

## Støy i sjøtransport og havnedrift

Oslo Havn er en døgnkontinuerlig havn. Vi tar imot ca. 70 skip i uken, og ønsker å øke godsmengden med 50% og antall passasjerer med 40% innen 2030. Passasjerer og cruisetrafikk forblir i Byhavna, mens godstrafikk inkludert containere konsentreres i Sydhavna.

Oslo Havn er åpen alle dager hele året. Vi er en offentlig havn og vi har mottaksplikt. Det betyr at vi tar i mot alle skip som følger de til enhver tid gjeldende regler, og vi har en plikt til å gi dem en kaiplass så sant vi har en som passer skipet.

### Hva er typisk støy fra en havn?

Det er mange aktiviteter i en havn som avgir støy. Dette kan være skip som legger til kai, med kjettinger og lemmer som slår, eller det er tungtransport inn og ut av havna som ellers i byen. I selve havna kan det være trafikk av og på båten med trucker eller biler. Det kan være håndtering av gods på kaia enten det er hjullastere som skrapet mot kaidekket, lastebiler som slipper stein/skrapjern i båten eller gravemaskiner på skinner som fordeler massene jevnt i båten.

### Hva er typisk bakgrunnsstøy rundt havna?

Støyen i området rundt havna skapes av havneaktiviteter og trafikk på vei og bane. I tillegg er det støy fra bygg- og anleggsaktivitet, støy fra fritidsaktiviteter og annen lokal aktivitet i områdene. Mange boliger ligger slik til at det ikke er mulig å tilfredsstille de målene som myndighetene har angitt for utendørs støy. De aller fleste av tilfellene gjelder støy fra veg. Når det gjelder bygg og anleggsstøy kan det bli nødvendig for entreprenørene å be om dispensasjon fra grensene for å få fullført prosjektene. Støy fra havnene vil også variere og støyende driftssituasjoner vil kunne oppstå innenfor det som er normal drift. Alt dette bidrar til at støy er en miljøuleppe som man må leve med i en by. Uforutsette situasjoner vil alltid kunne oppstå. Det er ingen tydelig grense mellom hva som er rimelig, påregnelig støy og hva som ikke er det. Ulike personer har dessuten ulik toleranse for støy.

### Hvilke støygrenser har Oslo Havn ansvar for at vi totalt sett må holde oss innenfor?

Oslo Havn er som anleggseier ansvarlig for den støyen som produseres på havneområdene. Men situasjonen er komplisert fordi områdene leies ut til ulike operatører som igjen har ulike underleverandører. Oslo Havn gjør hver enkelt ansvarlig, gjennom våre kontrakter, for at summen av støy fra havnen holder seg innenfor de gitte grensene beskrevet under. Slik delegerer Oslo Havn mye ansvar til dem.

Oslo Havn forholder seg til de overordnede grenseverdiene som er gitt i reguleringsplanen for Sydhavna (dvs. støyretningslinjene T-1442). For eksisterende havneområder (f.eks. Filipstad, Grønli) gjelder forurensningsforskriftens kapittel 5 om støy. Sistnevnte grenser er lite strenge og gir i praksis liten grad av beskyttelse for de berørte.

For nybygde boliger gjelder funksjonskravene i TEK10 (preaksepterte ytelser, jf. NS 8175 lydklasse C. T-1442 er innarbeidet i denne standarden). Det er utbyggers ansvar å dimensjonere boligene for den støyen som forekommer i området. Men det ligger utenfor ansvaret å dimensjonere for støy som er urimelig sett i forhold til virksomhetens karakter.

Oslo havn har gjennomført støykartlegging og målinger på Filipstad og Grønlia. Selv om Oslo Havn formelt sett ikke er bundet av grensene i T-1442, er resultatene sammenlignet mot disse grensene - dette fordi en overskridelse er en indikasjon på at beboerne er utsatt for støyplager. Hvis T-1442 overskrides er det naturlig for Oslo Havn å se nærmere på aktivitetene og om det er mulig å gjøre avbøtende tiltak.

Overordnede støygrenser i reguleringsplanen for Sydhavna innebærer at Oslo Havn står ansvarlig for summen av all støy som produseres i havna. Det betyr at Oslo Havn må ha oversikt over den støyen som hver enkelt operatør/leietaker bidrar med. Hvert bidrag legges inn i en støymodell som beregner det totale utslippet. Innhenting av grunnlag skjer ved hjelp av målestasjoner for støy i Bekkelagsskråningen og på Ormøya, enkeltmålinger på spesielle driftssituasjoner, og gjennom driftsopplysninger fra operatørene. Tilbakemeldinger fra publikum via støyskjema på [oslohavn.no](http://oslohavn.no) gir viktig informasjon.

Overordnede grenseverdier betyr samtidig at langvarig støy behandles strengere enn kortvarig støy eller støy som inntreffer mer sporadisk. Støy som inntreffer om natten gis også mer vekt enn støy på dagtid. For havner skal ikke støy som inntreffer i helg/helligdag behandles strengere enn støy på hverdager. Det er forståelig at naboene reagerer negativt på det. I den grad det er mulig søker operatørene å flytte mest mulig aktivitet til hverdager fordi dette vanligvis gir de laveste driftskostnadene.

