



Orientering om nye støyberegninger for Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika

På bakgrunn av mange spørsmål om støy og støytiltak som har kommet fra beboere langs Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika, har Jernbaneverket gjennomført en ekstraordinær støyberegning for denne strekningen. Denne beregningen gjelder framtidig driftssituasjon på Drammenbanen mellom Lysaker og Sandvika når vende- og hensettingsanlegget på Høvik stasjon tas i bruk.

Trafikkmengde etter åpning

Når vendeanlegget på Høvik stasjon blir satt i drift i løpet av desember 2015 vil det på strekningen Lysaker – Høvik kjøre 16 persontog i timen på en dagtid på hverdager. I rushtidene morgen og ettermiddag vil antallet være 20 tog. På lørdag og søndag vil det normalt kjøre 12 tog i timen. For strekningen Høvik – Sandvika vil det passere åtte tog i timen på hverdagene, og seks tog i timen på lørdag og søndag.

De støyende godstogene vil i fremtiden normalt gå gjennom Bærumstunnelen.

Før Bærumstunnelen åpnet i 2011 var det mellom 21-23 gods- og persontog på hele strekningen mellom Lysaker og Sandvika på dagtid hverdager.

Når trafikken gjenopptas vil lokaltoget mellom Spikkestad og Lillestrøm (linje 1) ha avgang hvert kvarter i begge retninger. I tillegg vil lokaltogene fra Ski og Moss (linje 2 og 21), samt Flytoget kjøre strekningen Lysaker – Høvik for å snu på Høvik.

Sammenlignet med situasjonen før Bærumstunnelen åpnet, betyr dette noe lavere trafikk mellom Lysaker og Høvik og en betydelig reduksjon i trafikken vest for Høvik stasjon.

Resultater av støyberegningen

Resultatene av den ekstraordinære støyberegningen viser at ingen husstander vil få et utendørs lydnivå som ligger i rød sone (70 dB,) som er grensen Forurensingsforskriften krever for at Jernbaneverket må utføre tiltaksutredninger på enkelteierdommer (se under). For å få et estimat av nivået innendørs uten å gjøre befarings, brukes 28 dB som standard forskjell mellom ute- og innendørs. Dette er et erfaringstall basert på utallige befarings i bygninger gjennom årene, og erfaringsmessig innebærer dette god margin i forhold til den reelle situasjonen.

Støysonkartet sammen med ytterligere orientering om saken er publisert på

www.jernbaneverket.no/stoy

Jernbaneverkets arbeid med støy

Beboere nær trafikkårer, særlig i sentrale strøk, må påregne støy fra vei eller bane. Samtidig skal lovverket beskytte den enkelte mot helseskadelige støynivåer.

Som en offentlig etat følger Jernbaneverket gjeldene regelverk for støytiltak og tilstreber lik behandling på landsbasis. Jernbaneverket kan ikke på eget grunnlag fatte vedtak om omfattende støytiltak uten at dette er hjemlet i lovverket eller forankret gjennom politiske vedtak og bevilgninger.

Hovedkilden for støy fra jernbanen er kontakten mellom hjul og skinne. Rundt 300.000 bygninger i Norge ligger nær jernbanesporet, og lydnivået for disse blir beregnet av Jernbaneverket hvert femte år.

Forurensingsforskriftens kapittel 5 stiller krav til maksimal *innendørs støy*; som i gjennomsnitt over døgnet ikke skal overstige 42 dB (tidsmidlet lydtrykknivå L_p, A_{24h}). Overstiges denne grensen skal boligen befares og støytiltak vurderes.

Beregninger, ikke målinger

Grunnen til at Jernbaneverket bruker beregninger og ikke målinger, er at dette gir mer korrekte resultater og legger de samme forholdene til grunn for alle. Målinger i terrenget påvirkes av variasjoner i vær, bakgrunnsstøy og andre faktorer.

Støyberegningene er gjort med bakgrunn i en nordisk beregningsmetode som er en felles plattform for beregning av støy fra blant annet vei og bane. Modellen som Jernbaneverket bruker er utviklet av konsultantselskapet Sweco og benytter data fra digitalt kartverk, trafikkdata og verdiene fastsatt i den nordiske beregningsmetoden.

Du kan lese mer om Jernbaneverkets arbeid med støy på våre nettsider:

www.jernbaneverket.no/stoy

Dersom du har spørsmål knyttet til regelverket eller beregningene for Drammenbanen, ta kontakt med Trygve Aasen, tlf 976 80 727

Med vennlig hilsen

Guttorm Moss
Banesjef Oslo