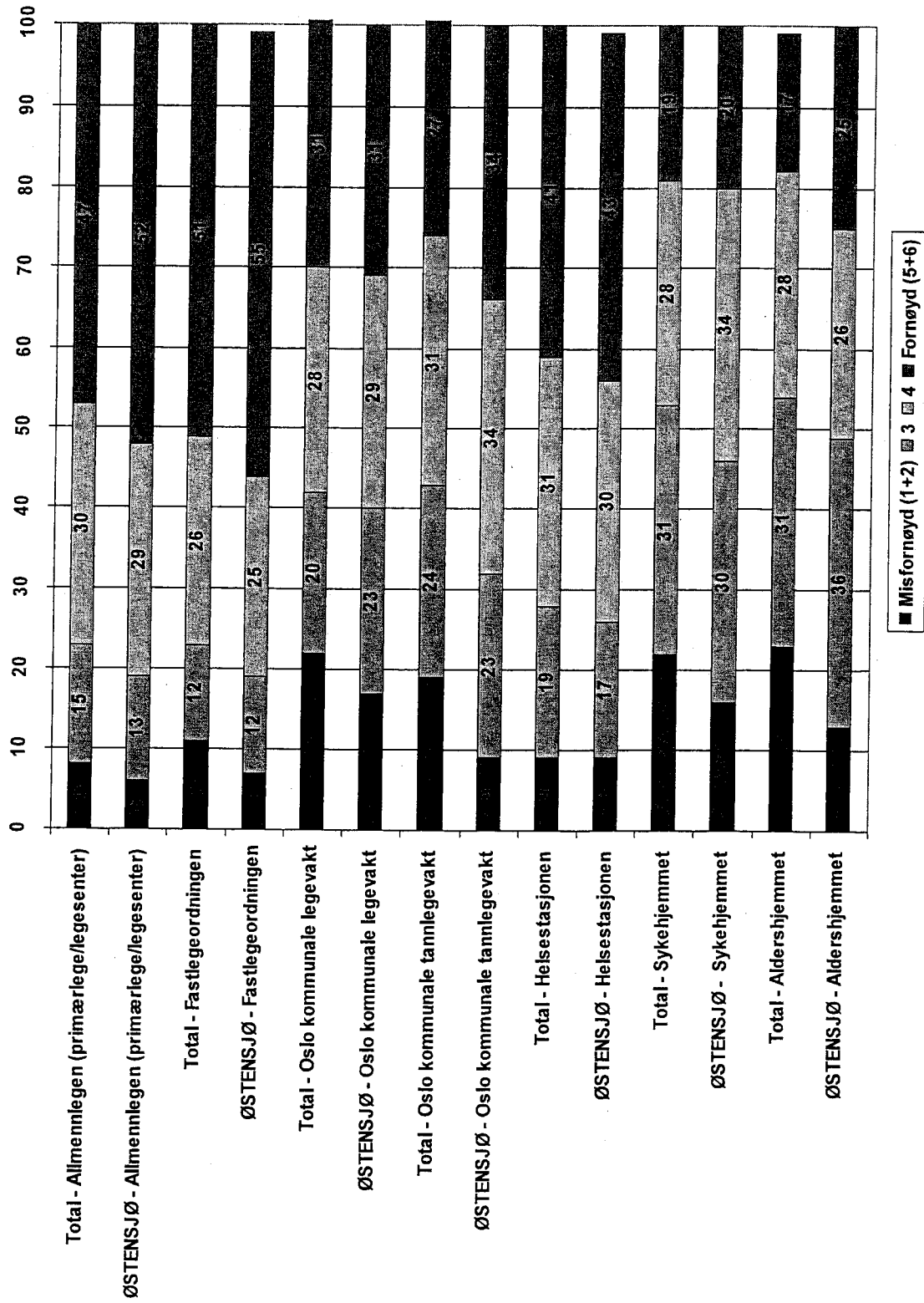
** Spm:15.1-6 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



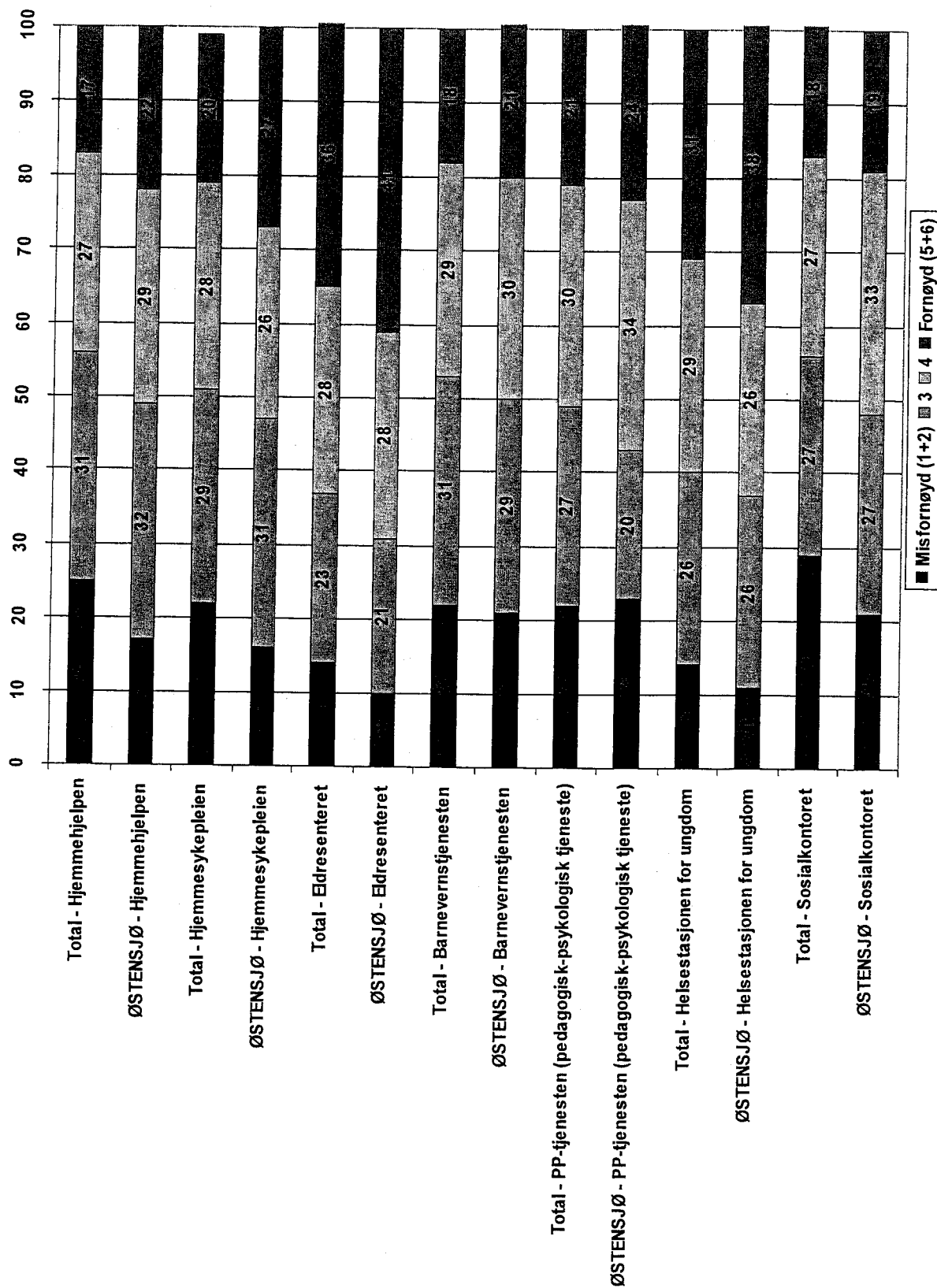
** Spm:15.7 - 12 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



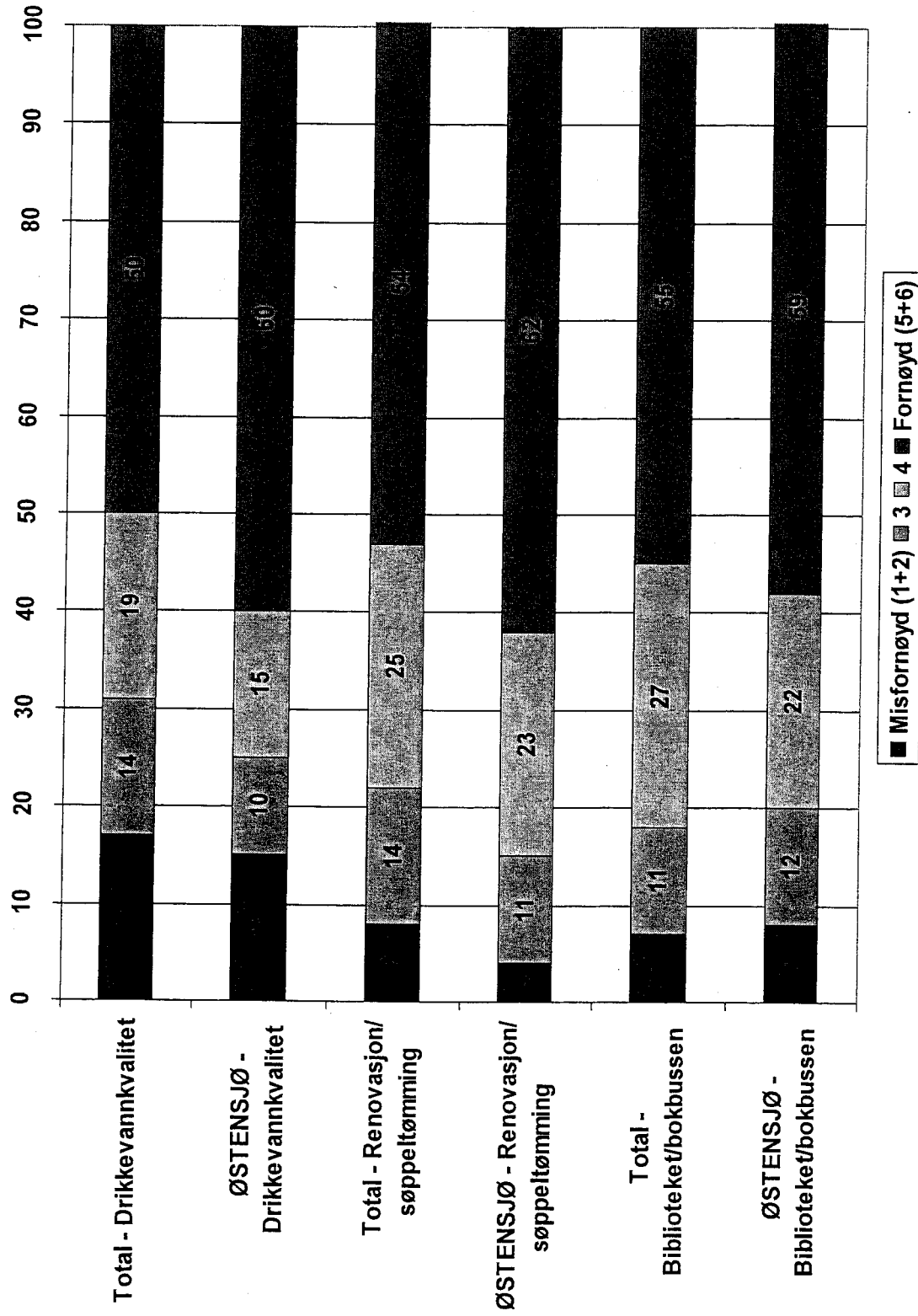
** Spm:15.13 - 19 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



