



Mottakere iht. liste

Saksbehandler, innvalgstelefon

Ingvild Møller Ludviksen, 33372406

Avgjørelse – klage på støy fra Breviksterminalen – Porsgrunn

Statsforvalteren viser til brev med saksdokumenter fra Porsgrunn kommune, mottatt her 20.6.22, og senere korrespondanse i saken, senest kommunens oversendelse 9.6.23. Som vi har signalisert tidligere, behandler vi kommunens vedtak av 23.3.22 og 6.5.22, samlet. I tillegg har kommunen sendt over en klage på Primula Seaways som vi behandler som del av saken.

Oppsummering

Støy er et betydelig folkehelseproblem. Samtidig er det et nasjonalt mål å styrke sjøtransporten som transportform. Driften ved Breviksterminalen har endret seg vesentlig siden Fylkesmannen i 2004 fastsatte støykrav for virksomheten. Det har blitt flere anløp, og anløpene er mindre forutsigbare. Støybelastningen på nærmiljøet har økt.

Statsforvalteren vedtar på denne bakgrunn at virksomheten i tillegg til gitte grenseverdier i Fylkesmannens vedtak av 2004, skal oppfylle grenseverdier for havner og terminaler i retningslinje T-1442. Årsmiddelverdier etter T-1442 vil fange opp støykonsekvensene av økt omfang av anløp og godsmengder.

Det understrekes at Fylkesmannens vedtak av 5.10.04 må følges opp i praksis. Grenseverdier må overholdes ved alle berørte boliger. Bystyrets vedtak om at Grenland Havnevesen «jevnlign» skal rapportere støymålinger til Porsgrunn kommune, som skal offentliggjøre dem på kommunens nettsider, er også gjeldende.

Grenland Havn må revidere måleprogrammet. Berørte parter har rett til å høres. Kommunen må godkjenne endringen. I revisjonen må våre anbefalinger vurderes.

Grenland Havn må gjøre opplysninger om faste anløp tilgjengelige for allmennheten. Grenland Havn må gjøre opplysninger om resultater av støymålinger tilgjengelige for kommunen, som må offentliggjøre dem på sine nettsider. Grenland Havn og kommunen kan evt. bli enige om at Grenland Havn offentliggjør resultatene på sine egne nettsider.



Statsforvalteren stadfester kommunens frist for dokumentasjon av at handlingsplanen har hatt ønsket effekt.

Statsforvalteren krever ikke tiltak for Primula Seaways.

Sakens dokumenter:

- Fylkesmannen i Telemarks vedtak av 5.10.04
- Fylkesmannen i Telemarks brev av 25.11.08
- Måleprogrammet, siste versjon 2012
- Bekymringsmelding fra Heistadtangen A-felt, udatert
- Klage fra 10 beboere av 16.9.21 med vedlegg
- Klage fra Folkeaksjonen Redd Eidangerfjorden, Heistadtangen sameie felt A og felt B, Naturvernforbundet Telemark og Naturvernforbundet Grenland av 15.9.21, oversendt i brev av 19.9.21
- Kommunens anmodning om redegjørelse til Grenland Havn av 2.11.21
- Grenland Havns redegjørelse av 30.11.21 med vedlegg
- Brevik vels kommentar til redegjørelsen, datert 17.1.22
- Kommunens varsel om vedtak av 23.3.22
- Kommunens vedtak av 23.3.22
- Brevik vels klage av 8.4.22
- Grenland Havns svar på varsel om vedtak, datert 12.4.22
- Kommunens vedtak av 6.5.22
- Kommunens oversendelse til Statsforvalteren av 20.6.22
- Statsforvalterens oversendelse til klager av kommunens vedtak av 6.5.22
- Handlingsplan av 29.6.22
- Foreløpig svar fra Statsforvalteren datert 7.7.22
- Klage/uttalelse fra Brevik Vels støygruppe, datert 7.7.22
- Statsforvalterens oversendelse av klage til kommunen og Grenland Havn av 11.7.22
- Foreløpig svar fra Porsgrunn kommune datert 12.7.22
- Kommunens oversendelse av klage på forlenget frist, datert 20.9.22
- Kommunens oversendelse av tilleggsinformasjon, av 22.11.22
- Korrespondanse med kommunen om saksbehandlingstid, 22.11.22
- E-post fra Grenland Havn til kommunen om avklaring angående kildemålinger av 24.10.22 med vedlegg
- Svar fra kommunen av 22.11.22
- Spørsmål til møte om støysituasjonen fra Brevik Vel, datert 29.1.23
- E-post til kommunen om innhenting av opplysninger, datert 31.1.23
- E-post fra kommunen med støyrapporter, 31.1.23
- E-post fra kommunen med støyrapport, 15.2.23

- Direktesendt klage på DFDS Primula Seaways av 26.6.22
- Bekreftelse på mottatt klage fra Porsgrunn kommune, av 12.7.22
- Svar på klage og handlingsplan, oversendt av kommunen i kopi den 20.9.22
- Svar fra klager av 20.9.22
- Brev om saksgang til Porsgrunn kommune, datert 20.9.22
- Brev fra kommunen til Grenland Havn av 26.9.22
- Svar fra Grenland Havn av 27.9.22



Saken gjelder

Nedenfor vil vi gjøre rede for sakens opplysninger som har betydning for vår avgjørelse.

Kort om historikken

Boområdene rundt Breviksterminalen har vært bebygd gjennom lange tider, lenge før Breviksterminalen ble anlagt.

Breviksterminalen er eid dels av Grenland Havn IKS og dels av Tangen Eiendom AS. Selskapet Tangen Eiendom AS er eid av Norcem AS og Grenland Havn IKS med like deler hver. Grenland Havn IKS leier ut arealer til selskapet North Sea Terminal AS som drifter terminalen i det daglige.

Det er store bo- og fritidsområder som er berørt av støy fra Grenland Havn, på begge sider av terminalen og over fjorden. Lo-Lo-kaia (Lift on / lift off) ligger vendt mot Setre og har størst effekt på støybildet der, mens Ro-Ro-kaia (Roll on / Roll off) ligger ytterst på holmen og noe vendt mot Heistad. Container-områdene ligger mellom disse. I 2021 var det 12 Lo-Lo-skip med mer enn ett anløp ved terminalen, samt noen skip med kun ett anløp. Av Ro-Ro-skip er DFDS' «blomsterskip» dominerende, med 6 skip med mer enn ett anløp i 2021.

Da Breviksterminalen ble anlagt, ble det ikke gitt egne reguleringsbestemmelser for denne. Det er ikke krav om konsesjon for havner. Kommunestyret vedtok støygrenser iht. den gang kommunehelsetjenesteloven (bestemmelser videreført i folkehelseloven kap. 3 med forskrift). Støygrensene ble påklaget av naboer. Den gang Fylkesmannen i Telemark (nå Statsforvalteren i Vestfold og Telemark) endret kommunens vedtak og fastsatte strengere støygrenser. De nye grenseverdiene var, «målt utendørs ved de mest utsatte boliger og etter gjeldende veiledninger og anerkjent praksis»:

- a. *Mandag-lørdag kl. 0600-1800:*
 $L_{ekv} < 55$ dBA reduseres til $L_{ekv} < 50$ dBA.
- b. *Kveld alle hverdager kl. 1800-2200:*
 $L_{ekv} < 45$ dBA endres ikke.
Det innføres i tillegg en grense L_{max} 55 dBA.
- c. *Søn- og helligdager kl. 0700-2200:*
 $L_{ekv} < 50$ dBA reduseres til $L_{ekv} < 45$ dBA.
Det innføres i tillegg en grense L_{max} 55 dBA.
- d. *Natt 2200-0600/0700:*
 $L_{ekv} < 45$ dBA reduseres til $L_{ekv} < 40$ dBA.
Det innføres i tillegg en grense L_{max} 55 dBA.
 $L_{ekv} < 30$ dBA og $L_{max} < 45$ dBA innendørs med lukket vindu oppheves.

Fylkesmannen tok utgangspunkt i Retningslinjer for begrensning av støy fra industri m.v., TA-506. TA-506 er senere erstattet av T-1442.

Bystyrets vedtak pkt. 2, "Grenland Havnevesen skal jevnlig rapportere støymålinger til Porsgrunn kommune ved avdeling for Ytre miljø og helse. Målingene offentliggjøres av avdelingen på kommunens internettsider" ble opprettholdt i Fylkesmannens vedtak, med tillegg av at Grenland Havn skulle legge fram forslag til et måleprogram som skulle godkjennes av kommunen.

Grenland Havn påklaget Fylkesmannens vedtak til Helse- og omsorgsdepartementet, som stadfestet det. Grenland Havn utarbeidet et måleprogram, som ble godkjent av kommunen.

I 2008 la Porsgrunn kommune opp til en fornyet godkjenning av måleprogrammet, og åpnet for kommentarer utenfra. Fylkesmannen i Telemark anså i den forbindelse sin oppgave som å



kontrollere at vedtaket av 5.10.04 ble etterlevet. I brev av 25.11.08 kom Fylkesmannen med vurderinger og spørsmål til kommunen for å klargjøre sitt vedtak av 5.10.04. Fylkesmannen påpekte «at det er først når det er en generell tillit til støy målingsprogrammet at man kan avgjøre om virksomheten ved Breviksterminalen har et akseptabelt støynivå. ... For å garantere og stadfeste en bredest mulig aksept for at målemetodene gjengir de riktige lydforhold har fylkesmannen satt krav om godkjenning av støy målingsprogrammet med referanse til kommunehelsetjenesteloven. Dette sikrer mulighetene for en grundig saksbehandling, samt demokratisk medvirkning gjennom politisk behandling med klagemulighet fra berørte parter.»

Videre bemerket Fylkesmannen at støygrensene gjelder «ved de mest utsatte boliger», og at dette krever presisering. Vi viste til T-1442 punkt 9.7.2. om målepunkter: "Målinger skal utføres på de stedene som forventes å ha høyest nivå. Valg av målepunkter skal skje ut fra en totalvurdering av bl.a. sikt til kilden, refleksjonsforhold på stedet, meteorologiske forhold under målingen og bakke/ terrengforhold ved målepunktet. Målepunktene velges normalt ved de nærmeste boligene i ulike retninger fra bedriften. I enkelte tilfeller kan høyereliggende bygninger i lengre avstand ha høyere støynivå og målinger bør også utføres her." Vi satte spørsmålstegn ved grunnlaget for å ikke beregne eller måle støyen ved de nærmeste boliger. Videre stilte vi spørsmål om minst fem nye målepunkter burde inngå i måleprogrammet, ut fra bl.a. støykotekart, henvendelser fra beboere og befaringer i området.

Måleprogrammet ble sist revidert i 2012. Endringer ble anbefalt av Brekke & Strand Akustikk og kvalitetssikret av Porsgrunn kommune ved Miljøakustikk AS. Forslaget til revidert måleprogram ble behandlet i kontaktutvalget for Breviksterminalen og berørte parter fikk anledning til å uttale seg. Vi gjengir fra gjeldende måleprogram:

- Jevnlige støyberegninger basert på kildemålinger: Punktregninger «i referansepunkter som fremkommer i brev fra Fylkesmannen i Telemark datert 25.11.08» og jevnlig utarbeidelse av støykotekart for dag, kveld og natt.
 - Oppgradere eksisterende støymodell med nye kildemålinger samt for tiden gjeldende beskrivelse av trafikkdata/mønster.
 - Nye beregninger hver gang det skjer vesentlige endringer i driftsmønster eller støykilder som vil kunne endre støynivået med 3 dB eller mer, og minst en gang per år.
 - Nye kildemålinger hver gang terminalen trafikkeres av ny båt, det tas i bruk nye kjøretøy og utstyr på terminalområdet, eller hvis det skjer endringer av dekke og kjøremønster.
- Supplering av måleprogrammet
 - Støymålinger fra båt 1 ganger per år
 - Kontinuerlig støy måling ved sentral permanent målestasjon

Det har over tid skjedd en sterk økning i anløp og dermed godsmengder og støy ved terminalen, før en markant økning særlig i Lo-Lo-skip fra 2020 til 2021. Vi gjengir fra Brekke & Strands rapport, *Støvvurderinger ved Breviksterminalen i 2022*:

Tabell 6. Volumer på North Sea Terminal:

År	Lo-Lo	Ro-Ro	Totalt:
2010	16429	16104	32533
2011	19442	16651	36093
2012	24329	16748	41077
2013	24371	16147	40508
2014	27604	14878	42288
2015	31541	15349	46890
2016	28506	16784	45290



2017	23328	17524	40852
2018	22000	15746	37746
2019	26071	14924	40995
2020	29853	14871	44724
2021	54485	16683	71168
2022	70500	18700	89000

I 2021 var det 7 faste anløp hver uke, i tillegg til mer sporadiske / uforutsigbare anløp. Tidsforbruk på lastning/lossing avhenger av godsmengder og antall kraner som benyttes, og kan variere fra ca 3 t for begge operasjoner samlet til ca 4 t for lastning *eller* lossing. Det er enighet om at det har vært overskridelser av grenseverdiene. Fra 2020 til 2021 var det også en mangedobling i antall klager til Breviksterminalen fra berørte naboer.

