

# Heliports og parkeringshus på Aarhus Universitetshospital i Skejby

## Grundlag og forudsætninger

Aarhus Byråd har 28. september 2016 vedtaget kommuneplantillæg for Heliports og parkeringshus på Aarhus Universitetshospital.

En beskrivelse af projektet for etablering af to heliports og et parkeringshus på Aarhus Universitetshospital i Skejby og vurdering af dets påvirkning af miljøet findes i rapporten *Heliport H1 og H2 samt P-hus ved Aarhus Universitetshospital – VVM-redegørelse og Miljørapport* (marts, 2016). De væsentligste miljøpåvirkninger m.v. er resumeret i *Sammenfattende redegørelse – Parkeringshus og Heliports ved Aarhus Universitetshospital i Skejby*.

På grundlag af den kombinerede VVM-redegørelse og Miljørapport er det Aarhus Byråds samlede vurdering, at projektet for etablering af to heliports og et parkeringshus på Aarhus Universitetshospital bør fremmes, selv om helikopterflyvning til hospitalet vil medføre støjgener i en række boligområder omkring hospitalet.

I vurderingen heraf har det bl.a. været afgørende:

- At faciliteter til landing med lægehelikoptere og redningshelikoptere på hospitalet er nødvendige for at akut-patienter fra andre dele af landet hurtigt kan bringes til hospitalet, hvor der tilbydes specialiseret behandling af bl.a. hjertepatienter og af svært tilskadede personer, herunder at faciliteterne kan være en forudsætning for sådanne patienters adgang til akut livreddende behandling, når behandlingen samles på færre og større hospitaler.
- At landingsfaciliteterne styrker Aarhus Universitetshospitals position som et hospital med højt specialiseret behandling, og herigennem understøtter kommuneplanens vision om, at Aarhus Universitetshospital skal være blandt de førende universitetshospitaler i Europa.
- At selv om helikopterflyvning til og fra de to heliports vil medføre støjbelastning af en række boliger, i forbindelse med de enkelte overflyvninger om natten, så vurderes dette at være acceptabelt, da flyvningen er samfundsmæssig nødvendig, og da overflyvning af den enkelte bolig om natten forventes at ske kortvarigt og forholdsvis sjældent.
- At de to heliports og parkeringshuset nok vurderes at blive synlige tekniske anlæg, herunder vil den ene heliport og parkeringshuset kunne ses fra det åbne land, men at der er tale om arkitektonisk interessante anlæg med et markant og ensartet udtryk, der modsvarer anlæggenes synlighed i området og placeringen i overgangen mellem byen og det åbne land.

Der placeres en heliport, H1, ved det nye akutcenter og en heliport, H2, ved det eksisterende hjertecenter. Begge heliports skal benyttes til landing med lægehelikoptere. Der er planlagt for, at der i fremtiden kan anvendes en større lægehelikopter end den der i dag anvendes i den landsdækkende ordning med lægehelikoptere. Heliport H1 ved akutcentret skal desuden benyttes af Forsvaret redningshelikopter.

Helikopterflyvning til og fra universitetshospitalet vil medføre støj i omgivelserne. Ambulanceflyvning er dog ikke omfattet af de generelle regler om regulering af støj, ligesom flyvningen ikke kræver miljøgodkendelse. Det er således ikke muligt at afhjælpe støjgenerne fra flyvningen ved at stille vilkår om overholdelse af et bestemt støjniveau ved eksempelvis boliger eller om et maksimalt antal flyvninger til hospitalet.

Der forventes i fremtiden op til 850 landinger årligt på de to heliports tilsammen, altså i gennemsnit 2-3 landinger pr. døgn. Det forventes, at hovedparten af de fremtidige landinger vil foregå med lægehelikoptere, og at det fremtidige antal af landinger med Forsvarets redningshelikoptere, som er de mest støjende helikoptere, vil være op til ca. 150 om året.

Det er flyvningen om natten, der forventes at være mest generende for beboere i omkringliggende boligområder, idet støjen kan medføre, at en mindre del af beboerne vækkes, når helikopteren flyver hen over boligerne. Der er dog tale om en kortvarig forstyrrelse. Ca. 25 % af flyvningerne, altså årligt ca. 175 landinger med lægehelikoptere og knap 40 med redningshelikoptere, forventes at foregå om natten.

Ca. halvdelen af lægehelikopterne forventes at flyve i nord-sydlig retning til og fra heliport H2, hvilket kortvarigt vil berøre beboere i Skejby og omkring Bodøvej – i gennemsnit en gang to nætter om ugen. I disse boligområder forventes støjen dog at ligge under eller lige omkring miljøstyrelsens vejledende støjgrænse, hvorfor risikoen for at blive vækket vil være lille.