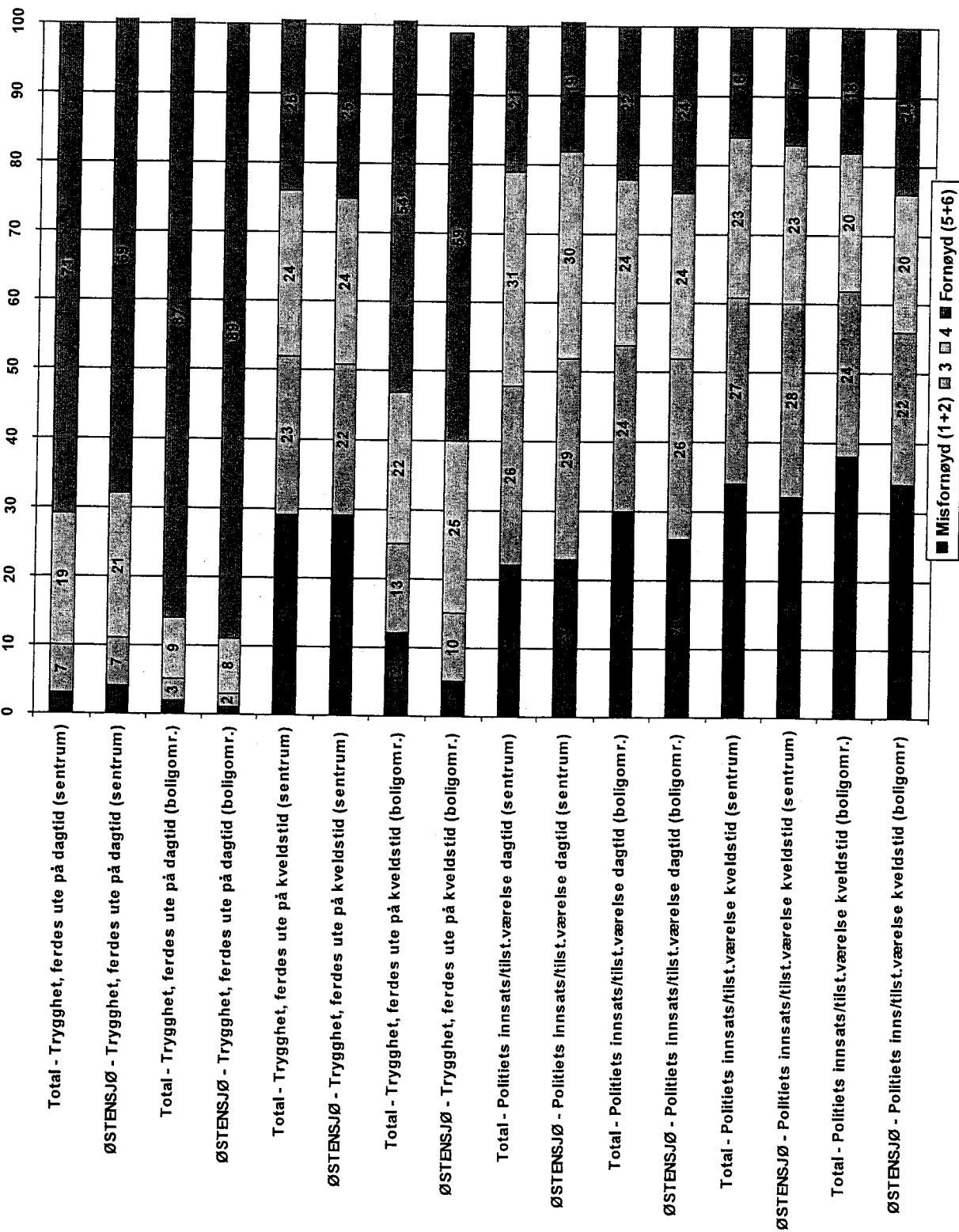
** Spm.:15.20 - 26 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



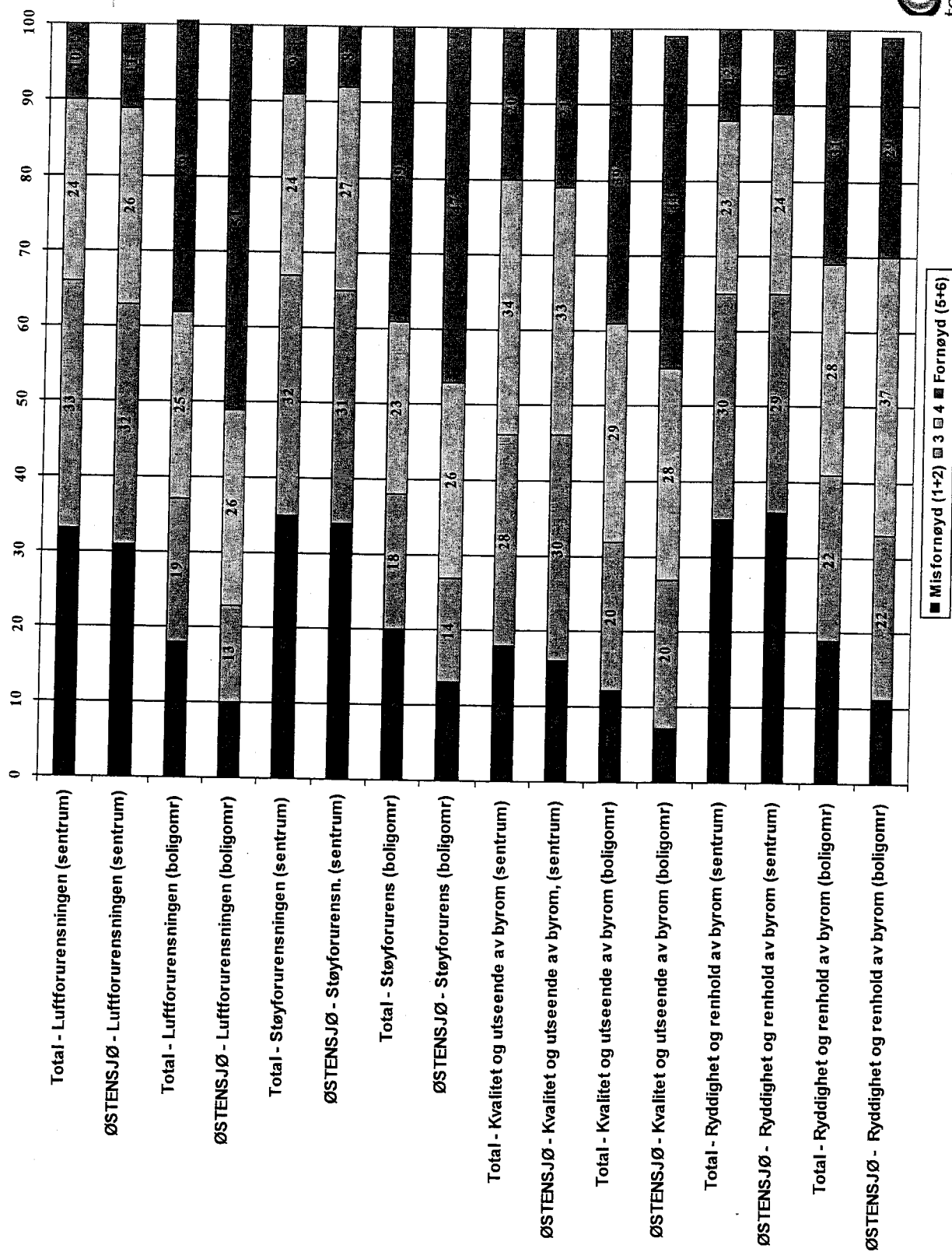
** Spm:15.27 - 29 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du når det gjelder.....?



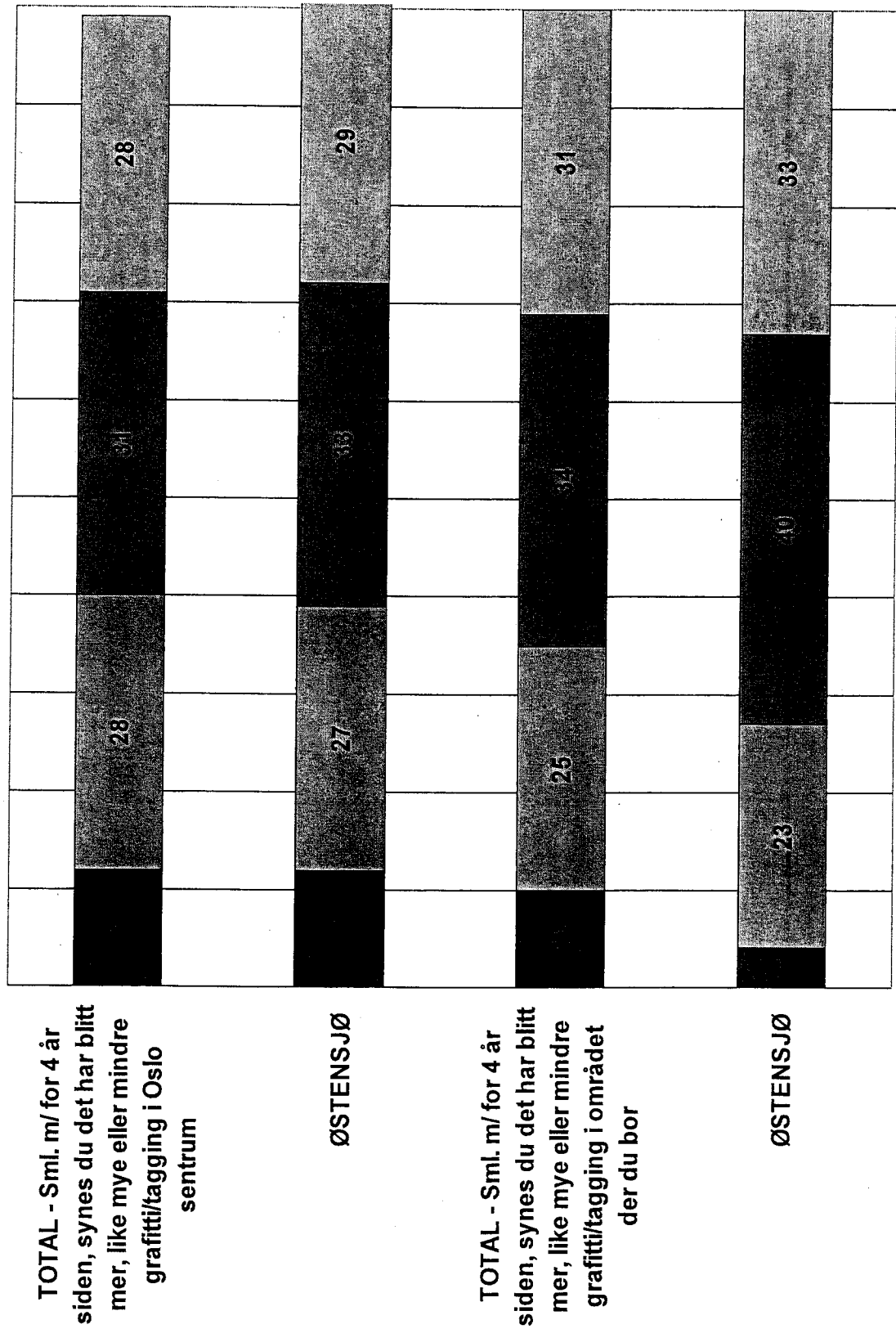
** Spm:16.1 - 8 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



