

RAPPORT

Brevik, Porsgrunn

Beregninger av støy ved ny fergeterminal

Kunde: Feste Landskap v/ Aslaug Norendal

Sammendrag:

Det er gjort forhåndsregninger av støy fra ny fergekai og ladetrafo i Brevik, Porsgrunn.

Resultatene fra beregningene viser et døgnekvivalent lydnivå som ligger lavere enn $L_{den} = 50$ dB ved nærmeste bolig. Dette er innenfor støygrenser i retningslinje T-1442. Beregningene er basert på målinger utført på lignende el-ferge.

Det må være fokus på å unngå støyende impulslyder i nattperioden, mellom kl. 23-07. Ved uheldig utforming av fergekai/fergelem som medfører kraftige slaglyder når biler kjører av/på fergen, vil maksimalnivågrensen som gjelder i nattperioden (60 dB), potensielt kunne bli overskredet ved flere av de nærliggende boligene. Ved utforming av påkjøringsrampe må det derfor være fokus på å begrense denne type slaglyder. På samme måte må det også være fokus på å unngå støyende impulslyder når fergelem åpnes/lukkes.

Oppdragsnr:	4114800
Rapportnr:	AKU -03
Revisjon:	1
Revisjonsdato:	10. mai 2021
Oppdragsansvarlig:	Knut Haugen
Utarbeidet av:	Knut Haugen
Kontrollert av:	Frode Eikeland

1 Bakgrunn

Brekke & Strand Akustikk AS er engasjert av Feste Landskap for å gjøre forhåndsregninger av støy ved ny fergekai i Brevik i Porsgrunn kommune.

Oppdraget gjøres i forbindelse med arbeid med ny reguleringsplan for ny fergekai som kommer av at Brevik fergeselskap IKS oppgraderer til elektriske ferger som er større enn dagens båter.

Det er tidligere gjort en tilsvarende beregning for støy til naboer ved ny kai på Sandøya.

Det vises til tidligere utsendte rapporter fra Brekke & Strand Akustikk AS.

AKU01rev1 R201030 Sandøya, Porsgrunn - Beregninger av støy ved ny fergeterminal"