Redningshelikopterne og ca. halvdelen af lægehelikopterne forventes fortrinsvis at flyve i øst-vestlig retning til og fra heliport H1, hvilket kortvarigt vil berøre beboere øst for Randersvej og i Brendstrup – i gennemsnit en gang 2-3 nætter om ugen, og i mindre omfang også beboere i Skejby landsby. Ved overflyvning af landsbyerne Brendstrup og Skejby vil såvel redningshelikopteren som lægehelikopteren overskride miljøstyrelsens vejledende støjgrænse, hvorfor der er risiko for, at en del af beboerne bliver vækket. Ved overflyvning af boligområdet øst for Randersvej er det alene redningshelikopteren, der vil give anledning til støj over miljøstyrelsens vejledende støjgrænse – i gennemsnit en gang ca. hver 10. nat. Det skal understreges, at der er tale om gennemsnitsbetragtninger, og at der således vil være perioder, hvor overflyvning forekommer hyppigere.

Det er samlet vurderet, at støjpåvirkningen er acceptabel, da flyvningen er samfundsmæssig nødvendig, og at overskridelse af den vejledende støjgrænse om natten trods alt forekommer kortvarigt og forholdsvis sjældent ved den enkelte bolig. For at begrænse generne i Brendstrup og i et eventuelt fremtidigt byudviklingsområde syd for Marienlystvej er det forudsat, at flyvevejen for Forsvarets redningshelikopter indskrænkes, så den ikke flyver direkte over Brendstrup, men i stedet i vestlige og nordvestlige retninger, hvor der er færre boliger i form af spredt bebyggelse i det åbne land.

Begge heliports vil på grund af deres højde og størrelse blive synlige fra omgivelserne. 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 heliportene et markant og ensartet udtryk, der modsvarer anlæggenes synlighed i området, i stedet for at forsøge at skjule dem.

Der er samtidig med udarbejdelsen af kommuneplantillæg udarbejdet Lokalplan nr. 1027, der supplerer den gældende Lokalplan nr. 887 for hospitalet ved at udlægge to nye byggefeltter med supplerende bestemmelser for opførelsen af to heliports og et parkeringshus.

