



Oslo

Oslo Havn KF



## Støy i sjøtransport og havnedrift

Bærekraftig bynær havn  
Faktaark 2020

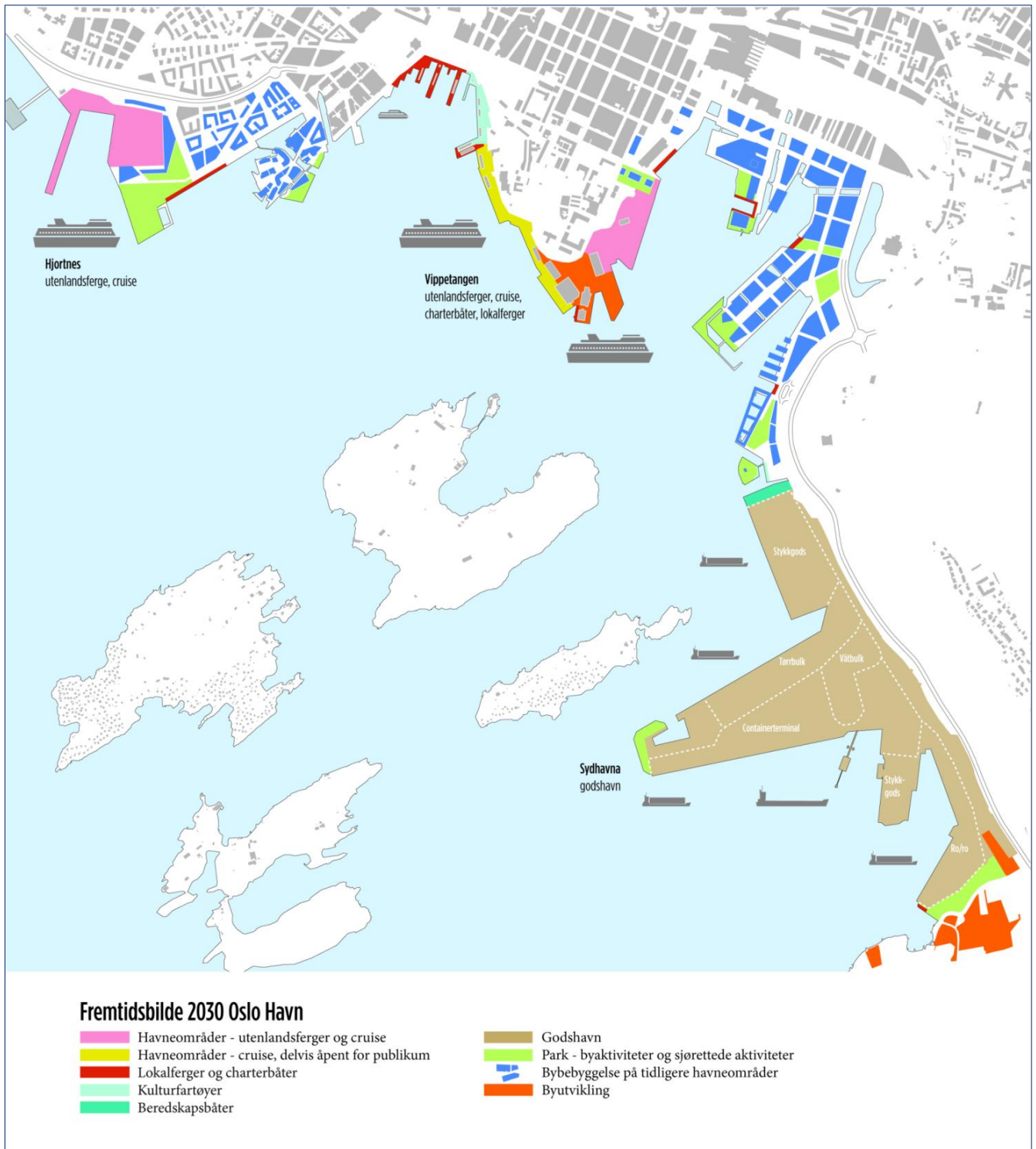


Foto: H. Riise, K. Sandvik, T. Thingelstad, Patrik Dronetjenester  
Design/layout: M. Øgård  
Etterarbeid tekst: M. Øgård, H. Neilson  
Ansvarlige: H. Neilson



## Bærekraftig bynær havn

**Bærekraftig bynær havn** er en viktig målsetting i Strategiplan 2019-2034. Dette innebærer at havnen må tilrettelegge for å møte reglement knyttet til støy. Grunnprinsipper fra dette faktaark om støy i sjøtransport og havnedrift brukes både i havnedriften og videre utvikling i Oslo havn.

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 2034. Passasjerer og rullende vogntog fra utenlandsfergene, lokalfergene og cruisetrafikk forblir i Byhavna.



