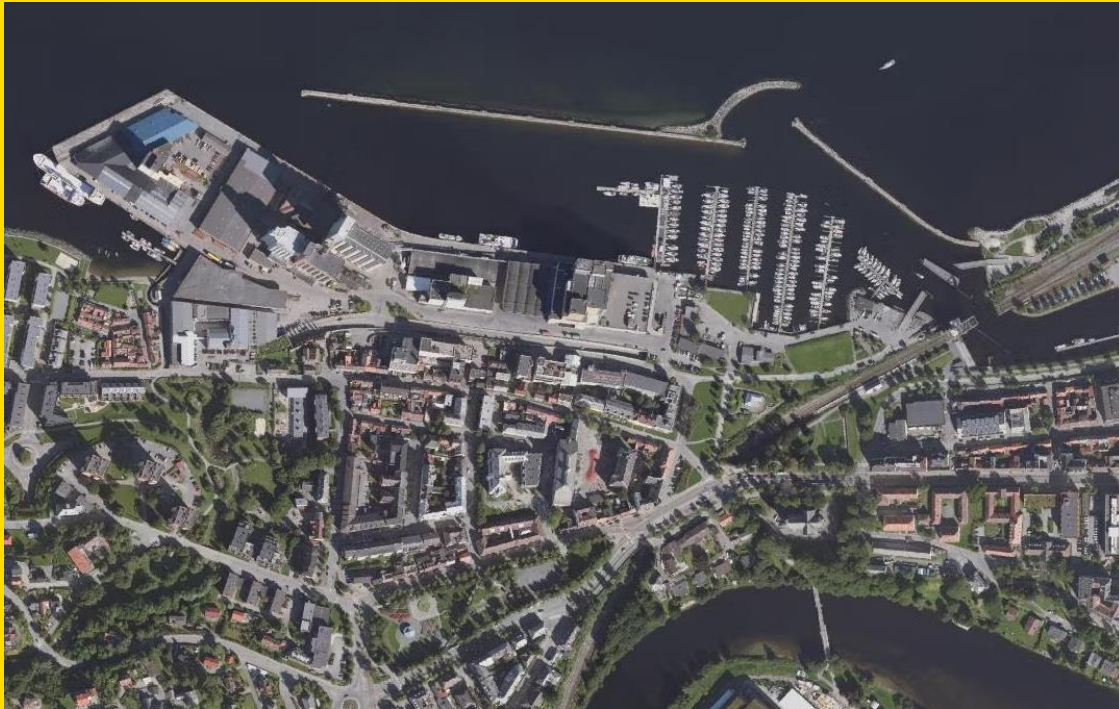




Støynotat

Del av Mellomila, Østre Ila og del av Nedre Ila



Jørn Hustad, 13.02.2024

INNHold

1	Innledning	3
2	Anbefalte grenseverdier	3
3	Vurdering av ny støysituasjon	4
4	Konklusjon	5
5	Referanser	6

1 INNLEDNING

Det er igangsatt planarbeid i Mellomila, mellom Østre Ila og Kongens gate. Hensikten med planen er regulering av enveiskjøring, med kun tillatt utkjøring til Kongens gate. Tiltaket er et ledd i hele gateprosjektet i Kongens gates hovedmål om å heve standarden slik at ny utforming og tilrettelegging for bruk bidrar til å nå nullvekstmålet i Byvekstavtalen.

Envegsregulering av Mellomila er et tiltak for å øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken i Kongens gate. Planen fører ikke til store fysiske inngrep, men vil føre til noe endring i trafikkbelastning på noen av gatene i området. Dette notatet beskriver støysituasjonen for boligområdet som får økt trafikk som følge av tiltaket.

2 ANBEFALTE GRENSEVERDIER

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442:2021 [1] legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av byggesaker etter plan- og bygningsloven (PBL) i kommunene og berørte statlige etater. Retningslinjen gir anbefalte grenseverdier for støynivå utendørs, på fasade og på uteoppholdsarealer for støyfølsom bebyggelse. Den gjelder ved planlegging av ny støyende virksomhet, endring av eksisterende anlegg eller virksomhet (forutsatt at endringen krever ny plan eller søknad etter PBL) samt ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål ved eksisterende eller planlagt støykilde.

