



Region Midtjylland DNU Projektafdelingen

11. oktober 2016
Side 1 af 26

VVM-tilladelse: Etablering af to heliports og et parkeringshus på Aarhus Universitetshospital i Skejby.

Region Midtjylland har 2. juli 2013 søgt VVM-tilladelse til at etablere to heliports og et parkeringshus i forbindelse Aarhus Universitetshospital i Skejby. Heliport H1 placeres oven på et nyt parkeringshus, der etableres i forbindelse med akutcenteret, og heliport H2 placeres i forbindelse med hjertecenteret.

Heliport H1 skal kunne benyttes af både lægehelikoptere og forsvarets redningshelikoptere, mens heliport H2 alene skal kunne benyttes af lægehelikoptere. Der er alene tale om flyvninger i forbindelse med hospitalsrelaterede formål (såkaldte HEMS-flyvninger – Helicopter Emergency Medical Service).

Afgørelse

Der meddeles hermed VVM-tilladelse til etablering af to heliports og et parkeringshus på Aarhus Universitetshospital med en placering som vist på vedhæftede kortbilag 1.

Realiseringen skal baseres på det projekt der er beskrevet i VVM-redegørelsen. Da det har vist sig uforholdsmæssigt dyrt at etablere heliport H2 med en højde på 20 meter over terræn og inddækning af den samlede bærende konstruktion, kan udformningen af heliport H2 dog ændres som beskrevet i den sammenfattende redegørelse og lokalplan nr. 1027 under forudsætning af, at landingsplatformen placeres mindst 15 og maksimalt 16 meter over terræn, og at platformens diameter, målt uden sikkerhedsnet, ikke overstiger 28 meter.

Tilladelsen meddeles på følgende vilkår:

1. At heliport H1 udformes til at kunne benyttes af lægehelikoptere og af forsvaret redningshelikoptere, at heliport H2 udformes til at kunne benyttes af lægehelikoptere, og at begge heliports alene anvendes til hospitalsrelateret flyvning (HEMS).
2. At der ikke må foregå flyvning mellem de to heliports alene med det formål, at foretage tankning af helikoptere.
3. At ind- og udflyvning med forsvarets redningshelikoptere til heliport H1 alene finder sted inden for en nordvendt flyvesektor fra retning 270° (vestlig) til retning 80° (østnordøstlig), jf. vedhæftede kortbilag 2.

TEKNIK OG MILJØ

Center for Byudvikling og Mobilitet
Aarhus Kommune

Planafdelingen
Kalkværksvej 10
8000 Aarhus C

Telefon: 89 40 26 40
Direkte telefon:

E-mail:
byudviklingogmobilitet@aarhus.dk
Direkte e-mail:
slav@aarhus.dk
www.aarhus.dk

Sag: 16/044747-8
Sagsbehandler:
Søren Sloth Lave



11. oktober 2016
Side 2 af 26

4. At ind- og udflyvning med lægehelikoptere til heliport H1 alene finder sted inden for en nordvendt flyvesektor fra retning 234° (sydvestlig) til retning 92° (østlig), jf. vedhæftede kortbilag 2.
5. At heliport H2 alene benyttes af lægehelikoptere, og at ind- og udflyvning til heliport H2 alene finder sted inden for nordvendt flyvekorridor i retning ca. 339° (nordnordvestlig) og en sydvendt flyvekorridor inden for vinklen fra retning 139° (sydøstlig) til retning 166° (sydsydøstlig), jf. vedhæftede kortbilag 2.
6. At bebyggede områder i Aarhus området normalt ikke overflyves med forsvarrets redningshelikoptere lavere end 300 meter over terræn, og at flyvning i lavere højde med forsvarrets redningshelikoptere i forbindelse med indflyvning normalt kun foregår inden for en afstand af 3000 meter fra heliport H1 og i forbindelse med udflyvning kun inden for en afstand på 2000 meter fra heliport H1. Der kan undtagelsesvist flyves lavere, når det er påkrævet ved den enkelte givne flyvning, eksempelvis på grund af vind- og øvrige meteorologiske forhold eller medicinske hensyn.
7. At bebyggede områder i Aarhus området normalt ikke overflyves med lægehelikoptere lavere end 300 meter over terræn, og at flyvning i lavere højde i forbindelse med ind- og udflyvning med lægehelikoptere normalt kun foregår inden for en afstand af 1500 meter fra heliportene. Der kan undtagelsesvist flyves lavere, når det er påkrævet ved den enkelte givne flyvning, eksempelvis på grund af vind- og øvrige meteorologiske forhold eller medicinske hensyn.
8. At Aarhus Universitetshospital som lufthavnsansvarlig fører en protokol over antal starter og landinger med angivelse af dato og klokkeslæt, helikoptertype samt ind- og udflyvningsretning inden for de i vilkår 3-5 fastlagte flyvesektorer/-korridorer. Herunder at der i protokollen angives de undtagelsestilfælde, hvor det af hensyn til vejret eller evt. andre forhold har været nødvendigt at flyve lavere end 300 meter over bebyggede områder i Aarhusområdet samt at der for disse flyvninger tillige angives den anvendte flyvehøjde og begrundelsen for lav flyvning.
Protokollen føres i forbindelse med den enkelte landing og start på baggrund af mundtlige indrapporteringer fra piloterne til flyvepladschefen. Protokollen skal afleveres til VVM myndigheden, Aarhus Kommune – Center for Byudvikling og Mobilitet en gang om året.
9. At heliport H1 etableres med landingsplatform 35 meter over terræn, så helikopterflyvningen ikke giver anledning til væsentlige vindge-



11. oktober 2016
Side 3 af 26

ner¹ på omkringliggende opholds- og færdselsarealer. Heliport H1 må ikke benyttes af helikoptertyper med større vindtryk end den helikoptertype (forsvarets redningshelikopter EH101), der er lagt til grund ved fastlæggelse af landingsplatformens minimumshøjde over terræn.

10. At heliport H2 etableres med landingsplatform mindst 15 og maksimalt 20 meter over terræn og i tilstrækkelig højde over terræn til at helikopterflyvningen ikke giver anledning til væsentlige vindgener² på omkringliggende opholds- og færdselsarealer. Heliport H2 må ikke benyttes af helikoptertyper med større vindtryk end den helikoptertype, der er lagt til grund ved fastlæggelse af landingsplatformens minimumshøjde over terræn – det vil sige svarende til lægehelikopter EC135/EC145 ved landingsplatform mindst 15 meter over terræn og svarende til lægehelikopter AW139 ved landingsplatform mindst 20 meter over terræn.
11. At hospitalets interne vejanlæg og indkørsel til parkeringshus udformes med tilstrækkelig kapacitet til, at trafikken til og fra parkeringshuset ikke giver anledning til væsentlige trafikale gener og kødannelse på Paludan Müllers Vej ved krydset med Tyge Søndergaards Vej.
Da trafikmængden er forventet at stige over tid, skal der om nødvendigt foretages udvidelse af kapaciteten, eksempelvis ved forlængelse eller dublering af svingbaner i kryds. Med henblik på afgrænsning af, hvilke kapacitetsudvidelser, der er nødvendige, skal Aarhus Universitetshospital hvert 3. år levere trafiktal for den nordlige adgangsvej (Tyge Søndergaards Vej) og for krydset Palle Juul-Jensens Boulevard og Tyge Søndergaards Vej til VVM-myndigheden, Aarhus Kommune – Center for Byudvikling og Mobilitet, sammen med trafiktal for trafikken til og fra parkeringshuset for samme periode.
12. At der etableres anlæg til opsamling af evt. spild og forurenede vand, herunder evt. slukningsvand, fra heliportene og tilhørende tankanlæg (f.eks. ved afledning af overfladevand føres til regnvandsbassin, der kan afspærres og hvorfra vandet efterfølgende kan opsamles og bortskaffes), så vandmiljøet ikke forurenes.

¹ Vindgenerne betragtes som udgangspunkt at være væsentlige, hvis vindhastigheden overstiger 15 m/s ved terræn.

² Vindgenerne betragtes som udgangspunkt at være væsentlige, hvis vindhastigheden overstiger 15 m/s ved terræn.



Tilladelsen meddeles i henhold til § 2, stk. 4, nr. 2 i Bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, idet projektet er anmeldt før 1. januar 2014 og dermed omfattet af overgangsordningen i § 17, stk. 2 i Bekendtgørelse nr. 957 af 27. juni 2016 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen) samt overgangsordningen i § 4, stk. 3 i lov nr. 1630 af 26. december 2013 om ændring af lov om vandløb, lov om naturbeskyttelse og lov om planlægning.