Fra 2021 til 2022 skjedde en ytterligere økning i aktivitet, som skyldes økning i volum og liggetid for Lo-Lo-skip, mens det har vært liten endring i aktiviteten for Ro-Ro-skip: noe økning i antall volum/døgn, men en liten nedgang i liggetid per døgn.

Klager

Høsten 2021 kom det inn flere klager til Porsgrunn kommune på bl.a. støy fra Breviksterminalen.

Klager omfattet i tillegg til Breviksterminalen flere andre virksomheter, som Norcem og Renor. Denne saken gjelder Breviksterminalen. Imidlertid er det relevant for denne saken at klagerne kan være berørt av flere støykilder.

Videre omfattet klagen forhold som lysforurensning fra terminalområdet, NOX-utslipp fra motorer og hjelpemotorer, at propellstrømmer fra skipsanløp hvirvler opp tungmetallmasser fra Dalenbukta o.a. Herværende sak er avgrenset til støyforhold. Støy er det eneste temaet som er behandlet av kommunen i klagesakene. Vi har hatt intern kontakt med miljøavdelingen her og avklart at det ikke foreligger forhold i saken som skal behandles der.

Klagene gjaldt særlig den gamle kullkaia hvor Lo-Lo-båtene legger til, der det har vært en sterk vekst i drift. Klagerne skrev at det har vært økning både i antall anløp, gods og timer i havn, og at økningen har vært spesielt stor på kveld og natt. De viste til dokumentasjon fra Grenland Havn, som bl.a. sier at antall skip innenfor nattperioden økte fra 33 i 2020 til 94 i 2021.

Naboenes opplevelse av støysituasjonen er ifølge klagen ganske annerledes enn resultatene som framkommer fra firmaet Brekke & Strand, som utfører støyberegninger pva. Grenland Havn. Det som plager folk er først og fremst slagstøy ved lossing og lastning. Dette er kortvarige, skarpe smell, som i liten grad fanges opp av støymålingene. I tillegg er det støy fra båtene når de ligger ved kai med hjelpemotorer på, når de ankommer og forlater kaia. Naboene skriver at de har målt støy i boligområdet med en «rimelig proff støymåler» lånt fra en beboers arbeidsplass, som tydelig viser at både maks- og minimumsverdier er langt over tillatt støygrense på 40 dB på natt.

Klagerne skriver at aktiviteten fører til dårlig og ødelagt nattesøvn, med inntil flere oppvåkninger per natt. Noen opplever at husene rister. Det er en belastning at anløpsmønsteret stadig forskyves og endres, mens det tidligere var forutsigbart at det var anløp tirsdag og fredag. Nå er det etter hvert blitt anløp også de fleste helger.



Det ble også klaget på Ro-Ro-skipsanløp hver torsdag natt, lørdag natt og mandag dag/kveld. Naboene mener at skipsmotorene avgir ubehagelig og helseskadelig lavfrekvent støy. I tillegg er det eksplosiv slagstøy fra rampepasseringer ved lasting og lossing.

Det er flere støykilder i området, som alle bidrar til et høyere samlet støybilde som ikke blir sett i sammenheng når konsesjoner gis – Norcem, Renor og havna med sine tre kaifronter pluss hele havneområdet. I tillegg trafikkstøy fra lokaltrafikk og tungtransport til og fra virksomhetene. Klagerne etterlyste derfor en vurdering av den samlede støybelastningen på de mest berørte områdene på Brevik og Heistad.

De ønsket at kommunen skulle sette krav om nattestengt havn og at skipene må benytte landstrøm.

Kommunens saksbehandling

Kommunen ba Grenland Havn redegjøre for forhold som påvirker ulike miljøutfordringer ved driften. Kommunen ba også Grenland Havn evaluere måleprogrammet og gjøre en ny støykartlegging, der også lavfrekvent (C-veid) støy inngår. Kommunen ba om at støyforholdene på natt skulle vurderes spesielt. Det skulle også gis en vurdering av utviklingen av støybildet ved terminalen fra overvåkingen av støyen startet fram til i dag.

Grenland Havn redegjorde for driften og tiltak. De skrev at Breviksterminalen er en liten havn i et stort nettverk av flere hundre havner på verdensbasis, og kan i liten grad påvirke LoLo-skipenes anløpstidspunkt. Dersom terminalen ikke kan holdes åpen nattestid, vil etter all sannsynlighet de store rederiene velge andre havner. Dette ville bety et svekket logistikktilbud for regionens industri og mer utslipp fra transporten fordi veitransportetappen blir lengre. Koronakrisen representerte starten på en periode med et urolig og uvanlig fraktmarked. Grenland Havn håper på mer forutsigbarhet i andre halvdel av 2022, og tror at dette vil oppleves som en forbedring for omgivelsene. Det foreligger p.t. ingen planer om at nye linjer skal få anløp i Brevik. Det helelektriske containerskipet Yara Birkeland skal etter planen begynne å anløpe Breviksterminalen to ganger i uken fra slutten av første kvartal i 2022. Det vil bli lastet og losset på dagtid.

Grenland Havn har siden etableringen av landstrøm i 2018 jobbet med å få anløpende skip til å ta i bruk anlegget. Per i dag er det ingen av skipene som anløper Breviksterminalen som er landstrømstilpasset og kan nyttiggjøre seg anlegget. Grenland Havn har jevnlig dialog med DFDS om dette. Videre er det et samarbeidsprosjekt for Oslofjordområdet for å få containerskip over på landstrøm.

Videre skrev Grenland Havn at ettersom økt aktivitet på terminalen har medført mer hyppige støyplager for omgivelsene, har aktørene på terminalen intensivert arbeidet med å dempe støy. Det er laget en handlingsplan med tiltak som på kort og lang sikt vil bidra til å dempe støy. De viktigste tiltakene omfatter tilkobling til landstrøm for både Ro-Ro- og Lo-Lo-skip, rullende materiell på terminal erstattes med nyere materiell, terminaldekket oppgraderes, elektrisk drift av kran og påminnelse om rutiner ved anløp og ved aktivitet på terminalen. Grenland Havn forsøker å informere beboere i forkant og etterkant, men det har vært problematisk å gi god informasjon om forventede anløp pga. uforutsigbarhet. De behandler enkeltklager og arrangerer årlige informasjonsmøter.

Grenland Havn skrev også at Brekke & Strand Akustikk hadde evaluert måleprogrammet. Grenland Havn skrev at det er støy med tydelig rentonekarakter hos mottaker, ved Breviksterminalen. Videre at i stor avstand fra Breviksterminalen vil lydbildet være dominert av lavfrekvent lyd. Det er imidlertid ikke noe som skulle tilsi at andelen lavfrekvent støy er høyere enn tidligere. Utendørs vil



imidlertid A-veid lydnivå være en god indikator på støyplage. Det er lite hensiktsmessig å basere regulering av støy fra skipene på måling av L_{pCmax} inne hos nabo, bl.a. fordi det er uhyre krevende å måle C-veid støynivå innendørs, med store muligheter for feilkilder, fordi fasadedemping vil variere mye og fordi innendørs støynivå sannsynligvis ikke vil være dimensjonerende ift. grenseverdier.

Brevik Vel kommenterte redegjørelsen. De skrev at Grenland Havn ikke svarer på beboernes hovedbekymring, som er den sterke veksten i antall anløp, liggetid i havn og spesielt liggetid på natt.

Vedtak 1 – avslag på krav om tiltak

Kommunen fattet vedtak med avslag på tiltak som anført av klagere:

1. Revidere og kontrollere støyregimet på Breviksterminalen og i området rundt terminalen

Det er ikke grunnlag for å kreve revisjon av måleprogrammet på nåværende tidspunkt.

2. Stenge Breviksterminalen for trafikk om natten

Det er ikke grunnlag for å kreve at terminalen stenger på natt.

3. Flytte skipstrafikken til Frier vest (så snart dette er aktuelt)

Grenland Havn IKS jobber med planer der man ser på muligheten for å flytte deler av virksomheten fra Breviksterminalen til Frier Vest.

4. Tilbakeholde ytterligere utslippstillatelser til luft og vann, samt søknader om slike, og revurdere dem samlet for området

Miljødirektoratet fastsetter utslippstillatelser for Norcem og Renor.

Miljørettet helsevern i Grenland vil gi innspill på at Porsgrunn kommune ved neste revisjon av kommuneplanens arealdel bør sørge for at det utarbeides et støysonekart for den totale virksomheten i Dalenbukta, slik at man får et bilde på den samlede støyutbredelsen i området.

5. Kreve bruk av landstrøm

Kommunen vurderte at tilrettelegging av alle skip for landstrøm ikke kan pålegges Grenland Havn alene.

6. Kreve plan for drift av terminalen.

Miljørettet helsevern i Grenland vil be Grenland Havn utarbeide en handlingsplan for reduksjon av støy ved terminalen der tiltak beskrives og tidfestes.

Brevik Vels Støygruppe kommenterte dette vedtaket.

1. De skrev at støykartet i Grenland Havns støyrapport viser at en stor del av bebyggelsen rundt havna opplever et støybilde (basert på verste natt) som er langt over konsesjonskravet. De oppfatter det slik at Grenland Havn jobber for å redusere støyen basert på beregninger foretatt i Zoarbakken, som viser en støy på 43 dB. Med utgangspunkt i nytt støykart, mener de at Grenland Havn bør jobbe ut fra et høyere tall. De mener, basert på dette, at måleprogrammet må revideres, da dagens referansepunkter ikke gir en helhetlig og riktig uttelling i måleprogrammet.
2. De anførte at det må finnes et kompromiss ved at det settes begrensninger på hvor mange netter i en måned eller et år det kan være aktivitet og støy på natten på Breviksterminalen.
3. Ingen kommentarer.
4. Brevik Vel vil følge opp arbeidet med et helhetlig støysonekart.
5. Ingen kommentarer.
6. Brevik Vel ber i tillegg om at Grenland Havn tar inn en liste i støyrapporten som viser hvilke skip som har gjennomgått målinger og resultatene av disse.

Kommunen oppfattet dette som en klage, og klagebehandlet saken uten å endre sine vurderinger. Saken ble oversendt til Statsforvalteren.

Vedtak 2 – krav om handlingsplan



Samtidig som kommunen fattet vedtak om avslag på punktene over, sendte den varsel til Grenland Havn om vedtak med pålegg om å utarbeide handlingsplan for støy ved Breviksterminalen. Handlingsplanen skulle inneholde forslag til tiltak som skal gjennomføres slik at gjeldende støygrenser for terminalen overholdes fra 1.1.23. Kommunen viste til at beregninger i støyrapport viser at støynivået overskrider støykrav med 3 dB ved samtidig anløp av Lo-Lo og Ro-Ro på natt. Grenland Havn svarte på varselet om vedtak, og ba om utsettelse av fristen for å dokumentere at effekten av tiltakene vil være tilstrekkelig til at støygrensene overholdes til 1.8.23. Dette da flere av tiltakene i handlingsplanen ikke vil bli gjennomført før i 2. halvår 2022 og de trenger tid på å innarbeide nytt driftsmønster før effekten kan dokumenteres.

Kommunen fattet vedtak med slikt innhold: Grenland havn IKS pålegges å utarbeide en handlingsplan for støy fra aktiviteten ved Breviksterminalen. Handlingsplanen skal inneholde forslag til tiltak som skal gjennomføres slik at gjeldende støygrenser for terminalen overholdes fra 31.08.2023 (sic). Tiltakene skal beskrives og tidfestes. Effekten av tiltakene skal også beregnes. I tillegg må det foretas kildemålinger av nye skip som anløper terminalen inkl. skipene Fadiq og Msc Elke F.

Statsforvalteren vurderte i klagesaken at de to vedtakene hang nært sammen og måtte vurderes under ett. Vi avklarte om alle parter hadde fått alle relevante dokumenter.

Brevik Vels Støygruppe klaget på utvidelsen av fristen. De viste til at dette ikke er en ny problemstilling for Grenland Havn. Bekymring angående støy har blitt tatt opp med dem over en årrekke. Brevik Vels klage ble sendt 16.9.21. Grenland Havn burde ha forutsett at befolkningen ville reagere når veksten i anløp, godsmengde og liggetid nærmest ble fordoblet fra 2020 til 2021, og heller vært i forkant med tiltak og kontakt med lokalbefolkningen.

Det er også stadig nye containerbåter, og beboerne rundt havna peker på at det kanskje bør tas inn et tilleggspunkt under kravet om støyvurdering av nye skip om hvor mange ganger eller hvor lenge skipene kan anløpe terminalen før kravet slår inn. Videre kjenner de ikke til planer om å kreve bruk av landstrøm på Lo-Lo-delen av Breviksterminalen. De mener at et slikt krav bør komme.