T-1442 gir anbefalte grenseverdier for vegtrafikkstøy som vist i tabell 1.

Tabell 1: Kriterier for soneinndeling for vegtrafikkstøy i henhold til T-1442:2021.

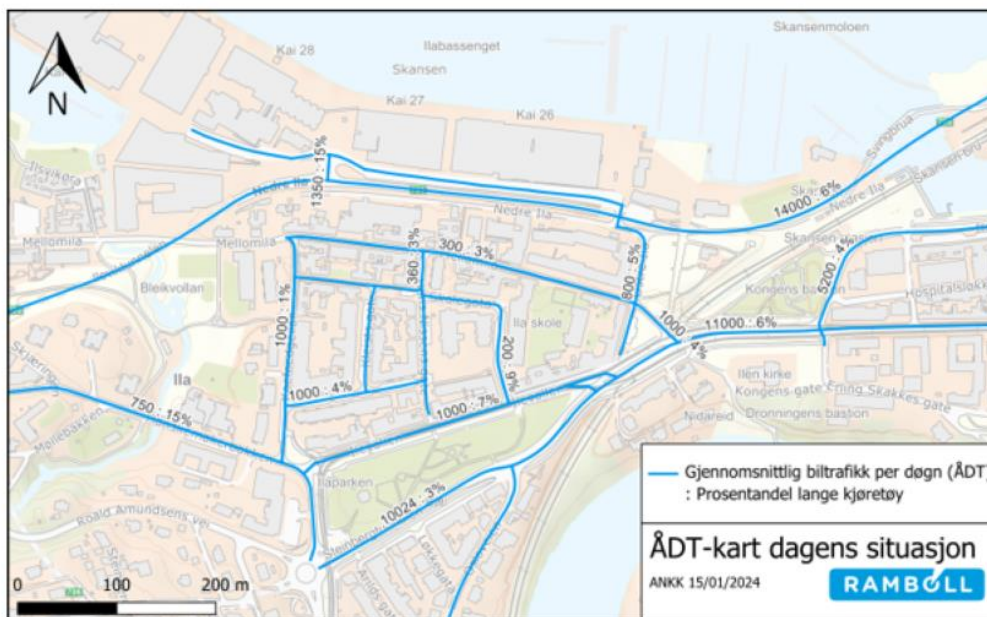
Støykilde	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs lydnivå	Utendørs lydnivå i nattperioden kl. 23–07	Utendørs lydnivå	Utendørs lydnivå i nattperioden kl. 23–07
Veg	$L_{den} > 55$ dB	$L_{5AF} > 70$ dB	$L_{den} > 65$ dB	$L_{5AF} > 85$ dB

L_{den} er det ekvivalente støynivået for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 5 dB og 10 dB ekstra tillegg på henholdsvis kveld og natt. L_{5AF} er det statistiske maksimale støynivået som overskrides av 5 % av hendelsene i en gitt periode, her om natten. Kravet til maksimalnivåer gjelder der det i gjennomsnitt er mer enn ti hendelser per natt som overskrider grenseverdien.

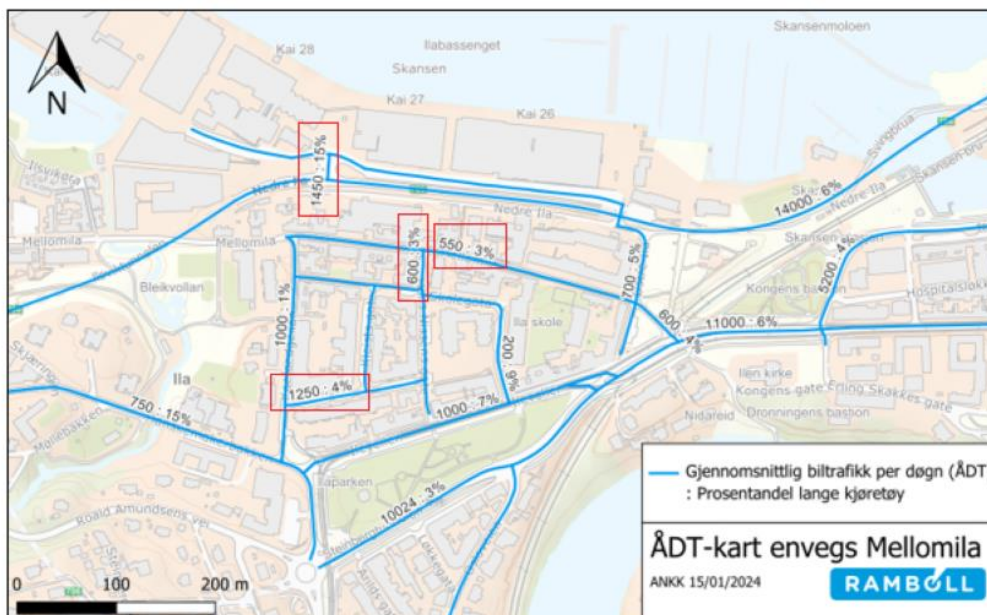
Grenseverdiene for døgnveid støynivå gjelder støynivå midlet over år, som angitt i definisjonen av L_{den} og L_{night} . Grenseverdiene gjelder i beregningshøyden som er aktuell for den enkelte etasje.