11. oktober 2016
Side 4 af 26

I forbindelse med denne tilladelse er det i henhold til § 6, § 7, stk. 1 og § 10 i Bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen) vurderet:

- At det ansøgte projekt i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter ikke kan skade internationale naturbeskyttelsesområder væsentligt samt
- At det ansøgte ikke forventes at beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for dyrearter opført på habitatdirektivets bilag IV, litra a, og ikke forventes at ødelægge plantearter opført på habitatdirektivets bilag IV, litra b.

VVM-tilladelsen bortfalder, hvis den ikke er udnyttet inden 3 år, eller hvis den ikke har været udnyttet i 3 på hinanden følgende år, jf. planlovens § 56, stk. 1.

Projektændringer

Udgangspunktet for VVM tilladelsen er det projekt som er anmeldt og beskrevet i VVM redegørelse med de tilpasninger som fremgår af den sammenfattende redegørelse.

Ændringer i projektet eller væsentlige afvigelser fra forudsætningerne, herunder den generelle flyvehøjde, trafikafviklingen eller belysning som ikke er nødvendig af hensyn til driften af heliportene, skal vurderes i forhold til bilag 2, pkt. 14 i VVM bekendtgørelsen³.

³ Bekendtgørelse nr. 957 af 27. juni 2016 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen), Bilag 2, punkt 14. Ændringer eller udvidelser af anlæg i bilag 1 eller 2, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse som ikke er omfattet af bilag 1).



11. oktober 2016
Side 5 af 26

Baggrund for afgørelsen

Tilladelsen har til formål at give mulighed for, at der indrettes faciliteter for landing med helikoptere på Aarhus Universitetshospital, så akutpatienter fra andre dele af landet hurtigt kan bringes til behandling på hospitalet, hvor der tilbydes specialiseret behandling af blandt andet hjertepatienter og svært tilskadekomne personer. Det er tillige formålet at give mulighed for, at der ved hospitalets akutcenter etableres et parkeringshus, hvorpå den ene heliport (heliport H1) etableres.

Tilladelsen er i overensstemmelse med lokalplan nr. 1027 og kommuneplantillæg nr. 76 til Kommuneplan 2013, der er udarbejdet for at tilvejebringe det nødvendige plangrundlag. I tilknytning til lokalplan og kommuneplantillæg er der udarbejdet en kombineret VVM-redegørelse og miljøvurdering, som har været i offentlig høring sammen med planforslagene.

Aarhus Byråd finder det på den ene side væsentligt, at der er mulighed for hospitalsrelateret helikopterflyvning til Jyllands største hospital, og på den anden side, at miljøpåvirkningerne ikke bør være større end nødvendigt samt at de ikke må medføre risiko for sundhedsskade hos naboerne. Byrådets afvejninger fremgår af den vedhæftede sammenfattende redegørelse.

VVM-tilladelsen til realisering af de to heliports og parkeringshuset gives på en række vilkår, som bl.a. har til formål at sikre gennemførelsen af foranstaltninger, der kan afhjælpe projektets påvirkning af omgivelserne. Vilkårene har tillige til formål at sikre at naboområder så vidt muligt ikke belastes mere end forventet og slet ikke på et niveau som kan være sundhedsskadeligt.

For så vidt angår parkeringshusets og heliportenes placering, udformning, visuelle og arkitektoniske fremtoning er dette reguleret gennem lokalplanen, hvorfor der ikke er fastsat vilkår herom i VVM-tilladelsen.

Tilladelsens vilkår nr. 1 har til formål at sikre en minimumsfunktionalitet, når der gives tilladelse til anlæg, som kan påvirke omgivelserne dels med støj over vejledende støjgrænser, dels med synlige og markante tekniske anlæg. For at undgå unødige støjgener er det endvidere hensigten at sikre, at der kun foregår nødvendig flyvning, som er hospitalsrelateret (såkaldt HEMS: Helicopter Emergency Medical Service). I Miljøstyrelsens *Tillæg til vejledning nr. 5/1994: Støj fra Flyvepladser* (oktober 2013) defineres hospitalsrelateret flyvning ”som transport af:

- Patient til akut specialiseret behandling,
- Livsnødvendigt udstyr og medicin som fx kuvøse, respirator, antidot m.v., som en patient kan have akut behov for,
- Nødvendigt specialuddannet personale til løsning af opgaver ved fx en større trafikulykke eller anden større hændelse m.v.,
- Organer til transplantation m.v.



Der er i alle tilfælde tale om løsning af opgaver af hastende karakter”.⁴

11. oktober 2016
Side 6 af 26

Det er forudsat, at der indrettes faciliteter til tankning på begge heliports, så det ikke er nødvendigt at flyve fra den ene heliport til den anden for at tanke. Vilkår 2 har derfor til formål at sikre, at der ikke foregår unødige flyvninger mellem de to heliports, alene med det formål at tanke helikopterne inden næste indsats, idet dette i givet fald kunne fordoble flyvningen med lægehelikoptere til den ene heliport, såfremt der kun etableres tankningsfaciliteter på den ene heliport, eksempelvis heliport H1. Tankene til oplag af flybrændstoffet er omfattet af olietankbekendtgørelsen⁵ og reguleret gennem dennes bestemmelser. Selve tankningen vurderes at være miljømæssig uproblematisk. Der er dog som en del af vilkår nr. 11 fastsat vilkår om opsamling af evt. spild for at sikre vandmiljøet.

Vilkårene 3-7 har til formål på den ene side at sikre, at flyvningerne til og fra hospitalet sker under hensyn til, at boligområder og lignende støjfølsom arealanvendelse ikke bliver belastet mere end nødvendigt, herunder at generne fra overflyvningerne på den ene side fordeles over flere områder, og på den anden side at der gives mulighed for, at de nødvendige flyvninger kan finde sted, herunder at der er fleksibilitet i valget af ind- og udflyvningsvej samt flyvehøjde med henblik på, at flyvning helst skal være muligt også under vanskelige forhold.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at hospitalsrelateret helikopterflyvning ikke er underlagt konkrete støjgrænser i form af et bestemt maksimalt støjniveau ved boliger og lignende, idet det er lagt til grund, at hospitalsrelateret flyvning er en samfundsmæssigt meget vigtig funktion, hvor der er tale om løsning af opgaver af hastende karakter, jf. Miljøstyrelsens tillæg til flystøjvejledningen⁶. Der kan således i undtagelsestilfælde forekomme flyvninger, som giver anledning til øgede støjgener, fordi der ikke flyves som de generaliserede forudsætninger, der er lagt til grund for støjberegningerne, eksempelvis på grund af vanskelige vindforhold. Miljøstyrelsens vejledende græn-

⁴ Det bemærkes, at definitionen kan afvige mellem forskellige lovgivninger. Men indholdsmæssigt svarer definitionen i al væsentlighed til definitionen inden for luftfartslovgivningen, jf. Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (senest ændret ved Kommissionens forordning (EU) 2015/2338 af 11. december 2015), Bilag I, nr. 61, hvor HEMS er defineret som ”en helikopterflyvning, der opereres under en HEMS-godkendelse med det formål at lette akutlægehjælp, når omgående og hurtig transport er afgørende, ved at transportere: a) lægepersonale, b) lægemidler og medicinsk udstyr (udstyr, blod, organer og lægemidler) eller c) syge eller kvæstede personer og andre direkte berørte personer”.

⁵ Bekendtgørelse nr. 1611 af 10. december 2015 om indretning, etablering og drift af olietanke, rørsystemer og pipelines.

⁶ Tillæg til vejledning nr. 5/1994: Støj fra flyvepladser. Miljøstyrelsen, oktober 2013.



seværdier for hospitalsrelateret helikopterflyvning er således til planlægningsbrug, og ikke til regulering af de enkelte flyvninger.

11. oktober 2016
Side 7 af 26

I de støjberegninger, der ligger til grund for VVM-redegørelsen, er benyttet generaliserede forudsætninger om flyvningerne, hvor det bl.a. er forudsat, at helikopterne benytter en normal flyvehøjde på 300 meter, påbegynder indflyvning til landing henholdsvis stiger til normal flyvehøjde inden for bestemte afstande fra heliporten. Vilkår 6-7 har til formål at sikre, at der normalt flyves i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund for vurdering af støjpåvirkningen, så naboområder så vidt muligt ikke belastes mere end forventet. I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-tilladelsen har forsvaret anbefalet, at indflyvningen med forsvarets redningshelikoptere kan påbegyndes i en afstand af 3000 meter fra heliport H1, da det vil betyde færre vibrationer i helikopteren og omgivelserne på grund af, at der bruges mindre motorkraft under indflyvningen. I standardforudsætningerne for støjberegningen er regnet med en stejlere indflyvning til heliporten, men idet der bruges mindre motorkraft, forventes der ikke betydende ændringer i støjbelastningen af de områder, der overflyves, selv om indflyvningsafstanden øges. Forsvarets anbefaling er derfor imødekommet i vilkår 6.