De påpekte også at Grenland Havn ikke kommenterer hvilke planer havna har om evt. vekst framover, og om det er eller bør være en grense for hvor mange anløp, hvor store godsmengder og hvor mange netter de kan utsette lokalbefolkningen for av støy og forurensning. Brevik Vel anfører at det er forsøkt en rekke tiltak opp gjennom årene uten at det har løst problemet. Det vil nødvendigvis måtte bli støy fra virksomheten. De kan derfor ikke se andre løsninger enn at det settes et tak for antall anløp, særlig på natt.

Kommunen behandlet klagen, men opprettholdt vedtaket.

Handlingsplanen

Handlingsplanen omfatter tiltak som vil dempe både slagstøy og lavfrekvent støy, både da pågående tiltak og tiltak med uavklart tidsfrist. For å avhjelpe støy fra DFDS' fartøy (Ro-Ro) ville DFDS gjøre tiltak på hjelpemotorene på skipene Begonia, Ficara og Freesia. Ny maskinpark skal føre til redusert slagstøy.

Brekke & Strand Akustikk har gjennomført støymålinger 20.5.22 fra båt og på land. Basert på nye kildemålinger og informasjon om støy fra maskinenes datablad har Brekke & Strand beregnet støyreduserende effekt av tiltakene nye reachstakkere, redusert bruk av reachstakkere, nye tugmastere og tiltak på Ro-Ro-skip på Setre, Seivall og Heistad, og vurderer at tiltakene vil redusere



støy til under $L_{pAeq,8h}$ 40 dB. Grenland Havn planla å gjennomføre disse tiltakene ila. 2022, og hadde derfor tro på at driften ville foregå iht. gjeldende støygrenser fra 2023. Det kan imidlertid bli endringer i tidspunkt for leveranse av maskiner og utstyr. Så snart nye tiltak er satt i drift, vil det gjennomføres nye målinger. Nye data vil bli innarbeidet i støyberegningene for 2022 fra det tidspunktet de ble satt i drift.

Støyrapporter

I støyberegninger og -kart har Brekke & Strand både benyttet beregningsmetoder som anført i tidligere (verste/dimensjonerende dag-kveld-natt) og i någjeldende (årsmidlet) retningslinjer.

I Brekke & Strands rapport *Vurdering av støy i 2021*, står det at det har vært en økning i Lo-Lo-aktiviteten ved terminalen i 2021 i forhold til 2020. Økningen i aktivitet har medført at det nå oftere forekommer netter med både Lo-Lo og Ro-Ro skip ved havnen – 28 slike netter i 2021. Samlet liggetid i nattperioden disse nettene har i gjennomsnitt vært ca. 4,6 timer. Med samtidig anløp av Lo-Lo og Ro-Ro om natten er støynivået 2–3 dB høyere og støyberegningene viser nivåer som varierer fra 37–43 dB i referansepunktene. Dette er en overskridelse av støykravene med inntil 3 dB. Av *Vedlegg 1, Støykart, Ekvivalent støynivå natt, verste natt i perioden*, framgår det overskridelser i store områder, noen steder på 10–15 dBA. Nattaktiviteten er fortsatt dimensjonerende i forhold til støykravet.

Iht. *Tabell 9. Beregningsresultater periode med lasting om kvelden og natten i referansepunkter basert på målinger fra båt 13.12.2021*, var kjøring med containertrukk og slag ved håndtering av container med containertrukk dimensjonerende for L_{Amax} , som ved enkelte referansepunkter var oppe i 51 og 52 dB. Firmaet anbefalte å gjennomføre flere målinger av maksimalt støynivå fra slagstøyen fra containerhåndteringen om natten.

Videre viser vi til *Rapport – Vurdering av støy i 2022*. Der står det at økningen i Lo-Lo-aktivitet fra 2021 til 2022 oppveies av at det ble gjennomført en rekke støyreducerende tiltak i 2022. De viktigste er tiltak på flere Ro-Ro-skip og utskifting av materiale ved terminalen. Nattaktiviteten er fortsatt dimensjonerende ift. støykravet. Støynivået for dimensjonerende natt (samtidig anløp av Lo-Lo og Ro-Ro) er beregnet til 36–42 dB i referansepunktene. Dette utgjør en overskridelse av støykravene med inntil 2 dB, men er ca. 1 dB lavere enn tidligere. Dimensjonerende natt i 2022 er basert på trafikk med Ro-Ro-skip det ikke er gjennomført tiltak på, og det anbefales at det gjennomføres tiltak på alle Ro-Ro-skip som trafikkerer terminalen fast. To gjennomførte tiltak på maskinparken er ikke med i beregningene i rapporten.

DFDS har gjennomført tiltak på tre Ro-Ro-skip, med god effekt. Dette gir utslag på årsmidlet støy. Det er ikke utført tiltak på Primula Seaways, som fortsatt danner grunnlaget for dimensjonerende døgn (som ikke endres). Det anbefales at det utføres tiltak også på Primula. Når det gjelder Lo-Lo-skip, ser nyere skip ut til å avgi ca ≥ 3 dB lavere støynivå enn de eldre skipene som er målt tidligere. Dette gjelder 6 av 24 Lo-Lo-skip med anløp i 2022, som utgjør 114 av 242 anløp. Lydnivå for Lo-Lo-skip som er målt, varierer dermed fra < 90 til 106 dB. Lydeffekt som er lagt til grunn i beregningsmodellen for dimensjonerende natt/dag/kveld er for Lo-Lo-skip senket med 3 dB, mens det for Ro-Ro-skip er opprettholdt.

Økning av Lo-Lo-aktivitet har medført at det forekommer netter med både Lo-Lo- og Ro-Ro-skip ved havna – 15 netter i 2022. I disse 15 nettene har gjennomsnittlig liggetid vært ca 5,1 t for Lo-Lo og 2,7 t for Ro-Ro. Disse nettene dimensjonerer verste natt. Brekke & Strand skrev at iom. at nivået fra de enkelte båtene har endret seg noe og totalaktiviteten over året har endret seg, var det behov for nye beregninger både av dimensjonerende dag/kveld/natt og nye støykart for ekvivalentnivåer basert på



årsmiddelverdier. Beregningsresultat for verste dag/kveld/natt viser reduksjon på natt med ca 1 dB sammenlignet med i 2021. Det innebærer som nevnt inntil 2 dB overskridelse av grensenivå i referansepunkt. Iht. støykart i vedlegg 1, innebærer det imidlertid en overskridelse av støykravet med 5–10 dB på deler av Setre, og overskridelser på inntil 5 dB over større områder. I tillegg viser vedlegg 2 overskridelser på dagtid ved enkelte boliger, mens vedlegg 3 viser overskridelser over større områder på kveldstid.

Årsmidlet støynivå iht. T-1442 for gjennomsnittsdøgn og -natt er iht. rapporten redusert med ca. 1–2 dB, med høyeste resultat L_{den} 42 dB og L_{night} 35 dB i referansepunktene. Dette innebærer ifølge kart i vedlegg 5 overskridelser av ekvivalentkrav iht. T-1442 (med impulslyd/rentone) ved enkelte boliger på Setre.

Det er fortsatt foretatt kontinuerlig støymåling ved sentral målestasjon i 2022. Verdiene for 2022 er nokså like verdiene for 2021. Firmaet vurderer at det at støynivået fra de kontinuerlige målingene ikke har fanget opp forbedringer etter tiltak som er gjennomført, kan skyldes plasseringen av den sentrale mikrofonen med stor påvirkning av støy fra lastebil. Beregningene viser heller ikke noen forbedring ved den sentrale målestasjonen, selv om forholdene til omgivelsene er bedret (jf. ovenfor).

Det anbefales at trekking av containere med tugmastere og chassis med gummihjul erstatter bruk av reachstackere om natten i så stor grad som mulig.

Etterfølgende opplysninger

I e-post til kommunen etter at klagesakene hadde kommet inn hit, ba Grenland Havn om en avklaring på forventning til måledata fra aktivitet ved Breviksterminalen. Grenland Havn skrev: «Formuleringen 'Nye kildemålinger hver gang terminalen trafikkeres av ny båt, det tas i bruk nye kjøretøy og nytt utstyr på terminalområdet, eller hvis det skjer endringer av dekke og kjøremønster' har tilsynelatende skapt en forventning hos naboer til at alle skip som anløper terminalen skal støymåles.» Grenland Havn forklarte at det i større grad enn tidligere er endringer i hvilke skip rederiene setter inn i de ulike rutene. Havnen har ingen oversikt over hvilke skip som kommer til å seile til Brevik resten av året. Det er derfor utfordrende å gjennomføre kildemåling på hvert eneste skip. Erfaring fra tidligere målte skip viser at det bare er 3 dB skille mellom det mest og det minst støyyende skipet. Grenland Havn mener derfor at det bør være tilstrekkelig å utføre kildemåling etter følgende retningslinjer:

- kildemåling fra skip som utmerker seg med å få mange klager fra naboer.
- kildemåling fra ett skip som er representativt for en gruppe fartøy som er sammenliknbare mtp. størrelse og funksjon (Ro-Ro og Lo-Lo).

Videre planlegger havnen for å gjennomføre en ekstra støymåling fra båt i 2022. Bakgrunnen for dette er at de, som beskrevet i handlingsplanen, er i ferd med å endre operasjonsmønster på terminalen. De ønsker også å bruke målingen til å få en oppdatering på om de gjennomførte tiltakene i handlingsplanen har forventet støydempende effekt.

Brekke & Strand Akustikk AS skrev i uttalelse at praksis har vært å begrense målingene til nye skip som hyppigst trafikkerer terminalen, skip som får klager og til skip som skiller seg vesentlig fra tidligere skip med hensyn til tonnasje eller alder. Videre at måleprogrammet skal suppleres med støymåling fra båt én gang per år og kontinuerlig støymåling ved sentral permanent målestasjon. Siden det nå er større endringer på terminalen i forbindelse med at nye maskiner settes i drift, anbefaler Brekke & Strand at det gjennomføres støymåling fra båt 2 ganger i året.



Kommunen svarte Grenland Havn, og vurderte spørsmålet opp mot eget vedtak av 6.5.22, der Grenland Havn ble pålagt å utarbeide en handlingsplan og å foreta kildemålinger. Kommunen skrev at intensjonen med vedtaket ikke var å gjennomføre kildemålinger av alle skip, men å måle de mest støyende skipene som anløper terminalen ofte, samt skip som får klager fra naboer. Dette i tråd med støyfaglige prinsipper om at det er de verste forholdene som skal kartlegges. Ut fra et kost-nytteperspektiv vil det heller ikke være hensiktsmessig å kildemåle hvert skip som ankommer terminalen, da man ikke vet om dette skipet vil komme tilbake til terminalen. Kommunen fastslo at kildemålinger skulle gjennomføres som anført av Grenland Havn og i tråd med deres praksis.

Egen sak om DFDS Primula Seaways

Etter at klagesak ble oversendt hit, kom en ny klage på støy fra Primula Seaways (Ro-Ro). Klager skrev at hver gang dette skipet ankommer, ligger det i havnen med hovedmotorene i gang. Han ba Statsforvalteren gi Grenland Havn og Breviksterminalen pålegg om å avvise skip som ikke kan ligge til havn uten å ha hovedmotorene i gang i mange timer. Samtidig ba han om at det foretas uavhengige støymålinger, da det generelle støynivået har økt det siste året.

Kommunen viste til sak som var oversendt til Statsforvalteren, og oversendte handlingsplanen. Klager påpekte at handlingsplanen ikke inkluderer tiltak for å avhjelpe støy fra «verstingen» Primula Seaways. Han ba om forbud mot at skipet kunne anløpe Breviksterminalen. Kommunen oversendte klagen til Grenland Havn og ba om en tilbakemelding på om skipet inngår i handlingsplanen og en begrunnelse dersom det ikke gjør det.

Grenland Havn svarte at de hadde lagt vekt på at tiltakene i handlingsplanen skal være konkrete og gjennomførbare. Det forelå ikke planer hos DFDS om å gjøre tilsvarende tilpasninger på Primula som på de øvrige skipene. De ba DFDS om en redegjørelse for om det var planer om å gjøre tiltak på flere av deres skip og Primula spesielt, og ville gi tilbakemelding så snart de visste mer.

Vi har ikke hørt noe mer fra kommunen i saken, men legger til grunn at dette er del av klagesaken som gjelder støy fra Grenland Havn.

Nytt rettingsvedtak

9.6.23 fattet kommunen vedtak om at Grenland Havn må evaluere om det er behov for endring av måleprogrammet for overvåking av støy. Vedtaket er ikke en del av saken her.

