



RUDSKOGEN MOTORSENTER AS AVD RAKKESTAD
Motorsportveien 180
1894 RAKKESTAD

Saksbehandler
Guro Holte
Marte Rosnes

Vedtak om endret tillatelse etter forurensningsloven til drift av motorsenter for Rudskogen Motorsenter AS avd. Rakkestad i Rakkestad kommune

Statsforvalteren i Oslo og Viken har endret tillatelsen til Rudskogen Motorsenter AS avd. Rakkestad for anlegget Rudskogen motorsenter. Det er gjort endringer blant annet i vilkårene knyttet til driftstider, grenser for og dokumentasjon av støy, utslipp til luft og utslipp til vann. Endret tillatelse gjelder fra 01.01.2023. Endret tillatelse med vilkår følger vedlagt.

Vedtaket om tillatelse kan påklages innen 3 uker.

Vi varsler samtidig gebyr pålydende kr 101 500,- for behandling av saken. Eventuelle merknader til varselet kan sendes inn innen 1 uke.

Vi viser til vårt varsel om endret tillatelse av 10.10.2019 og sakens øvrige dokumenter.

Bakgrunn

Drift og tillatelse

Anlegget Rudskogen motorsenter i Motorsportveien 180, på Rudskogen i Rakkestad kommune stod ferdig i 1990. Den gang var motorsenteret eid av NMK Sarpsborg, Trafikkskolene i Østfold, Rakkestad kommune og NAF. I 1996 tok Rudskogen Motorsenter AS avd. Rakkestad (*heretter RM*) over anlegget. I 2006 ble anlegget valgt som nytt hovedanlegg for motorsport og i 2011 stod ny hovedbane ferdig. Motorsenteret ble regulert med tillatelse til drift av motorsportbane etter forurensningsloven den 23.6.2009, (tillatelsesnr. 2009.0090.T).

Det fremgikk i høringsinnspillene til vår søknadsbehandling i 2009 at det i lokalmiljøet var skepsis til om RM ville innrette seg etter eventuelle vilkår i en tillatelse. Statsforvalteren i Oslo og Viken (*daværende Fylkesmannen i Østfold, heretter benevnt ved Statsforvalteren*) stilte derfor vilkår om at en tredjepart skulle involveres i overvåking av støy og brukstider, etter et system for kvalitetssikring som var godkjent av Statsforvalteren.



Regulering av støy i tillatelsene i 2009 og 2013

I den opprinnelige tillatelsen fra 2009 ble støy fra motorsenteret regulert med krav om maksimalt årlig støynivå L_{den} over et gjennomsnittlig døgn, i tillegg til L_{5AF} ¹. Ettersom all hørbar støy innebærer ulemper for omgivelsene, ble det fastsatt åpningstider som et ytre rammeverk for når anlegget kunne brukes.

I 2013 endret Statsforvalteren tillatelsen etter søknad fra RM. Det ble åpnet for å fremskynde åpningstiden til kl.10:00 på søndager, slik at portene kunne åpnes for publikum en time før på dager med forventet stor tilstrømming av publikum. Det ble videre satt vilkår om samlet brukstid på maksimalt 7 timer per søndag. Samtidig ble søknaden som gjaldt utvidet kjøretid til kl. 20:00 på kjørefrie kvelder avslått, og det ble heller ikke gitt tillatelse til nattåpen bane. Statsforvalteren vurderte i 2013 at endringene som ble gjort ville gi RM mer fleksible vilkår.

Vilkårene i tillatelsen fra 2009 ble satt med bakgrunn i en støymodellering som ble gjort i forbindelse med kommunens reguleringsplan for området, som ble vedtatt 25.06.2007, sist revidert 27.02.2008.² I støymodelleringen ble det konkludert at ut fra beregningene kunne støygrensverdiene til omgivelsene (L_{den} og L_{AF5}) overholdes så lenge maksimalstøy i et fast målepunkt ved startlinjen på motorsenteret ikke overstiger 114 dB. Det ble lagt til grunn at grensen på 114 dB på banen ville bety at støynivå hos naboer ville være på et akseptabelt nivå. Det ble ikke gjort nye modelleringer i arbeidet med søknaden fra motorsportsenteret i 2009 fordi søker opplyste at det ikke var mulig med videre modellering før det ble utført flere støymålinger ved motorsenteret. RM har siden 2009 hatt krav om orienterende støymålinger hos berørte naboer.

I tillatelsen var det også stilt krav om kontinuerlig støymåling i en mikrofon over hovedbanen som skal registrere støynivået på banen. Bakgrunnen for dette var usikkerhet rundt hvorvidt modelleringen som ble gjort før reguleringsplanen ble vedtatt var riktig. Denne usikkerheten var også et tema i reguleringsprosessen. Statsforvalteren la til grunn i 2009 at dersom modelleringen skulle vise seg å ikke være riktig, måtte tillatelsen endres og støygrensene justeres. Vi vurderte at man med en tidsserie av disse målingene over mange år, med sammenligning av målt støynivå ved boliger og mikrofonen over hovedbanen, ville få et svar på om modelleringen som lå til grunn for tillatelsen gav et realistisk bilde av faktisk målt støy.

Det har kommet støyklager fra naboer siden før 2009. Klagene går ut på at støynivået ved omkringliggende boliger er over grenseverdiene i tillatelsen (L_{den} 45 dB og L_{5AF} 60 dB), selv når krav om tillatt maksimalstøy på banen overholdes ($L_{5AF} < 114$ dB målt av mikrofon på banen). Dette har indikert at støymodellen som ble lagt til grunn for tillatelsen i 2009 ikke var riktig og at grenseverdiene i tillatelsen derfor ikke er satt riktig.

Målt støy hos naboer, utført av COWI, har jevnt over vært høyere enn det støymodellen tilsier. RM sin støyfaglige konsulent, COWI, har siden 2009 gjort svært få målinger hos berørte naboer, til tross for at dette har vært et krav i tillatelsen.

¹ L_{5AF} er det A-veide nivå målt med tidskonstant "Fast" på 125 ms som overskrides av 5 % av hendelsene i løpet av en nærmere angitt periode, dvs et statistisk maksimalnivå i forhold til antall hendelser

² Rakkestad kommune sin referanse: Arkivsak 06/1847, Løpenr. 2461/08.



Pålegg om supplerende støykartlegging

På bakgrunn av indikasjonene om at støyvurderingene som lå til grunn for tillatelsen var feil, påla³ Statsforvalteren RM å utføre supplerende støykartlegging den 15.08.2017. I samme brev varslet vi tvangsmulkt for å sikre at RM sendte inn støykartleggingene innen fristen.

Tredjepartsvurdering

Statsforvalteren mottok den 15.05.2018 et foreløpig støynotat fra COWI, og etter dette flere andre supplerende støynotater og rapporter. Resultatene fra de supplerende støykartleggingene ga ikke tilstrekkelige svar på om støyrefleksjoner og støydempingskurver, som var benyttet ved tidligere beregninger av støy, ga et riktig bilde av det faktiske maksimalstøynivået i omgivelsene.

Supplerende støykartlegging ga heller ikke et entydig svar på om målepunktet over startlinjen var egnet som et representativt målepunkt, eller om grenseverdien i målepunktet sikret at grenseverdien på L_{5AF} 60 dB overholdes ved omkringliggende boliger. Det var foretatt målinger hos naboer, men Statsforvalteren kunne ikke se at det var benyttet stillestående støykilder med kjent støy, eller representative mobile støykilder, slik pålegget tilsa.

For å vurdere innsendte støyrapporter fra RM, innhentet Statsforvalteren en tredjepartsvurdering av om støykartleggingen oppfyller kravene i pålegget om støyrapportering. Denne ble gjennomført av Brekke & Strand Akustikk AS. Tredjepartsvurderingen datert 31.01.2019, konkluderte med at underlagsdokumentasjonen ikke svarte ut pålegget, og at Statsforvalteren ikke hadde tilstrekkelig grunnlag for å konkludere om RM driftet i tråd med tillatelsen. Målingene utført av Brekke & Strand Akustikk AS viste også at målt støy hos naboer har jevnt over vært høyere enn det støymodellen tilsier. Notatet fra tredjepartsvurderingen, foreslo også anbefalinger for videre saksgang.