Vilkår 8 har til formål at gøre det muligt at følge op på, om forudsætningerne for vurderingerne i VVM-redegørelsen af støjpåvirkningen og dermed beslutningen om at tillade projektet via VVM-tilladelsen er opfyldt. Herunder er det bl.a. formålet med at føre protokol for benyttelse af heliportene at registrere, hvor hyppigt der anvendes unormalt lave flyvehøjder – helt ned til 100 meters højde, som er den tilladte minimumsflyvehøjde for akutlægehelikoptere. Idet der ikke foretages automatisk logning og indberetning af helikopternes flyvehøjde, baseres protokollen på mundtlige indberetninger fra helikopterpiloterne til flyvepladschefen.

Væsentlige afvigelser af forudsætningerne, der medfører en øget støjpåvirkning, kan medføre tilbagekaldelse af VVM-tilladelsen, og at ændringen skal vurderes i forhold til bilag 2, pkt. 14 i VVM-bekendtgørelsen⁷.

Vilkår 9-10 har til formål at undgå alvorlige og sikkerhedstruende vindgener. Helikoptere genererer et betydeligt vindtryk og trykket stiger med størrelsen af helikopteren. Vindgenerne vurderes som udgangspunkt at være væsentlige, hvis vindhastigheden overstiger 15 m/s (svarende til stiv kuling) ved terræn.

⁷ Bekendtgørelse nr. 957 af 27. juni 2016 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen), Bilag 2, punkt 14. Ændringer eller udvidelser af anlæg i bilag 1 eller 2, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan være til skade for miljøet (ændring eller udvidelse som ikke er omfattet af bilag 1).



For at undgå farlige situationer er heliport H1, hvor forsvarets store redningshelikoptere skal kunne lande, placeret i 35 meters højde.

11. oktober 2016
Side 8 af 26

Den mindre platform, heliport H2, som skal placeres ved hjertecenteret etableres med en diameter på 27,5 meter og skal i første omgang kun anvendes af de nuværende EC135/EC145 lægehelikoptere (med totallængde mindre end 13,75 meter). Det vurderes vindmæssigt forsvarligt at etablere heliport H2 15 meter over terræn, forudsat, at heliporten kun anvendes af helikoptere med et vindtryk svarende til helikoptere af typen EC135/EC145.

På sigt ønskes der mulighed for at anvende større helikoptere, op til størrelsen af typen AW139. Beregningerne i VVM-redegørelsen er baseret på en platform i 20 meters højde, der viser at man lige kan overholde kravet om vindhastigheder på under 15 m/s med en helikopter af typen AW 139.

Hvis heliport H2 etableres i under 20 meters højde, vil anvendelse af helikoptere med et større vindtryk end helikoptere af typen EC135/EC145 være en projektændring, der medfører at vilkårene skal revurderes. Der skal inden ændringen fremsendes dokumentation for vindpåvirkningen og forslag til afværgetiltag, så det forsat er forsvarligt at færdes i området. Afværgetiltagene kan eksempelvis være advarselslys, overdækning, fjernelse af parkeringspladser m.m.

Vilkår 11 har til formål at sikre trafikafviklingen i den nordlige del af hospitalsområdet, herunder at trafik fra parkeringshuset ikke blokerer for hurtig adgang til akutcenteret for ambulancer. Ud fra VVM redegørelsen vurderes det at den skitserede løsning er tilstrækkeligt, og det skal via overvågningen dokumenteres, at det er tilfældet.

Vilkår 12 har primært til formål at sikre vandmiljøet mod forurening i forbindelse med brand, da kombinationen af brændstof og skum kan medføre skader på vandmiljøet. Helikoptere spilder ikke olie m.m. ved normal drift, og der forventes heller ikke spild i forbindelse med tankning. Miljøpåvirkningerne ved et større uheld i forbindelse med tankning vil også kunne afhjælpes ved afspærring af regnvandsbassinet, hvortil der er afløb fra heliportene H1 og H2. Afisning af platformen foregår ved opvarmning og det indgår ikke i projektet at der skal foretages afisning af helikopterne.

Partshøring

Center for Byudvikling og Mobilitet har forelagt ansøgeren, Region Midtjylland – DNU-projektafdeling, udkast til VVM-tilladelsen. Rådgivergruppen DNU har på vegne af Region Midtjylland fremsendt bemærkninger, herunder en række præciseringer og ønske om en længere og mindre stejl indflyvning med forsvarets redningshelikopter. Ønskerne om præcisering og ændring af



afstand for indflyvning er i hovedtræk imødekommet og indarbejdet i VVM-tilladelsen.

11. oktober 2016
Side 9 af 26

Der er ikke herudover foretaget partshøring, da der ikke vurderes at være parter som kan blive individuelt, særligt og væsentligt berørt af det anmeldte projekt.

Desuden har ansøger, offentligheden og myndigheder haft mulighed for at kommentere projektet i forbindelse med den offentlige fremlæggelse af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan samt VVM-redegørelse og miljørapport. Høringssvar er omtalt i vedhæftede *Sammenfattende redegørelse – Parkeringshus og heliports ved Aarhus Universitetshospital i Skejby*.

Anden lovgivning

I forbindelse med denne afgørelse er det tillige vurderet, at det tilladte ikke forventes at kunne påvirke et Natura 2000 område væsentligt, at kunne beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder for strengt beskyttede dyrearter eller at kunne ødelægge strengt beskyttede plantearter på habitatdirektivets bilag IV, jf. § 6, § 7, stk. 1 og § 10 i Bekendtgørelse nr. 926 af 27. juni 2016 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter (habitatbekendtgørelsen).

Det er desuden vurderet, at det med vilkår 12 om opsamling af slukningsvand er sikret, at projektet ikke vil påvirke mulighederne for at opnå den ønskede tilstand i vandområder omfattet af Vandområdeplanerne efter Lov om vandplanlægning (Lov nr. 1606 af 26. december 2013).

Der gøres opmærksom på, at der herudover ikke er taget stilling til evt. andre nødvendige tilladelser, som eksempelvis byggetilladelse, godkendelse af vejtilslutning, og tilladelse til afledning af spildevand.

Klagevejledning

Denne afgørelse kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet af enhver med retlig interesse i sagens udfald samt af landsdækkende foreninger og organisationer, der repræsenterer mindst 100 medlemmer og har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelse som hovedformål. Afgørelsen kan desuden påklages af erhvervs- og vækstministeren ved Erhvervsstyrelsen.

Afgørelsen om tilladelse, herunder fastsættelse af vilkår, kan påklages for så vidt angår både retlige og skønsmæssige spørgsmål, jf. planlovens § 58, stk. 1 nr. 3.



11. oktober 2016
Side 10 af 26

Du klager via Klageportalen, som du finder et link til på forsiden af www.nmkn.dk. Klageportalen ligger på www.borger.dk og www.virk.dk. Du logger på www.borger.dk eller www.virk.dk, ligesom du plejer, typisk med NEM-ID. Klagen sendes gennem Klageportalen til Aarhus Kommune. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for kommunen i klageportalen.

Natur- og Miljøklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Aarhus Kommune, Center for Byudvikling og Mobilitet, Kalkværksvej 10, 8100 Aarhus C, byudviklingogmobilitet@aarhus.dk, der herefter videresender anmodningen til Natur- og Miljøklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Klage skal være indgivet inden 4 uger efter, at du har modtaget afgørelsen. Er afgørelsen offentligt bekendtgjort, regnes klagefristen fra annoncens dato.

Det er en betingelse for nævnets behandling af klagen, at der indbetales et gebyr på kr. 500. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Hvis et spørgsmål ønskes prøvet ved domstolene, skal sag anlægges inden 6 måneder efter, at du modtager afgørelsen. For afgørelser, der er offentligt bekendtgjort, regnes fristen fra annoncens dato.

Klagen har ikke opsættende virkning, men udnyttelsen af afgørelsen sker på eget ansvar. Natur- og Miljøklagenævnet kan tillægge klagen opsættende virkning, herunder kræve igangsat arbejde standset, og ændre afgørelsen.

Afgørelsen forventes annonceret på Aarhus Kommunes hjemmeside 11. oktober 2016.