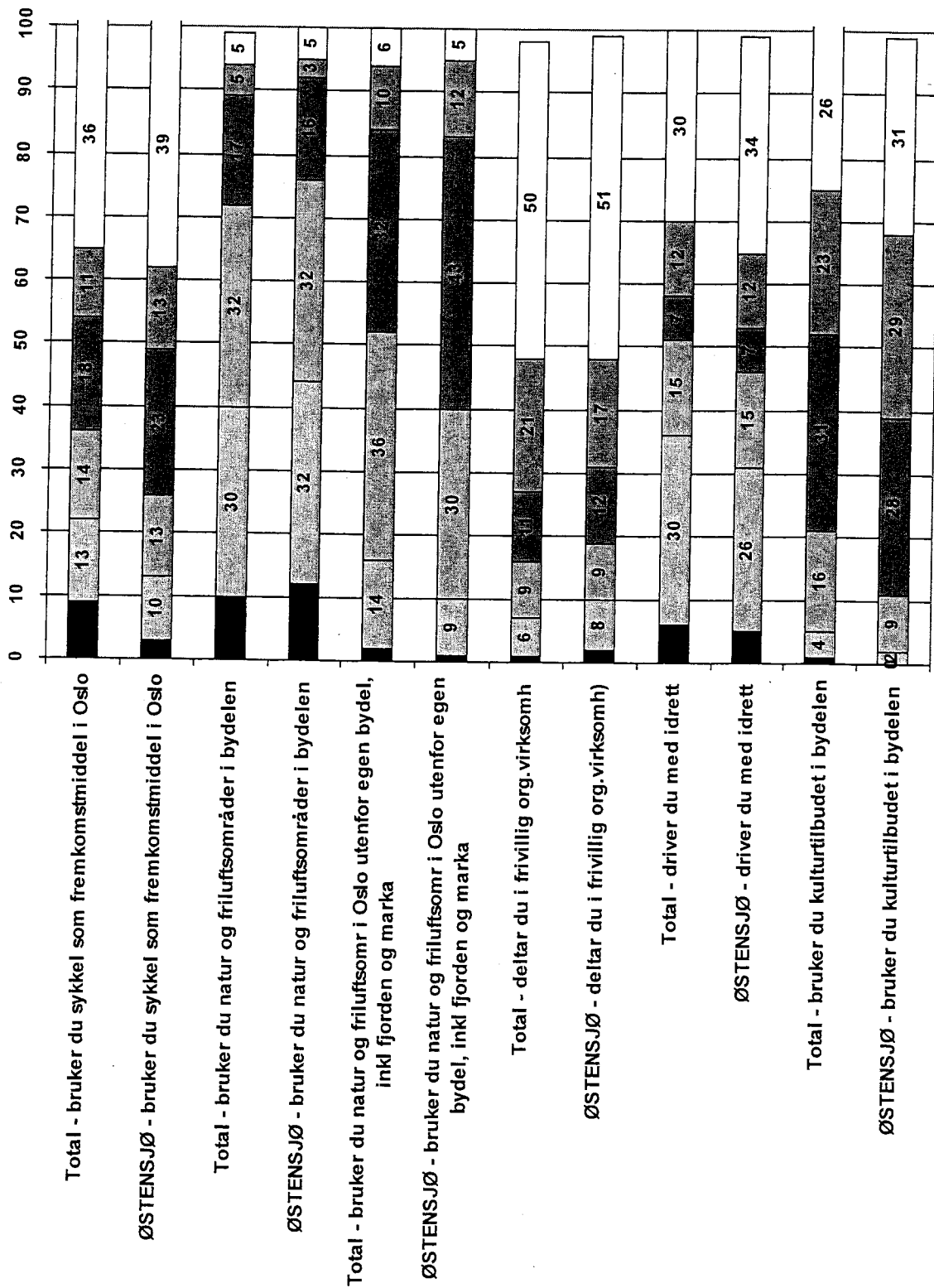
** Spm:17.1 - 8 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