Vedtak om frafall av tvangsmulkt og varsel om endret tillatelse

Den 10.10.2019 frafalt Statsforvalteren den påløpte tvangsmulkt og i samme brev ble det varslet om endring av tillatelsen, med kopi til hhv. Sarpsborg og Rakkestad kommune. Statsforvalteren vurderte at det, med bakgrunn i innsendte data, ikke var sannsynlig at RM ville kunne oppfylle pålegget eller innfri støykravene i tillatelsen. Det ble varslet endringer av tillatelsen i medhold av forurensningsloven § 18, første ledd punkt 1.

RM sine kommentarer til varselet

I brev datert 15.11.2019 skrev RM blant annet at de tar støyproblematikken på alvor og at de forsøker å redusere støy dersom det er praktisk og økonomisk mulig. De viser også til forsøk på god dialog med naboer (orienteringsmøter, informasjon om ulike arrangementer, støymålinger o.l.).

De viser videre til at Statsforvalteren i brev av 10.10.2019 varslet en endring av tillatelsen i medhold av forurensningsloven § 18, første ledd punkt 1). RM sier seg uenig i at ulempene ved støyen har blitt vesentlig større eller annerledes sammenlignet med da tillatelsen i 2009 ble gitt og dermed at det ikke er grunnlag for å endre tillatelsen. I tillegg kommenterer de at varselet fra Statsforvalteren er uklart i begrunnelsen for endringen, og at kostnadselementet med endringen i § 18 fjerde ledd ikke har blitt vurdert. De mener at vurderingen for anlegget ikke skal slå ut i motorsenterets disfavør og viser til aktivitetsomfanget og betydningen for anlegget mot én nabo som klager.

COWI mener også at en reduksjon av åpningstidene for motorsenteret i seg selv vil ha en liten effekt på overholdelsen av grenseverdiene for maksimalstøy.

³ Iht. varselet om pålegg om støykartlegging datert 26.06.2017



RM nevner at de på eget initiativ har innført en prøveordning hvor maksimalstøynivå ved målepunkt på banen senkes fra 114 dB til 111 dB. De påpeker også at endringene vil kunne gi store konsekvenser både for anleggets brukere, arbeidsplasser og økonomi. RM viser til aktivitetsomfanget på anlegget, som i tillegg til privatutleie, kjøreskoler og arrangementer er et viktig treningsanlegg for blant annet spesialenheter hos Politiet og Forsvaret.

Høring om varslet endring av tillatelsen

I brev av 23.06.2020 sendte Statsforvalteren et varsel om endring av tillatelse på høring til berørte naboer, Sarpsborg kommune, Rakkestad kommune og andre berørte parter. Forslag til endring av tillatelsen ble også lagt ut på Statsforvalteren sine nettsider, samt offentlig kunngjort i Rakkestad avis den 23.06.2020.

Vi mottok høringsuttalelser fra Jan-Erik Aaserud m/familie, Heidi og Stig Brenne (fellesuttalelse fra 25 naboer) og Sarpsborg kommune. Nedenfor gjengis en oppsummering av høringsuttalelsene og RM sine kommentarer til høringsuttalelsene.

Jan-Erik Aaserud m/familie

Familien Aaserud opplyser at familien har vært nabo til anlegget siden 1985 og har fulgt motorsenteret siden starten. De påpeker at RM aktivitetene ved anlegget er en enorm støykilde.

Aaserud skriver at det i tillegg til støy er perioder med røykskyer fra dekk som kommer som blågrå store skyer gjennom skogen. De mener at mange kjøretøy støyer for mye, og at åpningstidene på banen er for vid. Den totale støyen fra motorsenteret oppleves som svært slitsom.

Aaserud opplyser videre at de har ingen tro på at RM vil klare å innfri støyproblemene i fremtiden, uten at det blir gjort store investeringer i støyskjerming. Beliggenheten i terrenget trekkes fram som den største årsaken til det.

De forslår tiltak som å bygge støyvegger, i tillegg til at kravene til støy skjerpes. Videre ber de om at kjøretidene på banene må reduseres slik at det er mulig å få mye mer stille tid fra anlegget både i ukedagene og i helger. De ønsker at drifting forbys på anlegget, da dette medfører for mye lyd- og luftforurensing. Fremtidige utvidelser av motorsenteret er etter deres mening helt uaktuelt. Alternativt foreslår de at det ses etter en ny beliggenhet for motorsportbanen.

RM sine kommentarer til høringsuttalelsen:

RM er sterkt uenig i beskrivelsen av at man ikke har kommet videre med støyforholdene og mener at de driver i tråd med gjeldende krav i tillatelsen.

RM skriver at det er myndighetenes krav til støy de forholder seg til, og ikke den enkeltes opplevelse eller definisjon av uønsket lyd. De peker på at alle berørte ikke kan være 100 % fornøyd, da et motorsportanlegg alltid vil medføre en viss støy til omgivelsene.

RM mener at forslagene til løsning er urealistiske, ikke minst av økonomiske grunner.

Heidi og Stig Brenne (fellesuttalelse fra 25 naboer)

Naboene opplyser at de har i flere år sendt innsigelser, klager og innspill vedrørende utslippstillatelsen til motorsenteret og er skuffet over at det ikke er gjort tiltak som vil føre til mindre støy og luftforurensning tidligere.



De mener at aktivitetene på anlegget er utvidet og støyen har økt. Naboene mener i tillegg at støymålingene som er gjort fra anlegget ikke er tilfredsstillende, og at de ikke gjenspeiler riktig støynivå hos naboer. Grenser for støy i tillatelsen mener de dermed er satt feil og understreker at livskvaliteten hos naboene er redusert.

De påpeker videre at samlet støy fra aktiviteten i motorparken ikke er målt og at det foruten aktiviteter på hovedbanen, foregår aktiviteter som motocross, enduro og gokart. De skriver at det ikke er gjennomført støyskjerming i henhold til punkt 7.1 i den gjeldende tillatelsen.

Videre mener de at forurensning til luft har blitt et større problem de siste årene og at det periodevis forekommer grå skyer av svidd gummi som oppleves som svært ubehagelig, jf. bilder som er vedlagt høringsuttalelsen. De understreker at RM ikke har et system som hindrer denne forurensningen.

Det blir videre opplyst at terminliste/kalender ikke blir oppdatert, noe som de har påpekt flere år. Naboer understreker behovet for forutsigbarhet. De har også lagt ved eksempler på avvik mellom terminliste og aktivitet.

Naboer peker videre på at tillatelsen er tvetydig og at kommuneoverlegen i Rakkestad tolker regelverket annerledes enn det naboer gjør.

Maksgrense for støy på banen må etter naboers mening reduseres.

Naboer mener at kjørefri kveld bør være på faste dager, eksempel tirsdag og fredag, og at disse også skal gjelde for helg- og høytidsdager som faller på disse ukedagene. Dette vil gi naboer bedre livskvalitet.

De ønsker også at lørdager skal få en tilleggsføring og at åpningstiden endres til 08:00-19:00 i perioden 15.05-15.08 grunnet fritid i sommerhalvåret. Naboene ber videre om at åpningstiden på søndager endres til 13:00-20:00.

Det er uttrykt et stort ønske fra naboene om støyfri periode i løpet av sommeren i forbindelse med ferie, og at det derfor ikke bør tillates stevner, festivaler, trackday, banedager og treningskjøring i juli måned. Naboene mener likevel at det kan åpnes for kjørekurs av idrettsformål for kjøretøy registrert på offentlig vei. I slike tilfeller foreslår naboene at åpningstiden i juli kan være 08:00-15:00. De foreslår at stevner og festivaler skal ikke gjennomføres dersom de kolliderer med viktige begivenheter i Rakkestad og Sarpsborg kommune (konfirmasjon, bygdedag). Naboer viser til Vålerbanen som har krav til å hensynta slike hensyn i sin tillatelse. Slike arrangementer mener de bør fordeles til maksimalt ett per måned.