Godstrafikk som tankskip, bulkskip og containere konsentreres i Sydhavna. Oslo Havn er åpen alle dager hele året. Vi er en offentlig havn og vi har mottakspunkt. Det betyr at vi tar i mot alle typer godsskip, som følger de til enhver tid gjeldende regler. Havna er pliktig til å gi dem en kaiplass når det er ledig kapasitet.

**Hva er typisk støy fra havna?** Det er mange aktiviteter i havna 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 båter med trucker eller biler. Det kan være håndtering av gods på kaia enten det er hjullastere som skraper mot kaidekket, lastebiler som slipper stein/skrapjern i båten eller gravemaskiner på skinner som fordeler massene jevnt ut i båten.

**Hva er typisk bakgrunnsstøy rundt havna?** Støyen i området rundt havna i Oslo 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 området som ikke stammer fra havnedriften. Mange boliger i byer ligger generelt slik til, at det ikke er mulig å tilfredsstille de målene som myndighetene har angitt for utendørs støy. Det som bryter støygrensene er ofte relatert til transport og veier med mye trafikk. 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 miljøulempe mange må leve med i byer. 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 svært ulike 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 skal holde

seg innenfor de gitte grensene. Slik delegerer Oslo Havn ansvaret til de som drifter og opererer i havnen.

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



For nye boliger gjelder funksjonskravene i TEK17 (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 eller planlegges å komme i området. Et eksempel er boliger på Sørenga. Der er støykravene til vinduene dimensjonert til forventet støynivå når hele Grønlia er ferdig utviklet som by og havnepromenade. Samtidig som det er lov, og forventet å ha havnedrift i området mange år framover, i påvente av byutvikling.

Oslo Havn har gjennomført støykartlegging og målinger knyttet til aktivitet i havna. Selv om Oslo Havn formelt sett ikke er bundet av grensene i T-1442, er resultatene

sammenlignet mot disse grensene, fordi overskridelser er en indikasjon på at beboerne kan bli utsatt for støyplager. Hvis T-1442 overskrides er det naturlig for Oslo Havn å se nærmere på aktivitetene, og justere i samarbeid med aktørene om mulige 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 støybildet. Innhenting av grunnlag skjer ved hjelp av en målestasjon i nærområdet til Sydhavna. I tillegg bestiller og gjennomfører Oslo Havn enkeltmålinger på spesielle driftssituasjoner ved behov, og gjerne i forkant av planlagte havneaktiviteter. Tilbakemeldinger fra naboer og publikum via støyskjema på [www.oslohavn.no](http://www.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 dette.

Oslo Havn er opptatt av å begrense unødvendig havnestøy på kveld, natt og helligdager. Men Oslo havn er døgnåpen, slik at støy kan forekomme.



I henhold til T-1442 er det summen av støy fra ulik aktivitet i Oslo havn som skal tilfredsstillende 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 tilfredsstillende 45 dB utendørs nær naboene, vil summen av dette bli 55 dB. Da overskrider Oslo Havn grensen ettersom vi skal sikre at helhetlig støy er innenfor grensene. Det betyr at hver enkelt aktør på f.eks Ormsund må beregne egen støy på natten 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 eller brudd på støyreglene.

#### **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. Ettersom grensene er årsmiddelverdier, må det utvises en del skjønn når man skal vurdere konsekvenser av kortere perioder med mye støy.

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

Naboer hører når støysituasjonen endrer seg. Dette kan være en ny eller annen type 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. Lasting av skrapjern og andre masser på skip kan også medføre støy.



Som en generell regel er avstand til støyen samt skjerming avgjørende for hvor anstrengende man opplever situasjonen. Det at Oslo Havn flyttet containerterminalen til Sjursøya i 2016, er å regne som det viktigste støytiltaket som er gjennomført. Buffersonen «Bekkelaget bad» mellom Ormsund kai og nær bebyggelsen ble åpnet i 2019. Naboene deltok aktivt i utformingen.

**Har støyen fra havna endret seg over tid?** Ti år med støymålinger i Sydhavna, 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 enn andre. Oslo Havn får faglig bistand og går alltid igjennom hendelser som medfører klager. Ved behov følges dette opp med operatør, rederier og andre havneaktører for å drøfte mulige avbøtende tiltak. Målingene viser at noen netter kan ha mye maksimalstøy om natten, men det er ikke ofte, og det medfører sjelden brudd på støyreglene. Overskridelser skyldes gjerne spesielle driftssituasjoner, f.eks. lasting av

et stort antall tomcontainere før skipet forlater kai.

Oslo Havn regnes som en byomfattende virksomhet, slik at Helseetaten er 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. Sydhavna grenser til bydel Nordstrand. Helseetaten kobles inn dersom flere bydeler berøres.

God kommunikasjon og varsel i forkant av støyende aktivitet, er viktige virkemiddel for Oslo Havn for å kunne opprettholde status som en god nabo.

#### **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)