AKU-02 N Rev.01 201102 Sandøya, Porsgrunn - Støymålinger el. ferge

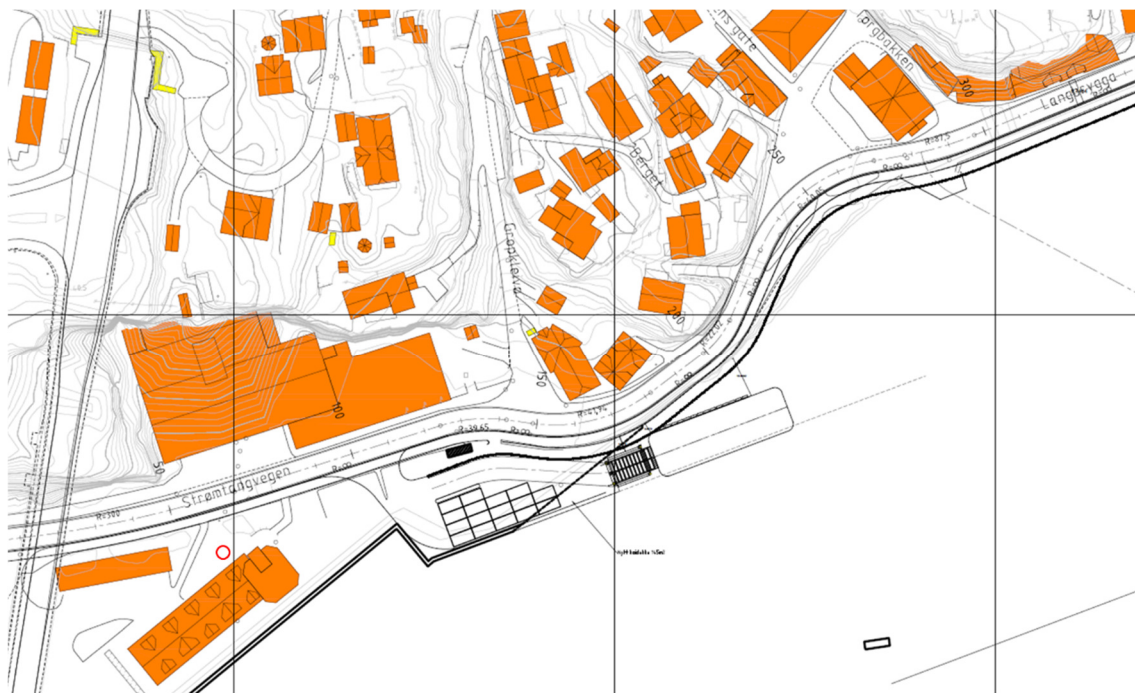
2 Underlagsdokumentasjon

Tabell 1 Mottatt underlagsdokumentasjon

Dokument	Rev.	Rev. Dato	Mottatt dato
StatistikkLinjerGrunnlag_2019_BFS, Brevik fergeselskap	-	-	19.05.2020
Situasjonsplan og tegninger fra Feste Landskap	-	15.04.2021	13.04.2021
Figur med ny plassering av trafo	-	-	07.05.2021

3 Situasjonsbeskrivelse

Nye større ferger krever en større kai. Figuren nedenfor viser ny kai med utfylling for veibane ut til fergen og med parkering og oppstillingsplasser for biler. Plassering av ladetrafo er vist med rød ring bak kontorbygget til Grenland havn.



Figur 1 - Ny fergekai med ladetrafo (rød ring), tegninger fra Feste Landskap, datert 15. april 2021.

4 Grenseverdier

I vurdering av resultatene fra beregningene er det lagt til grunn støygrenser for kategorien Havner og terminaler uten impulslyd etter Klima- og miljødepartementet *Retningslinje for støy i arealplanlegging T- 1442/2016*. Aktuelle støygrensene fra retningslinjen er vist i Tabell 2 nedenfor.

Tabell 2 – Grenseverdier for støy, på utendørs oppholdsarealer og utenfor vinduer, innfallende lydtryknivå.

Støykilde	Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsom bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Havner og terminaler uten impulslyd	L_{den} 55 dB	L_{night} 45 dB L_{AFMax} 60 dB

I retningslinje T-1442 opereres det også med to typer støysoner for vurdering av arealbruk på overordnet nivå:

Rød sone regnes vanligvis som uegnet til støyfølsomme bruksformål.

Gul sone er en vurderingssone hvor støyfølsom bruksformål kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold.

Kriterier for fargeinndeling og mer utfyllende gjennomgang av T-1442 er gitt i vedlegg.