RM sine kommentarer til høringsuttalelsen:

RM mener at det ikke er overraskende at antall besøkende har økt de siste 15 årene, da dette lå inne i planene da anlegget fikk midler til å etablere motorsenteret som Norges hovedanlegg for motorsport. Dette var også tema på høringsmøte i regi av Statsforvalteren i 2009.

RM mener at dagens bruk utgjør grunnlaget for en forsvarlig og sikker drift av anlegget, og at de, med bistand fra COWI, har arbeidet aktivt med støyforholdene fra sine aktiviteter på anlegget.

RM bestrider at det har vært manglende støymåling i depot og hos naboer. RM opplyser videre at de beklager at arrangementskalenderen har vært feil.



RM mener at man ikke bør sammenligne støykrav fra forskjellige baner, da flere ting kan være forskjellig, blant annet topografi og hvordan målinger blir gjort.

Det pekes på at det er amatører som bruker banen på kvelden, og at det er sterkt uønsket å redusere kjøretiden fra kl. 19:00 til kl. 18:00. Det framheves at det i den gjeldende tillatelsen åpnes for å kjøre til kl. 21:30, men at anlegget likevel alltid stenges kl. 20:55. Videre er opplyst at det arrangeres årlig mellom 6-8 arrangementer som starter tidligere enn kl. 13:00 på søndager og helligdager. Ut over dette er åpningstiden på søndager kl. 13:00-20:00.

RM mener at endring av rammebetingelsene for driften vil være kritisk for virksomheten, og oppgir at de ved hjelp av sommeraktivitetene bygger opp nødvendig økonomi for å kunne håndtere vinterhalvåret med liten aktivitet. Videre ønsker de å gjennomføre arrangementer på sommeren, ettersom det er om sommeren publikum har ferie.

Sarpsborg kommune

Sarpsborg kommune, ved miljørettet helsevern, opplyser at de har siden 2009 mottatt mange klager på aktivitetene på anlegget. Klagen har omhandlet både støy og annen utslipp til luft, som røyk og avgasser fra motorkjøretøy og dekk. Kommunen har vært i dialog med motorsenteret på grunn av klagen og videresendt klagen til Statsforvalteren for behandling.

Kommunen opplyser at aktiviteten på motorsenteret har til tider vært en belastning for de nærmeste naboene. Sarpsborg kommune mener at de foreslåtte endringene, blant annet innskrenkede åpningstider, overvåking av støy og bedre varsling av stevner og arrangementer, vil redusere ulempene for nærmiljøet.

Sarpsborg kommune opplyser at de stiller seg bak de foreslåtte endringene.

RM sine kommentarer til høringsuttalelsen:

RM bemerker at det er bedt om innsyn i Sarpsborg kommunes innkommende klager, og at det bare er en nabo som står for alle klager som er kommet inn. Det pekes på at Sarpsborg kommune burde poengtere dette, da innspillet framstiller det som om klagen har omfattet en større personkrets enn det som er tilfelle.

Utkast til tillatelsen

Den 28.06.2021 oversendte Statsforvalteren et utkast til tillatelsen til RM. Utkastet ble oversendt for eventuelle kommentarer til faktiske feil i tillatelsen, eller dersom det skulle vise seg å foreligge ny kunnskap, nye målinger eller annet som kan gjøre at de foreslåtte vilkårene i utkastet ble satt på feil grunnlag.

I brev datert 15.10.2021 foreslår RM at anlegget fortsetter med dagens åpningstider, men med en halvtime kortere åpningstid flere dager, i tillegg til en time senere start på lørdager. De påpeker også et internasjonalt konsept «silent days», som de definerer som «dager med støysvakere aktiviteter, men ikke fullstendig stillhet i form av stengt anlegg».

De understreker at de ikke kan være ansvarlig for støy fra Borg MC klubb og andre aktører sine aktiviteter. I tillegg mener de at en betydelig del av den samlede støyen kommer fra aktivitetene på Borg MC klubb sitt anlegg.



RM gjentar igjen at det ikke er grunnlag i forurensningsloven § 18 nr. 1 for å endre tillatelsen.

I merknadene var det også vedlagt et notat angående støykravene som ble satt i utkastet til tillatelsen. Det påpekes feil ved bruk av «måling» av L_{5AF} , når «beregning» er riktig ord for å vurdere støyforurensningen. Det er L_{ASmax} som blir målt rett over banen som en maksimal passeringstøy for kjøretøy, ikke L_{5AF} som det blir skrevet i utkastet. L_{5AF} blir beregnet fra målt L_{ASmax} .

RM nevner at de ønsker å engasjere SINTEF for å vurdere forholdene på anlegget, herunder etterprøve beregningene gjort av COWI AS. Det er i tillegg lagt ved et notat fra COWI AS som kommenterer støy-delen i utkastet til tillatelsen.

I brevet kommenteres kravene til måling av utslipp til luft og vann. RM foreslår at det skal settes krav til stikkprøver for utslipp til luft, og at det deretter vurderes om det er behov for å utvide eller konkretisere målinger for utslippene. De påpeker også at støv kan komme fra ulike opphav og aktivitet som de mener ikke kan tilskrives virksomheten, for eksempel drifting. Her foreslår de også to stikkprøver ved drifting-arrangementene før eventuelle krav stilles til måling i 30 dager.

RM har videre innhentet og lagt ved uttalelser fra parter som de mener Statsforvalteren burde sendt varsel om endring av tillatelsen på høring til; Sarpsborg kommune (ny uttalelse), ordføreren i Sarpsborg kommune, WIMA/Kvinner som kjører MC, Trygg Trafikk, Norges Trafikkskoleforbund, Norsk Motorcykel Union, Speedevent AS og Førerutvikling.no. Uttalelsene fra de forannevnte kan oppsummeres med at de er svært positive til anlegget og at de fremhever viktigheten av anlegget.

Statsforvalteren viser her til forvaltningsloven § 17 om at vi skal påse at saken er så godt opplyst som mulig før vedtak treffes. Forurensningsforskriften §§ 36-5 – 36-8 inneholder nærmere regler om forhåndsvarsling av et vedtak. I den anledning er det også slik at RM må bidra med opplysninger, herunder å opplyse om relevante høringsparter som bør varsles om endringen, slik at de skal få uttale seg. Vi legger til grunn at de forannevnte instansene har fått kjennskap til vedtaket om endret tillatelse for motorsportanlegget, og har uttalt seg, enten ved å sende høringsuttalelse direkte til Statsforvalteren eller via RM. Hva gjelder Sarpsborg kommune, ble både den varslede endringen og utkastet til tillatelsen sendt på høring til kommunen, og vi har mottatt deres høringsuttalelser.

RM har også oppgitt en rekke fysiske tiltak for å redusere støy og forbedre miljøet, blant annet; superladere for el-biler, vaskeplass med oljeutskiller, ny støyvoll, nye støysonekart, revisjon av rutiner og prosedyrer for håndtering av utslipp.

Virksomhetens kommentarer til foreløpig tillatelse

På bakgrunn av innkomne merknader i nevnte brev datert 15.10.2021 utarbeidet Statsforvalteren et revidert utkast til endret tillatelse som ble sendt over til RM den 29.03.2022 for gjennomlesning i forkant av berammet møte den 01.04.2022. Formålet med møtet var å gi RM muligheten til å stille spørsmål til endringene, slik at vi har den samme forståelsen av forelagt tillatelse med vilkår.

Den 04.05.2022 mottok Statsforvalteren et brev med kommentarer til tillatelsen, inkludert temaer som ble diskutert under møtet. Statsforvalteren har tatt kommentarene til orientering og foretatt enkelte endringer basert på virksomhetens innspill.