Med venlig hilsen

Anne Schmidt Andersen
Afdelingsarkitekt

Bilag:

Kortbilag 1 Placering af heliports og parkeringshus

Kortbilag 2 Flyveveje

Sammenfattende redegørelse –Parkeringshus og heliports ved Aarhus Universitetshospital i Skejby



11. oktober 2016
Side 11 af 26

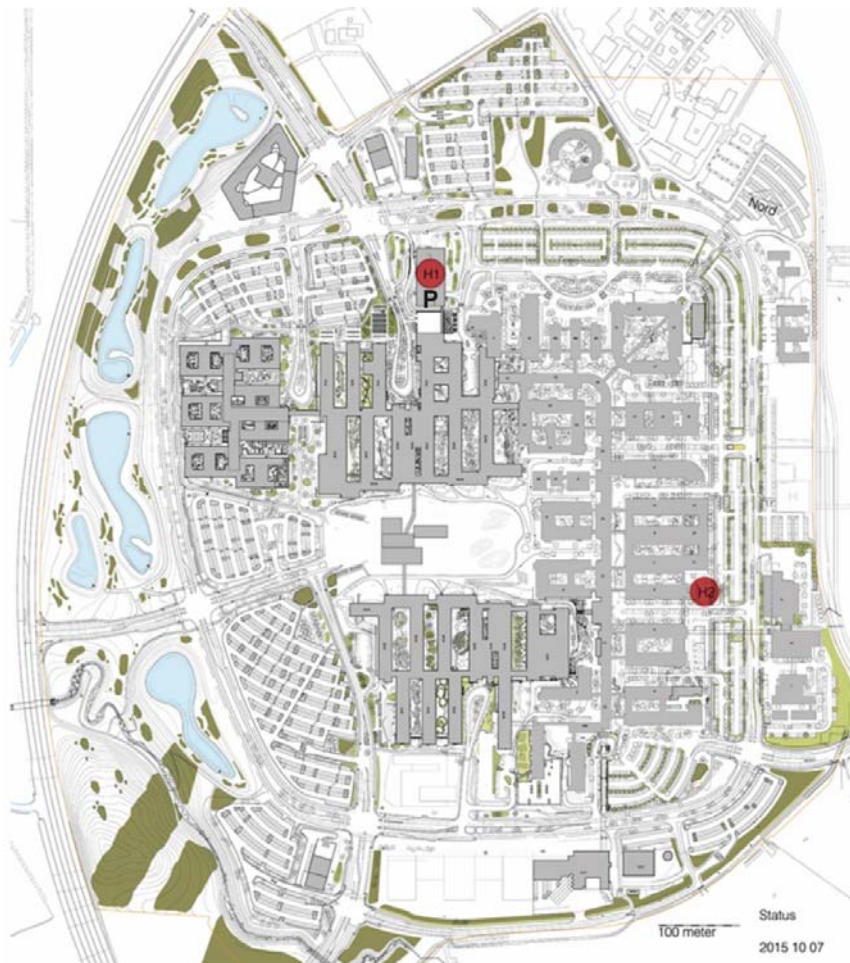
Kopi til:

Region Midtjylland, DNU Projektafdelingen, att.: Bettina Wolff
DNU Rådgivergruppen, att.: Albert Ernest Coutant
Erhvervs- og Vækstministeriet, Erhvervsstyrelsen
Transport- og Bygningsministeriet, Trafik- og Byggestyrelsen
Østjyllands Brandvæsen
Region Midtjylland
Interlex Advokater
Beboerforeningen Gl. Skejby
VIA University College
Aarhus Kommune, Teknik og Miljø:
-Center for Miljø og Energi
-Center for Byens anvendelse



11. oktober 2016
Side 12 af 26

Kortbilag 1



Sammenfattende redegørelse – Parkeringshus og heliports ved Århus Universitetshospital i Skejby

I disse år samles den specialiserede behandling i Danmark på færre og større sygehuse. Et af disse supersygehuse er Aarhus Universitetshospital, der som et af landets største sygehuse er ved at blive udvidet, så alle hospitalets afdelinger kan samles i Skejby.

I forbindelse med at behandlingen samles på færre sygehuse, er det nødvendigt, at patienter til akut behandling hurtigt kan transporteres fra andre dele af landet til behandling på de sygehuse, hvor der tilbydes den meget specialiserede akutbehandling.

Der er derfor etableret en landsdækkende ordning med tre lægehelikoptere, placeret i Skive, Billund og Ringsted. Herfra kan helikopterne døgnet rundt flyve ud og bringe patienter til udvalgte hospitaler. Som led i ordningen skal der etableres mulighed for, at helikopterne kan lande på universitetshospitalet i Skejby, hvor der tilbydes specialiseret behandling af bl.a. akutte hjertepatienter og af svært tilskadekomne personer.



Placering af heliport H1 ved akutcenteret (til venstre) og heliport H2 ved hjertecenteret (midt i foto)

Hospitalet i Skejby er udbygget over en længere periode. Akutcenteret for svært tilskadekomne patienter ligger i en del, mens hjertecenteret ligger i en anden del af hospitalet. For begge typer af patienter er det afgørende, at de hurtigt og uden skift kommer fra helikopteren til operationsbordet.

Region Midtjylland, som er ansvarlig for udbygning af hospitalet, er derfor kommet frem til, at det er nødvendigt med to landingspladser for helikoptere. Den ene ved akutcenteret (Heliport H1) og den anden ved hjertecenteret (Heliport H2).

Der kommer mange pårørende til patienter ved akutcenteret og der er et ønske om et parkeringsanlæg tæt ved akutcenteret. Region Midtjylland ønsker derfor at etablere et parkeringshus.

Heliporten ved akutcenteret (Heliport H1) placeres oven på parkeringshuset. Derved bliver der færre begrænsninger på flyveretningerne og vindpåvirkningerne under helikopterne begrænses.

Støj fra helikopterflyvning kan påvirke omgivelserne væsentligt, og Aarhus kommune har vurderet at projektet er omfattet af VVM bekendtgørelsen og at planlægningen er omfattet af Lov om Miljøvurdering af Planer og Programmer.

Der er en række høje bygninger i området, og det betyder:

- at flyveretningen for landingspladsen ved hjertecenteret bliver i nord-sydlig retning og
- at flyveretningen for landingspladsen ved akutcenteret bliver i en halvcirkel nord for hospitalet, som rækker ind over landsbyerne Skejby og Brendstrup.

De væsentligste miljøpåvirkninger

Hovedfokus i miljøvurderingen har været at få belyst projektets påvirkninger af miljøet og at få gjort valgmulighederne klare.

Miljøredegørelsen viser, at der er behov for særligt fokus på:

- Støj
- Påvirkning af anvendelsen af naboarealerne
- Vind
- Den visuelle påvirkning
- Påvirkning af vandmiljøet (med slukningsvand i tilfælde af brand)
- Risiko for uheld med helikopterne, samt
- Trafik til og fra parkeringshuset

I det følgende er der et resumé af hovedkonklusionerne

Støj

Helikoptere støjer, og det kan tydeligt høres, når de passerer. Ambulanceflyvning er ikke omfattet af de generelle regler om regulering af støj. Flyvningen kræver ikke miljøgodkendelse, og man kan ikke klage over støjen. Men Miljøstyrelsen har fastsat vejledende grænser for helikopterstøj, som anvendes ved vurderingen af nye landingspladsers påvirkning af omgivelserne, samt ved planlægning for eksempelvis nye boliger tæt på landingspladserne.

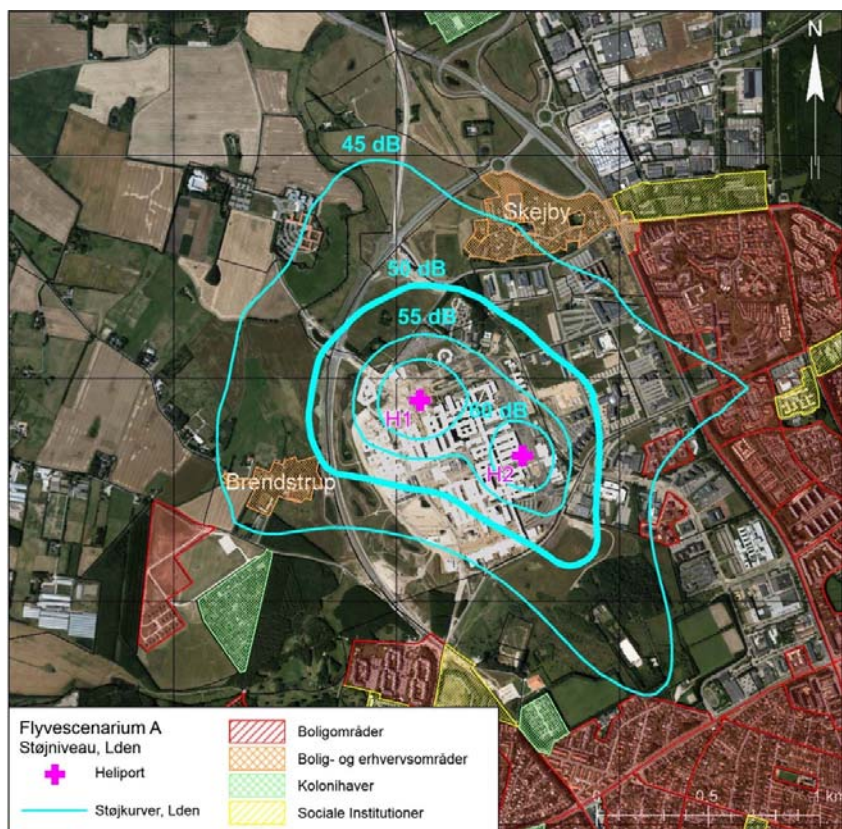
I Miljøstyrelsens vejledning om flystøj skelner man mellem den gennemsnitlige støjpåvirkning over et døgn og maksimal støjen, når helikopteren flyver forbi. Støjbelastningen afhænger af helikoptertypen og flyvehøjden samt også af antallet af helikoptere, når det er den gennemsnitlige støjpåvirkning over et døgn. Forsvarets store redningshelikoptere støjer langt mere end de mindre lægehelikoptere. Men det forventes, at hovedparten af de fremtidige flyvninger vil foregå med lægehelikoptere, og at der vil være færre flyvninger med de store redningshelikoptere. Det fremtidige antal af flyvninger med redningshelikoptere forventes således at ligge på samme niveau eller lavere end i perioden 2009-2012.