Andre opplysninger

Statsforvalteren kontaktet Brekke & Strand for nærmere informasjon om målinger og beregninger i støyrapporten for 2022. Deres representant informerte om at Miljøakustikk foreslo måleprogrammet i sin tid, og de tidlige rapportene går mer i detalj om metodene. Vi gikk derfor ikke i detalj om valget av målepunkter, men på spørsmål om valget av punkter på Setre opplyste firmaet at det er viktig at punktene ikke er påvirket av Norcem, man må kunne måle fra punktene. Videre kan det etter det vi oppfattet ha hatt en betydning at det tidligere var flest klager på Breviksterminalen relatert til Ro-Ro-kaia, fra beboere på Heistad.

Årsmidling etter T-1442 ble innført fordi det fanger opp totalaktivitet på en bedre måte enn dimensjonerende døgn.

Vi stilte spørsmål ved beregningen av verste natt. Vi forsto det slik at man har tatt utgangspunkt i de 15 nettene med både Lo-Lo og Ro-Ro, ser hen til liggetid på de ulike skipene, omfanget av lasten og håndteringen av containerne og velger en typisk natt som er representativ for de 10 % av nettene



med høyest scår innen de ulike kategoriene. Det innebar i dette tilfellet Ro-Ro-skip med liggetid 4 timer og Lo-Lo med nesten maksimal lossing. Energien midles over 8 timer.

Støyrapportene er begrenset til å gjelde aktiviteten i havneområdet. Hvordan skipene opererer i fjorden og støyutslipp på vei inn til kai er dermed ikke vurdert. Vi bemerker imidlertid at Grenland Havn har tiltak som gjelder dette i sin handlingsplan.

Statsforvalterens rolle i klagesaker

Statsforvalteren er klageinstans iht. folkehelseloven § 19. Statsforvalteren skal vurdere klagerens synspunkter, men kan også ta opp forhold som klageren ikke har tatt opp. Statsforvalteren har både rett og plikt til å prøve alle sidene av vedtaket – saksbehandlingen, faktiske forhold, lovanvendelsen og forvaltningskjønnet. Ved prøving av forvaltningskjønnet, skal Statsforvalteren legge stor vekt på hensynet til det kommunale selvstyret, jf. forvaltningsloven § 34.

Forskriftsverket gir i dag på mange områder bestemmelser i form av funksjonskrav, for eksempel at virksomhet eller eiendom skal drives «på en helsemessig tilfredsstillende måte, slik at de ikke medfører fare for helseskade eller helsemessig ulempe», jf. forskrift om miljørettet helsevern § 7. Når forskriftene er utformet som funksjonskrav innebærer det at virksomhetene kan finne hensiktsmessige løsninger innenfor regelverkets rammer. Statsforvalteren har begrenset kompetanse i slike tilfeller til å sette krav om konkrete tiltak.

Relevante regler

Saken er vurdert opp mot folkehelselovens (fhl.) regler om retting i § 14:

Kommunen kan pålegge forhold ved en eiendom eller virksomhet i kommunen rettet hvis forholdet direkte eller indirekte kan ha negativ innvirkning på helsen eller er i strid med bestemmelser gitt i medhold av dette kapittel. Retting kan bare kreves dersom ulempene ved å foreta rettingen står i rimelig forhold til de helsemessige hensyn som tilsier at forholdet rettes.

Pålegget skal være skriftlig og inneholde en frist for når det skal være utført. Det skal rettes til den som er ansvarlig for forholdet, eller til virksomheten som sådan. Kostnadene ved å gjennomføre pålegget skal dekkes av den som er ansvarlig for forholdet, eventuelt av virksomheten som sådan.

Det er altså to vilkår for at kommunen kan fatte vedtak om retting: Det må foreligge risiko for helseskade, og rettingen må være forholdsmessig. Vilkårene kan gli over i hverandre, f.eks. ved at det kan kreves retting ved lavere risiko for helseskade, når bedring kan oppnås med enkle midler. Når vilkårene er innfridd, har kommunen skjønnet med hensyn til om den skal kreve retting. Dette er en vurdering statsforvalteren som klageorgan bare kan overprøve om skjønnet eller resultatet av det er åpenbart urimelig.

Vi viser videre til forskrift om miljørettet helsevern § 9:

§ 9. Helsemessige ulemper som virksomhet eller eiendom påfører omgivelsene

Virksomheter og eiendommer skal planlegges, drives og avvikles, slik at følgende krav til miljøfaktorer overholdes når det gjelder den belastning omgivelsene påføres:

- a) Ved etablering og bruk av støykilder skal det tilstrebes lavest mulig støynivå. Støy og vibrasjoner skal ikke medføre helsemessig ulempe eller overskride helsemessig forsvarlig nivå.



- b) Forurensning i form av utslipp til luft, grunn eller vann skal ikke medføre fare for helseskade eller helsemessig ulempe.
- c) Virksomheter skal planlegges, drives og avvikles slik at ulykker og skader forebygges.
- d) Virksomheter skal håndtere og oppbevare avfall på en helsemessig forsvarlig måte.
- e) Virksomheter skal drives slik at luktplager som er til helsemessig ulempe for omgivelsene unngås.

Helsemessig risiko

Om det foreligger risiko for helseskade, vurderes på bakgrunn av foreliggende kunnskap om risiko knyttet til ulike miljøfaktorer. Det gjelder et føre var-prinsipp. Det skal gjøres en helsefaglig vurdering.

Helsemessige hensyn skal så langt som mulig ivaretas gjennom ordinære prosesser knyttet til planlegging og godkjenning av virksomheter og eiendommer – «helse i alt vi gjør». Folkehelseloven med forskrifter skal fungere som et sikkerhetsnett. Der annet regelverk fastsetter helsebegrunnede krav eller normer, kan det gi uttrykk for hvor grensen går for hvilke helsemessige ulemper man må tåle. Sikkerhetsnettfunksjonen innebærer at slike normer er gjeldende med mindre det foreligger særskilte forhold, for eksempel et samvirke av ulike forhold eller at enkeltpersoner totalt sett blir utsatt for en uforsvarlig stor miljøbelastning.

Regulering av krav til støy finnes bl.a. i forurensningsloven med forskrifter og i plan- og bygningsloven med forskrifter.

Forurensningsloven

Forurensningsloven gir funksjonskrav om utslipp og setter krav om tillatelser (konsesjon) for enkelte virksomheter. Havner er ikke omfattet av dette. Forurensningsforskriften kap. 5 gjelder for havner, og setter bl.a. tiltaksgrenser for innendørs støy, til 42 dB $L_{pAeq,24h}$. Vi viser også til forskriften § 36-10 første ledd nr. 1, som sier at det er et grunnleggende prinsipp ved behandling av søknad om tillatelser at alle hensiktsmessige forebyggende tiltak mot forurensning skal treffes, særlig ved å ta i bruk de beste tilgjengelige teknikker. Dette korresponderer med forskrift om miljørettet helsevern krav om lavest mulig støynivå.

Vi har hatt kontakt med forurensningsmyndigheten – Statsforvalteren ved miljøavdelingen og Miljødirektoratet – angående deres praksis ved vurdering av tillatelser og vilkår i tillatelser. Forurensningsmyndigheten angir hovedsakelig støygrenser i formen egne ekvivalentgrenser for dag – kveld – natt – søn/helligdager og maxnivå natt. Grenseverdiene settes på individuell basis etter en konkret vurdering av samlede forhold. Kravene skal overholdes innenfor fastsatte midlingstider, altså hver enkelt periode (én dag kl. 7-19 midles over 12 timer) eller innenfor hvert døgn. Noen virksomheter har forbud om drift om natten fram til kl 6 om morgenen.

Forurensningsmyndigheten oppga at kravene blir stadig strengere etter som vi får mer kunnskap om de negative konsekvensene av utslipp (som støy) på omgivelsene. Man kan imidlertid ikke sette kravene så strengt at man i realiteten «regulerer bort» en virksomhet. Det gjøres en forholdsmessighetsvurdering av fordeler og ulemper, der samfunnsnytte er et relevant moment. Samtidig settes krav nokså strengt, og det går en grense selv for hva samfunnsnyttige virksomheter kan gjøre. Dialog med virksomheten er viktig. Man kan stramme inn over tid, og bestemme at



virksomheten ikke kan inngå nye kontrakter. Det kan være nødvendig med overgangsperioder for nye tiltak.

Plan- og bygningsloven

Kommunen kan i sin planprosess sette krav til støyforhold, både ved regulering av områder til industri og annen virksomhet, og ved regulering til boligformål. Det betyr at lokale forhold og politiske vurderinger får stor innvirkning på reguleringen. Det er altså vanskelig å finne en fast praksis for regulering av havner. I tillegg vil forhold av betydning for fastsettelse av støykrav variere svært mye ulike havner imellom, f.eks. beliggenhet, hvor mange og type naboer som berøres, om virksomheten ligger i et ellers rolig område eller i et industristrøk, omfanget av aktivitet, type aktivitet og andre forhold ved driften, den samfunnsmessige betydningen av virksomheten, rekkefølgehensyn etc.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442, gir konkrete grenseverdier for støy ved bygging av nye boliger. Det er egne grenseverdier for havner og terminaler. De er angitt i L_{den} , L_{night} og L_{AFmax} . Iht. veileder M-2061 er L_{den} et vektet støynivå, hvor det ved beregning legges til 5 dB på kveldstid og 10 dB på natt. Grenseverdiene for tidsmidlet støynivå i L_{den} og L_{night} gjelder i utgangspunktet som årsmiddelerdi for alle kilder. For virksomheter med store variasjoner i aktivitet bør det også benyttes grenseverdier midlet over døgn eller driftstid (virksomhetens daglige åpningstid). Dette gjelder særlig ved sesongbasert drift. Støynivået i L_{den} eller L_{night} for et enkelt driftsdøgn eller for virksomhetens driftstid bør da ikke overskride anbefalt årsmidlet gjennomsnitt med mer enn 3 dB. Kravet til maksimalnivå i nattperioden gjelder der det er mer enn 10 hendelser per natt som overskrider maksimalnivået. Maksimalt lydnivå fra havner og terminaler gjelder for normal aktivitet med gjentakende hendelser, og ikke enkelthendelser. Vi viser også til M-128.

Det er de strengeste grenseverdiene, for støy med impulslyd og rentoner, som passer best med driften ved Breviksterminalen (lagt til grunn i *Støyrapport*). Aktuelle grenseverdier etter T-1442 Tabell 1 er dermed som følger: $L_{den} > 50$ dB, $L_{night} > 45$ dB og $L_{AFmax} > 60$ dB.

Relevant praksis

Ved regulering av Fredrikstad havn viste kommunen til grenseverdier i forurensningsforskriften og i T-1442. Kristiansand anvender T-1442 for sitt havneområde. Reguleringsbestemmelser for Larvik havn, Revet, viser også til T-1442, men setter grenser for driftstider slik: «Utskipning (lasting) av skrotstein tillates ikke i tidsrommet 2300 til 0700 alle dager. Havnestyret delegeres rett til å fastsette driftstider utover dette. Det forventes en konkret vurdering av tidspunkt, støyforhold og eventuelle belastninger for omkringliggende miljø.»

For Oslo Havn er det i utgangspunktet gjeldende versjon av T-1442 som gjelder iht. reguleringsbestemmelser. Oslo kommune har regulerings sak til behandling med forslag om detaljregulering for Ormsundkaia, der det per i dag gjelder midlertidig forbud mot tiltak. Iht. planforslaget skal det ikke skje lasting, lossing, utendørs håndtering av gods og annen støyende virksomhet i nattperioden kl 19–23. Det tillates ikke kranbasert lasting/lossing av containere eller andre typer gods, kun gods som lastes/losses med kjøretøy (Ro-Ro). Det tillates ikke stabling av containere i høyden da dette medfører slaglyd. Det tillates ikke håndtering av skrapjern eller liknende støyende aktivitet. Forslaget har ennå ikke vært oppe til politisk behandling. Kystverket har fremmet innsigelse til flere av reguleringsbestemmelsene, bl.a. forbud mot lasting og lossing på natt. Oslo Havn har også bygget grønne buffersoner rundt Ormsundkaia.



Grenseverdier ved Yara er dag $L_{pAekv12h}$ 50 dB, kveld $L_{pAekv4h}$ 46,5 dB, natt $L_{pAekv8h}$ 46,5 dB, søn/helligdag $L_{pAekv16h}$ 46,5 dB og natt L_{AFmax} 60 dB. Alle grenseverdier skal overholdes innenfor fastsatte midlingstider. Virksomheten må på forhånd avklare skriftlig med Miljødirektoratet endringer den ønsker å foreta i forhold til opplysninger gitt i søknaden eller under saksbehandlingen som kan ha miljømessig betydning.

Ved Denofa er grenseverdi ved normal drift L_{den} 55 dB hverdager og lørdag, og L_{den} 50 dB søndag og helligdager. L_{AFmax} natt 60 dB. Støygrensene skal overholdes innenfor alle driftsdøgn. I tillegg er det gitt en høyere støyemisjonsgrense som gjelder for inntil 50 dager/år, ved anløp av soyabønnebåter. Denne skal revurderes etter 3 år.