Lovgrunnlag og myndighet

Lovgrunnlag

Aktuell virksomhet ved motorsenteret medfører støy- og luftforurensning. Aktivitetene ved anlegget må dermed reguleres med tillatelse etter forurensningslovens bestemmelser, jf. forurensningsloven § 11 jf. § 7.

Forurensningsloven

All forurensning (f.eks. støy og støv) som kan være til skade eller ulempe for ytre miljø er forbudt. En tillatelse etter forurensningsloven er lovliggjøring av slik forurensning. Innehaveren av tillatelsen får dermed en rettighet til å drive med en forurensende virksomhet som i utgangspunktet er forbudt etter forurensningsloven. Når Statsforvalteren setter vilkår i en tillatelse, er det for å avbøte eller forsøke å redusere de forurensningsmessige ulempene som virksomheten representerer.

Når Statsforvalteren vurderer om tillatelse til forurensende virksomhet skal gis, og eventuelt på hvilke vilkår, skal vi legge vekt på de forurensningsmessige ulempene ved tiltaket og sammenholde det med de fordeler og ulemper tiltaket for øvrig vil medføre, jf. forurensningsloven § 11 siste ledd. I vurderingen vil vi særlig ta i betraktning i hvilken grad den omsøkte virksomheten er akseptabel sett i lys av forurensningslovens formål og retningslinjer i §§ 1 og 2.

Naturmangfoldloven

Naturmangfoldlovens forvaltningsmål i §§ 4 og 5 ligger til grunn for Statsforvalterens myndighetsutøvelse. Videre skal prinsippene i §§ 8 til 12 om blant annet kunnskapsgrunnlag, føre-var-tilnærming og samlet belastning legges til grunn som retningslinjer når Statsforvalteren treffer beslutninger som berører naturmangfold.

Vannforskriften

Vannforskriften inneholder forpliktende miljømål om at alle vannforekomster skal oppnå god kjemisk og økologisk tilstand innen 2027 med mindre det er gitt unntak med hjemmel i forskriften § 9 eller § 10. Tiltak som medfører fare for forurensning av vann skal derfor vurderes i henhold til vannforskriften. Formålet er å beskytte og om nødvendig forbedre miljøtilstanden i alle elver, innsjøer, grunnvann og kystnære områder.

Forurensningsmyndighet

Fra 1.1. 2020 fikk kommunene myndighet etter forurensningsloven § 11 til å gi tillatelse til støy og støv fra blant annet motorsportbaner, jf. forskrift om myndighet til kommunene etter forurensningsloven § 1.⁴ Miljødirektoratet har i forbindelse med overføringen av denne myndigheten til kommunene avklart med Klima- og miljødepartementet at kommunene ikke har myndighet til å følge opp tillatelser som er gitt av Statsforvalteren før dette tidspunktet.⁵ Disse sakene må derfor forvaltes av Statsforvalteren inntil videre, både med hensyn til oppfølging i form av tilsyn og ved behov for endringer i eksisterende tillatelser.

Statsforvalteren har behandlet saken som rett forurensningsmyndighet, da opprinnelig tillatelse ble gitt før 1.1.2020.

⁴ Jf. [F 30.09.2019 nr. 1289 Forskrift om myndighet til kommunene etter forurensningsloven](#)

⁵ Jf. epost datert 02.02.2020, vår ref. 2019/11418-37-V4



Statsforvalterens vurdering

Presisering av hvilke områder tillatelsen regulerer og ansvar

Anlegget, Rudskogen motorsenter består av 2 baner; et hovedanlegg og en gokartbane. RM har i brev datert 26.11.2021 redegjort for at RM er en selvstendig juridisk enhet som leier banene til en rekke eksterne parter. Borg MC klubb, som er en egen juridisk enhet, har et eget anlegg i nærheten av RM sitt anlegg.

Statsforvalteren finner det hensiktsmessig å presisere at denne tillatelsen etter forurensningsloven regulerer utslipp fra et anlegg, og ikke lokaliteten/området som sådan. Et anlegg vil her si et avgrenset område på en bestemt lokalitet, bestående av en eller flere baner, der det foregår menneskelig aktivitet som kan medføre forurensning i strid med forurensningsloven § 7. Et motorsportanlegg bestående av flere baner vil anses som ett anlegg i denne sammenheng, så lenge den som er juridisk ansvarlig for tillatelsen har styrings- og råderett over den enkelte banen/anlegget.

Tillatelser gis til en virksomhet som eier/drifter/ol., som blir juridisk ansvarlig for at alle vilkår i tillatelsen blir overholdt på det anlegget som tillatelsen gjelder. Dette gjelder uavhengig av om det er RM selv eller andre som har tilgang til å bruke anlegget. Dersom RM leier ut eller lar andre benytte seg av området/anlegget som er omfattet av tillatelsen, er RM dermed ansvarlig for at alle aktiviteter som foregår *på anlegget*, er i henhold til de vilkårene som stilles i tillatelsen.

Denne tillatelsen regulerer dermed forurensning fra anlegget til RM, dvs. fra hovedbanen og gokartbanen. Dersom RM ønsker å anlegge flere baner på området eller det skjer en økning i aktivitetene som medfører vesentlig økning av støy som kan være negativ til det ytre miljø, må avbøtende tiltak vurderes av RM eller ev. at det søkes om en endring av tillatelsen.

Anlegget til Borg MC klubb er ikke omfattet av tillatelsen. Kommunen er forurensningsmyndighet for dette anlegget, jf. forskrift om myndighet til kommunene etter forurensningsloven § 1.

Vurderingen av behovet for å endre tillatelsen

RM har i sine kommentarer både til varselet (15.11.2019) og til utkastet til tillatelsen (28.06.2021), uttalt at det er ikke grunnlag for at Statsforvalteren endrer tillatelsen for anlegget etter forurensningsloven § 18 første ledd nr. 1. I den forbindelse kommenterer RM også at Statsforvalteren må hensynta kostnadene en endring vil påføre virksomheten veid opp mot at det er kun en nabo som plages av støyen. Statsforvalteren vil innledningsvis bemerke at det i høringsrunden kom frem at det er flere enn en nabo som plages av støyen.

En tillatelse etter forurensningsloven vil ha virkning som et rettslig dokument hvor forurenserens rettigheter og plikter i henhold til tillatelsen fremgår. Forurenseren, i dette tilfellet RM, bør kunne regne med at tillatelsen vil gjelde for en tid, og må kunne innrette seg etter dette. Men samtidig er det behov for å kunne endre og omgjøre tillatelsene for eksempel ved nye opplysninger om miljøskader ved utslippene eller når endrede samfunnsforhold gjør dette nødvendig. Forurensningsloven § 18 første og tredje ledd åpner for dette.

Forurensningsloven første ledd nr. 1 gjelder når skaden eller ulempen er blitt vesentlig større *eller* annerledes enn ventet. Bestemmelsen får anvendelse både når de økte eller endrede skadene skyldes at en har fått ny kunnskap etter at utslippstillatelsen ble gitt, og når forholdene i resipienten



har endret seg slik at virkningene av utslippet blir verre enn antatt. Hva som nærmere ligger i «vesentlig større eller annerledes», vil i det konkrete tilfellet bero på fritt skjønn hos Statsforvalteren.

Vi viser her til at de få målingene som ble gjort mellom 2009 og 2017 indikerte at faktisk støy hos naboer var langt høyere enn støymodelleringen som lå til grunn for tillatelsen i 2009 forutså. Videre ble det, da tillatelsen i 2009 ble gitt, kun lagt til grunn at det forekommer diffuse utslipp av overvann fra anlegget, mens det er ikke utredet for punktutslipp.

Etter vår vurdering er det grunnlag for å endre tillatelsen i denne saken, da ovennevnte forhold som ble lagt til grunn i 2009 er vesentlig annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt i 2009.