	Heliport H1			Heliport H2		
	Dag (kl. 07-19)	Aften (kl. 19-22)	Nat (kl. 22-07)	Dag (kl. 07-19)	Aften (kl. 19-22)	Nat (kl. 22-07)
Redningshelikopter	90	22	38	-	-	-
Lægehelikopter	210	52	88	210	52	88

Tabel 1. Der forventes op til 850 landinger årligt på de to landingsplatforme tilsammen. Her er vist et skøn over, hvordan antallet af landinger med forskellige helikoptertyper antages at fordele sig på forskellige tider af døgnet.

Ud fra den forventede fordeling mellem helikoptertyperne og antallet af flyvninger, forventes der ikke overskridelser af den vejledende gennemsnitlige støjpåvirkning ud over på selve sygehuset og ved de allernærmeste naboer. De vejledende grænser for gennemsnitsstøj kan således overholdes ved omkringliggende boliger, men der er tre privathospitaler og to undervisnings-/forskningsinstitutioner, hvor støjen overstiger den vejledende grænse for gennemsnitsstøjen.

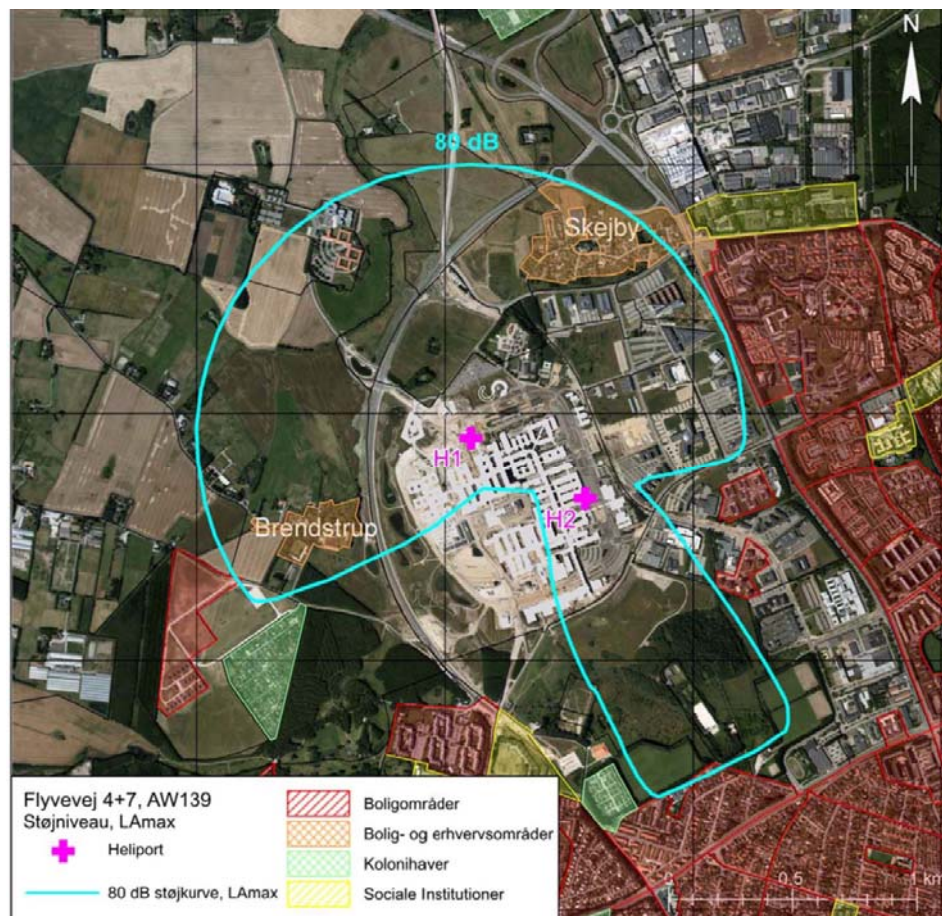
For de områder, hvor de vejledende grænser for gennemsnitsstøj overskrides, fastsættes der i kommuneplanen nye bestemmelser om, at der fremover ikke kan planlægges for eksempelvis nye boligområder.



Kort 2. Udbredelse af den gennemsnitlige støj for hovedforslaget. Den vejledende grænse for gennemsnitsstøj for boliger og støjfølsomme bygninger til offentlige formål er angivet med 50 dB-kurven.

Endvidere vil der ske overskridelse af den vejledende grænse for maksimalstøjen fra den enkelte overflyvning. For det første medfører Forsvarets store redningshelikopter altid en overskridelse af den vejledende grænse for maksimalstøjen ved boliger, når den flyver i normal flyvehøjde på ca. 300 meter. Overskridelsen forekommer inden for et ca. 400 meter bredt bælte omkring helikopterens flyveretning. Overskridelsen af den vejledende grænse for maksimalstøj øges i indflyvningsområdet, da helikopteren kommer tættere på jorden. Støjen fra Forsvarets redningshelikopter gør, at man bliver opmærksom på, at der passerer en helikopter, og hvis man sover, er der risiko for at blive vækket ved overflyvningen.

De mindre lægehelikoptere støjer noget mindre, og de overskrider kun den vejledende grænse for maksimalstøj i en afstand på ca. 1100-1200 m fra landingsplattormene.



Kort 3. Område, hvor lægehelikopteren i hovedforslaget overskrider den vejledende grænse for maksimalstøj (80 dB). Landsbyerne Brendstrup og Skejby ligger inden for området.

Det viste område er der, hvor overskridelse af maksimalstøjen fra lægehelikopteren kan forekomme. Men ved den enkelte overflyvning, er det kun i området lige under og langs med flyveruten, at den vejledende støjgrænse overskrides. Hvilken flyvevej der benyttes, og dermed hvilke boliger der belastes med støj fra den enkelte overflyvning, afhænger af vindretningen. Da helikopterne så vidt muligt flyver ind imod vinden og starter imod vinden, vil helikopteren flyve ind fra den ene side, lande og flyve ud til den anden side. Da den dominerende vindretning er fra vest, forventes det, at de fleste flyvninger ved heliport H1 vil foregå i flyveretningen øst-vest. Her forventes overflyvning med redningshelikopteren at ske om natten i gennemsnit ca. en gang hver anden uge i den mest belastede retning. Dette berører især boliger i området øst for Randersvej, hvor det må forventes, at nogle beboere kan blive vækket. Hertil kommer flyvning med lægehelikopteren, hvor der forventes en flyvning enten til heliport H1 eller H2 i gennemsnit hver anden nat. Det område, hvor den vejledende grænse for maksimalstøjen fra lægehelikopterne overskrides (se kort 3) omfatter ikke boligområderne øst for Randersvej, og overskridelsen en mindre. Men inden for området ligger landsbyerne Brendstrup og Skejby, hvor der forventes overflyvninger om natten ca. en gang om ugen i gennemsnit. Der vil være risiko for, at en mindre andel af beboerne vækkes i forbindelse med overflyvningerne.