5 Detaljer for beregninger

Metode:	<i>Nordisk beregningsmetode for industristøy</i> Beregningsmetoden baserer seg på målte kildedata for de ulike støykildene. Kildene er i modellen representert med et lydeffektnivå og er gitt sin representative plassering på området. Beregnet lydtryknivå i mottakerposisjon er avhengig av lydeffektnivå, avstand mellom kilde og mottaker, markdemping, vegetasjon, skjermer, reflekterende flater og luftabsorpsjon. Beregningsmetoden simulerer svak medvind. Det er etablert en 3D beregningsmodell som er oppdatert med nytt terreng ved ny kai.
Programvare:	SoundPlan v8.2
Resultater:	Resultatene fra beregningene presenteres som resulterende dag-kveld-natt lydnivå L_{den} som vist i vedlegg. Beregningshøyde for støysonekart er 4 meter over terreng.
Støykilder:	Vi har fått oversendt statistikk med trafikkdata fra Brevik Fergeselskap, se vedlegg 2. Antall anløp er 18/ 6/ 6 for hhv dag/ kveld/ natt. Det er forutsatt at fergen ligger til kai i snitt 15 min for lading og ny avgang. Fra oppgitte trafikkdata er årsdøgntrafikk, ÅDT = 20. I beregningene er det lagt inn ÅDT = 25. Støy fra veitrafikk er beregnet med <i>Nordisk metode for veitrafikkstøy</i> . For å modellere støy fra ferge og ladetrafo er det benyttet data fra målinger ved en tilsvarende el-ferge som er tatt i bruk på NORLED-sambandet Hjeltestad-Klokkarvik, utenfor Bergen, og som er dokumentert i vår rapport AKU02. Hovedkonklusjonen fra disse målingene var at el-fergen var stillegående med ca 10 dB lavere lydeffektnivå enn det som er typisk for tradisjonelle ferger med forbrenningsmotorer. Det var også lite støy fra ladetrafo. Følgende lydeffektnivåer er implementert i beregningsmodellen: Ferge - full syklus for ankomst, moring, avgang: $L_{WA} = 84$ dB Trafo - konstant: $L_{WA} = 58$ dB

6 Konklusjon

Ekvivalentnivå:

Det er gjort beregninger av støy til omgivelser ved ny planlagt kai for fergesambandet Brevik-Sandøya. Beregningene er basert på resultater fra målinger på lignende el-ferge og ladeinstallasjoner.

Beregningene viser at døgnekvivalent lydnivå ligger lavere enn $L_{den} = 50$ dB ved nærmeste bolig. Støykart med gule/ røde soner er vist i vedlegg. Beregnet støyinnivå er innenfor støygrenser i retningslinje T-1442.

Det forventes lite støy fra ladetrafo. Beregning for støyutbredelse fra trafo er vist i figuren nedenfor. Beregnet støybidrag ligger lavere enn støygrenser til bygningstekniske installasjoner etter Byggteknisk forskrift, TEK17 (grenseverdi for støy fra bygningstekniske installasjoner i NS8175, klasse C: $L_{p,A,T} \leq 45$ dB utenfor vindu til kontorlokaler).



Figur 2 - Støy fra kun trafo. A-veid tidsmidlet lydnivå ($L_{pA,T}$). Beregningshøyde 4 m over terreng.

Maksimalnivå

El-ferger gir mindre støy enn tradisjonelle ferger med forbrenningsmotorer. Det bør likevel være fokus på å begrense støyende maksimalnivåer fra støyende impulslyder. Maksimalnivå kan være smell fra baugport og/eller fergelem.

Vedlegg 1: Utdrag fra retningslinje T-1442

Vedlegg 2: Statistikk trafikkmengder, fra Brevik fergeselskap

Vedlegg 3: Støykart

Vedlegg 1: Utdrag fra Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016

Klima- og Miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T- 1442 skal legges til grunn ved arealplanlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven.

Benevnelser for lydnivå:

L_{den} A-veiet ekvivalent lydnivå for dag-kveld-natt (day-evening-night) med 5 dB / 10 dB ekstra tillegg på kveld/natt.

L_{pA,24h} Døgnkvivalentnivået uttrykker det gjennomsnittlige lydtrykk over 24 timer.

L_{AFmax} A-veiet maksimalnivå målt med tidskonstant "Fast" på 125 ms.

For å tilfredsstille retningslinjens krav til støy på utendørs oppholdsareal og utenfor vinduer for bolig må grenseverdier i tabell 3 oppfylles.

Tabell 3 – Grenseverdier for støy, på utendørs oppholdsarealer og utenfor vinduer, innfallende lydtryknivå.