Etter § 18 fjerde ledd plikter Statsforvalteren å ta hensyn til blant annet kostnadene som en endring vil påføre forurenseren. Endring av tillatelser baserer seg på en individuell og konkret vurdering av virksomheten/aktiviteten som forurenser, opp mot de fordeler og ulemper som den for øvrig vil medføre. I vurderingen av om en tillatelse skal endres etter forurensningsloven § 18, vurderes blant annet de lokale miljøforholdene og den antatte effekten av virksomhetens utslipp.

Vi kan ikke se at RM har fremlagt en redegjørelse av hvilke og omfanget av kostnader det er tale om den varslede endringen vil påføre virksomheten. Det er imidlertid ikke noe krav om at kostnadene i disse tilfellene skal tillegges særskilt vekt.⁶ Vi viser til forannevnte redegjørelse om bakgrunnen for endringen. Vi legger her også vekt på at tillatelsen ble gitt i 2009 og etter bestemmelsens tredje ledd har vi også en generell adgang til å vurdere å endre eller tilbakekalle en utslippstillatelse når det har gått ti år etter at den er gitt.

Vurderinger av forurensning fra anlegget

Aktiviteter ved et motorsportanlegg kan medføre forurensning i form av støy, støv og utslipp til vann.

Støy

Det er etter Statsforvalterens syn ikke noen tvil om at driften på motorsportsenteret har vært svært belastende for berørte naboer. Høringsinnspillene viser at svært mange naboer over lang tid har vært plaget av støy og støv. I tillegg til at støynivået fra motorsportbaner er høyt, har også åpningstidene vært svært romslig. Statsforvalteren har ved tilsyn avdekket at terminlistene ikke har vært oppdatert og kunngjort i tråd med tillatelsen. Belastningen av støy, uforutsigbarhet og støy over lang tid har samlet sett blitt for stor.

Forskning viser at støy kan gi helseplager. I en stortingsmelding⁷ vises det til at det ikke bare er støynivået målt i desibel som avgjør om støy er skadelig eller ikke, men hvor lenge den varer og hvor ofte man blir utsatt for støy spiller en stor rolle.

I punkt 7.2 i tillatelsen fra 2013, stilles det vilkår til støyskjerming. Ytterligere skjerming av hovedbanen har vært et tema ved flere anledninger. I brevet datert 15.10.2021 nevner RM at de skal etablere en 500 meter lang støyvoll for å redusere støy med 3-5 dB mot syd. Vi anser det som positivt at RM ønsker å redusere støybelastningen på eget initiativ. Vi vurderer at det ikke er behov for å fastholde vilkår om støyskjerming ettersom vi vurderer at reduserte grenseverdier for støy og forutsigbarhet i driftstid er de mest hensiktsmessige tiltakene for å redusere støybelastningen hos naboene. Vi forutsetter derimot at RM aktivt jobber for å redusere støybelastningen fra anlegget og gjennomfører eventuelle tiltak ut ifra kontinuerlig risikovurdering av blant annet støysituasjonen.

⁶ Jf. Øystein Wang "Forurensningsloven med kommentarer" s.104

⁷ St. Meld. St. 19 (2014-2015) Folkehelsemeldingen — Mestring og muligheter

(<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/meld.-st.-19-2014-2015/id2402807/?ch=1>)



Vi har oppdatert vår mal for tillatelser etter forurensningsloven. Dermed ligger støy i kapittel 5 og ikke kapittel 7 som i tidligere tillatelse.

Følgende endringer anses som de mest betydelige, og vi velger her å redegjøre for dem:

Presisering av ordlyden i tillatelsen

Følgende presisering er gjort i tillatelsens punkt 1.1. Driftstider: Ordlyden i vilkåret endres fra «*Kjøring på baner og tilsvarende støyende aktivitet tillates bare innenfor følgende tidsrom...*» til «*All aktivitet på anlegget som kan medføre støy tillates bare innenfor tidsrom gitt i tabell 1 og 2.*»

Årsaken til at vi har endret denne formuleringen er for å unngå at «tilsvarende støyende aktivitet» misforstås. Ved å presisere ordlyden i vilkåret, blir det nå tydeliggjort at all støyende aktivitet på anlegget omfattes av tillatelsen, også når RM leier ut banene til andre aktører. Vedlikehold som ikke er støyende kan gjennomføres utenfor driftstidene i tabell 1.

Driftstider

I samme punkt (punkt 1.1.) i tillatelsen har vi satt inn en tabell (tabell 1) med endrede åpningstider. RM skriver i sin kommentar til høringsuttalelsene at selv om den gjeldende tillatelsen åpner for å ha drift på anlegget til 21.30 tre hverdager i uken, har RM hatt praksis for å stenge banen kl. 20:55 på disse dagene.

I gjeldende tillatelsen for anlegget av 2009, sist endret i 2013 er det angitt at «*dersom hele eller vesentlige deler av tillatelsen ikke er tatt i bruk innen 4 år etter at tillatelsen er trådt i kraft, skal bedriften sende Statsforvalteren en redegjørelse for virksomhetens omfang slik at Statsforvalteren kan vurdere eventuelle endringer i tillatelsen.*» Ettersom RM opplyser at den fastsatte driftstiden mellom kl. 21:00 og 21:30 ikke er eller blir benyttet, endrer vi åpningstiden til kl. 21:00, for å reflektere anleggets faktiske bruk. Statsforvalteren endrer ikke kjøretiden til kl. 18:00, slik naboer har foreslått i høringsinnspill, da dette vil kunne virke svært begrensende for virksomheten.

RM sin mulighet til å velge dag for kjørefrie kvelder fjernes imidlertid, for å redusere usikkerheten for naboer. Det har flere ganger blitt stilt spørsmål til Statsforvalteren fra RM om hva «kunngjøres i god tid» innebærer. Selv om tillatelsen fra 2013 fastslo at de kjørefrie kveldene skulle ha et fast forutsigbart bruksmønster, er dette blitt tolket forskjellig av RM og naboer. Ved å endre valgfrie kjørefrie kvelder til tirsdag og torsdag blir dette mer forutsigbart både for naboer og for RM. For naboer forventes denne forutsigbarheten å kunne gjøre støyen noe lettere å leve med. På tirsdager reduseres åpningstiden til kl.17:00, for å imøtekomme naboers behov for en ettermiddag uten støy. Den kjørefrie kvelden på torsdager er til kl. 19:00, altså uendret. Statsforvalteren vurderer at det ikke er grunnlag for å imøtekomme naboers ønske om kjørefri kveld på fredager, da dette vil kunne være svært begrensende for virksomheten.

I tabell 1 endres åpningstidene på søndager og helligdager. Driftstid fra kl. 10:00 på søndager er, som RM også skriver i sin kommentar til høringsuttalelser, noe Statsforvalteren tok inn i tillatelsen i 2013. Bakgrunnen for at Statsforvalteren åpnet for kjøring på søndager fra kl. 10:00, og ikke kun fra kl. 13:00 (som i lov om helligdager og helligdagsfred (helligdagsfredloven), var at politiet ved flere anledninger hadde gitt anlegget unntak fra helligdagsfredloven. Ettersom det stadig ble gitt unntak fra normal åpningstid, vurderte Statsforvalteren den gangen at tillatelsen burde åpne for slike unntak, slik at tillatelsen omfattet all faktisk bruk av banen. Dette til tross for at naboer uttrykte bekymring for at denne fleksibiliteten ville legge til rette for økt samlet aktivitet. Statsforvalteren ser imidlertid i dag at belastningen for naboene fra samlet aktivitet på anlegget er for stor, og at det er et behov for en generell regel om at søndager og helligdager skal være stille. RM har derimot vist



med støysonekart og beregninger at gitte aktiviteter vil være støysvake. I et begrenset tidsrom på søndager og helligdager fra kl. 13:00 til kl. 19:00, åpnes det dermed opp for aktiviteter som går innunder definisjonen «silent days» beskrevet lengre ned.