Eramet på Herøya fikk nylig avslag fra Miljødirektoratet på søknad om tillatelse til økte støygrenser til 55 dB i inntil 45 dager per år mellom kl 7 og kl 23. Eramet søkte fordi de p.t. ikke overholder støygrensene i dagens tillatelse alle dager ifm. lossing. Gjeldende støygrense er 50 dB.

Dette viser at konkrete grenseverdier henger nært sammen med midlingstider og settes etter individuelle vurderinger, der støygrenser i veileder er én blant flere faktorer.

Miljødirektoratet setter i sine tillatelser også ofte krav om kontinuerlig arbeid med støyreducerende tiltak, årlige støyvurderinger, dokumentasjon på tiltak, informasjon og klagesystem.

Forholdsmessighet

I forholdsmessighetsvurderingen skal kostnader, tidsbruk og andre ulemper ved retting veies opp mot den helsemessige gevinsten ved retting. Dess større helsemessig risiko, dess mer tyngende retting kan det settes krav om. I vurderingen av ulemper ved retting skal man se hen til en vid krets av hensyn, også for samfunnet som helhet, som betydning for lokalt næringsliv og sysselsetting.

Der normer og retningslinjer benyttes som grunnlag for å angi tålegrensen etter folkehelselovens bestemmelser om miljørettet helsevern, vil dette kunne få betydning for forholdsmessighetsvurderingen i den enkelte sak, da forholdsmessighetsvurderingen kan ha vært gjort på forhånd gjennom fastsettelse av normene.

Kravet til forholdsmessighet og hensynet til forutberegnelighet og helhetlig planlegging tilsier at rettingskompetansen benyttes med varsomhet i tilfeller hvor det foreligger et planvedtak etter plan- og bygningsloven eller hvor det er gitt konsesjon eller godkjenning etter annet regelverk. Likevel kan situasjonen utvikle seg annerledes enn det som var forutsetningen på vedtakstidspunktet, eller det kan være ny allmenn kunnskap som ikke forelå under prosessen og som gir grunnlag for en annen helsemessig vurdering. For slike tilfeller kan det være aktuelt å benytte folkehelselovens bestemmelser om miljørettet helsevern som sikkerhetsnett for å fange opp forhold som utgjør en helsesisiko.

Skjønn

I kommunens vurdering av hvorvidt den skal kreve tiltak når vilkårene er oppfylt, kan kommunen trekke inn forhold utenfor folkehelseloven.

Vi viser til rundskriv I-2011-6 kommentarer til folkehelseloven og forskrift om miljørettet helsevern §§ 3, 6, 7 og 9 med merknader.

Ansvar



Grenland Havn IKS har anført at det er tre ulike aktører som er involvert i driften av Breviksterminalen (operatørselskapet North Sea Terminal AS, DFDS som driver Ro-Ro-trafikken og Grenland Havn IKS), og at Grenland Havn av den grunn ikke har kontroll over gjennomføringen av alle tiltakene.

Etter fhl. § 14 andre avsnitt, må pålegg rettes til den som er ansvarlig for forholdet, som kan være eiendommens/virksomhetens eier, ansvarlige leder eller representant, eventuelt virksomheten som sådan. Det avgjørende er altså hvem som er ansvarlig for forholdene som kan ha negativ innvirkning på helsen.

I denne saken er vedtak rettet mot Grenland Havn, som eier og overordnet ansvarlig for driften.

Gjeldende krav til virksomheten

Gjeldende regulering av støyforholdene følger av Fylkesmannens vedtak av 5.10.04 og Grenland Havns måleprogram med revisjon i 2012. Vi vil knytte noen bemerkninger til disse.

Fylkesmannens vedtak av 5.10.04

Folkehelseloven § 14 er en videreføring av tidligere bestemmelser i kommunehelsetjenesteloven som lå til grunn for Fylkesmannens vedtak av 5.4.04. Vedtaket ble fastsatt etter en konkret vurdering av helsemessig risiko og forholdsmessighet mellom helserisikoen og virksomhetens interesser. Vedtaket gjelder fortsatt.

I vedtakets konklusjon står det: «Følgende korrigeringer og tillegg på grenseverdiene, alle målt utendørs ved de mest utsatte boliger og etter gjeldende veiledninger og anerkjent praksis, gjelder for driften ved terminalen» (våre uthevinger).

De mest utsatte boliger

Grenseverdiene gjelder «utendørs ved de mest utsatte boliger». De «mest utsatte boliger» er boligene som er mest utsatt for støy – altså de boligene der det er høyest støy til enhver tid. Det betyr at grenseverdiene skal være oppfylt ved samtlige boliger som er utsatt for støy fra Breviksterminalen. Grenseverdiene gjelder også bare for støy som stammer fra driften ved Breviksterminalen.

Gjeldende veiledninger og anerkjent praksis

I sin vurdering la Fylkesmannen «bl.a. vekt på» dagjeldende Retningslinjer for begrensnig av støy fra industri m.v., TA-506, men skrev: «Fylkesmannen er imidlertid kjent med forslaget fra SFT til ny retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging og har tatt hensyn til dette i vurderingene. Slik vi oppfatter SFTs forslag dreier dette seg kun om en mindre justering av gjeldende støyretningslinjer.» Aktuelle grenseverdier i T-1442 er imidlertid noe mer liberale (i betydningen satt høyere) enn de generelle grenseverdiene i TA-506. I tillegg er det noen forskjeller i måle- og beregningsmetoder (som Brekke & Strand Akustikk har gjort rede for i støyrapporter), bl.a. at man etter T-1442 som hovedregel årsmidler ekvivalent støynivå. Slik vi ser det må de nye grenseverdiene og beregningsmetodene ses under ett, da resultatet av målinger og beregninger som holdes opp mot kravene, blir vesentlig forskjellig enten man midler over 8 timer eller et år.

Statsforvalteren foretok i 2004 en konkret vurdering av forholdsmessighet, der retningslinjene var ett av flere vurderingspunkter. Statsforvalterens grenseverdier stemmer overens med verdiene i TA-506 på noen punkter, men skiller seg fra dem på andre. TA-506 angir ulike verdier for hhv. boligområde og område mer undervisningslokaler og for område som benyttes til hyttebebyggelse og rekreasjonsformål, sykehus og sykehjem, der sistnevnte er strengere. Til tross for at



Fylkesmannen i vedtaket peker på at området er viktig for friluft og rekreasjonsformål, tilsvarer grenseverdiene i 2004-vedtaket i det alt hovedsakelige de høyere verdiene for boligområder i TA-506. I tillegg har Fylkesmannen satt maksimumsnivå natt 5 dB høyere enn hva som følger av TA-506.

Slik vi ser det, må derfor anvisninger på målinger og beregninger fra vedtakstidspunktet legges til grunn. Altså TA-506. Det betyr at grenseverdier for ekvivalent støynivå må midles over den angitte perioden (mandag-lørdag kl. 0600-1800: 12 timer, kveld alle hverdager kl. 1800-2200: 4 timer, søn- og helligdager kl. 0700-2200: 15 timer, natt 2200-0600/0700: 8/9 timer). Grenseverdien må overholdes i alle enkeltperioder. Videre definerer TA-506 maksimumnivå slik: «Det høyeste utslag som i det angitte tidsrom er indikert på lydnivåmåler med spesifisert frekvensveiekurve og meterdempning.»

I praksis får dette den betydning at beregnet ekvivalentlydnivå for f.eks. en enkeltnatt med aktivitet blir høyere en dersom man årsmidlet, fordi det da ville være flere netter uten aktivitet som trakk gjennomsnittet ned. Videre innebærer dette at flere dager/kvelder/netter med aktivitet, ikke gir direkte utslag på beregnet nivå, da det er verste natt som er dimensjonerende. Større aktivitet gir bare utslag på beregningene når det er flere skip til kai samtidig.

Vi bemerker at forholdet mellom grenseverdier i vårt vedtak og i T-1442 er som følger:

- dag/kveld hverdag: lik krav for L_{den} med impuls/rentone
- søn/hellig: 5 dB strengere (T-1442 har ikke egne grenseverdier for helligdager for støy fra havner og terminaler)
- natt: 5 dB strengere, L_{den} og maksimalverdi

Øvrige forhold ved vedtaket

Samtlige grenseverdier i Fylkesmannens vedtak er oppgitt som dBA – A-veid støy. TA-506 sier om dette: «Enheten for ekvivalent kontinuerlig lydnivå er dB(A). I spesielle tilfeller hvor andelen lavfrekvent støy er høy vil en vurdere å benytte frekvensveiekurve C for angivelse av støynivået.» Slik vi ser det, innebærer dette at vedtaket ikke tar stilling til om C-veid støy skal måles. Vedtaket kan dermed utfylles på dette punktet.

Bystyret hadde i saken vedtatt at Grenland Havnevesen «jevnlige» skulle rapportere støymålinger til Porsgrunn kommune ved avdeling for Ytre miljø og helse, som skulle offentliggjøre dem på kommunens internettsider. Dette ble opprettholdt av Fylkesmannen. Ved søk på kommunens nettsider, framstår det som avdelingen har opphørt i en omorganisering. Vi fant heller ikke resultatet av slike målinger. Det er ikke opplyst at kommunen har omgjort sitt vedtak på dette punktet, og vi legger til grunn at dette fortsatt er gjeldende.

Konklusjon

Virksomheten har altså plikt til å sørge for at grenseverdiene fastsatt i Fylkesmannens vedtak overholdes til enhver tid, ved alle boliger som er berørt av støy fra terminalen.

Som nevnt ovenfor har det vært store overskridelser av kravene i perioder i 2022, særlig på natt. Det betyr at det allerede ligger en stor bedring i forholdene for beboerne i området når virksomheten igjen oppfylder kravene. Vi merker oss at det var færre klager i de årene da virksomheten oppfylte kravene. Imidlertid hang dette sammen med at det var mindre aktivitet ved terminalen, hvilken innebærer at det er begrenset hvilke slutninger som kan trekkes av dette.



Vi viser også til at uavhengig av grenseverdiene satt av Fylkesmannen, har virksomheten plikt til å drive slik at det tilstrebes lavest mulig støynivå mtp. belastning som påføres omgivelsene, jf. forskrift om miljørettet helsevern § 9.

Måleprogrammet

Måleprogrammet ble innført på bakgrunn av Fylkesmannens vedtak, som sa: «Grenland Havnevesen skal innen 4 måneder legge fram et forslag til måleprogram, som skal godkjennes av Porsgrunn kommune med hjemmel i kommunehelsetjenesteloven.»

I senere korrespondanse om måleprogrammet og målepunkter, skrev Fylkesmannen at hensikten med måleprogrammet først og fremst er at virksomheten selv skal følge med på støybildet og rette opp i det når det skjer overskridelser av grenseverdiene. Måleprogrammet er ment å sikre at virksomheten fanger opp endringer i støybildet og raskt gjennomfører endringer slik at kravene til støy overholdes til enhver tid. Måleprogrammet er ikke et mål i seg selv, det er et verktøy for å oppnå myndighetskravene. I tillegg er måleprogrammet ment å være med på å skape tillit i nærmiljøet, gjennom at naboer og andre interesserte har fått være med og uttale seg til programmet, at det skaper forutsigbarhet og gjennomsiktighet om rammene Grenland Havn opererer innenfor og at beboerne får oppdatert informasjon om støybildet.

Ifølge gjeldende måleprogram skal det gjøres kildemålinger «i referansepunkter som fremkommer i brev fra Fylkesmannen i Telemark datert 25.11.08». Vi bemerker at Fylkesmannen i sitt brev ikke fastsatte konkrete målepunkter, men kom med betraktninger om hvilke vurderinger som burde gjøres ved fastsettelsen av målepunktene. Fylkesmannen viste til T-1442 punkt 9.7.2: "Målinger skal utføres på de stedene som forventes å ha høyest nivå. Valg av målepunkter skal skje ut fra en totalvurdering av bl.a. sikt til kilden, refleksjonsforhold på stedet, meteorologiske forhold under målingen og bakke/ terrengforhold ved målepunktet. Målepunktene velges normalt ved de nærmeste boligene i ulike retninger fra bedriften. I enkelte tilfeller kan høyereliggende bygninger i lengre avstand ha høyere støynivå og målinger bør også utføres her." Fylkesmannen har altså ikke gitt noen bindende vedtak om konkrete referansepunkter.

Vår vurdering etter § 14

Helsemessig risiko

Virksomheten ved Breviksterminalen medfører støy som kan medføre helsemessig risiko. Støybildet er preget av både slagstøy ved lossing og lasting – kortvarige, skarpe smell som skaper fysiske stressreaksjoner hos mennesker, og av en jevnere dur av støy fra båtene når de ligger ved kai med hjelpemotorer på, når de ankommer og forlater kaia. Støyen fører til dårlig og ødelagt nattesøvn for berørte beboere, med inntil flere oppvåkninger per natt. Problematikken forsterkes ved at anløp fra båter og liggetid i stor grad er uforutsigbart. Den omfatter en stor krets av mennesker. Havneterminalen ligger i et område tett opp mot helårsboliger, hytter og godt besøkte friluftsområder. Landskapet gir minimal beskyttelse mot støy. Den åpne fjorden bærer lyd over lang avstand, og det er tidligere kommet inn støyklager fra opptil flere kilometers hold.