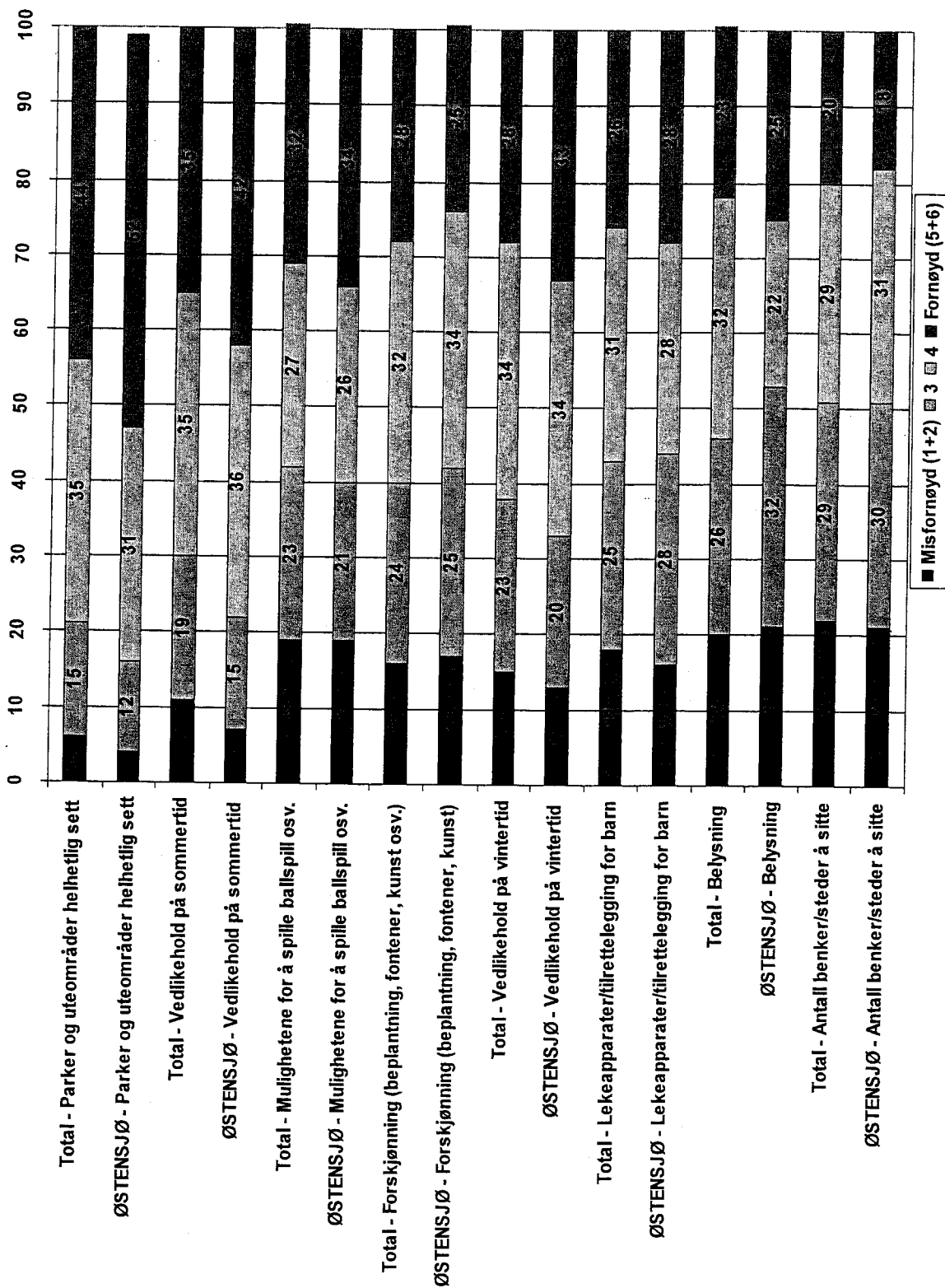
Spm 18 - Graffiti / tagging



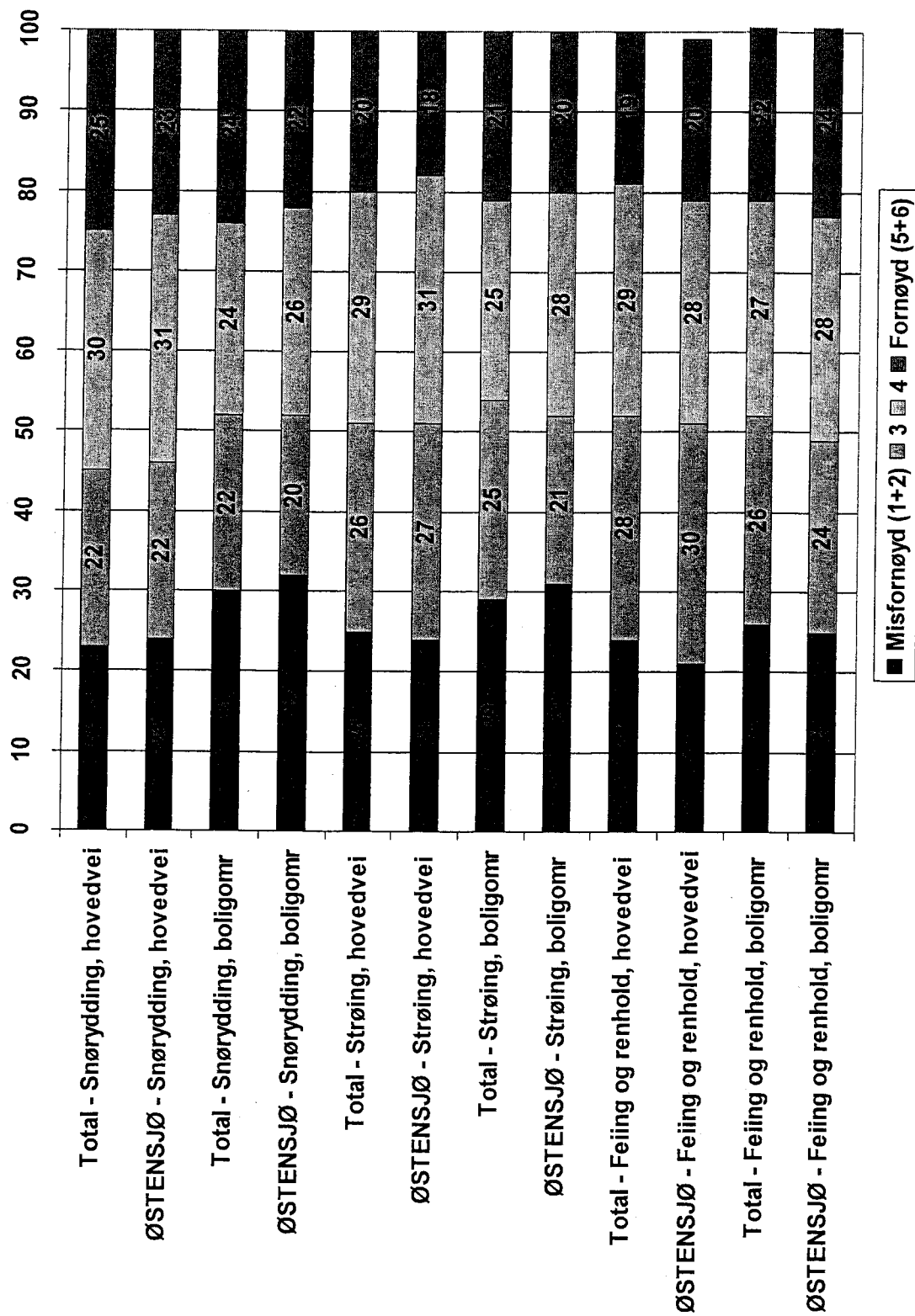
**** Spm:19.1 - 6** Hvor ofte...?**



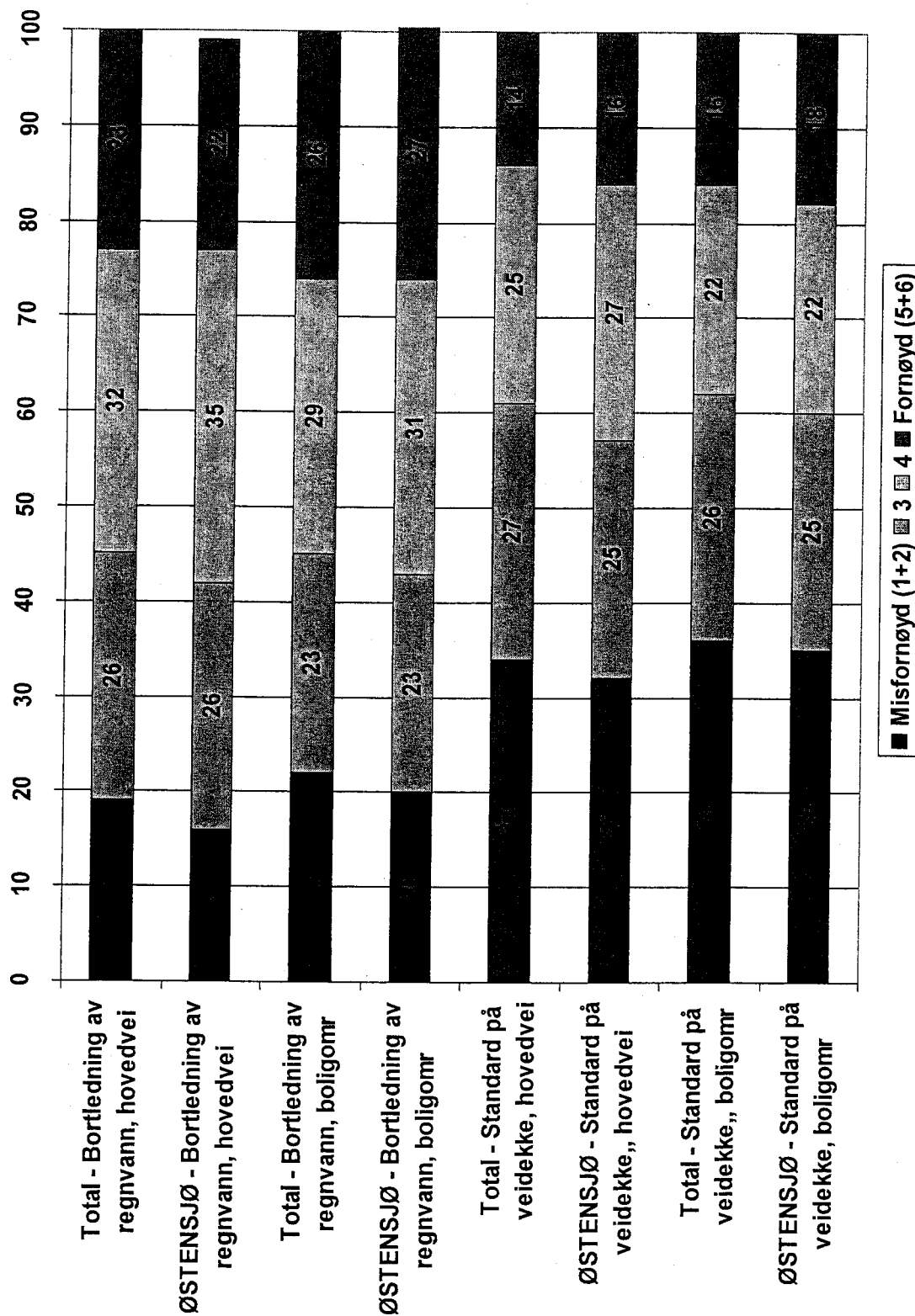
**** Spm:20.1 - 8 ** Hvor fornøyd er du med parkene og uteområdene som det er mest naturlig for deg å bruke?**



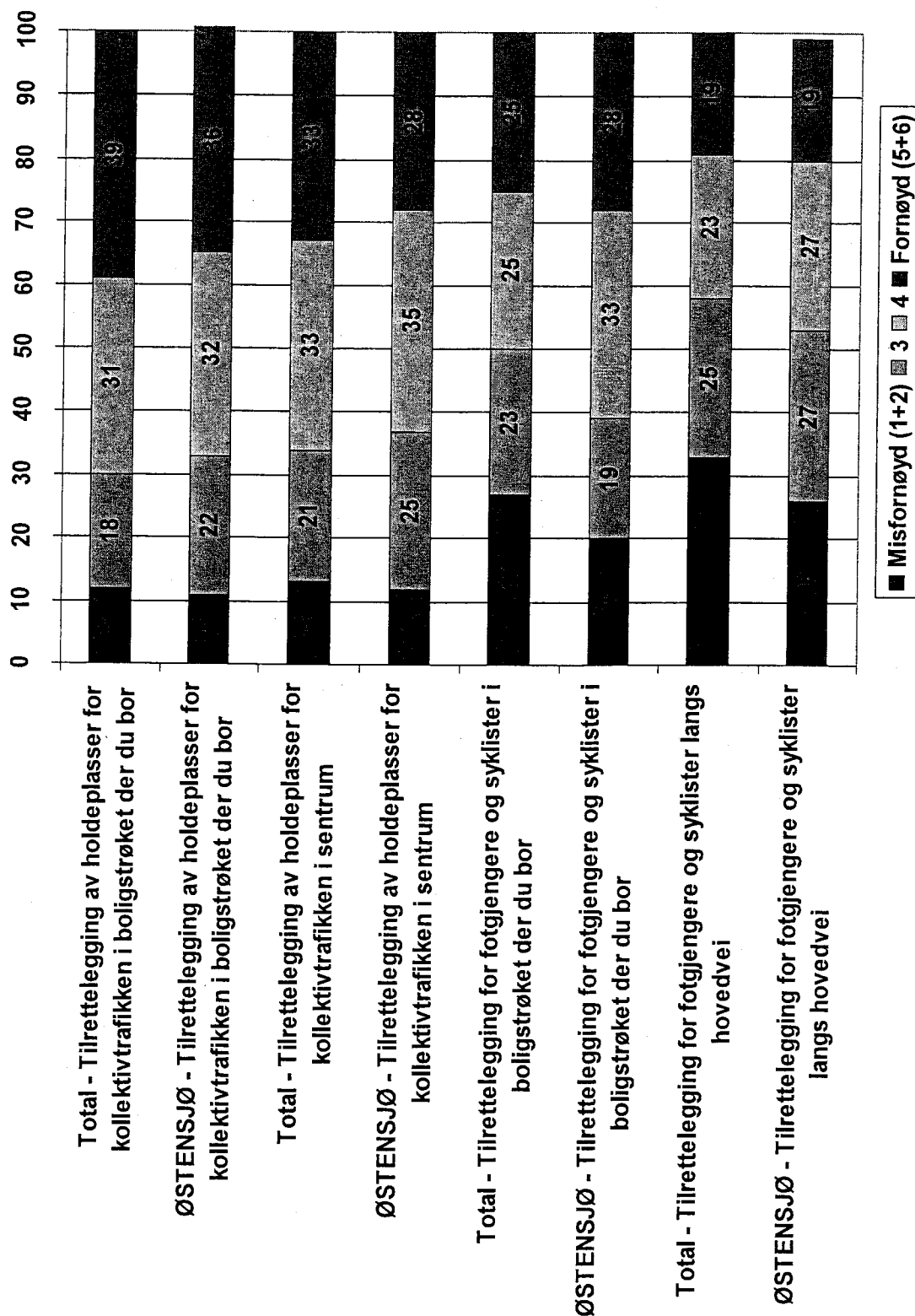
** Spm:21 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



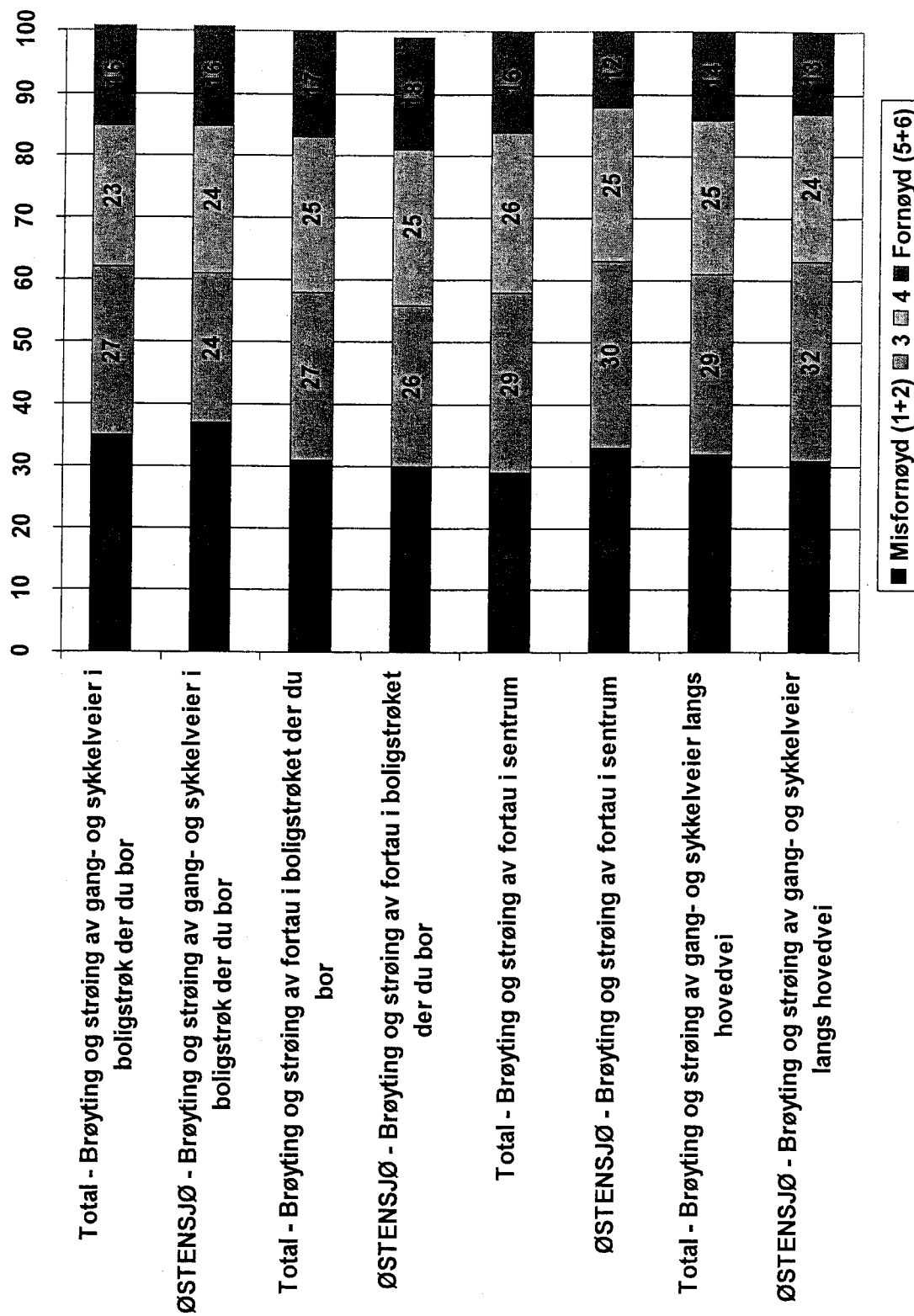
** Forts spm:21 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



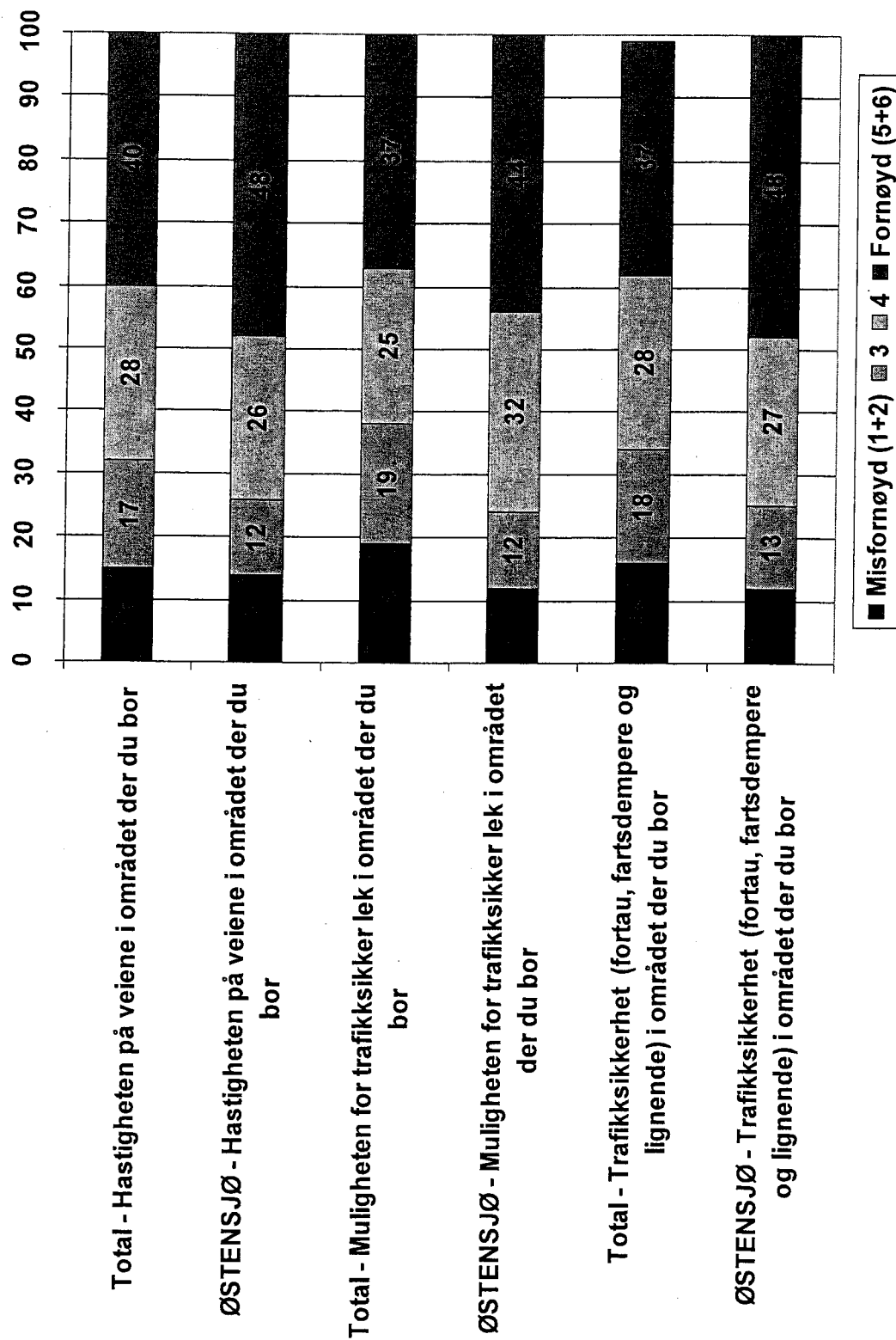
** Forts spm:21 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