Statsforvalteren åpner også fortsatt opp for unntak fra åpningstider for kjøring på søndager ved nasjonale eller internasjonale mesterskap. Anlegget er et nasjonalt motorsportanlegg, og vi vurderer derfor at det er viktig å ikke redusere anleggets muligheter for å avvikle viktige nasjonale og internasjonale mesterskap. Det har ikke tidligere blitt satt begrensning for antall nasjonale eller internasjonale mesterskap. RM opplyser i sitt hørings svar at det bare er 6-8 slike arrangementer i året på søndager med åpningstid før kl. 13:00, altså av nasjonal eller internasjonal karakter. Det settes derfor et vilkår om maksimalt 8 nasjonale eller internasjonale arrangementer med kjøring på søndager fra kl. 09:00 til 20:00. Disse arrangementene inngår i vilkåret om at særlig støyende aktiviteter kun kan vare maksimalt 4 dager i måneden.

Vilkåret om ekstra kjørefri dag etter slike mesterskap tas bort, da vi ser at det har vært forvirring rundt hva dette betyr. Vi vurderer at redusert driftstid på tirsdager og redusert kjøring på søndager vil redusere behovet for en ekstra kjørefri dag etter nasjonale og internasjonale mesterskap. Faste kjørefrie dager/kvelder er i tråd med tiltak som er foreslått i tredjepartsvurderingen til Brekke og Strand AS.

Terminliste

Det er kommet inn flere klager på endring av terminliste og manglende oppdatert tilgjengelig terminliste. Dette er også noe som er avdekket på tilsyn. Av hensyn til forutsigbarhet for lokalmiljøet, har vi funnet grunn til å presisere ytterligere krav til terminliste, jf. punkt 1.3 i tillatelsen. Det innebærer blant annet at terminlisten må være ferdigstilt for kommende år før 1. mars og eventuelle endringer for særlig støyende aktiviteter må foretas i god tid, og minimum 30 dager før gjennomføring. Det er også viktig at endringsdatoen skal være påtegnet terminlisten og det skal tydelig markeres hva som er endret sammenlignet med den opprinnelige terminlisten.

«Silent days»

I brevet fra RM datert 15.10.2021 ble det vedlagt en støyvurdering gjennomført av COWI for å vurdere støy fra gokart og «Porsche»-kjøring. Støysonekartet fra målingene viser at naboene ligger under grenseverdiene for gul sone, iht. veileder om behandling av støy i arealplanlegging «T-1442, for begge aktivitetene ved maksimalt lydnivå på hovedbanen på $L_{AFmax} \leq 100$ dB. RM bruker begrepet «silent days» for slike dager hvor aktiviteten på banen ikke skal overskride $L_{AFmax} = 100$ dB. Vi anser det som svært positivt at det har blitt gjennomført støyvurderinger for å kartlegge støynivået for diverse aktiviteter, og at slike aktiviteter kan planlegges og merkes i terminlisten på forhånd for at naboene får perioder med mindre støy.

Statsforvalteren legger imidlertid til grunn at fra anlegget på «silent days» bør være på et slikt nivå at det er knapt hørbart hos naboer. Dette innebærer at støynivået, etter vår mening, ikke bør overskride $L_{AF5} = 45$ dB. På bakgrunn av oversendt dokumentasjon vurderer vi at støyen på «silent days» ikke skal overskride $L_{AFmax} = 85$ dB i punktet på banen. Støy hos naboene beregnes da å ligge under makslyd på $L_{AF5} = 45$ dB. Ved $L_{AFmax} = 100$ dB vil det kunne forekomme makslyd hos naboene som overskrider $L_{AF5} = 45$ dB i løpet av dagen, som vil kunne virke sjenerende.

I den overnevnte støyvurderingen utført av COWI ble det beregnet et lydnivå hos nabo på $L_{den} < 40$ db og $L_{5AF} < 45$ dB for verste situasjon med 8 + 2 timer effektiv kjøring med gokart. Støyvurderingen tilsier at gokart-kjøring kan gjennomføres uten at det medfører nevneverdig støy for naboene ved et begrenset antall gokarter på banen samtidig i et begrenset tidsrom fra kl. 13:00 til kl. 19:00 på



søndager. RM må ha gjennomført støyvurderinger for aktivitetene de gjennomfører på «silent days» for å sikre at støykravene overholdes.

Grenseverdier for støy, støysonekart og målinger av støy

Endringer i punkt 5.1 Dimensjonerende støygrenser

Støyvurderingene som lå til grunn for reguleringsplanen av området forutsatte omfattende støyskjerming. Støy hos naboer er jevnt høyere enn det som ble lagt til grunn i reguleringsplanen og ved tillatelsen i 2009. Støymålinger hos naboer kan ofte være upresise / upålitelige ettersom målepunktet er langt unna støykilden. Vind, vær og andre faktorer kan påvirke målingene. Det er mer presist å *beregne* hvordan støy vil påvirke omgivelsene etter målinger i punkt ved den faktiske støykilden. Dermed er grenseverdiene for anleggets bidrag til utendørs støy ved omkringliggende boliger mm. fjernet. I stedet er det satt krav til at støy hos naboene skal ikke overstige innslagspunktet for gul sone⁸ i støysonekart utarbeidet for aktiviteten på anlegget, med unntak av «særlig støyende aktivitet» som nevnes i punkt 5.2. Vilåret er endret fra «5.1 Dimensjonerende støygrenser» til «5.1 Støysonekart». Det settes krav om i tillatelsen at RM må utarbeide nye støysonekart for alle aktivitetene på motorsenteret innen 01.01.2023. Ved å utarbeide støysonekart, vurderer Statsforvalteren at det vil være enklere for RM å planlegge aktivitetene på anlegget ut fra hvilken støypåvirkning den enkelte aktivitet kan medføre. Dermed vil enkelte dager bli mindre støyende og aktiviteten blir mer forutsigbar for naboene.

I den gjeldende tillatelsen har det vært satt grenseverdi på $L_{5AF} \leq 114$ dB for aktiviteten på anlegget. Mottatte årsrapporter fra RM viser at også denne grensen for noen type aktiviteter er vanskelig å overholde. Tillatelsen til RM endres derfor slik at hovedbanen nå skal ha to målere for beregning av støy. Krav til måleren som i dag er på banen endres ikke, men RM skal plassere en ekstra ny måler i samråd med støyfaglig kompetanse. Årsaken til dette er at vi ønsker kontinuitet i måleserien fra måleren som i dag henger på banen. Samtidig vil en ny måler gi et bedre grunnlag for støybildet generelt fra motorsenteret sine aktiviteter.

Punkt 5.2. og 5.3

Grenseverdiene for støy på banen endres i tillatelsen, slik at grenseverdien for støy beregnet etter målingene ved dagens mikrofon på banen skal være $L_{5AF} \leq 110$ dB. Endringen skjer som en konsekvens av at RM tidligere ikke har klart å verifisere at grensen på $L_{5AF} \leq 114$ dB sikrer at støy hos naboer er innenfor de støygrensene som er gitt i gjeldende tillatelse. Brekke og Stand AS skriver i sitt notat at:

«Mottatt underlagsdokumentasjon tyder på at grenseverdien for tillatt maksimalt støynivå på banen, $L_{5AF} = 114$ dB, er for høyt til å sikre at krav til maksimalt støynivå hos naboene på $L_{5AF} = 60$ dB generelt overholdes.»

Brekke & Stand Akustikk AS advarer i sin rapport imidlertid mot at man ukritisk setter en lavere grenseverdi for L_{5AF} på banen, da dette kan medføre at banen blir mindre aktuell for organisert kjøring. Dette er også noe RM har kommentert. Ettersom mottatte årsrapporter fra RM viser at enkelte typer aktiviteter ikke vil være mulig å gjennomføre hverken med $L_{5AF} \leq 110$ dB eller $L_{5AF} \leq 114$ dB, har vi satt inn et vilkår 5.3 som omhandler særlig støyende aktiviteter. Dette vil gjelde for aktiviteter slik som drifting, racing og MC-sport. Grenseverdien for slike aktiviteter er hevet til $L_{5AF} \leq 116$ dB. Grunnen til det er at særlig støyende aktivitet med svært stor sannsynlighet vil medføre et støynivå på $L_{5AF} > 60$ dB hos naboer. For at slik støy ikke skal bli for belastende for naboer, skal denne type aktivitet merkes særlig i terminlisten for å gjøre støyperiodene forutsigbare for naboer.