Tålegrensen er tidligere satt i Fylkesmannens vedtak fra 2004. Grenseverdiene er satt etter en avveining av helsemessige opp mot næringsmessige forhold, og ville vært strengere ut fra en rent helsemessig vurdering.

I mellomtiden har det skjedd endringer i driften, både ved at det er flere anløp og at anløpene er mindre forutsigbare. Vedtaket tar ikke høyde for endringer i driftsomfang. Virksomheten har også innført tiltak bl.a. på dekke og maskinpark og har gjennom dialog med rederier oppnådd tiltak også på en rekke skip, som medfører lavere støynivå. Et av spørsmålene i saken er om det har skjedd



endringer i faktiske forhold som medfører at tålegrensen er overskredet også når grenseverdiene i vedtaket overholdes.

Forholdsmessighet

På den ene siden ligger Breviksterminalen i et område nært opp mot flere tettbygde strøk, med mange boliger og hytter og godt besøkte friluftsområder. Landskapet gir minimal beskyttelse mot støy, og den åpne fjorden bærer lyd over lang avstand. Den mest alvorlige støyplagen er støy om natta som forstyrrer nattesøvnen. Det er også et problem at støyen er uforutsigbar og består av både jevn dur f.eks. fra båtmotorer og av smell og høye impulslyder. Området er preget av industri, og det er flere støyende virksomheter som bidrar til det samlede støybildet, noe som gjør at den samlede helserisikoen er større enn dersom Breviksterminalen var alene om støyutslipp i området.

Noen av boligene har kommet til etter at havnevirksomheten startet opp og etter at den ble utvidet og endret karakter. Dette har en viss betydning, mtp. innflytteres mulighet for å innrette seg.

På den andre siden er det grenser for hvor strenge krav man kan sette til driften og fortsatt ha en livskraftig havn. Tatt i betraktning driftsmønsteret til rederiene og uforutsigbarheten i virket, vil begrensninger i åpningstider kunne gjøre Breviksterminalen mindre relevant for kunder. Terminalen har stor betydning for logistikktilbudet for regionens industri og for å begrense utslipp fra transporten, da veitransportetappen er lengre. Grenland Havn har allerede iverksatt en rekke tiltak for å utbedre støyen og jobber med andre tiltak, som å få rederiene til å ta i bruk landstrømanlegget.

Samlet vurdering

Som nevnt glir vilkårene over i hverandre. Vi vil i det følgende vurdere vilkårene om helserisiko og forholdsmessighet samlet for de ulike tiltakene klager har anført.

Vi viser igjen til at vår myndighet er begrenset når det gjelder å kreve særskilte tiltak. I denne saken er det det samlede støybildet som er problematisk – omfanget, arten, tidspunkt m.m. Det betyr også at det er mange ulike muligheter for å oppnå bedring. I konsesjonssaker er det som nevnt vanlig at myndigheter og virksomhet går i dialog for å finne tiltak som er mulig å gjennomføre. Det er virksomheten som er nærmest til å finne virksomme og kostnadseffektive tiltak. Pålegg om konkrete tiltak er generelt et mindre egnet virkemiddel. I noen saker er det imidlertid færre mulige tiltak, ulike tiltak virksomheten har ønsket har vært prøvd ut og vist seg ineffektive, eller det er andre grunner til at det likevel er riktig og hensiktsmessig å gi pålegg om konkrete tiltak.

Utgangspunktet er, igjen, de kravene som er satt for virksomhetens drift i tidligere vedtak. Spørsmålet i saken er om det var forhold som ikke var behandlet i 2004-saken eller nye forhold som tilsier at det må settes nye tilleggskrav.

Som nevnt har driften endret seg vesentlig i denne perioden, og Fylkesmannens vedtak tok ikke stilling til mulig endring i omfanget av driften.

Vurdere konsesjoner/tillatelser samlet

Som kommunen redegjorde for, er det andre instanser enn miljørettet helsevern som gir konsesjoner og tillatelser. Dette kan altså ikke oppnås gjennom et vedtak etter folkehelseloven.

Samlet belastning fra flere forhold som ellers vurderes enkeltvis av sektormyndighetene, er imidlertid nettopp noe miljørettet helsevern er ment å fange opp og ta hensyn til i sine vurderinger. Det er relevant at klagerne er utsatt for flere støykilder og ulike typer miljøbelastning.



Flytte skipstrafikken til Frier vest

Dette er heller ikke et forhold kommunen ved miljørettet helsevern eller Statsforvalteren kan bestemme i en sak etter folkehelseloven. Det vil ikke anses som forholdsmessig å kreve at all virksomhet ved Breviksterminalen opphører. Omlegging av virksomheten ved Frier vest vil også kreve en mer omfattende prosess, bl.a. hos planmyndigheten.

Landstrøm

Det foreligger klager på lavfrekvent lyd fra særlig Ro-Ro-kaia når båtene ligger på hjelpemotorer. Én klager har klaget særskilt på Primula Seaways, og ba Statsforvalteren gi Grenland Havn pålegg om å avvise dette skipet spesielt og øvrige skip som ikke kan ligge til havn uten å ha hovedmotorene i gang i mange timer.

Iht. havne- og farvannsloven § 27 har havner plikt til å motta fartøy. Bestemmelsen er en ikke-diskrimineringsplikt. Det gjelder noen unntak fra plikten, men iht. Rundskriv N-2020-2 punkt 3.1 kan «havnene ikke ... sette generelle krav om for eksempel bruk av landstrøm for å kunne anløpe havn. Havnene vil imidlertid kunne stimulere til bruk av landstrøm gjennom å benytte miljødifferensiering av vederlag og farvannsavgift som virkemiddel». Ifølge Kystverket innebærer dette at havner heller ikke kan diskriminere på slikt grunnlag ved inngåelse av avtale. Man må i tilfelle bruke økonomiske incentiver for å gjøre det ulønnsomt å ikke kunne tilknytte seg landstrøm. Man kan også nekte skip å legge til kai ut fra miljømessige hensyn. Vi forstår det imidlertid ikke slik at denne bestemmelsen er anvendelig i vårt tilfelle.

Vi kan ikke sette krav til Grenland Havn som Grenland Havn ikke lovlig kan sette overfor rederier / andre kunder.

Grenland Havn inngår imidlertid i et større samarbeid for å få rederier til å ta i bruk landstrøm. Dette er positivt.

Vi merker oss også at Grenland Havn opplyste i 2021 at «Som følge av tilbakemeldinger fra naboer, har DFDS-skipet 'Primula' blitt tatt ut fra ruten som går til Brevik». Dette viser at Grenland Havn har en viss påvirkningsmulighet overfor rederiene. Likevel hadde Primula Seaways 38 anløp i 2022. Vi kan ikke se at vi har myndighet til å sette spesifikke krav til Grenland Havn om dette skipet, men oppfordrer virksomheten til å fortsette dialogen med DFDS om skipet, som er identifisert som dimensjonerende for maks støyforhold på natt. Å ta Primula ut av rute til Breviksterminalen eller få den over på landstrøm, ville ha stor betydning for særlig beboere på Heistad.

Revidere og kontrollere måleprogrammet

Brevik vel har bedt om revisjon og kontroll av «støyregimet». Brevik Vel skrev at støykartet i Grenland Havns støyrapport viser at en stor del av bebyggelsen rundt havna opplever et støybilde (basert på verste natt) som er langt over konsesjonskravet. De oppfatter det slik at Grenland Havn jobber for å redusere støyen basert på beregninger foretatt i Zoarbakken, som viser en støy på 43 dB. Med utgangspunkt i nytt støykart, mener de at Grenland Havn bør jobbe ut fra et høyere tall. De mener, basert på dette, at måleprogrammet må revideres, da dagens referansepunkter ikke gir en helhetlig og riktig uttelling i måleprogrammet.

Videre har Brevik Vel anført at det stadig er nye containerbåter, og at det kanskje bør tas inn et tilleggspunkt under kravet om støyvurdering av nye skip om hvor mange ganger eller hvor lenge skipene kan anløpe terminalen før kravet slår inn. Brevik Vel ba også om at Grenland Havn tar inn en liste i støyrapporten som viser hvilke skip som har gjennomgått målinger og resultatene av disse.



En klager ba også om at det foretas uavhengige støymålinger, da det generelle støynivået har økt det siste året.

Kommunen avslo å revidere måleprogrammet. Ifm. saken ba imidlertid kommunen Grenland Havn om å evaluere måleprogrammet. Vi kan ikke se at kommunen fikk en fyllestgjørende tilbakemelding på dette. Kommunen kommenterte også at da det er ulike måter å rapportere støymålinger/-beregninger på i de forskjellige rapportene, kan det være vanskelig å sammenlikne dem. Det kan tyde på at støynivået har steget jevnt og trutt siden målingene startet, men det er vanskelig å anslå hvor mye og om støygrensen for natt faktisk er overskredet for enkelte målepunkt. Videre at de siste årene har det kun blitt gjennomført målinger fra båt 1 gang pr år. Dette er en endring ift. måleprogrammet som Miljørettet helsevern i Grenland ikke kan se at er godkjent av Porsgrunn kommune.

Videre drøftet kommunen og virksomheten i e-postutveksling hva som ligger i krav om nye kildemålinger hver gang terminalen trafikkeres av ny båt, og kom til enighet om når det skal gjøres nye kildemålinger. Formuleringen skriver seg opprinnelig fra måleprogrammet. Denne enigheten var dermed en presisering eller en endring av måleprogrammet.

Statsforvalteren har kommet til at måleprogrammet må revideres. Vi vurderer at dette er forholdsmessig. Videre vurderer vi at det var åpenbart urimelig av kommunen å avslå et slikt tiltak overfor klagerne, samtidig som kommunen hadde videre dialog med virksomheten om nærmere innhold i programmet.

Formålet med måleprogrammet er som nevnt først og fremst som et verktøy for at virksomheten kan følge med på at støygrensene overholdes til enhver tid. Programmet må dermed både utvikles og brukes med dette i mente. Det innebærer bl.a. at virksomheten må gjennomgå støyrapporter og vurdere om det er forhold som tilsier at det må iverksettes nye tiltak for å begrense støyen. Virksomheten må aktivt bruke støykompetanse i planleggingen av videre drift ved endringer i driften som vil ha betydning for støyforhold og evt. vurdere tiltak eller omlegging av driften. Måleprogrammet vil ikke i seg selv være tilstrekkelig til å sikre at støygrensene overholdes.

Vi bemerker at det har vært en utvikling over tid med vekst i anløp, godsmengde og liggetid. I tillegg har det vært en lengre periode med mer uforutsigbare anløp og flere anløp på natt. Grenland Havn burde ut fra egen oversikt over driften og kunnskap om foreliggende støybilde ha forutsett at det ville oppstå økt risiko for overskridelser av støygrensene. Virksomheten skulle ha vært i forkant med tiltak for å sikre at grenseverdiene fortsatt kunne overholdes.

Dernest skal måleprogrammet skape tillit i nærmiljøet gjennom at lokalbefolkningen høres, forutsigbarhet om rammene Grenland Havn opererer innenfor og oppdatert informasjon om støybildet. Det som er forutsigbart og som man har informasjon om, tåler man bedre enn det som kommer uventet på. Det er dermed viktig at måleprogrammet også ivaretar de berørtes behov for informasjon om rammene for driften, hvordan forholdet mellom faktisk drift og støygrensene er og utvikling i driften av betydning for støyforhold. Igjen er imidlertid ikke måleprogrammet i seg selv tilstrekkelig for å ivareta formålet.

Ifølge måleprogrammet skal det gjennomføres «jevnlige» støyberegninger. I praksis ser dette ut til å ha blitt gjort én gang i året. Videre har ikke alle forhold blitt beregnet på nytt, der støyfirmaet har vurdert at forholdene er uendret. Støykotecart ser ikke ut til å ha blitt utarbeidet for alle relevante forhold hvert år.



Måleprogrammet er også uklart på andre områder, bl.a. er det uklart hva som ligger i nevnte «trafikkeres». Vi bemerker også at virksomheten anførte at det bare er 3 dB skille mellom det mest og det minst støyende skipet og at det bør være tilstrekkelig å utføre kildemåling på ett Ro-Ro-skip og ett Lo-Lo-skip. Den siste støyrapporten viser derimot 11 dB forskjell i lydeffektnivå for eksos og 9 dB forskjell i totalt lydnivå mellom ulike Ro-Ro-skip, mens det er 18 dB forskjell i lydeffektnivå mellom Lo-Lo-skip. Videre oppfatter vi virksomhetens forslag som en markant innstramning ift. tidligere praksis. Det er dermed uklart hva som ligger i kommunens uttalelse om at kildemålinger skulle gjennomføres som anført av Grenland Havn «og» i tråd med deres praksis.