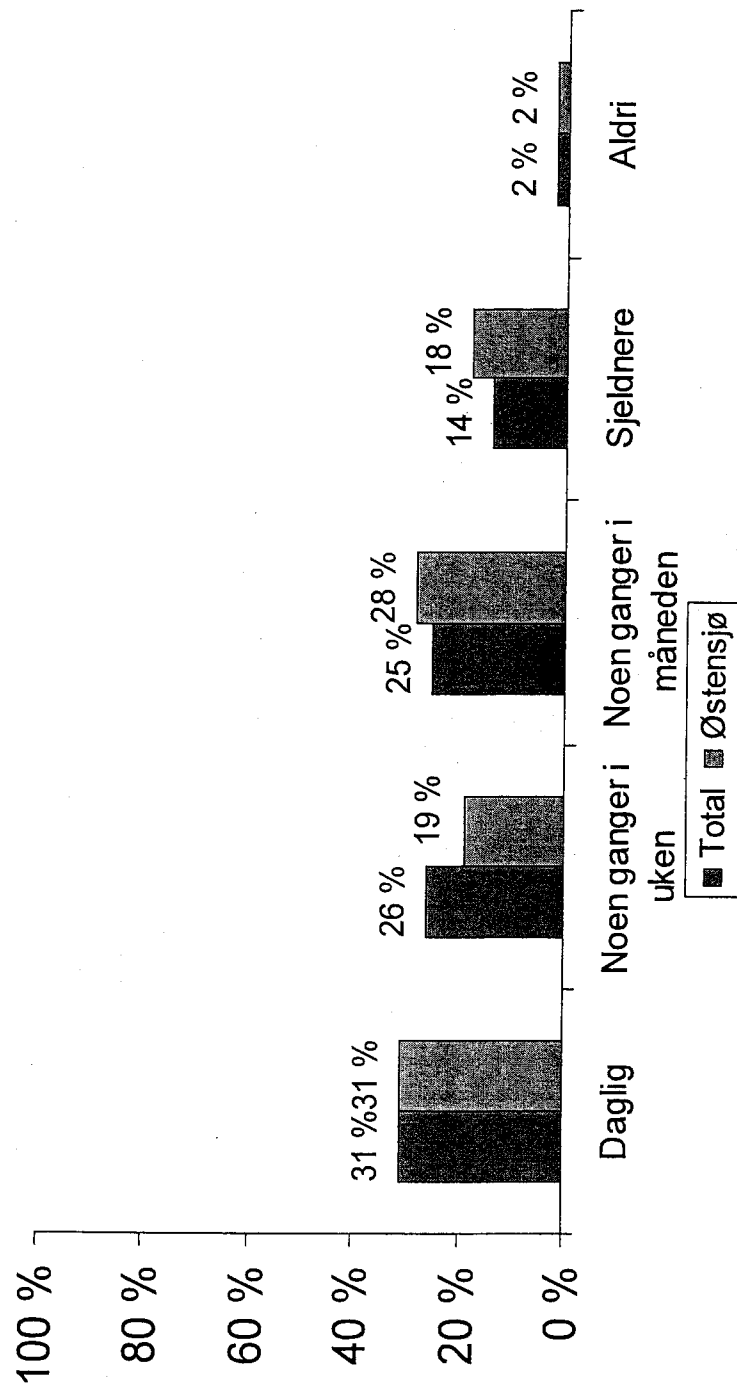
** Forts spm:21 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med....?



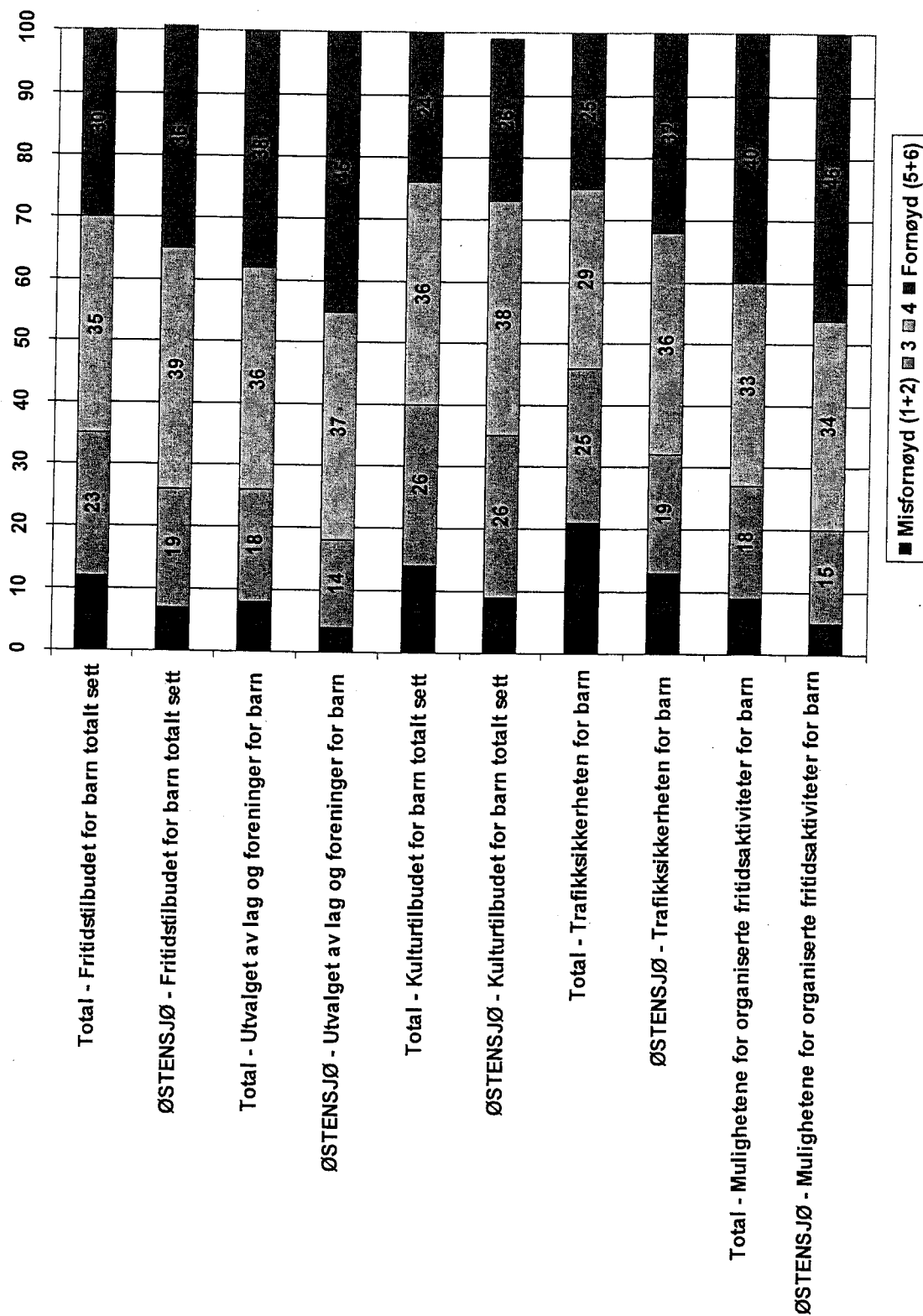
**** Spm:22 ** Hvor fornøyd eller misfornøyd er du med trafiksikkerheten når det gjelder....?**



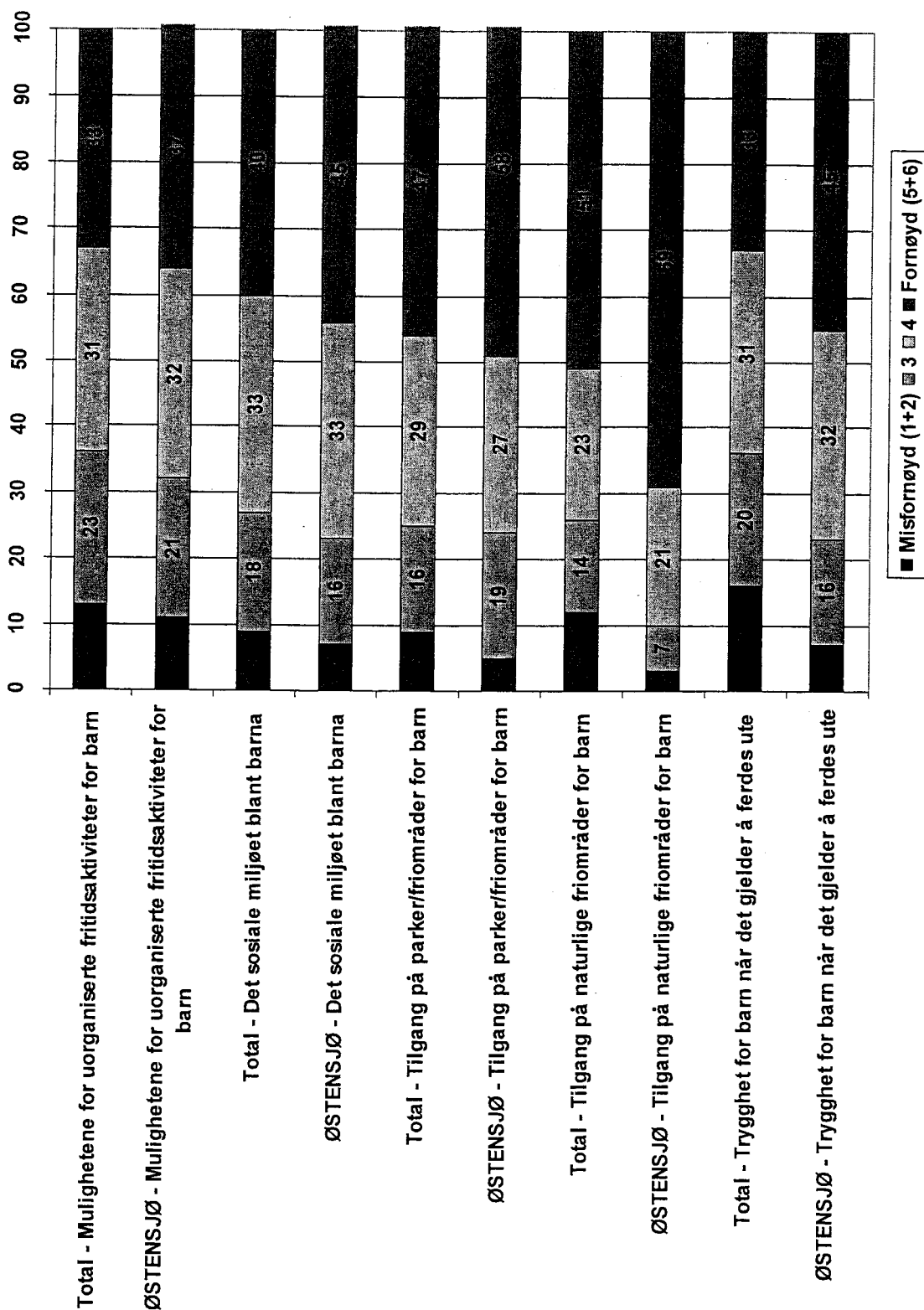
Benytter du, og i tilfelle hvor ofte bruker du kollektive transportmidler innenfor Oslo?