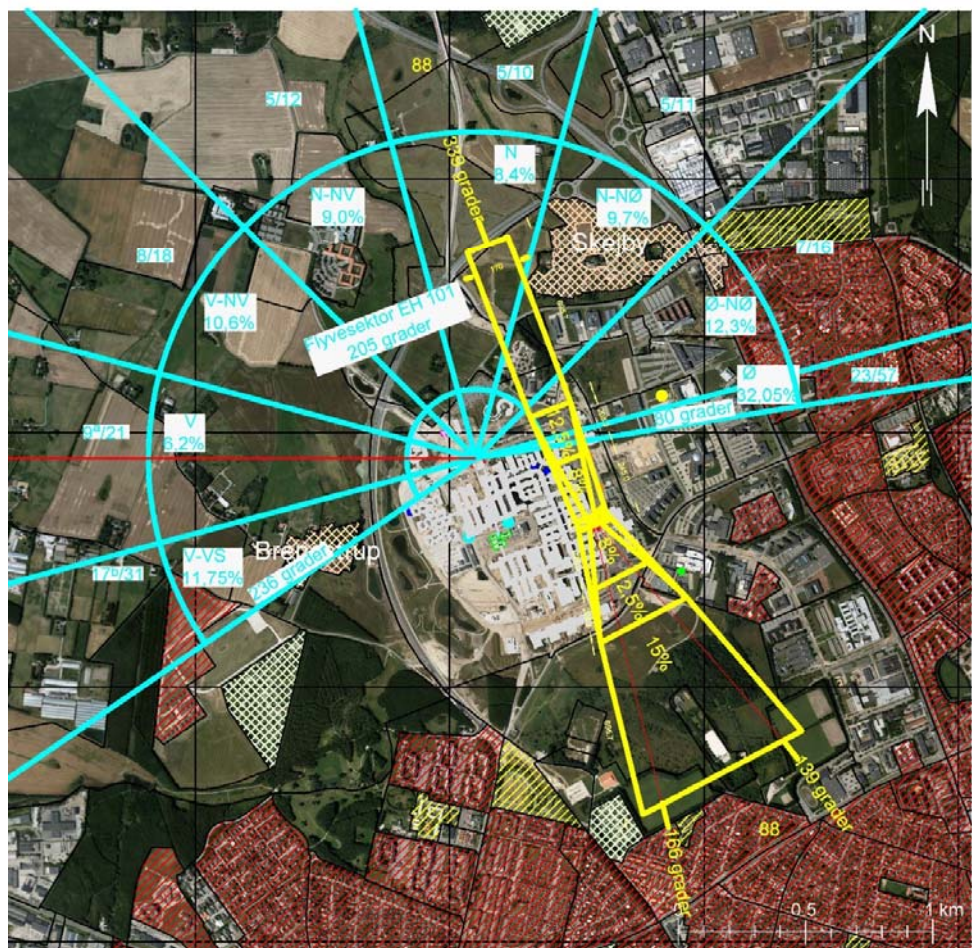
På næste side er vist, hvordan antallet af overflyvninger om natten forventes fordelt på flyveretninger med baggrund i de fremherskende vindretninger og den smalle nord-sydgående flyveretning til heliport H2.

Signaturforklaring:

-  Boligrområder
-  Bolig- og erhvervsområder
-  Kolonihaver
-  Sociale Institutioner

Signaturforklaring:

-  Heliport H1 (topkote 93,5 m)
-  Heliport H2 (topkote 79,8 m)
-  Byggefelt 01 hjørnepunkt (topkote 160 m)
-  Byggefelt 02 hjørnepunkt (topkote 99,5 m)
-  Byggefelt 09 (topkote 91 m)
-  Antennemast (topkote 144 m)
-  TDC-mast (topkote 99,5 m)
-  Skorsten (topkote 92,5 m)



Kort 4. Antal årlige overflyvninger om natten til heliport H1 fordelt på vindretningsektorer og helikoptertype (redningshelikopter/lægeheliporter). Som det fremgår i teksten, foreslås en indskrænkning af det område, som Forsvarets redningshelikopter må overflyve. Det betyder, at 17 overflyvninger (b) med redningshelikopteren i sektor V-VS flyttes til sektor V, hvor der så vil være 26 flyvninger i stedet for 9 (a) om natten langs med den røde linje mod vest. Den gule figur viser for Heliport H2, antal årlige overflyvninger om natten fordelt på sektorer – der flyves kun med lægeheliporter til heliport H2.

Det er sundhedsskadeligt, hvis man ofte bliver vækket flere gange samme nat. Men så få overflyvninger med risiko for vækning, som der er tale om her, vurderes at være meget langt fra grænserne for sundhedsskade.

I miljøvurderingen er det derfor samlet vurderet, at støjpåvirkningen er acceptabel, da flyvningen er samfundsmæssig nødvendig, og at overskridelse af den vejledende grænse for maksimalstøjen om natten trods alt forekommer kortvarigt og forholdsvis sjældent ved den enkelte bolig.

Planloven indeholder regler om, at der ikke må udlægges nye områder til støjfølsom anvendelse (institutioner, boliger m.m.) i områder, som er støjbelastede.

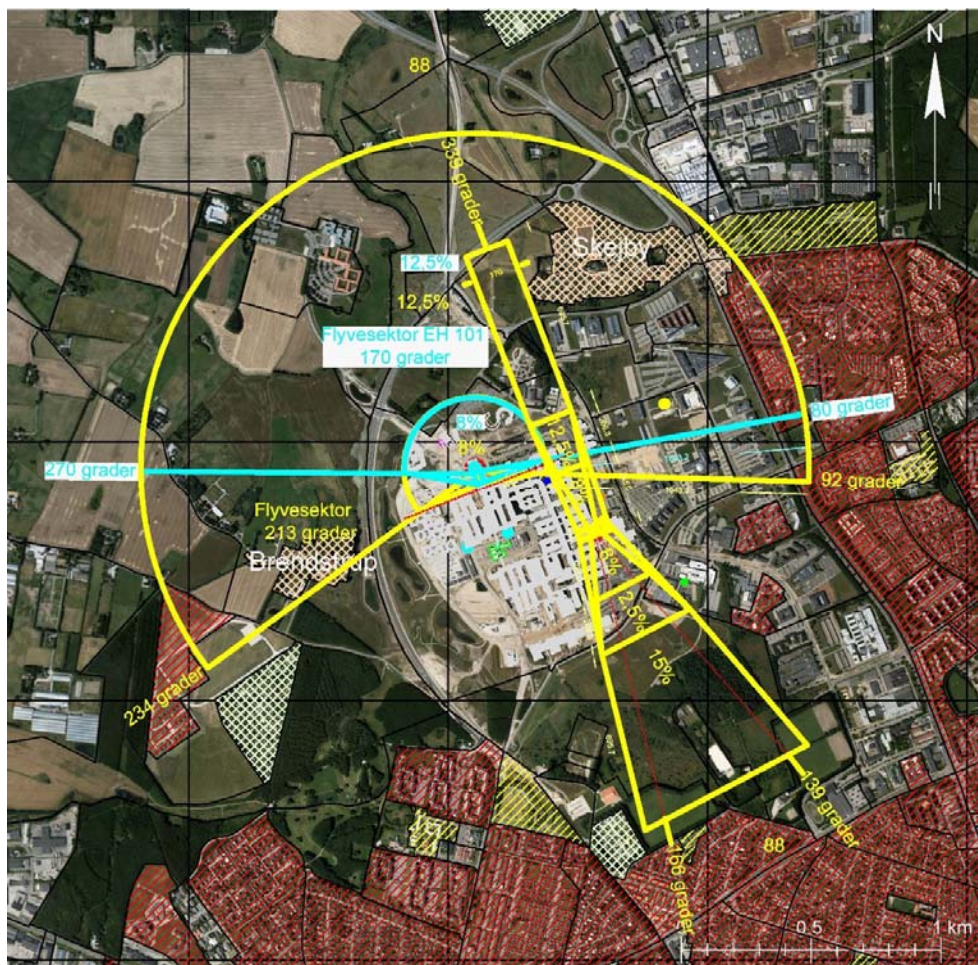
Det kan få betydning for muligheden for i fremtiden at bygge boliger og lignende på arealerne mellem Viborgvej og Marienlystvej øst for Tilst. Der er derfor i kommuneplanen foretaget en reduktion af områderne, som Forsvarets store redningshelikoptere må overflyve i forbindelse med landing på universitetshospitalet. Indskrænkning af flyvevejen betyder også, at Forsvarets redningshelikopter ikke flyver direkte over Brendstrup, som derved friholdes for den mest generende flyvning, som ellers ville forekomme i gennemsnit ca. en gang hver tredje uge. Flyvningerne kan dog stadig af nogle beboere opleves som generende i Brendstrup.