3 VURDERING AV NY STØYSITUASJON

Envegsreguleringen medfører endret kjøremønster og økt ÅDT for enkelte gater. Figurene nedenfor viser hvilke strekninger som får økt ÅDT som følge av tiltaket.



Figuren viser ÅDT for dagens situasjon (Figuren er utarbeidet av Rambøll og er tilknyttet trafikkanalysen datert 19.01.2024).



Figuren viser ÅDT ved envegsregulering (Figuren er utarbeidet av Rambøll og er tilknyttet trafikkanalysen datert 19.01.2024). De gatene/strekningene som får en økning i ÅDT er markert med rød boks.

I tabell 2 nedenfor er økningen i ÅDT for de aktuelle gatene oppsummert.

Tabell 2: Gater som får en økning i ÅDT som følge av endret kjøremønster.

Gatenavn	Dagens ÅDT	ÅDT ved envegs Mellomila	Øning i ÅDT	Økning i %
Mellomila	300	550	250	83,3
Hans Nissens gate	360	600	240	66,7
Nedre Ila	1350	1450	100	7,4
Abelsborg gate	1000	1250	250	25

I henhold til *M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanlegging, punkt 2.2.1 Håndtering av spesielle støyforhold: Grenseverdier ved lav trafikkmengde [2]*, heter det at når fartsgrensen er lavere enn 50 km/t og trafikkmengden under 500 per døgn er det vanligvis ikke nødvendig med støyutredning. Når trafikkmengden er mellom 500 og 1000 kan det vurderes ut fra stedsspesifikke forutsetninger om det er nødvendig med en støyutredning. For «Mellomila» og «Hans Nissens veg» er trafikkmengden tilnærmet lik 500 i ÅDT ved envegsregulering. For «Nedre Ila» og «Abelsborg gate» så er ÅDT på henholdsvis 1450 og 1250. Sammenlignet med dagens ÅDT så er dette kun en marginal økning, og det vil ikke medføre noen merkbar økning i støy for beboerne i disse gatene.

I dag er det også slik at elbiler utgjør en stor andel av kjøretøyene på vegene. Disse støyer mindre enn diesel- og bensinbiler og det er dokumentert at elbiler ved lave hastigheter vil generere lite støy. Ifølge Vegkart [3] så er fartsgrensen 30 km/t for samtlige av de strekningene som får en økning trafikkmengde som følge av endret kjøremønster.

4 KONKLUSJON

Eksisterende bebyggelse i planområdet forventes å få en mindre endring i lydnivå som følge av tiltaket og den endringen i trafikkbelastning som tiltaket medfører. Endret kjøremønster vil for mest utsatte gate gi en liten økning i støynivået på opptil et par dB, men dette vil knapt være merkbart for beboere langs strekningen.

Siden fartsgrensen og trafikkmengden er lav for de gatene som får en liten økning i trafikkmengde, mener vi med bakgrunn i *M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanlegging, punkt 2.2.1* at det ikke er behov for noen videre støyutredning for dette prosjektet.

5 REFERANSER

[1] Klima- og miljødepartementet, T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, 2021.

[2] Miljødirektoratet, M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanlegging.

[3] Statens vegvesen, «Vegkart», Statens vegvesen, 2022. [Internett]. Available: <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

[4] Rambøll (19.01.2024) - Trafikkanalyse Mellomila.