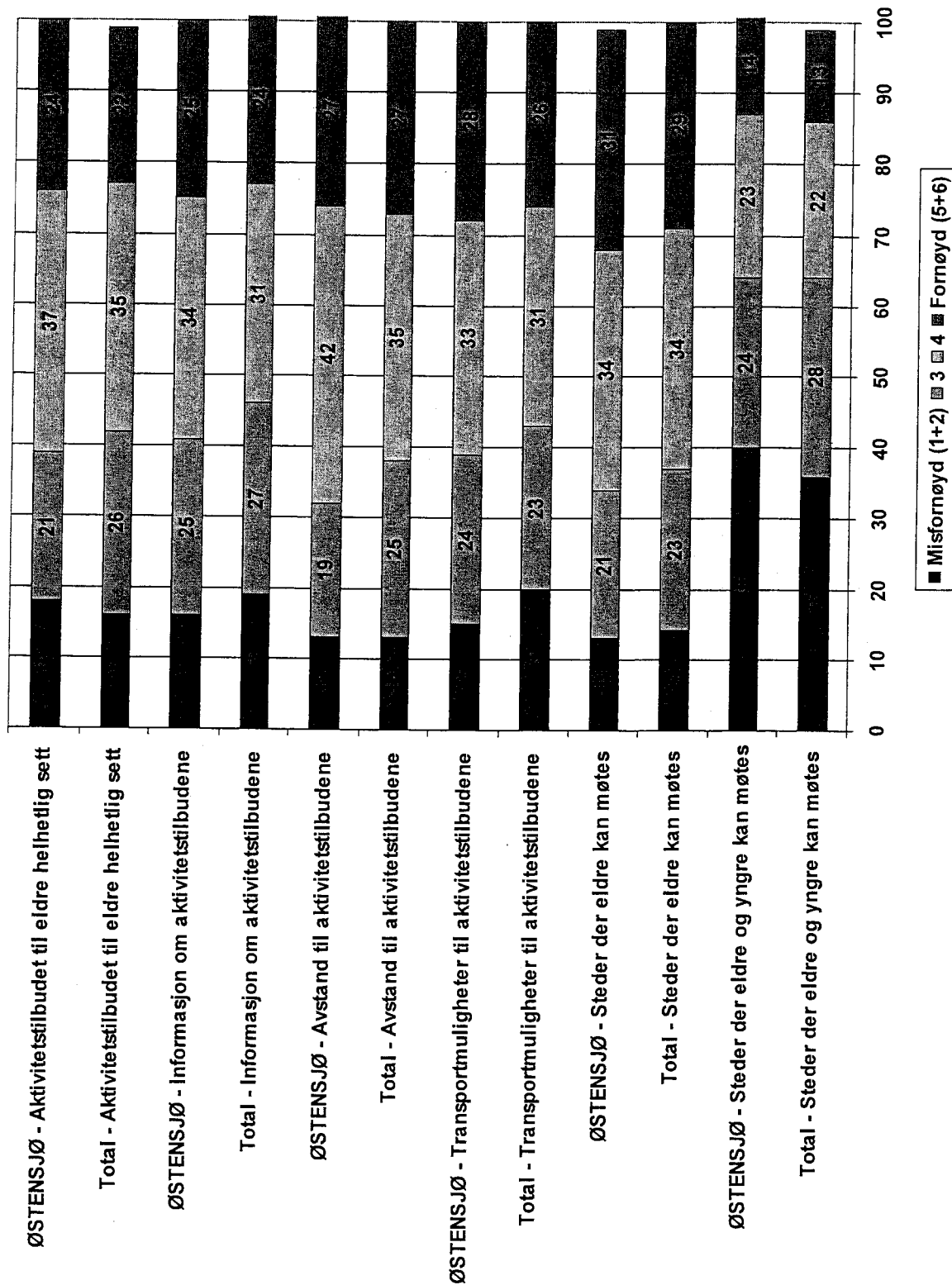
** Spm:25.1 - 5 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du med.....?



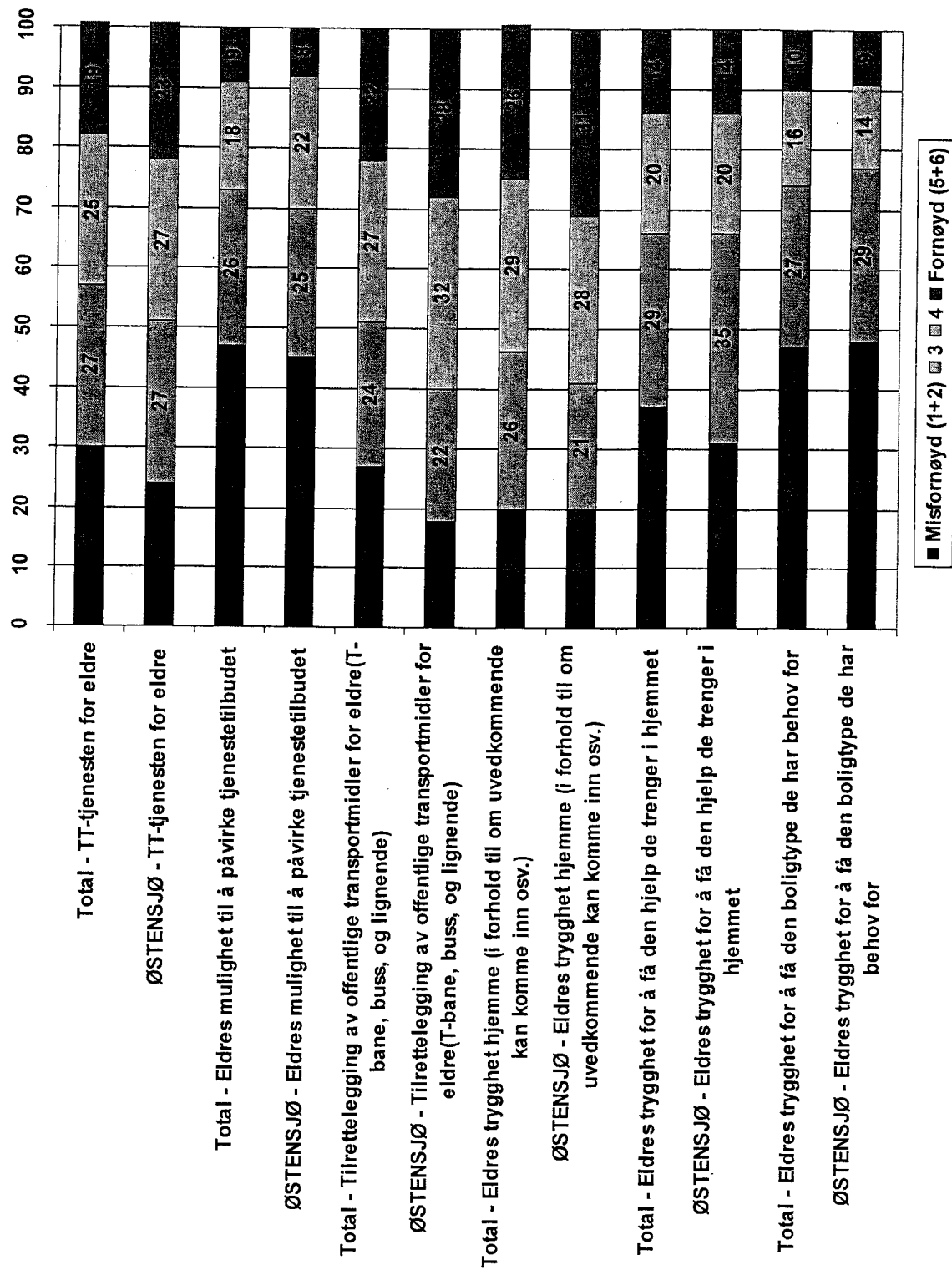
** Spm:25.6 - 10 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du med.....?



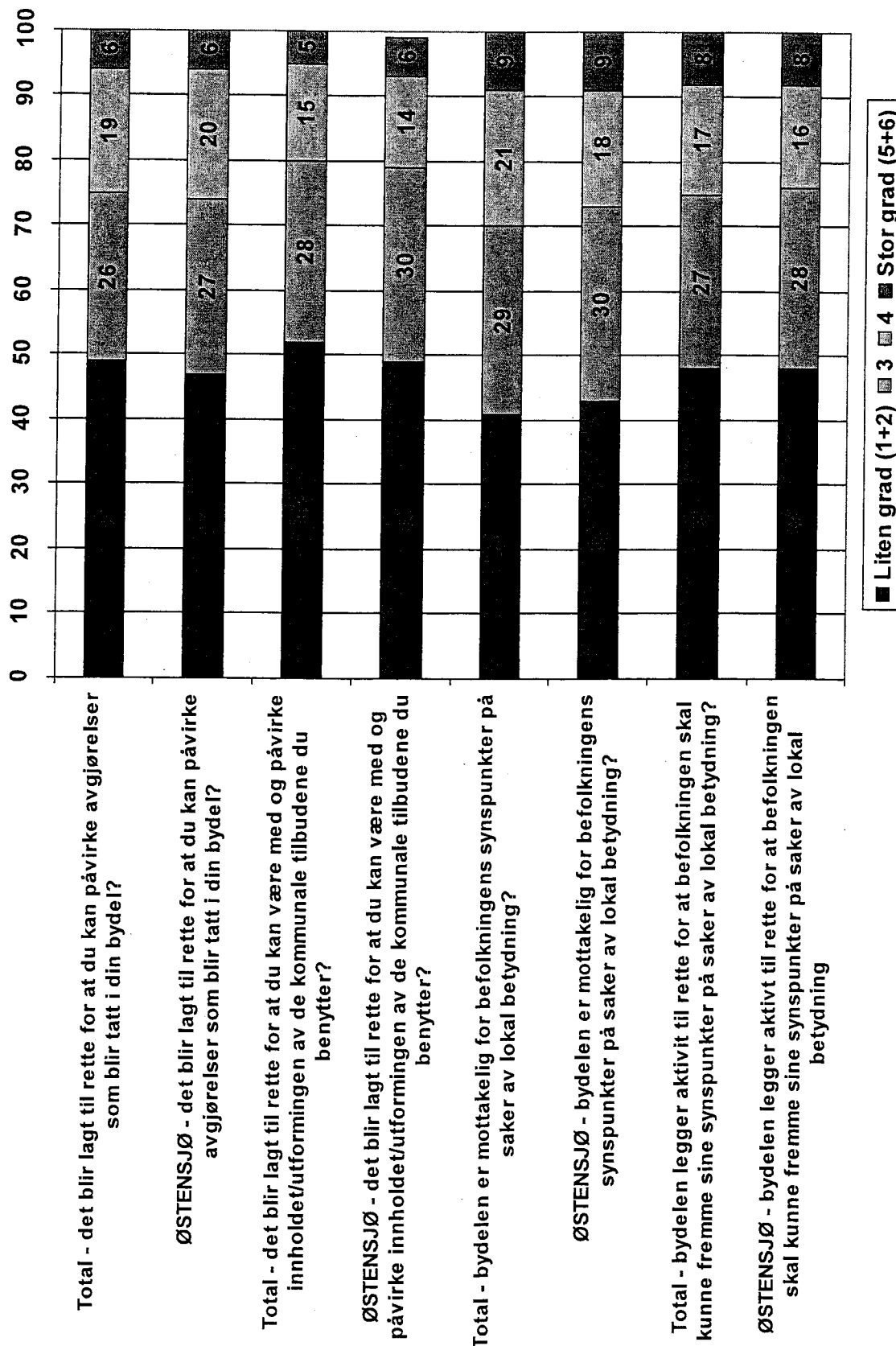
** Spm:27.1 - 6 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du med.....?