I henhold til T-1442 gjelder det at summen av støy fra Oslo havn skal tilfredsstillе følgende krav:

**Natt:** Tidsmidlet støynivå i nattperioden fra kl. 23-07 skal ikke overskride  $L_{natt} = 45$  dB. Grenseverdien for maksimalstøynivå er  $L_{AFmax} = 60$  dB. Grensen for maksimalstøynivået gjelder dersom det er mer enn 10 hendelser over dette nivået i nattperioden (kl. 23-07).

Eksempel: Dersom 10 aktører hver avgir støynivå  $L_{natt} = 45$  dB og hver aktør altså tilfredsstiller 45 dB utendørs nær naboene, vil summen av dette bli 55 dB. Da overskrider Oslo Havn grensen i forhold til at vi skal sikre at helhetlig støy er innenfor grensene. Det betyr at hver enkelt aktør på f.eks Orsmund terminal må beregne egen støy til å være godt under grensen på  $L_{natt} = 45$  dB.

**Døgn:** Tidsmidlet støynivå for et helt døgn skal ikke overskride  $L_{den} = 55$  dB. I  $L_{den}$  er støybidragene i kveldsperioden (kl. 19-23) gitt et tillegg på 5 dB og støybidragene i nattperioden (kl. 23-07) er gitt et tillegg på 10 dB. Dette betyr at aktivitet om kveld og natt får et «straffetillegg». Hvis støyen er impulspreget, tilkommer en straff på ytterligere 5 dB, dvs. grensen er da  $L_{den} = 50$  dB.

*Grensene for tidsmidlet støy er såkalte årsmiddelverdier, dvs. de skal midles over et helt år. Det betyr at enkeltperioder med høye støynivåer ikke trenger å bety overskridelse.*

### **Hva betyr det – hva er lov og hva er ikke lov, hvordan vurderes dette?**

Det er rom for mye tolkning i lovverket som regulerer støy. Derfor er det umulig å gi et kort og klart svar på dette. Det må gjøres ut i fra hvert enkelt tilfelle. Etersom grensene er årsmiddelverdier, må det utvises en del skjønn når man skal vurdere konsekvenser av kortere perioder med høy støy.

### **Hvilke typer støy klager naboene på?**

Naboer hører når støysituasjonen endrer seg. Dette kan være en ny eller annen slags båt, at båten ankommer på et annet tidspunkt eller den ligger lenger enn vanlig. Motorrusing og ryggealarmer fra trucker eller lastebiler på kaia er også en vanlig årsak til klager. I en havn vil det være mye støy fra stål som slår mot stål. Det blir særlig mye støy fra tomme containere som slår mot skipsskrog, kaia, andre containere og henger. Lasting av skrapjern og andre masser på skip gir også mye støy. Som en generell regel er avstand til støyen samt skjerming avgjørende for hvor anstrengende man opplever situasjonen.

### **Har støyen fra havna endret seg over tid?**

Målinger i Bekkelagsskråningen og på Ormøya fra 2009 til 2015 viser at den samlede støyen i området er nærmest konstant. Vi vet ut fra klager vi mottar at noen kvelder og netter oppleves som verre. Oslo Havn sjekker ut de klagene som kommer, søker å finne årsaken og følger opp overfor operatør også når det gjelder mulige avbøtende tiltak. Vi ser at grensene for maksimalstøy om natten overskrides i noen netter. Vanligvis skyldes dette spesielle driftssituasjoner, f.eks. lasting av store antall tomcontainere like før skipet forlater kai.

### **Regelverk for støy og hvem har myndighet til å stille krav?**

- Støysonekartlegging iht. T-1442 (Plan- og bygningsetaten)
- Forurensningsloven (Fylkesmannen og Miljødirektoratet)
- Strategisk støykartlegging (Bymiljøetaten)
- Folkehelseloven (Bydelsoverlegen dersom i en bydel, Helseetaten dersom to eller flere bydeler)
- Bygg og anleggsarbeid – bygging av kaier (Plan og bygningsetaten, Bydelsoverlegen)
- Reguleringsplaner og byggeplaner for næring og bolig (Plan- og bygningsetaten)

Oslo Havn regnes som en byomfattende virksomhet, og da er Helseetaten delegert myndighet etter Folkehelseloven uavhengig av sted. Når det gjelder evt. bygg- og anleggsstøy vil det være bydelen som er myndighet når dette bare berører en bydel, men Helseetaten dersom flere bydeler berøres.

For mer informasjon om lover og regler se gjerne [miljodirektoratet.no](http://miljodirektoratet.no) og [oslokomunne.no](http://oslokomunne.no)

For mer informasjon se [oslohavn.no](http://oslohavn.no)

Kontaktinformasjon: Oslo Havn KF, miljøsjef Heidi Neilson, +47 47601857, [heidi.neilson@oslohavn.no](mailto:heidi.neilson@oslohavn.no)  
*Oppdatert sist av Heidi Neilson, 12.09.2016*

---