Måleprogrammet må være konkret nok til at både virksomheten og publikum forstår hva som følger av det og at det er en felles forståelse.

Grenseverdiene gjelder «ved de mest utsatte boliger». Støyoversikter utarbeides ofte på grunnlag av en blanding av kildemålinger og beregninger. Som del av arbeidet med måleprogrammet er det valgt ut noen referansepunkter der det gjøres kildemålinger. Disse er altså i utgangspunktet ment som verktøy for utarbeidelsen av oversiktene over støybildet. Referansepunktene er slik vi forstår det valgt ut mtp. hvor det skal gjennomføres målinger for å få best mulig grunnlag for å utføre pålitelige beregninger.

Det ser imidlertid ut til at referansepunktene har fått en annen og kanskje for stor betydning i virksomhetens arbeid med støyforholdene og i informasjonen til berørte.

Tabellene med beregnede støyforhold i støyrapportene viser bare støyforhold ved referansepunktene. Støykartene viser imidlertid beregnet støy i hele området. Som klager påpeker er ikke referansepunktene de mest utsatte stedene, noe man ser tydelig på kartene. Det er ikke utarbeidet kart for maksimalt støynivå på natt, noe som innebærer at man ikke har en oversikt over maksnivå ved mest utsatte boliger.

Dersom virksomheten ønsker å bruke referansepunktene direkte som utgangspunkt for vurderingen av hvorvidt støygrensene overholdes, må man velge ut referansepunkter som viser de mest utsatte boligene. Man må i tilfellet sikre at målingene ved disse punktene er pålitelige. Vi forstår det slik at det kan være problematisk å ha målepunkter nærmere Norcem enn i dag, da man risikerer å måle støy fra Norcem istedenfor fra Breviksterminalen. Det er ikke nødvendigvis hensiktsmessig å ha flere referansepunkter på Setre.

Vi viser også til uttalelse i siste støyrapport om at målinger fra sentralt målepunkt ikke nødvendigvis reflekterer reelle forhold.

Uavhengig av målepunkter, må støyrapportene vise det reelle omfanget av støyproblematikken. Dette innebærer at rapportene må vise støyforhold ved de mest utsatte boligene. Det er det høyeste lydnivået ved boligbebyggelsen virksomheten må legge til grunn for arbeidet med å begrense støynivået og i vurderingen av hva som er godt nok.

Som nevnt må anvisninger på målinger og beregninger (for bl.a. midling og maksimumnivå) fra TA-506 og TA-590 legges til grunn for vurderingen opp mot grenseverdiene.

Se nedenfor om årsmidling iht. T-1442. Et slikt tillegg gir en bedre oversikt over utvikling i omfanget av støyproblematikken (antall døgn, antall netter med støy) over tid.



Arbeid med støyproblematikk må være en kontinuerlig og integrert del av driften. Som nevnt skal virksomheten sørge for at støykravene overholdes – til enhver tid. I realiteten vil det imidlertid kunne skje avvik. Da vil det også være nyttig at støyrapportene inneholder en oversikt over antall husstander der kravet overstiges og antall dager/kvelder/netter kravet overstiges. Dette vil i tilfelle være et nyttig verktøy for virksomheten i sin planlegging, evaluering og korrigerende, og vil kunne være et viktig verktøy for kommunen i evt. nye saker om innstramning i vilkårene for driften.

Vi viser videre til klagers forslag om å ta inn en liste i støyrapporten (eller som vedlegg) som viser hvilke skip som har gjennomgått målinger og resultatene av disse. De siste årenes rapporter viser til målinger som ble gjort så langt tilbake som i 2013, og som ikke er lagt ved rapporten. Dette gjør det vanskelig å få oversikt over forutsetninger for beregninger som gjøres i dag. Vi viser f.eks. til rapporten for 2022 punkt 4.3. og punkt 4.7. I revisjonen av måleprogrammet må det vurderes hvordan rapportene kan bli mer tilgjengelige/lesbare for interesserte privatpersoner.

Iht. dagens måleprogram skal det gjøres nye beregninger hver gang det skjer *vesentlige endringer i driftsmønster* eller støykilder som vil *kunne endre støynivået* med 3 dB eller mer, og minst én gang per år. Klagerne i saken er spesielt bekymret for at antall anløp og containere vil fortsette å øke. Som nevnt ser det ut til at det i realiteten har blitt gjort støyberegninger én gang per år. I revisjonen av måleprogrammet bør det vurderes om bestemmelsen om nye beregninger ved endringer i driftsmønster skal tydeliggjøres og evt. forsterkes, f.eks. slik at det må gjøres nye beregninger ved *planlagte* vesentlige endringer i driftsmønster som vil kunne endre støynivået betydelig.

Representanter for lokalbefolkningen må høres i revisjonen av måleprogrammet. Ny versjon må godkjennes av kommunen som tidligere.

Statsforvalteren skal være tilbakeholden med å kreve konkrete tiltak, og vi overlater til virksomheten og kommunen i samarbeid med støyfaglig kompetanse og med innspill fra representanter for berørte naboer å ta stilling til det nærmere innholdet i måleprogrammet.

I støyrapport for 2021 anbefalte Brekke & Strand Akustikk å gjennomføre flere målinger av maksimalt støynivå fra slagstøyen fra containerhåndteringen om natten. Vi kan ikke se at det er gjort. I 2022 anbefalte firmaet at det gjennomføres støymåling fra båt 2 ganger i året i en periode etter endringer i maskinparken. Støyfaglige råd om utførelsen av målinger og vurderinger bør vektlegges.

Lavfrekvent (C-veid) støy

Lavfrekvent støy har vært et særskilt klagepunkt. Det er ikke satt særskilte krav til lavfrekvent støy i særlovgivningen eller Fylkesmannens vedtak. Det er anbefalt at i spesielle tilfeller hvor andelen lavfrekvent støy er høy bør en vurdere å benytte frekvensveiekurve C for angivelse av støynivået.

Kommunen ba Grenland Havn evaluere måleprogrammet og gjøre en ny støykartlegging, der også lavfrekvent lyd inngår. Kommunen så hen til grenseverdi for lavfrekvent støy ved arrangementer på L_{pCmax} 47 dB målt inne hos nabo i veilederen IS-0327 Musikkannlegg og helse.

Virksomheten svarte at måling av C-veid støynivå innendørs er uhyre krevende, med store muligheter for feilkilder. C-veingen inkluderer verdier i det ikke hørbare spekteret, slik at det er vanskelig å ekskludere andre lavfrekvente støykilder enn støy fra skipet. For å foreta en vurdering av innendørs støynivå bør man kjenne lydens spekter, eller i det minste forholdet mellom C-veid og A-veid lydnivå som sier noe om andelen lavfrekvent lyd. Når forholdet mellom C-veid og A-veid lydnivå er større enn ca. 15 dB oppleves vanligvis den lavfrekvente delen av støyen som det dominerende



problemet. Her er det foretatt støyberegninger av C-veid nivå for ulike skipsanløp med ulike Ro-Ro-båter. Forskjell i lydnivå mellom A-veid og C-veid nivå i referansepunktene varierte mellom 14 og 18 dB. Dette innebærer, som forventet, at det er lavfrekvent lyd som er dominerende, spesielt i de referansepunktene som ligger i stor avstand fra terminalen. Virksomheten skrev at et utendørs støynivå på $L_{Aeq}=40$ dB tilsvarende $L_{Ceq}=58$ dB vil da gi et innendørs C-veid støynivå på under 40 dB. Imidlertid mente de at innendørs C-veid støynivå sannsynligvis ikke vil være dimensjonerende ift. en grenseverdi, med det kravet til utendørs A-veid ekvivalentnivå som foreligger. Den største kilden til lavfrekvent lyd ved Breviksterminalen er hjelpemotoren til de større Ro-Ro-skipene som avgir lyd via båtens skorstein.

I handlingsplanen er overgang til landstrøm angitt som det viktigste tiltaket for å avhjelpe lavfrekvent støy. I tillegg vil kraner drives elektrisk når mulig, noe som vil ha effekt på lavfrekvent motorstøy fra havnekraner. Ved anskaffelse av ny havnekrav vil støy være utvalgs-kriterie. Ny maskinpark for øvrig skal også medføre mindre lavfrekvent støy fra maskinene. Det er altså ikke angitt konkrete tiltak med en tidsfrist, som vil ha påvirkning på lavfrekvent støy.

Vi bemerker at kravet på L_{Aekv} 40 dB gjelder på natt, mens det er høyere grenser på dagtid. Et krav på 47 dBC innendørs ville dermed kunne være dimensjonerende på dagtid. Vi vurderer imidlertid at Brekke & Strand på Grenland Havns vegne har gjort godt rede for at det ikke er hensiktsmessig å gjennomføre jevnlike målinger innendørs av C-veid støy. Videre ser vi per i dag ikke at det finnes egnede tiltak som kan iverksettes, som er lovlige og forholdsmessige og som kan avhjelpe lavfrekvent støy. Det er imidlertid hensiktsmessig å fortsatt vurdere den lavfrekvente støyen jevnlig, etter observasjoner eller målinger.

Begrensninger i driftstid, vekst

Klagerne oppgir at deres hovedbekymring er den sterke veksten i antall anløp, liggetid i havn, godsmengde og spesielt nattarbeid. De har derfor bedt om at havna stenges på natt, evt. å sette et tak for antall anløp, særlig på natt, i antall netter med anløp per måned/år og/eller i godsmengder. Brevik Vel anfører at det har vært forsøkt ulike tiltak for å begrense støyen gjennom mange år, men at støy er en iboende del av havnevirksomheten. Derfor er driftsbegrensninger det eneste tiltaket de kan se at reelt sett vil løse problemet.

Kommunen skrev i brev til Grenland Havn at klagerne opplever at støymiljøet har forverret seg, ikke gjenspeiles i måleprogrammet som gjennomføres ved terminalen. Dette gjelder særlig forholdene på natt, da klagerne mener det losses/lastes flere skip nå enn tidligere. Kommunen viste også til at i målerapporten fra april 2020 gjorde Brekke og Strand følgende vurdering: «Siden totalaktiviteten over året har endret seg de siste årene har vi valgt å beregne nye støykart for ekvivalentnivå etter Retningslinje T-1442, basert på årsmiddelverdier.»

Grenland Havn skrev at Breviksterminalen er et trafikkknutepunkt mellom ulike transportformer. Nattestengning av terminalen er utenkelig og ville medført en kraftig svekkelse av konkurransekraften. Resultatet ville bli at vareeiere og rederier vil velge løsninger i andre havner som ligger lengre unna industrien i Grenland. Dersom vareeierne velger andre havner, ville det ikke være markedsgrunnlag for at de store logistikkelskapene skulle opprettholde sine linjer til Brevik. Resultatet ville bety et svekket logistikktilbud for regionens industri og mer utslipp fra transporten fordi veitransportetappen blir lengre.

Kommunen har vurdert tiltaket nattestenging iht. folkehelse-loven § 16. Det er tale om en begrensning i åpningstider mtp. å avhjelpe helsemessig risiko, ikke full stans av driften. Vi anser det derfor som mest riktig å vurdere tiltaket etter § 14.



Statsforvalteren vurderer at vi per i dag ikke har grunnlag for å kreve begrensninger i åpningstidene for havna.

Som tidligere nevnt, skal myndighetene være tilbakeholdne med å kreve konkrete tiltak der forskriften gir anvisning på funksjonskrav. Det vil i utgangspunktet være opp til virksomheten hvordan kravene skal opprettholdes.

Videre har kommunen vurdert at det ikke er grunnlag for kravet. Dette er et lovtolkningsspørsmål der vi har full overprøvsrett. Når Statsforvalteren velger å ikke oppheve vedtaket av hensyn til saksbehandlingstiden, ser vi likevel hen til kommunens skjønnsmyndighet.

Vi vurderer at vi ikke har tilstrekkelig informasjon om hvilke konsekvenser nattestenging eller andre begrensninger i omfang av drift på natt ville ha for virksomheten til å kunne bestemme et slikt tiltak. Vi har bare opplysningene Grenland Havn selv har gitt i saken. Vi ser hen til Kystverkets innsigelse i plansaken om Oslo Havn – Ormsundkaia, der Kystverket mente at verken helserisiko eller konsekvenser for havna var godt nok utredet. Videre at muligheten til effektiv drift er viktig for havnas konkurranseevne og kan bidra til lavere kostnader og bidra til å redusere skipenes liggetid ved havna. Dette tilsier at det skal svært mye til for å kreve nattestenging.

Nasjonale mål om å styrke sjøtransporten som transportform og kutte i klimagassutslipp samt hensynet til industri og andre virksomheter i Grenland er også vektige hensyn.