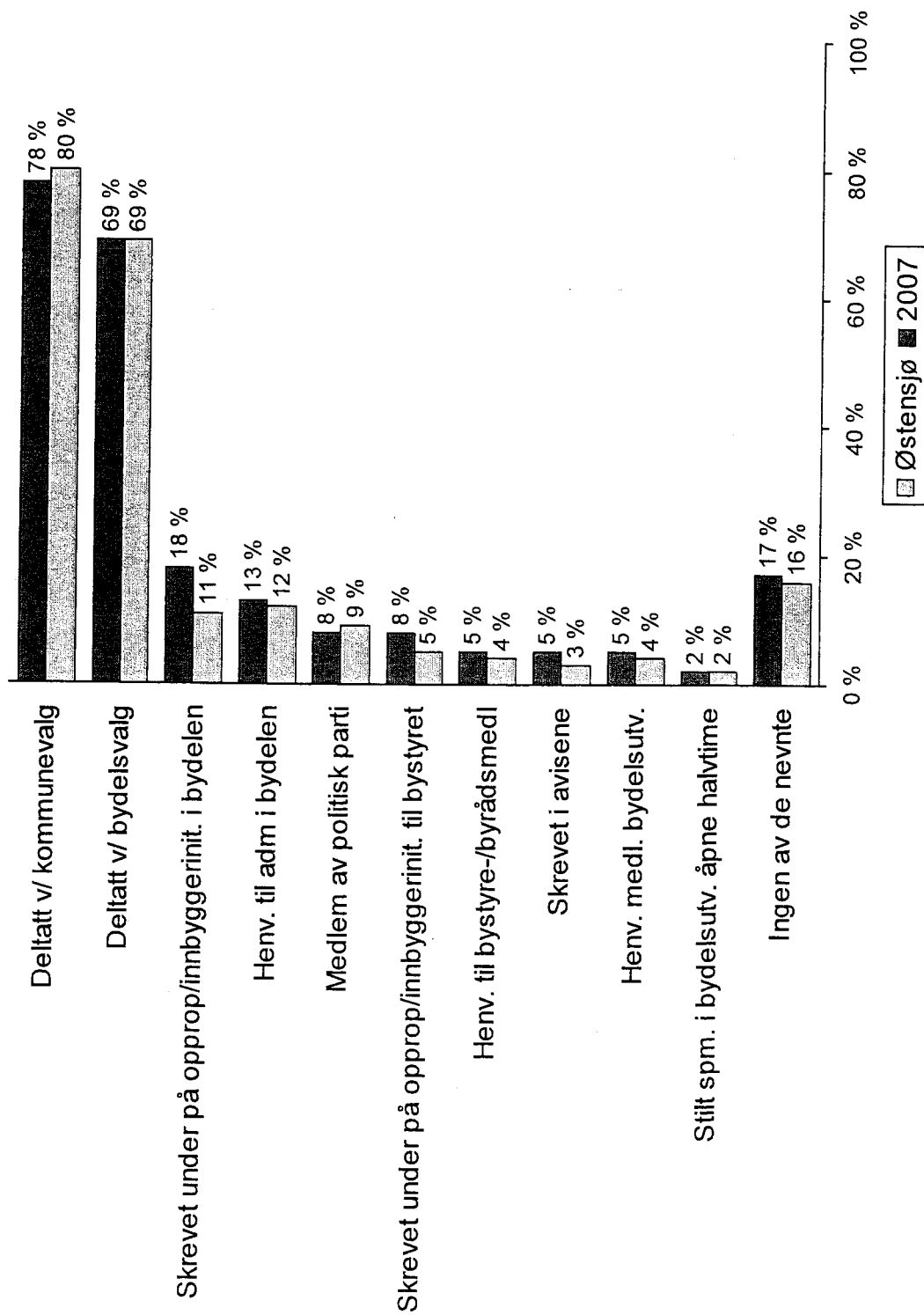
** Forts spm:27.7 - 12 ** Hvor fornøyd/misfornøyd er du med.....?



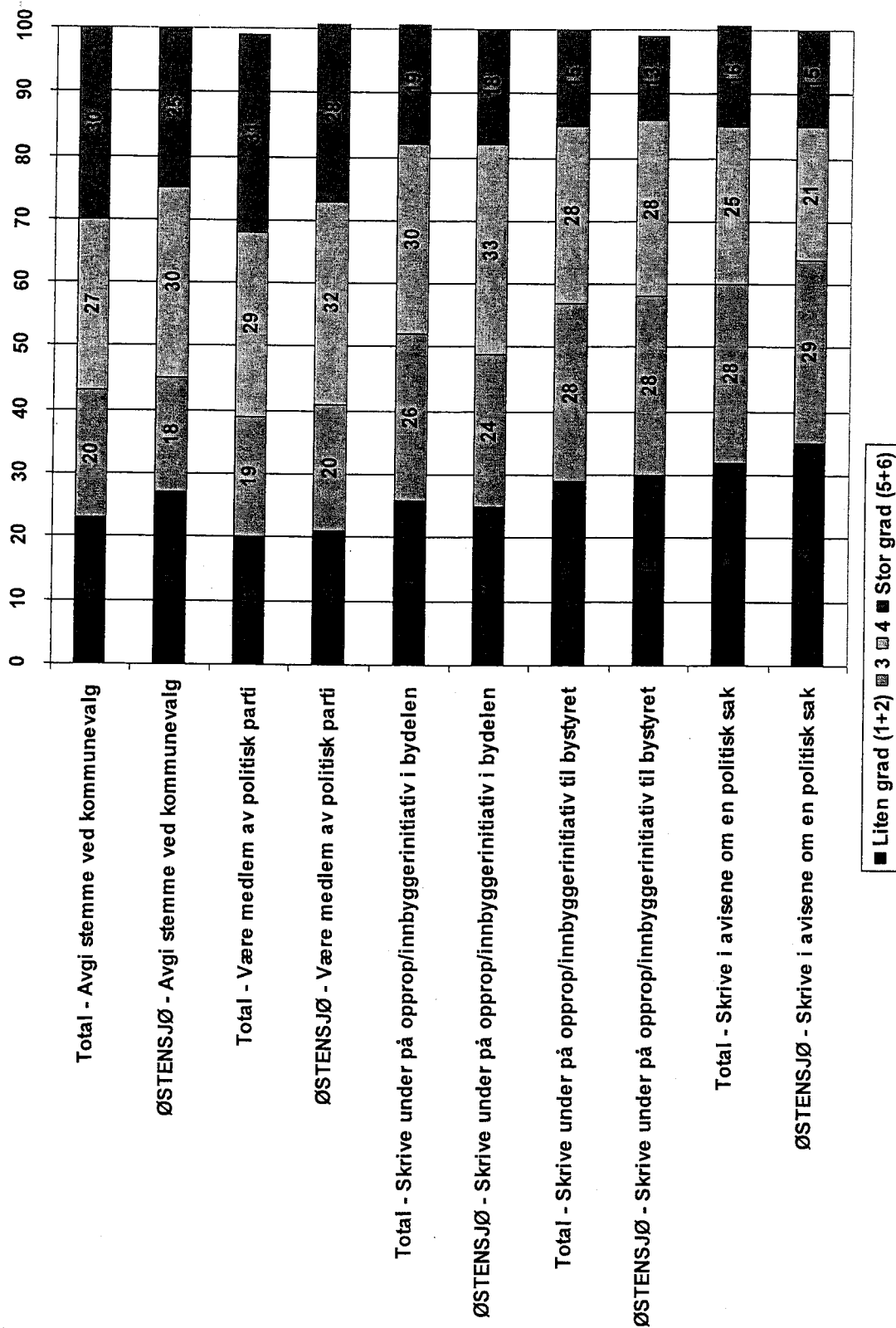
**** Spm:28 ** I hvilken grad synes du at....?**



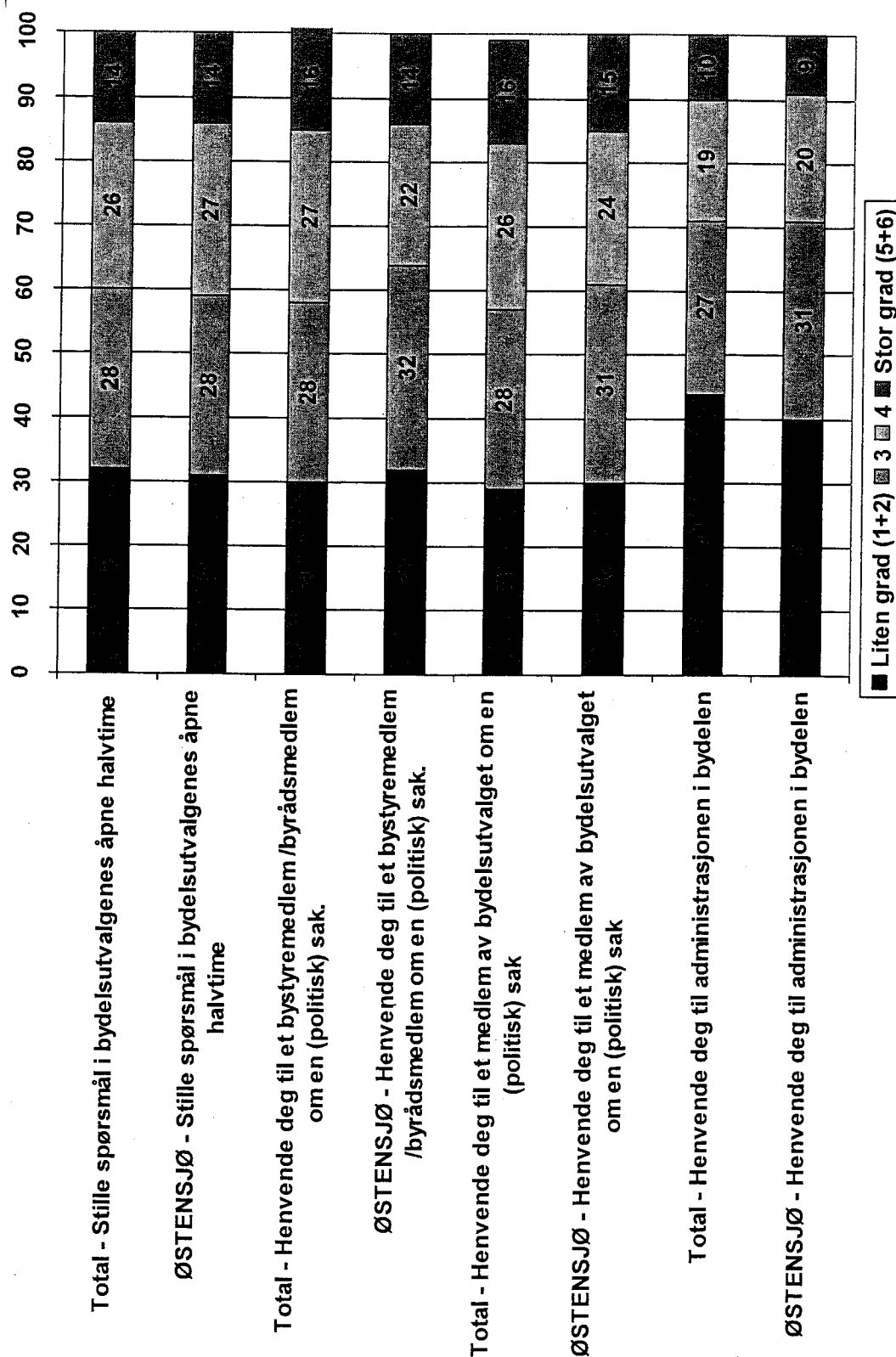
Har du i løpet av de siste to årene deltatt i noen av disse aktivitetene?