Støykilde	Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Havner og terminaler	Uten impulslyd L _{den} 55 dB Med impulslyd L _{den} 50 dB	L _{night} 45 dB L _{AFmax} 60 dB

Videre er følgende presiseringer til grenseverdiene angitt i T-1442:

- Grenseverdien for uteplass må være tilfredsstilt for et nærområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål. Beregningshøyden skal være minimum 1,5 meter over terreng, eventuelt over balkong- eller terrassegulv.
- Krav til maksimalt støynivå i nattperioden gjelder der det er mer enn 10 hendelser pr. natt.
- For havner og terminaler med impulslyd skal de strengere grenseverdiene legges til grunn når denne type lyd opptrer med i gjennomsnitt mer enn 10 hendelser pr. time. Alternativt kan impulslydkorreksjon beregnes ut fra metode gitt i ISO 1996-1:2003 og Nordtest-metode NT ACOU 112. De strengeste grenseverdiene bør også brukes for støy med tydelig rentonekarakter hos mottaker.

I retningslinjen er det definert grenseverdier for støysoner som gir føringer for planlagt arealbruk. Grenseverdiene er gitt i tabell 4.

Tabell 4 – Kriterier for soneinndeling. Alle tall i dB, innfallende lydtryknivå.

Støykilde	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattp. kl. 23-07	Utendørs støynivå L _{den}	Utendørs støynivå i nattp. kl. 23-07
Havner og terminaler	Uten impulslyd: L _{den} 55 dB Med impulslyd: L _{den} 50 dB	L _{night} 45 dB L _{AFmax} 60 dB	Uten impulslyd: L _{den} 65 dB Med impulslyd: L _{den} 60 dB	L _{night} 55 dB L _{AFmax} 80 dB

Gul sone er en vurderingszone hvor kommunene bør vise varsomhet med å tillate etablering av nye boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. I utgangspunktet bør slik bebyggelse bare tillates dersom man gjennom avbøtende tiltak tilfredsstiller grenseverdiene i tabell 2.

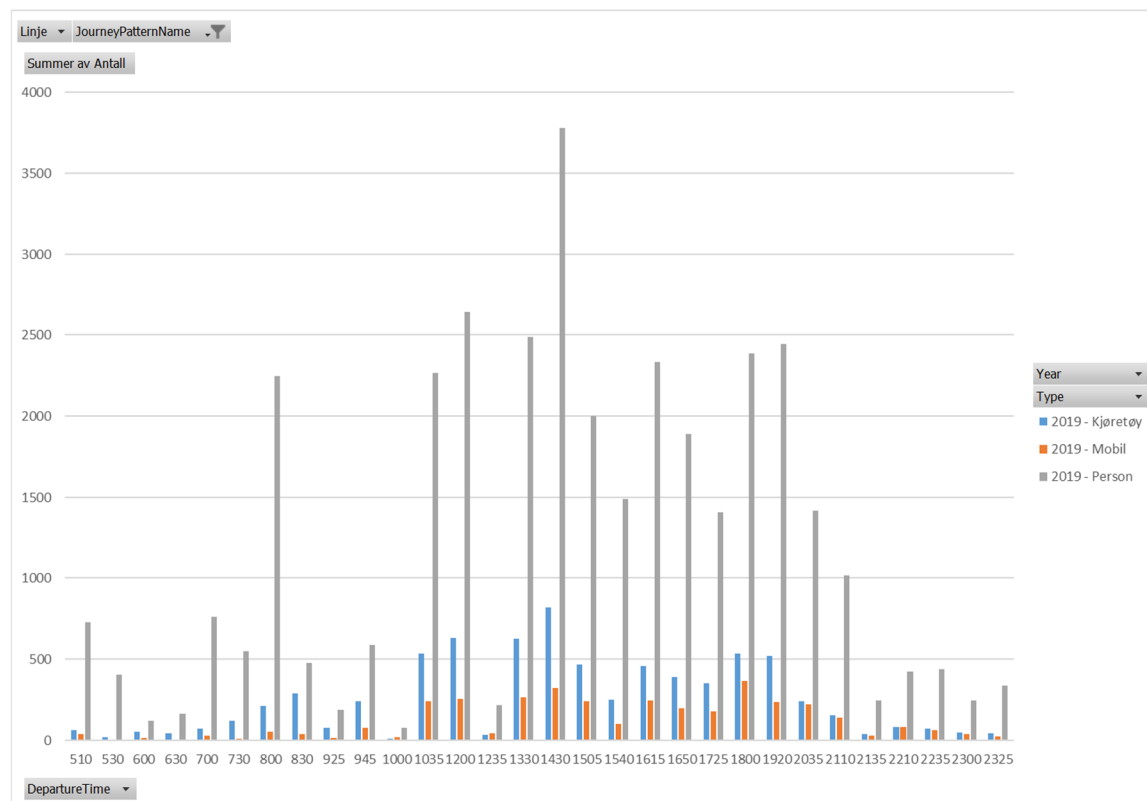
Ved etablering av nye bygninger med støyfølsomt bruksformål i gul sone, skal kommunen kreve en støyfaglig utredning som synliggjør støynivåer ved ulike fasader på de aktuelle bygningene og på uteoppholdsareal. Utredningen skal foreligge samtidig med planforslag i plansaker eller ved søknad om rammetillatelse i byggesaker.