⁸ Gul sone: Lden 45 dB/L5AF 60 dB



Vi viser også til redegjørelsen ovenfor, der det fremkommer at det tillates bare særlig støyende aktivitet i inntil 4 dager hver måned.

Vi har også satt krav om at særlig støyende aktivitet skal følge ordinær driftstid, i tillegg til at vi har åpnet for at internasjonale eller nasjonale stevner med særlig støyende aktivitet kan foregå inntil 8 søndager årlig. Dersom internasjonale eller nasjonale stevner er av en karakter som medfører støy $L_{5AF} \geq 110$ dB, skal slike stevner også regnes med i de 4 dagene hver måned. Bakgrunnen for at det er satt en maksgrense på 4 dager hver måned, er at støynivået slike aktiviteter medfører, vurderes å være svært belastende for naboer. Dermed vil den totale støybelastningen hver måned reduseres. RM ønsker muligheten til å gjennomføre et Formel 1 arrangement en gang i året. For å unngå at det søkes om dispensasjon årlig, har vi satt krav om at RM kan gjennomføre ett arrangement i året med inntil 4 dagers varighet hvor støygrensen for særlig støyende aktivitet kan overskrides maksimalt 1 time per dag.

5.6. Måling og beregning av støy

Det er satt krav om at kontinuerlig støyovervåking på anlegget under drift skal gjennomføres med to mikrofoner. I den gjeldende tillatelsen er det krav om én mikrofon. I en årrekke har det vært store problemer med strømbrudd og bortfall av internett på måleren som er installert i dag. Dette har medført at hovedbanen ikke har hatt målinger av støy i flere dager i strekk hvert år. Dette er særlig uheldig under arrangementer med høyt støynivå. Det er viktig at virksomheten har et system som registrerer når det er bortfall av støyregistreringer, og at det iverksettes tiltak for å sikre kontinuerlig overvåking. Dersom dette ikke lar seg gjøre, må all aktivitet stanses på anlegget.

Vi har også satt krav om at alle dager med særlig støyende aktivitet skal analyseres i en egen rapport, sammenstilles og legges ved årsrapporten. Plassering av mikrofonene og målingene skal gjøres i samråd med støyfaglig kompetanse.

Utslipp til vann

Veiforurensning kan gi utslipp av tungmetaller, PCB, PAH, mikroplast og andre miljøgifter.

Mikroplast er definert som faste, syntetiske polymerpartikler mindre enn 5mm, med lav vannløselighet og lang nedbrytningstid i naturen. Nesten tre fjerdedeler av mikroplasten i Norge kommer fra bildekk, som blant annet oppstår ved dekkslitasje på veiene.

Plast inneholder en rekke tilsetningsstoffer som fyllstoff, pigmenter, mykgjørere og flammehemmere, hvor noen av disse karakteriseres som miljøgifter. Slike miljøgifter finnes spesielt i eldre plastprodukter, men også i enkelte nye. Bildekk er risikoprodukter som kan gi miljøgiftig mikroplast.

Bildekk, vegmerking og enkelte andre produkter i kjøretøy og veier inneholder plast som slites i småbiter og støver til miljøet ved kjøring. Dette mikroplastholdige trafikkstøvet spres så til luft, jord og vann. En stor andel av partiklene er svært små, holder seg lenge svevende og spres langt. Mikroplastpartikler spres også effektivt med vann, og vil akkumuleres eller mellomlagres før det føres videre ved store regnskyl eller vannføring i elver.

Tiltak som kan redusere utslipp og spredning av mikroplast fra bildekk er god veirengjøring med avrenningsfiltrering.



Det stilles krav til at RM skal utrede om det er utslipp til vann, både i form av punktutslipp og diffuse utslipp, jf. punkt 11.1 i tillatelsen. Utredningen skal gjøres på bakgrunn av representativ vannprøvetaking utført av personell med dokumentert kompetanse.

Dokumentasjon for utredning av utslipp til vann skal ferdigstilles før 01.01.2023.

RM skal utarbeide et måleprogram som omfatter alle virksomhetens utslippspunkter, jf. punkt 11.2 i tillatelsen. Eventuelle punktutslipp skal overholde grenseverdiene i tabell 3, punkt 3.1.1 i tillatelsen og en vannmengdemåler installeres innen 01.06.2023.

Utslipp til luft

Støvulemper og -skyer fra anlegget nevnes i flere mottatte klager og i høringsinnspillene fra naboene. For å ivareta disse hensynene, ser Statsforvalteren derfor et behov for å sette vilkår (punkt 4 i tillatelsen) om svevestøvutredning, jf. kapittel 7 i forurensningsforskriften, for aktiviteter som medfører vesentlig større mengder støv/røyk enn ved vanlig drift. Dette vil blant annet omfatte alle arrangementer av typen drifting.

Vi har satt krav om at utredning av svevestøv PM_{2,5} og PM₁₀ ferdigstilles før 01.01.2023.

Det er satt vilkår om at det må gjennomføres tiltak for å overholde kravene dersom grenseverdiene overskrider verdiene for svevestøv PM_{2,5} og PM₁₀ i forurensningsforskriften § 7-6.

Vilkåret i tillatelsen om årlig rapportering (punkt 11.5) er lik som tidligere, men innebærer nå at RM skal rapportere via Altinn.

Informasjon og kommunikasjon

Vi har satt krav om at RM skal ha dialog med Sarpsborg og Rakkestad kommune for å unngå at særlig støyende aktiviteter kolliderer med viktige begivenheter i kommunen.

Virksomheten skal i tillegg ha god kommunikasjon med naboer og andre berørte for å minimere nærmiljøulemper og øke forutsigbarheten.

Konsekvenser for naturmiljøet

Naturmangfoldloven § 8 stiller krav om at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger.

Det er ikke registrert funn av viktige arter eller naturtyper eller arter på tiltaksområdet i Miljødirektoratets database <https://kart.naturbase.no/>.⁹ Det er heller ikke opplysninger i saken som tyder på at det kan befinne seg slike arter eller naturtyper i området, som ikke er fanget opp av ovennevnte registreringer.

Statsforvalteren vurderer at det i dag ikke foreligger tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet og konsekvenser på miljøet. Det er ikke gjort kartlegging av utslipp av støv til luft eller av forurensende utslipp til vann og hvilke konsekvenser dette kan ha. I og med at det er usikkert om naturmangfold

⁹ Utsjekk 22.02.2022



berøres av tiltaket har Statsforvalteren satt vilkår ut ifra føre var jf. § 9, om utslippsgrenser for utslipp til luft og vann.

Uønskede fremmede arter utgjør en trussel mot norsk natur og økosystemer, og spredning av disse bør forhindres. I samsvar med gjeldende forvaltningspraksis, har Statsforvalteren har satt som vilkår for tillatelsen at tiltakshaver iverksetter nødvendige tiltak for å hindre spredning, jf. forskrift om fremmede organismer³. Vi viser til § 18 om alminnelige krav til aktsomhet.

Samfunnsmessige hensyn

Rudskogen Motorsportsenter, er regulert i reguleringsplan til idrett, jf. reguleringsplan (planID: 20080001) datert 25.06.2007, sist revidert 27.02.2008¹⁰. Vi legger til grunn at anlegget driftes i tråd med reguleringsplanen.

Motorsenteret på Rudskogen er nasjonalt hovedanlegg for motorsport. Før anlegget ble utpekt som hovedanlegg, var det bred politisk støtte til dette. Daværende Fylkesmannen i Østfold var også positiv, da man fikk samlet all motorsportaktivitet på ett område og ellers redusert støyplager fra motorsportaktiviteter ellers i Østfold. Utbyggingen av motorsenteret var delvis finansiert gjennom spillemidler fra Kulturdepartementet.