Signaturforklaring:

-  Boligområder
-  Bolig- og erhvervsområder
-  Kolonihaver
-  Sociale Institutioner

Signaturforklaring:

-  Heliport H1 (topkote 93,5 m)
-  Heliport H2 (topkote 79,8 m)
-  Byggefelt 01 hjørnepunkt (topkote 160 m)
-  Byggefelt 02 hjørnepunkt (topkote 99,5 m)
-  Byggefelt 09 (topkote 91 m)
-  Antennemast (topkote 144 m)
-  TDC-mast (topkote 99,5 m)
-  Skorsten (topkote 92,5 m)



Kort 5. Flyvesektorer for flyvning til heliport H1 for henholdsvis Forsvarets redningshelikopter og lægehelikopteren samt flyvekorridoren for flyvning med lægehelikopteren til heliport H2. Endvidere er vist kolonihaver, offentlige formål og boligområder samt kommuneplanens perspektivareal for fremtidig byudvikling.

Det område, hvor den vejledende grænse for maksimalstøjen fra lægehelikopteren overskrides, udlægges i kommuneplanen som støjkonsekvensområde. Området dækker også det område, hvor overskridelse af maksimalstøjen fra Forsvarets redningshelikopter er størst. Inden for området kan der ikke udlægges nye boligområder og lignende, men der kan fortsat planlægges for boliger i landsbyerne Brendstrup og Skejby.

Vind

Helikoptere medfører et betydeligt vindtryk, og det kan være stærkt generende eksempelvis for fodgængere og cyklister, når helikopterne flyver lavt i forbindelse med landing og start. For at afhjælpe vindgenerne er landingsplatformen H1 placeret så højt oppe, at der ved jorden kun vil være en påvirkning som svarer til stiv kuling. Da helikopterne samtidig støjer, så man bliver opmærksom på dem og dermed på at der kan komme kraftig vind, vurderes vindpåvirkningen at være acceptabel. Region Midtjylland har i høringssvaret oplyst at de ønsker at opføre en mindre platform ved H2 end den der er beskrevet i VVM redegørelsen. Det er vurderet, at vindforholdene forsat vil være forsvarlige med en lavere platform og en mindre helikopter svarende til de nuværende lægehelikoptere. Såfremt der senere søges om dispensation til at anvende en større helikopter, skal det via nye vurderinger dokumenteres at vindforholdene forsat er forsvarlige ved H2.

Den visuelle påvirkning

Helikopterlandingspladserne er nye store tekniske anlæg, som placeres højt og synligt. Herunder vil parkeringshuset og heliport H1 blive synlige fra det åbne land og få betydning for, hvordan overgangen mellem byen og det åbne land opleves. Endvidere er de to heliports tekniske anlæg, som på grund af de funktionelle forhold vanskeligt kan indarbejdes i og tilpasses den øvrige bebyggelse og derfor i alle tilfælde vil fremstå som markante tekniske anlæg. Der er derfor arbejdet med anlæggenes arkitektoniske udtryk, herunder er det valgt at give landingsplatformene et markant og ensartet arkitektonisk udtryk, der modsvarer anlæggenes synlighed i området, i stedet for at forsøge at skjule dem.

Der er i VVM-redegørelsen fotovisualiseringer fra flere forskellige punkter, og de følgende giver en god fornemmelse af, hvordan landingsplatformene forventes at komme til at se ud.



Modelfoto 1. Heliport H1 og parkeringshuset set fra Tyge Søndergaards Vej.

Det har været overvejet at gøre parkeringshuset højere for at skabe større sammenhæng mellem parkeringshuset og landingsplatformen. Men det forbedrer ikke den arkitektoniske sammenhæng, og gør blot, at det samlede anlæg fremtræder større og mere bastant. Endvidere medfører de øgede antal parkeringspladser udfordringer med afvikling af trafikken i parkeringshuset. Den løsning er derfor fravalgt.



Modelfoto 2. Heliport H1 og parkeringshus set fra Marienlystvej

Ved Heliport 2 ved Hjerterafdelingen er der lagt vægt på

- at den får samme arkitektoniske udtryk som den anden heliport
- at den tydeligt adskiller sig fra de eksisterende bygninger
- og at den bliver så høj at det er forsvarligt at færdes under platformen (det gælder både den interne trafik fra parkeringspladserne og til Hjerterafdelingen og den gennemgående trafik på den nord-syd gående hovedsti)

Region Midtjylland har i høringsvaret oplyst, at de ønsker at opføre Heliport H2 med en mindre og lavere platform end den, der er beskrevet i VVM redegørelsen. Der er udarbejdet et forslag til en lavere platform, som har en lys inddækning med perforerede plader på både platformsbasen samt kontrolltårn. Selve platformen hviler på en lav gitterkonstruktion.

Den lavere og mindre platform er mindre dominerende og har en uvæsentlig påvirkning af omgivelserne end den, der er beskrevet i VVM redegørelsen og Aarhus kommune vurderer, at Regionens forslag til en mindre og lavere løsning er en god indpasning i området, som sikrer, at de fremtræder ensartede. Den er derfor indsat som en mulighed i lokalplanen for en udformning som foreslået af regionen.

Der er for en højere og bredere platform i 16 - 20 meters højde, forsat krav i lokalplanen om, at heliport H2 skal udformes med inddækning af de bærende elementer af platformens underside.

Sikkerhed i forbindelse med færdsel i området omkring heliporten sikres via vilkårene om revurdering af vindforholdene, hvis der skal flyves med en større helikopter end det platformen er dimensioneret til.



Modelfoto 3. Heliport H2 set fra Palle Juul-Jensens Boulevard



Modelfoto 4. Heliport H2 etableret med en mindre platform og i 15 meters højde

Øvrige påvirkninger

Der er risiko for uheld i forbindelse med flyvning, og den er større for flyvning med helikoptere end med almindelige rute-fly.

Der er krav om indretningen og driften af landingspladserne, herunder om udstyr til brandslukning. Brandslukning foregår med skum, og det kan påvirke vandmiljøet. Der er derfor stillet krav om, at afløbene kan afspærres ved regnvandsbassinene, så eventuelt forurenede vand kan pumpes væk i stedet for at løbe ud i Egåen.

Accepten af risikoen for uheld ved flyvningerne er en del af afvejningen imellem etableringen af store specialiserede hospitaler med helikopterlandingspladser, og et acceptabelt behandlingstilbud til akutpatienter i yderområderne. En placering af platformene uden for bygningerne med de vigtige hospitalsfunktioner bidrager til en acceptabel løsning.

Vejene på hospitalets område ombygges og udvides i forbindelse med den igangværende udvidelse af hospitalet. Parkeringshuset medfører i sig selv ikke mere biltrafik til hospitalet, men der bliver mere trafik lige omkring parkeringshuset. Det er derfor nødvendigt med en nyt signalreguleret kryds på Palle Juul-Jensens Boulevard til at regulere trafikken ind og ud af parkeringshuset. Hvis det på længere sigt bliver nødvendigt, vil det være muligt at anlægge flere svingbaner i krydset Palle Juul-Jensens Boulevard – Tyge Søndergaards Vej for at undgå kødannelse ved den nordlige adgang fra Paludan Müllers Vej til hospitalsområdet.

Alternativer

Det ovenfor beskrevne hovedforslag med en landingsplatform ved akutcentret og en ved hjertecentret er den lægefagligt bedste løsning. I VVM-redegørelsen er tillige omtalt en række alternative placeringer, udformninger og flyveveje. Herunder er beskrevet, hvad der forventes at ske, hvis ikke hovedforslaget kan tillades – det såkaldte nul-alternativ.

Hvis alene heliport H1 – og ikke H2 – tillades, vil lægehelikoptere med hjertepatienter kunne lande på heliport H1. Patienterne kan så køres med ambulance til behandling på hjertecentret, men det vil øge transporttiden.

Hvis alene heliport H2 – og ikke H1 – tillades, vil Forsvaret redningshelikopter ikke kunne lande på universitetshospitalet i Skejby. Disse patienter vil i givet fald skulle flyves til andre hospitaler, typisk med øget transporttid til følge. Lægehelikopteren vil kunne lande på heliport H2, og patienter kan herfra køres med ambulance til behandling på akutcentret, men det vil øge transporttiden.

Hvis hverken heliport H1 eller H2 tillades, vil alle patienter skulle flyves til andre hospitaler, typisk med øget transporttid til følge. Desuden vil der være risiko for, at en del af den meget specialiserede behandling af akutpatienter på længere sigt flyttes til andre hospitaler.

I alternativer, hvor der skal flyves patienter til en anden landingsplads, herunder til andre hospitaler, vil støjbelastningen de pågældende steder blive øget.