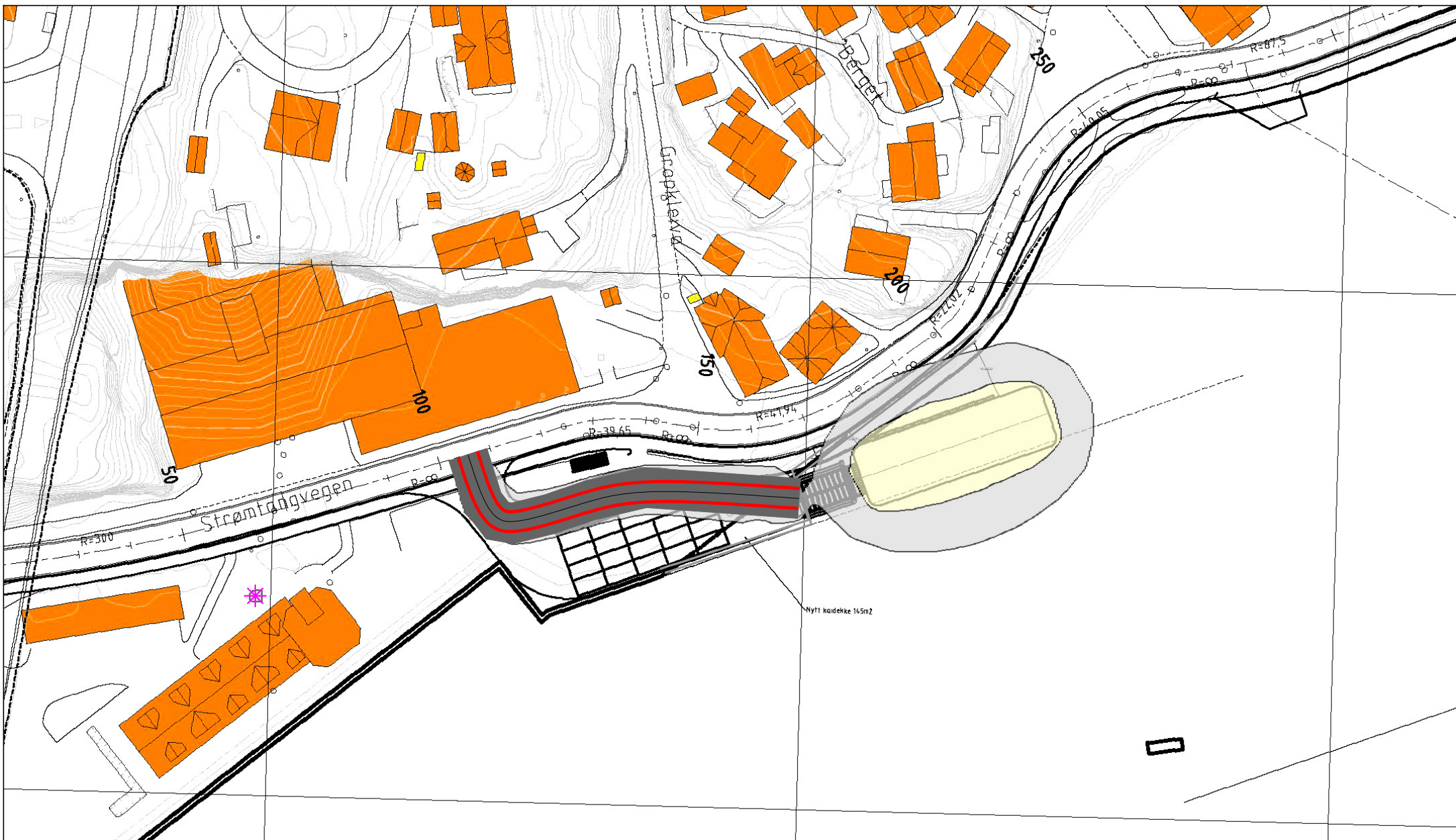
Utredningen bør belyse innendørs og utendørs støynivåer ved alternative løsninger for plassering av bebyggelse, og aktuelle avbøtende tiltak. Det skal legges vekt på at alle boenheter får en stille side, og tilgang til egnet uteoppholdsareal med tilfredsstillende støyforhold.