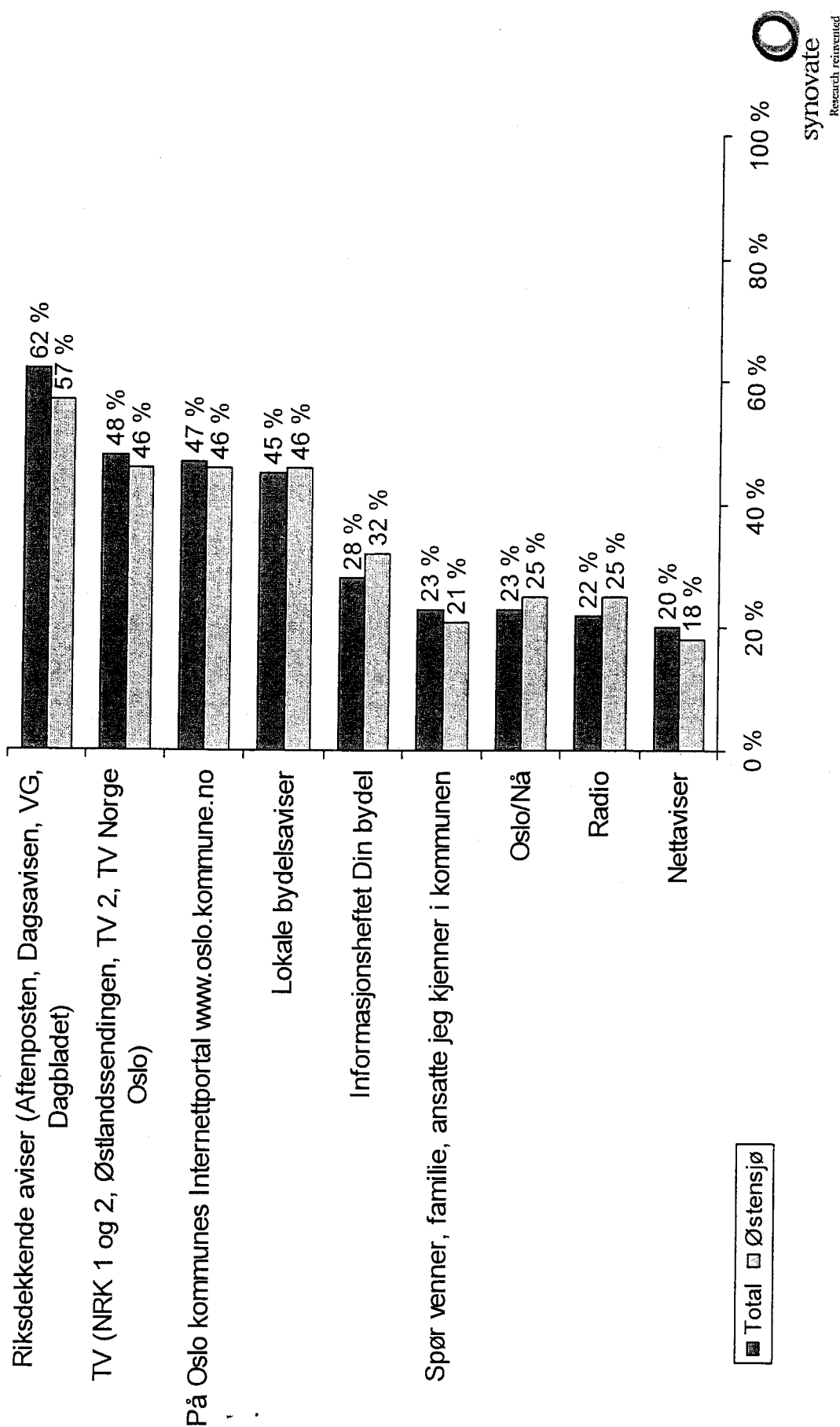
**** Spm:31.1 - 5 ** I hvilken grad tror du at du kan påvirke kommunale beslutninger gjennom å bruke de ulike aktivitetene nevnt ovenfor?**



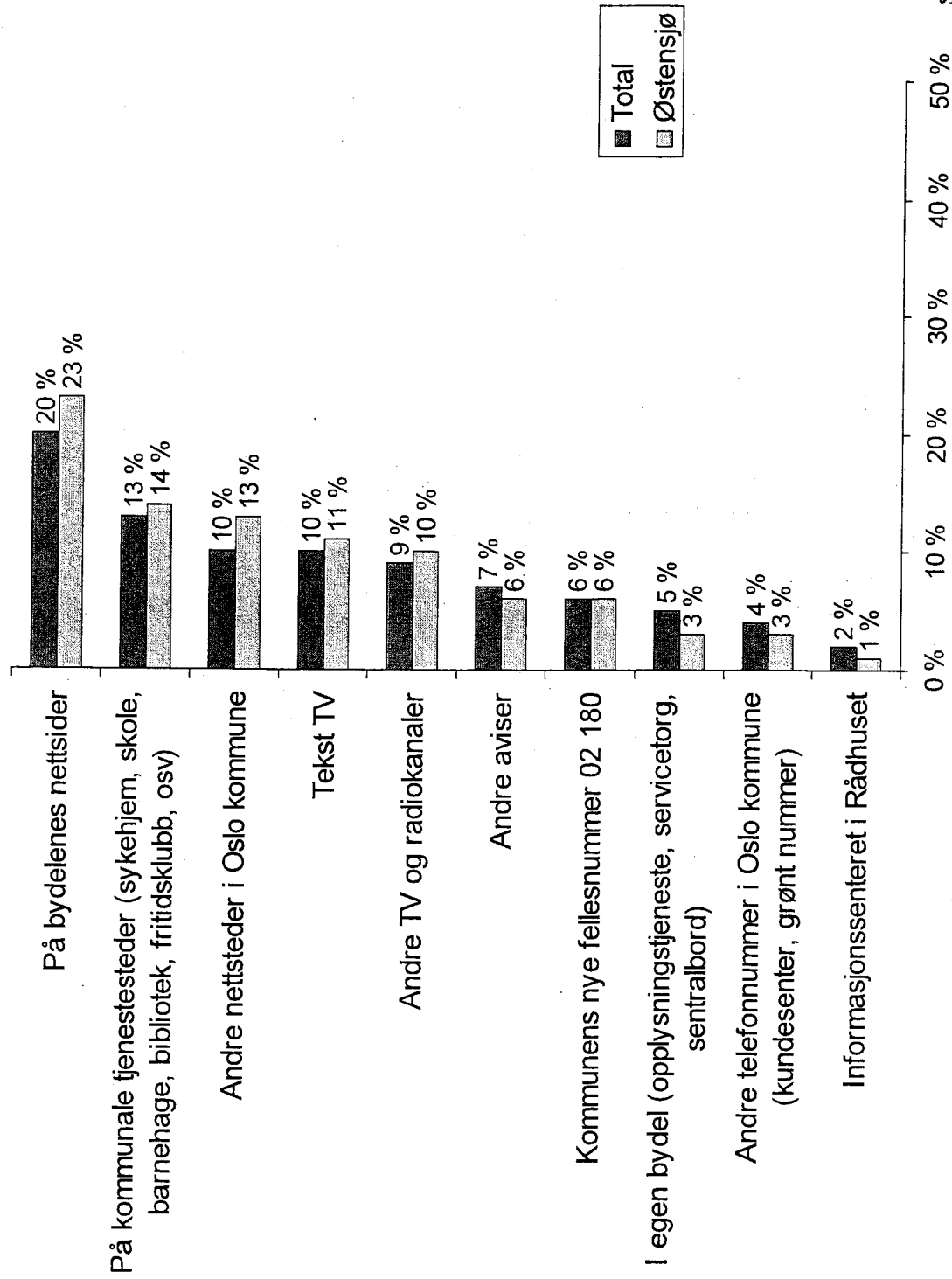
**** Forts spm:31.6 - 9 ** I hvilken grad tror du at du kan påvirke kommunale beslutninger gjennom å bruke de ulike aktivitetene nevnt ovenfor?**



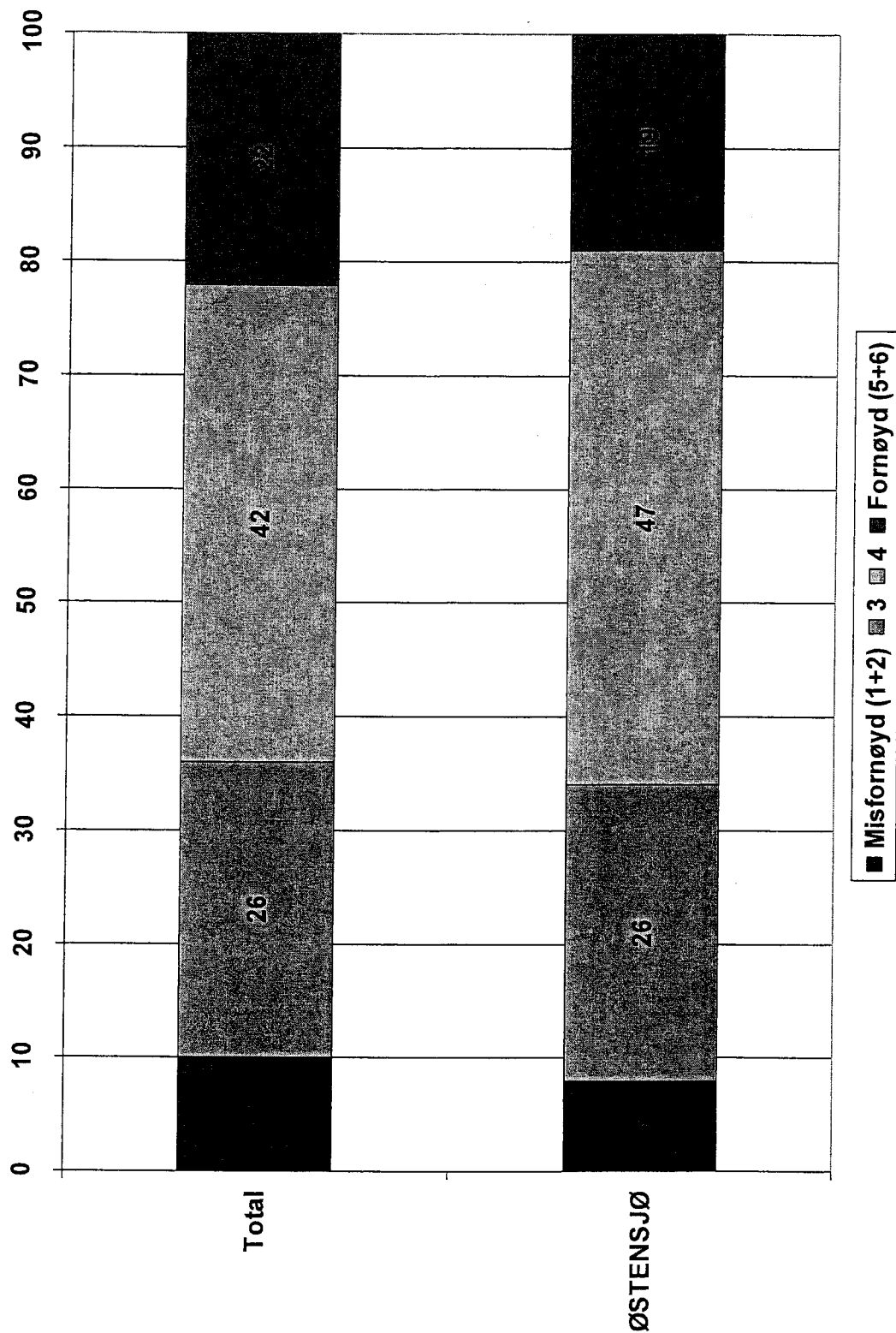
Hvor henter du vanligvis informasjon om/fra Oslo kommune?



Forts. Hvor henter du vanligvis informasjon om/fra Oslo kommune?



**** Spm:33 ** Alt i alt, hvor fornøyd eller misfornøyd er du med informasjonen fra Oslo kommune?**



Hvordan mener du Oslo kommune best kan informere?