## Retningslinjer

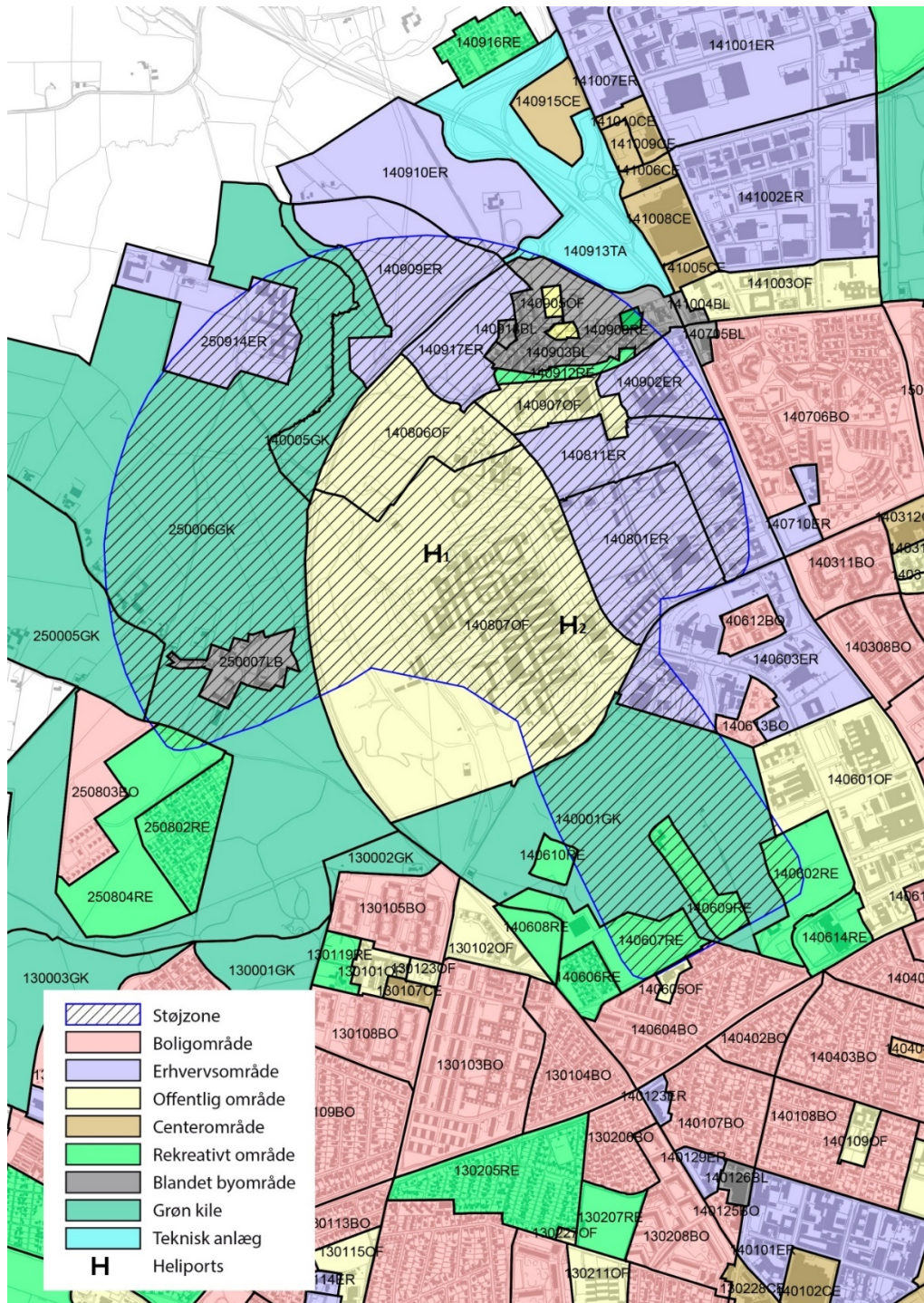
- VVM.9.1.** På Aarhus Universitetshospital i Skejby kan der etableres to heliports til hospitalsrelateret flyvning og et parkeringshus som vist på kortet *Heliports på Aarhus Universitetshospital*.
- VVM.9.2.** Det forudsættes, at heliport H1, der placeres ved akut-centret, udformes, så den kan beflyves med forsvarrets redningshelikopter og lægehelikoptere. Det forudsættes, at heliport H2, der placeres ved hjertecentret, udformes, så den kan beflyves med lægehelikoptere.
- VVM.9.3.** Der udlægges et støjkonsekvensområde omkring de to heliports, jf. kortet *Heliports på Aarhus Universitetshospital*. Inden for støjkonsekvensområdet kan der normalt ikke udlægges nye områder til arealanvendelse med overnatning i form af boliger, kolonihaver, campingpladser og offentlige formål med overnatning. Der kan dog inden for støjkonsekvensområdet udlægges arealer til hospitalsformål, ligesom der fortsat kan planlægges for boliger og lignende støjfølsomme formål i landsbyerne Brendstrup<sup>5</sup> og Skejby<sup>6</sup>, der allerede er udlagt til blandede formål, herunder formål med overnatning, samt at der i erhvervsområder fortsat kan planlægges for én driftsnødvendig bolig i tilknytning til den enkelte virksomhed.
- VVM.9.4.** Ved tilladelse til etablering af heliportene H1 og H2 samt parkeringshuset ved heliport H1 skal det bl.a. sikres:
- at flyvning til og fra de to heliports ikke giver anledning til unødige støjgener i omgivelserne, herunder at der fastlægges flyveveje for flyvningen til og fra de to heliports:
    - For heliport H1 kan der fastlægges flyveveje for Forsvarets redningshelikopter i nordvendt sektor fra retning 270° (vestlig) til retning 80° (østnordøstlig) og for lægehelikopteren i nordvendt sektor fra retning 234° (sydvestlig) til retning 92° (østlig).
    - For heliport H2 kan der fastlægges flyveveje for lægehelikopteren i en nordvendt korridor i retning ca. 339° (nordnordvestlig) og en sydvendt korridor inden for vinklen fra retning 139° (sydøstlig) til retning 166° (sydsydøstlig).
  - at udformningen af parkeringshuset og de to heliports gives et arkitektonisk udtryk og æstetiske kvaliteter, som modsvarer anlæggenes synlighed i området og placeringen i overgangen

<sup>5</sup> Rammeområde 250007LB

<sup>6</sup> Rammeområde 140903BL og 140918BL

mellem byen og det åbne land, herunder at der sikres et design- og materialemæssigt fællesskab mellem de to heliports.

- at de to heliports udformes, så der ikke opstår væsentlige vindgener på opholds- og færdselsarealer.
- at afvikling af trafikken til og fra parkeringshuset via hospitalets interne vejsystem ikke giver anledning til væsentlige trafikale gener og kødannelse på Paludan Müllers Vej ved krydset med Tyge Søndergaards Vej.
- at der etableres anlæg til opsamling af evt. spild og forurenat vand, herunder evt. slukningsvand, fra heliportene.



Heliports på Aarhus Universitetshospital. Det skraverede område er fastlagt som støjkonsekvensområde omkring de to heliports