Rød sone angir et område som på grunn av det høye støynivået er lite egnet til støyfølsomme bruksformål. I rød sone bør kommunen derfor ikke tillate etablering av boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager. Kommunen bør også være varsom med å tillate annen ny bebyggelse eller arealbruk med støyfølsomt bruksformål.

Vedlegg 2: Trafikkmengder 2019, oversendt fra Brevik fergeselskap

Linje	(Alle)					
JourneyPatternName	(Flere elementer)					
Summer av Antall	Kolonneetiketter	2019			2019 Totalt	Totalsum
Radetiketter	Kjøretøy	Mobil	Person			
510	65	39	727	831	831	
530	17	7	406	430	430	
600	51	13	118	182	182	
630	42	1	162	205	205	
700	74	30	761	865	865	
730	120	11	547	678	678	
800	211	53	2246	2510	2510	
830	288	41	477	806	806	
925	76	15	187	278	278	
945	239	76	587	902	902	
1000	11	17	75	103	103	
1035	532	242	2267	3041	3041	
1200	628	254	2640	3522	3522	
1235	32	44	218	294	294	
1330	625	265	2489	3379	3379	
1430	819	323	3779	4921	4921	
1505	469	243	2002	2714	2714	
1540	251	101	1492	1844	1844	
1615	459	247	2333	3039	3039	
1650	390	196	1890	2476	2476	
1725	349	177	1411	1937	1937	
1800	536	365	2388	3289	3289	
1920	519	235	2445	3199	3199	
2035	240	221	1418	1879	1879	
2110	152	141	1015	1308	1308	
2135	41	28	245	314	314	
2210	82	81	425	588	588	
2235	70	62	437	569	569	
2300	47	41	245	333	333	
2325	44	23	337	404	404	
Totalsum	7479	3592	35769	46840	46840	





Tegnforklaring

- Emission line
- Road
- Road axis
- Surface
- ✱ Point source

Støynivå
L_{den} dB

50,0 <=	< 55,0
55,0 <=	< 60,0
60,0 <=	< 65,0
65,0 <=	< 70,0
70,0 <=	< 75,0
75,0 <=	



Ny fergekai Brevik-Sandøya
 Støy fra ladetrafo, ferge- og veitrafikk
 Vedlegg 1
 Døgnekvivalent støynivå, L_{den}
 Beregningshøyde: 4 m

Dato: 10.05.2021
 Pr.nr.: 4114800
 Beregnet av: KH
 Kontrollert av: TKN