Alternativer, hvor transporttiden er længere end i hovedforslaget, er lægefagligt uønskede, da der er tale om patienter i livstruende tilstand. Men i nogle tilfælde vil alternativerne være en forbedring i forhold til de situationer, hvor patienttransporten i dag sker med ambulance eller i kombination af helikopter og ambulance.

For begge heliports er der undersøgt forskellige flyveveje for at vurdere forskelle i støjbelastningen af omkringliggende boligområder og lignende. Herunder er for begge heliports undersøgt en smal ind- og udflyvningskorridor for at friholde andre områder for overflyvning.

Flyvningen til og fra heliport H2 er meget bundet af eksisterende og planlagte høje bygninger og master. Herunder er den nordlige flyveretning allerede i hovedforslaget indskrænket til en smal korridor. Det er derfor kun mod syd, at der er forskel på hovedforslagets flyvekorridor og alternativet med en helt smal korridor. Både i hovedforslagets og i alternativets flyvekorridor til heliport H2 ligger støjkonsekvensområdet henover Vestereng og grænser helt op til boligområdet ved Bodøvej og berører her evt. de nordligst liggende boliger. I alternativet koncentrerer flyvningen hen over de samme boliger hver gang. Derfor anbefales hovedforslagets bredere sydvendte flyvekorridor, da det så vil variere, hvilke boliger der overflyves. Endvidere giver den bredere korridor piloterne en anelse mere fleksibilitet i forhold til at flyve op mod vinden – omend muligheden herfor er meget begrænset med den nord-sydgående flyvevej ved heliport H2.

Flyvningen til og fra heliport H1 er i hovedforslaget mulig i et nordvendt cirkeludsnit fra vestsydvestlig retning til østlig retning. Her er undersøgt alternative flyveveje, hvor cirkeludsnittet er mindre, samt en flyvevej i en smal korridor i vestlig og nordøstlig retning. Der er ikke ret stor forskel i støjpåvirkning af boliger mellem de forskellige alternativer, hvor flyvevejen er et cirkeludsnit (en nordvendt flyvesektor). Det skyldes, at de fleste flyvninger foregår fra øst i en vestlig retning for at lande og lette i modvind. Der er således kun en lille andel flyvninger fra eller mod nord. I alternativet med en smal flyvekorridor koncentrerer flyvningen til og fra vest i en korridor, hvor der ikke er sammenhængende boligområder, men hovedsageligt spredt bebyggelse i det åbne land. Herunder friholdes landsbyen Brendstrup for overflyvning. Til gengæld koncentrerer flyvningen til og fra nordøst i en korridor, hvor der ligger forholdsvis tætte boligområder øst for Randersvej. Da overflyvning med Forsvarets redningshelikopter medfører, at støjen overskrider den vejledende grænse for maksimalstøj om natten, betyder det, at de samme beboere hyppigere kan blive vækket om natten. Det anbefales derfor ikke at begrænse flyvevejen til heliport H1 til en smal korridor, men at vælge et alternativ, hvor det varierer, hvilke boliger der overflyves. Som det er beskrevet ovenfor i forbindelse med hovedforslaget, anbefales det dog, at indskrænke flyvevejen for Forsvarets redningshelikopter, så den ikke flyver direkte over landsbyen Brendstrup, men i stedet i vestlige og nordvestlige retninger, hvor der er færre boliger.

Høring af planforslag og miljøvurderinger

Der er udarbejdet en samlet miljøvurdering efter VVM-reglerne og reglerne i miljøvurderingsloven. Miljøvurderingen har sammen med planforslagene været i høring fra den 10. marts til den 5. maj 2016.

Der er ikke kommet bidrag fra berørte myndigheder.

Der er kommet fire høringsbidrag fra den offentlige høring. Høringsbidragene er vedlagt som bilag 5 til indstillingen til byrådets behandling og nummereret 5A-5D.

Et af de indkomne høringssvar fra Regionen er rettet mod muligheden for at sænke mindstehøjden på heliport H2 og et ændret arkitektonisk udtryk. Høringssvaret imødekommes med supplerende bestemmelser i lokalplanen, der giver mulighed for en ændret udformning ved etablering af heliport H2 i mindstehøjden 15 - 16 meter, og hvor bestemmelserne fortsat sikrer et ensartet udtryk i design og materialevalg mellem de to heliports.

To andre høringssvar omhandler bekymring for støj fra helikopterflyvning og påvirkningen af naboområder samt ændret ejendomsværdi. Høringssvarene har ikke givet anledning til ændring i planernes afvejning af mulighederne for i så mange situationer som muligt at kunne få patienterne frem til hospitalet i forhold til nogle begrænsede gener i form af støj i få minutter ved 10% af flyvningerne.

Det fjerde høringssvar henleder opmærksomheden på trafikbelastningen i morgen- og eftermiddagstimerne. Høringssvaret har ikke givet anledning til ændring i planerne, idet det allerede er forudsat, at trafikafviklingen overvåges.

Sammenfatning og begrundelse af valgene

For at leve op til Region Midtjyllands målsætning om hurtig transport af akutpatienter til specialiseret behandling er det nødvendigt, at helikoptere kan lande tæt på akutcenteret og hjertecenteret på Aarhus Universitetshospital. På grund af bygninger og vindpåvirkning er der behov for at placere landingsarealet på en platform placeret et stykke over jorden.

Der er få påvirkninger af miljøet i forbindelse med etableringen af landingsplatformene.

Den væsentligste gene er støj fra flyvning med helikopterne. Støjgenerne håndteres ved at indskrænke flyvevejene for Forsvarets store redningshelikoptere og ved at udpege et støjkonsekvensområde, hvor der ikke kan placeres nye boligområder. Alligevel vil der være eksisterende boliger, som generes med støj fra de enkelte overflyvninger om natten. Men der er tale om forholdsvis få flyvninger om natten, – i gennemsnit op til ca. en om ugen med Forsvarets redningshelikopter, og op til ca. 3 om ugen med lægehelikopterne. Med de anbefalede flyveveje vil det dog variere, hvilke boliger der overflyves fra gang til gang.

Det er samlet vurderet, at støjpåvirkningen er acceptabel, da flyvningen er samfundsmæssig nødvendig, og overskridelse af vejledende støjgrænser om natten trods alt forekommer kortvarigt og forholdsvis sjældent ved den enkelte bolig.

De største støjpåvirkninger ligger inden for sygehusets eget området, og de kan håndteres i form af støjdæmpning af ventilation og vinduer, hvis regionen/hospitalet vurderer, at det er nødvendigt.

Desuden vil platformene blive synlige fra omgivelserne. Især den høje landingsplatform på parkeringshuset ved akutcentret kan ses fra et større område. Der stilles derfor krav om, at platformene gives et markant og ensartet arkitektonisk udtryk. For heliport H2 er udformningen dog afhængig af landingsplatformens højde jf. modelfoto 4.

Overvågning

Der er ikke i Miljøvurderingsloven hjemmel til at stille krav om, at bygherren foretager overvågning af planernes konsekvenser. Derimod er der krav om, at myndigheden foretager en overvågning af de væsentlige miljøpåvirkninger jf. lov om miljøvurdering af planer og programmer. Der er også mulighed for at stille betingede VVM-vilkår, som først træder i kraft, hvis bestemte betingelser er opfyldt.

På baggrund af miljøvurderingerne af de enkelte miljøemner foreslås det, at kommuneplantillæggets og lokalplanens miljøkonsekvenser følges via et overvågningsprogram, der omfatter følgende emner:

1) Flyveaktivitet ved heliportene H1 og H2: Der skal foretages overvågning af (Aarhus Universitetshospital skal føre journal over) antal, tidspunkt, helikoptertype, flyvehøjde og flyveretning for landinger og starter, så det kan vurderes om forudsætninger for støjberegningerne holder, og så der er grundlag for at foretage nye støjberegninger, hvis afvigelserne fra forudsætningerne er så store, at der bør foretages revision af støjkonsekvensområdet eller, at der skal sættes restriktioner for indflyvningssektorerne.

2) Trafikafvikling: Der skal foretages overvågning af trafikafviklingen, så det kan vurderes om forudsætninger for trafikberegningerne holder, herunder om forudsætningerne om trafikens fordeling og forventet stigning frem mod 2028 holder, eller der er opstuvningsproblemer ud mod Paludan Müllers Vej under udvikling. Aarhus Universitetshospital skal derfor kunne levere trafiktal for den nordlige adgangsvej (Tyge Søndergaards Vej) og for krydset mellem Palle Juul-Jensens Boulevard og Tyge Søndergaards Vej, f.eks. hvert 3. år, som udgangspunkt frem til år 2028, så det løbende kan overvåges, om forudsætningerne for VVM-redegørelsens kapacitetsberegninger holder eller, at der er behov for udbygning af krydsene.