I forholdsmessighetsvurderingen ser vi også hen til at det er mulig at deler av virksomheten flyttes til Frier Vest om ca 1,5 år.

Videre vil et slikt tiltak kunne ha konsekvenser Statsforvalteren ikke har oversikt over. Vi viser her bl.a. til ringvirkninger av evt. vridning fra sjø- til trailertransport med medfølgende konsekvenser for naboer til gjennomfartsårer.

Videre til havne- og farvannsloven, som ikke har vært belyst tidligere i saken. Havner har mottakplikt etter § 27. Kystverket opplyser i samtale at de vurderer at bestemmelsen åpner for å stenge havna for anløp på natt så lenge dette praktiseres på en ikke-diskriminerende måte. Dette uavhengig av om anløp krever bemanning eller annen tilrettelegging fra havnas side. Dette ville imidlertid i tilfelle kunne medføre at skip ankret opp i sundet. I tilfeller som Primula, der det er støy fra hjelpemotorene som utgjør hovedproblemet, ville dette kunne forsterke støyplagen for nye områder. Statsforvalteren ser det slik at vi har for lite informasjon til å kunne vurdere alle hensyn som måtte være relevante i saken, fyllestgjørende. Som 2. instans vurderer vi også at det ville være uheldig om vi innhentet omfattende ny dokumentasjon for å gjøre vurderinger kommunen som 1. instans ikke har gjort.

Det er heller ikke opplyst hvilke muligheter og begrensninger som ligger i gjeldende og potensielle avtaler.

I om. at virksomheten har liten innflytelse på anløpstider, ville en begrensning på antall netter med anløp medføre en svært uforutsigbar situasjon, både for Grenland Havn, kunder og naboer.

Det er også uklart hvilket støybilde som vil gjenstå når virksomheten har iverksatt alle tiltakene i handlingsplanen. Vi antar at dette vil ha stor betydning for det helhetlige problemet.



På den andre siden er det klart at dagens aktivitet uansett er svært belastende for berørte naboer. Særlig nattaktiviteten har potensiale for store helseproblemer. Det vil gjenstå slagstøy, som er særlig forstyrrende og kan føre til oppvåkning. Støyproblematikken berører en stor gruppe fastboende og hytteeiere. Det virker også forsterkende at det har vært en vekst i aktivitet, at mange av anløpene er uforutsigbare og at de ikke vet noe om utviklingen framover i tid. Det eneste Grenland Havn har sagt om evt. videre vekst er at det *p.t.* ikke foreligger planer om at nye linjer skal få anløp i Brevik.

Klagerne er også berørt av flere støykilder og ulike typer miljøbelastning. Summen av ulike belastninger vil ofte medføre at tålegrensen overskrides selv om hver enkelt faktor alene ikke ville tilsi det samme.

Vi påpeker også at virksomheten har hatt flere oppfordringer til å være i forkant av utviklingen, og ikke har iverksatt gode nok tiltak i tide. Veksten i anløp vil ha vært forutsigbar for virksomheten, som allerede fra ca 2019 burde ha sett at dette ville ha konsekvenser for støybildet. Måleprogrammet, støyrapporter og utviklingen i antall klager skulle også ha ført til at virksomheten satte inn flere tiltak, tidligere. Dette trekker i retning av at gjeldende støyregime ikke er tilstrekkelig.

Som nevnt fanger dagens grenseverdier i liten grad opp utvikling i omfanget av anløp og gods. Dette forholdet har vært berørt i saken, selv om det har fått liten oppmerksomhet særlig i kommunens vedtak. Motsetningsvis gir økning i omfang av anløp og godsmengder utslag på årsmiddelverdier, som etter T-1442.

Samlet sett vurderer Statsforvalteren at det ikke ville være forholdsmessig å pålegge virksomheten begrensninger i driftstider ut fra de opplysningene vi har per i dag om faktiske og juridiske forhold.

Vi vurderer derimot at et krav om at virksomheten må oppfylle grenseverdier for havner og terminaler i T-1442, i tillegg til gitte grenseverdier i Fylkesmannens vedtak av 2004, er forholdsmessig. Vi vurderer heller ikke at dette er å gå for langt i å sette konkrete krav, eller går ut over rammene for kommunens skjønnsmyndighet.

Forholdet til T-1442 er berørt i saken flere ganger. I støyrapportene utarbeidet for virksomheten er allerede T-1442 lagt til grunn for en del beregninger og vurderinger. I en ny sak ville vi benytte grenseverdier i T-1442 som utgangspunkt for en konkret individuell vurdering. Et slikt krav innfører ikke nye, inngripende begrensninger for virksomheten over natta, men setter visse grenser for reell mulighet for vekst uten å samtidig innføre nye tiltak mot støy. På denne måten vil tiltaket ivareta hensynet til en mer forutsigbar framtid for berørte privatpersoner, samtidig som det balanserer hensynet til virksomheten.

Fristen i handlingsplanen

Kommunen sendte varsel til Grenland Havn om vedtak med pålegg om å utarbeide handlingsplan for støy ved Breviksterminalen, med forslag til tiltak som skal gjennomføres slik at gjeldende støygrenser for terminalen *overholdes* fra 1.1.23. Grenland Havn ba om utsettelse av fristen for å *dokumentere* at effekten av tiltakene vil være tilstrekkelig til at støygrensene overholdes til 1.8.23. Grenland Havn planla å gjennomføre nødvendige tiltak ila. 2022, og hadde tro på at driften ville foregå iht. gjeldende støygrenser fra 2023. Kommunen fattet vedtak om at handlingsplanen skal inneholde forslag til tiltak som skal gjennomføres slik at gjeldende støygrenser for terminalen *overholdes* fra 31.8.23.



Vi legger til grunn at Grenland Havn har gjennomført planlagte tiltak for å utbedre støyforholdene, slik at det nå er dokumentasjonen av foreliggende forhold som gjenstår. Det innebærer at ulempen for beboerne ved den utsatte fristen er mindre.

Som det framkommer ovenfor under avsnittene *Fylkesmannens vedtak av 5.10.04* og *Revidere og kontrollere måleprogrammet*, vurderer vi at vurderingen og framstillingen av støyforhold må endres/utvides på noen områder for å vise de reelle støyforholdene ved de mest utsatte boligene.

Vi stadfester kommunens frist for dokumentasjon av at gjeldende støygrenser overholdes, 31.8.23.

Det er viktig at dersom dokumentasjonen viser at virksomheten *ikke* overholder grenseverdiene på det tidspunktet, må virksomheten raskt i gang med nye avbøtende tiltak. Det er virksomhetens ansvar at grenseverdiene overholdes – utsettelsen ifm. handlingsplanen må anses som en dispensasjon fra de alminnelige reglene.

Som del av oppfølgingen av klagesaken, må kommunen undersøke om handlingsplanen var tilstrekkelig til å ivareta støykravene. Vi ber om å få kopi av dokumentasjonen.

Uforutsigbarhet

I tillegg til at det har blitt flere anløp, er det en belastning for klagerne at det har blitt mindre forutsigbart når det vil være anløp, og at anløpsmønsteret stadig forskyves og endres. Det er kjent at uforutsigbar støy oppleves som mer belastende enn forutsigbar støy. Grenland Havn har forklart at det har vært en uforutsigbar periode også for dem, men at dette forhåpentligvis vil falle mer på plass framover. Dette er ikke et forhold Grenland Havn har herredømme over. Det er imidlertid noen skip som fortsatt har faste anløp. Disse opplysningene må være lett tilgjengelige.

Resultater av støymålinger og -beregninger må også gjøres lettere tilgjengelige. Vi viser til bystyrets vedtak som ble videreført i Fylkesmannens vedtak fra 2004, om at støymålinger skal offentliggjøres på kommunens nettsider. Dette må følges opp.

Det er ikke tyngende for Grenland Havn å gjøre opplysninger om driften tilgjengelige på egne nettsider eller på annen måte. Vi ser heller ikke andre ankepunkter mot dette.

Grenland Havn må gjøre opplysninger om faste anløp tilgjengelige for allmennheten. Grenland Havn må gjøre opplysninger om resultater av støymålinger tilgjengelige for kommunen, som må offentliggjøre dem på sine nettsider. Grenland Havn og kommunen kan evt. bli enige om at Grenland Havn offentliggjør resultatene på sine egne nettsider.

Oppsummering og oppfølging videre

Det er mindre særregulering av havner sammenlignet med mye annen støyende virksomhet/anlegg. Samtidig innebærer havnevirksomhet støy med egenskaper som har særlig påvirkning på helse – aktivitet hele døgnet, slagstøy. Manglende nattesøvn er et av de store folkehelseproblemene. Dette betyr at det er ekstra viktig med grundige planprosesser, og at miljørettet helsevern får en særskilt rolle som sikkerhetsnett. Planprosessene har i dette tilfellet ikke i tilstrekkelig grad utredet og vektlagt helsemessige hensyn, verken ved anleggelse og utvidelse av havna eller ifm. utbygging av nye boliger. Det har også skjedd en utvikling i havnevirksomheten som ikke ble vurdert i planprosessen.

Slik vi ser det er det grovt sett to underliggende årsaker til klagen som dannet utgangspunkt for saken: Utvikling i omfang av aktivitet, særlig på natt, og at virksomhetens plikter ikke har blitt



ivaretatt og fulgt opp godt nok. Det har over tid vært en kraftig økning i aktiviteten, uten at det har blitt innført tilstrekkelige avbøtende tiltak i tide.

Virksomheten skal nå ha gjennomført tiltak som gjør at den oppfyller krav til støy. Det er imidlertid viktig at krav til driften blir fulgt opp og ivaretatt på en bedre måte framover i tid. Det betyr at virksomheten må være forutseende og planlegge slik at den kan ivareta støykravene til enhver tid. Ved evt. nye økninger i omfanget av aktiviteten, må virksomheten vurdere og iverksette nødvendige nye tiltak. Videre at kommunen må følge med på at støykrav overholdes og evt. fatte nye vedtak ved behov. Bystyrets vedtak om jevnlig rapportering om støyforhold til Porsgrunn kommune, gir et nyttig verktøy for jevnlig gjennomgang av forhold som påvirker folkehelsen. Kommunen har også mulighet til å oppnå gode resultater gjennom «helsediplomati». Grenland Havn har gitt uttrykk for å ønske en tettere dialog med Miljørettet helsevern i Grenland. Det er generelt ønskelig at forurensende virksomhet og lokale myndigheter tilstreber å finne gode løsninger i fellesskap.

Konklusjon

Forutsetninger for saken

- Fylkesmannens vedtak av 5.10.04 er fortsatt gjeldende, og må følges opp i praksis. Grenseverdier må overholdes ved alle berørte boliger.
- Bystyrets vedtak om at Grenland Havnevesen «jevnlig» skal rapportere støymålinger til Porsgrunn kommune, som skal offentliggjøre dem på kommunens internettsider, er også gjeldende.

Kommunens vedtak av 23.3.22 – avslag på krav om tiltak

Statsforvalteren har delvis imøtekommet klagen, og endrer kommunens vedtak slik:

- Grenland Havn må revidere måleprogrammet. Berørte parter har rett til å høres. Kommunen må godkjenne endringen. I revisjonen må våre anbefalinger vurderes.
- Virksomheten må oppfylle grenseverdier for havner og terminaler i T-1442, i tillegg til gitte grenseverdier i Fylkesmannens vedtak av 2004.
- Grenland Havn må gjøre opplysninger om faste anløp tilgjengelige for allmennheten. Grenland Havn må gjøre opplysninger om resultater av støymålinger tilgjengelige for kommunen, som må offentliggjøre dem på sine nettsider. Grenland Havn og kommunen kan evt. bli enige om at Grenland Havn offentliggjør resultatene på sine egne nettsider.

For øvrig stadfester vi kommunens vedtak.

Kommunens vedtak av 6.5.22 – handlingsplan

Statsforvalteren stadfester kommunens frist for dokumentasjon av at handlingsplanen har hatt ønsket effekt.

Vi ber om kopi av rapporten.

Klage over Primula Seaways

Statsforvalteren krever ikke tiltak for Primula.



Orientering

Statsforvalterens vedtak i klagesaken er endelig og kan ikke påklages videre etter forvaltningsloven, jf. forvaltningsloven § 28 tredje ledd.

Parter i saken har rett til innsyn i saksdokumentene etter reglene i forvaltningsloven §§ 18 og 19.

Lover og forskrifter er tilgjengelige på www.lovdatab.no. Rundskriv og veiledere er tilgjengelige på nett ved søk på løpenr.

Med hilsen

Fred-Ivar Syrstad (e.f.)
fung. statsforvalter

Lisbeth Øverjordet
fagsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Mottakerliste:

GRENLAND HAVN AVD BREVIK
Porsgrunn kommune
Brevik vel
Sven Christiansen

Strømtangvegen 39
Postboks 128

3950 BREVIK
3901 PORSGRUNN