Motorsenteret brukes i dag til en rekke ulike aktiviteter og arrangementer. Anlegget har hvert år mellom 100 000 og 120 000 besøkende (tilskuere og brukere av anlegget). I tillegg til kommersielle aktiviteter brukes også anlegget til å trene spesialenheter fra politi og forsvar. Andre offentlige etater som brannvesenet, ambulansetjenesten, trafikkorps, regjeringens biltjeneste og slottets eskortetjeneste har også brukt anlegget. Anlegget benyttes også fast av en rekke kjøreskoler.

RM stiller anlegget til disposisjon for ungdomsskoler og flere andre tiltak for barn og unge.

Det blir av RM opplyst om at motorsenteret alene resulterer i mer enn 7 000 årlige hotellovernattinger i regionen og en inntekt for andre parter i nærområdet på ca. 120 millioner kroner i året. I tillegg er RM en forholdsvis stor arbeidsgiver i regionen.

Vi legger til grunn at anlegget har en stor samfunnsnytte.

Øvrige endringer

Det er også gjort endringer i tillatelsen slik at den skal samsvare med gjeldende mal for tillatelse. Dette innebærer blant annet en ny forside, endring av logo og kontaktinformasjon fra Fylkesmannen i Østfold til Statsforvalteren i Oslo og Viken, oppdatert liste over prioriterte miljøgifter i vedlegg 1 i tillatelsen, mv.

Disse endringene er ikke å anse som et vedtak om endring som kan påklages.

Ikrafttreden

Siden noen av endringene i denne tillatelsen kan påvirke allerede planlagte aktiviteter, vil tillatelsen først gjelde fra 01.01.2023.

Dagens tillatelse, uten endringer, gjelder ut 2022.

¹⁰ Rakkestad kommune sin referanse arkivsak 06/1847 Løpenr. 2461/08.



Konklusjon

Statsforvalteren vurderer at det har vist seg at tillatelsen av 2009 med senere endring i 2013, ikke var utformet slik at de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket er mindre enn de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre. Det har vist seg at skaden eller ulempen ved forurensningen for enkelte av vilkårene ble vesentlig større eller annerledes enn ventet da tillatelsen ble gitt i 2009. Det var derfor behov for å endre tillatelsen.

Enkelte av vilkårene på sin side, er endret fordi det har vist seg at de fordeler motorsportanlegget får av at vilkår blir lempet på eller opphevet, er vesentlig større enn de skader eller ulemper det vil føre til for miljøet, jf. forurensningsloven § 18 nr. 1 punkt 4. RM må selv vurdere hvilke avbøtende tiltak som er best egnet til å redusere støyulempene fra anlegget.

Vi har vurdert innkommende høringsuttalelser, motorsenterets svar på disse og motorsenterets egne uttalelser til den varslede endringen av tillatelsen. Statsforvalteren endrer med dette tillatelsen.

Med de kravene som er stilt i denne tillatelsen, vurderer Statsforvalteren at motorsenteret vil drifte innenfor rammer som samlet sett er miljømessig forsvarlige. Statsforvalteren har konkludert med at den omsøkte driften er akseptabel sett i lys av formålet og retningslinjene i forurensningsloven §§ 1 og 2 og naturmangfoldloven §§ 4 og 5. Etter en samlet vurdering av de forurensningsmessige ulempene, sammenholdt med fordeler og ulemper dette for øvrig vil medføre, endrer vi tillatelsen til RM på nærmere fastsatte vilkår. Det forutsettes at virksomheten på motorsenteret drives i samsvar med vilkårene som følger av tillatelsen og forurensningsregelverket for øvrig.

Frister

Tabellen nedenfor gir oversikt over frister for gjennomføring av tiltak som tillatelsen krever:

Tiltak	Frist	Henvisning til vilkår
Ferdig rapport med nytt støysonkart	01.01.2023	5.1
Utrede for utslipp til vann	01.01.2023	11.1
Lage et måleprogram for virksomheten	01.01.2023	11.4
Utrede svevestøv PM _{2.5} og PM ₁₀	01.01.2023	4

Vedtak om endret tillatelse

Statsforvalteren endrer den gjeldende tillatelse, datert 25.11.2013 (2009.0090.T), til Rudskogen Motorsenter AS avd. Rakkestad til drift av motorsportsenteret på Rudskogen i Rakkestad kommune. Endringene er gjort med hjemmel i forurensningsloven § 18 første ledd punkt 1 og nr. 4.

Statsforvalteren har ved avgjørelsen av om endring av gjeldende tillatelse skal gis, lagt vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre. Endret tillatelsen med vilkår følger vedlagt dette brevet, og gjelder fra 01.01.2023.

Det kan foretas endringer i denne tillatelsen i medhold av forurensningsloven § 18. Endringene skal være basert på skriftlig saksbehandling og forsvarlig utredning av saken. En eventuell endringssøknad må derfor foreligge i god tid før endring ønskes gjennomført.

At forurensningen er tillatt, utelukker ikke erstatningsansvar for skade og ulempe eller tap



forårsaket av forurensningen, jf. forurensningsloven § 56.

Brudd på tillatelsen er straffbart etter forurensningsloven §§ 78 og 79.

Klageadgang

Vedtaket kan påklages til Miljødirektoratet av sakens parter eller andre med rettslig klageinteresse innen 3 uker. En eventuell klage skal angi hva det klages over og den eller de endringer som ønskes. Klagen bør begrunnes, og andre opplysninger av betydning for saken bør nevnes. Klagen skal sendes til Statsforvalteren.

En eventuell klage fører ikke automatisk til at gjennomføringen av vedtaket utsettes. Statsforvalteren eller Miljødirektoratet kan etter anmodning eller av eget tiltak beslutte at vedtaket ikke skal gjennomføres før klagefristen er ute eller klagen er avgjort. Avgjørelsen av spørsmålet om gjennomføring kan ikke påklages. Ved klage på valg av gebyrsats skal tilsendt faktura betales til fristen. Miljødirektoratet vil refundere eventuelt overskytende beløp dersom klagen imøtekommes.

Varsel om økt gebyr

Vår saksbehandling av tillatelser er gebyrbelagt, jf. forurensningsforskriften § 39-3 jf. § 39-1. Vi viser til varsel om gebyr i oversendt utkast til tillatelse 28.06.2021. Den varslede gebyrstørrelsen baserte seg på *forventet* ressursbruk i saksbehandlingen av den endrede tillatelsen. Vi varslet derfor sats 5 som i 2021 utgjorde kr 67 600,- for behandling av saken.

På bakgrunn av *medgått* ressursbruk vurderer vi at sats 4 er riktig sats å sette i denne saken. Medgått ressursbruk knyttet til saksbehandlingen skal legges til grunn ved fastsettelse av gebyrsats. Herunder hører gjennomgang av dokumentasjon i saken, møter og korrespondanse med søker, høring av saken, gjennomgang av høringsuttalelser, samt endelig ferdigstilling av tillatelsen. Innsats fra andre fagpersoner hos Statsforvalteren inngår også.

Det meste av saksbehandlingen er utført i 2021, og dermed kommer satsene for år 2021 til anvendelse, jf. forurensningsforskriften § 39-3 tredje ledd siste setning.

Statsforvalteren sender derfor et nytt varsel om gebyr. Vi varsler at sats 4 kommer til anvendelse i denne saken, jf. forurensningsforskriften § 39-4. Dette betyr at Rudskogen Motorsenter AS avd. Rakkestad skal betale kr 101 500,- for Statsforvalterens arbeid med endring av tillatelsen for motorsportanlegget.

Eventuelle kommentarer til varselet om fastsettelse av gebyrsats kan sendes Statsforvalteren innen 1 uke, jf. forvaltningsloven § 16.

Med hilsen

Gunhild Dalaker Tuseth
avdelingsdirektør
Klima- og miljøvernavdelingen

Kari Skogen
seksjonssjef



Dokumentet er elektronisk godkjent