



AARHUS BYFÆLLED

– Vision Kongelundens grønne venner

Aarhus, d. 12.4. 2024

Støjhandlingsplanen – Høringssvar Kongelunden

Forskningsresultater viser at støj påvirker menneskers helbred negativt, og at man alene i Danmark regner med 4.000 for tidlige dødsfald i forbindelse med vejstøj.

Støj er farlig, hvad enten vi taler vejstøj eller støj i al almindelighed (fx fra forlystelser og koncerter eller andre aktiviteter, hvor mange mennesker er samlet). Vores tilgang til støj er Kongelunden.

Støj fra arrangementer

Med de mange nye tiltag i Kongelunden følger en kraftig eskalering i antallet af events og koncerter, som eksempel kan vi nævne Tivoli Friheden. I 2013 fik virksomheden tilladelse til at øge støjgrænsen fra 50 til 55 dB(A) mod bebyggelse, da det ansøgte blot drejede sig om ca. 16 årlige Fed Fredag-koncerter. I 2019 afvikledes 21 Fed Fredag. I sæson 2024 er antallet øget til 27 Fed Fredag-koncerter + foreløbig 4 koncerter, der ligger uden for sæsonkort-ordningen. Tivoli Friheden har ret til at spille musik hver dag, men alle andre musikarrangementer end Fed Fredag-koncerter skal egentlig afvikles med grænseværdien 50 dB(A) mod naboer. Men Teknik og Miljø fortolker denne afgørelse som om, at Tivoli Friheden har ret til at afvikle samtlige koncerter med en støjgrænse på 55 dB(A). Et eksempel på, at forvaltningen ikke udviser tilstrækkeligt hensyn til naboer, når det gælder støj, hensynet til en virksomhed er vigtigere. I Miljørapporten for Tivoli Frihedens seneste lokalplan fremgår det, at Tivoli Friheden har planer om at afvikle 2 x 30 koncerter hvilket ikke burde finde sted i et bynært, rekreativt område.

Tivoli Friheden er ikke ene om at støje i området. Der kommer det nye stadion; Jysk Væddeløbsbane vil øge antallet af arrangementer, antallet af arrangementer i Tangkrogen er stigende, og mon ikke det nye atletikstadion vil gå i gang med diverse støjende arrangementer.

Vi har lavet et seriøst estimat (på baggrund af officielle tal), der viser, at besøgstallet i Kongelunden vil stige med 1 mio. i 2026 (2019: 1,5 mio.- 2026: 2,5 mio.).

Derfor må støjen i området reduceres og de nødvendige tiltag iværksættes snarest.

I forhold til Kongelunden skrev Bedømmelsesudvalget i sin rapport: 'Alle tre rådgiverhold arbejder med at reducere mængden af trafik i Kongelunden gennem omlægning af trafik-flows, så vejene dels ikke anvendes til gennemkørende trafik, dels bliver mindre fokuserede på biltrafik og mere tilpasset cykler og fodgængere' (s. 13) Og videre: 'Alle tre rådgiverhold peger mere eller mindre direkte på vigtigheden af at investere i andre ankomstmuligheder til Kongelunden end biler, bl.a. fremhæves shuttlebusser' (s 14).

Trafikafvikling og trafikstøj

Resultatet af den store tilvækst i besøgstallet vil efter vores opfattelse resultere i en kraftig stigning i trafikmængden til/ind i området, og dermed øge presset på de omkringliggende villaveje afhængig af indsatsen for at fremme den svage mobilitet, den kollektive transport og indsættelse af shuttlebusser.

I Niras' Miljørapport for Udviklingsplanen skelner man mellem 2 scenarier. 1. Ved åbning af det nye stadion, og 2. fuld realisering af udviklingsplanen. I en døgnbetragtning vurderes det for begge scenarier, at de trafikale effekter samlet set har en *ikke væsentlig* påvirkning på influensvejnettet. Ved events kan der generelt forventes en *høj (negativ) påvirkning* af hele influensvejnettet på mellem 10-15%.

Vi deler disse bekymringer. Borgere, som har bolig i en afstand af 5-700 meter fra afgrænsningen af Vision Kongelunden, beskriver allerede i dag trafik- og parkeringssituationen som kaotisk i forbindelse med koncerter og events. Støjen og forureningen fra de mange biler er allerede i dag markant.

Vi er stærkt kritiske overfor Niras' omtalte trafikmodelberegninger. Det er vi dels, fordi Niras baserer sine beregninger på tal fra T&M Mobilitet, dels fordi Niras skriver. 'Det vurderes, at antallet af store events over året er relativ få. Af den grund vurderes det at have en ubetydelig påvirkning.' (s. 111).

Denne bemærkning viser, at Niras ikke har sat sig ordentlig ind i opgaven. Problemet med T&M Mobilitets tal er, at de bygger på 2019-tal og ikke en *fremskrivning* af tal for antal og størrelse af events i 2026.

Flere events og aktiviteter vil uvægerligt føre til flere sammenfaldende events på samme dag. Samtidig kalkulerer AGF med stadionkoncerter med 40.000 gæster og landskampe hvor der må forventes 24.000 tilskuere. Tivoli Friheden kalkulerer med flere koncerter med forventeligt 15.000 gæster pr. koncert.

Trafiksikkerhed

I Niras' Miljørapport for Udviklingsplanen for Kongelunden skriver de: 'Stigningen i trafikmængder fører generelt til forringet trafiksikkerhed ... Vejstrækninger omkring Kongelunden vil få påført relative trafikstigninger på 10-15%. Delprojektets (scenarie 1) påvirkningsgrad på trafiksikkerheden vurderes som væsentlig.' (s. 11).

Vi deler Niras' opfattelse af trafiksikkerheden. Dog er det vores opfattelse, jævnfør ovenfor, at presset på vejene vil blive meget markant større. Naboernes sikkerhed er også udsat på anden vis. Allerede i dag er det umuligt for brand- og redningskøretøjer at komme igennem på villavejene.

I dec. 23 var vi i kontakt med T&M Mobilitet herom (Tyge Wanstrup). I mail skrev han:

'Vi kan erfaringsmæssigt kun løse en flig af problemet med synlighed og kontrol, og derfor er vi nødt til at overveje muligheden for at indføre parkeringsforbud med skilte eller striber i den ene side af vejen eller alternativt skiftevis mellem den ene og den anden side. Derfor har jeg bedt forvaltningen udarbejde et projekt for, hvordan parkeringsadsfærden evt. kan reguleres med skiltning.'

Da vi siden rykkede for svar på, om forvaltningen var blevet færdig med at udarbejde projektet, lød svaret:

'Det videre arbejde med et projekt for regulering af parkeringsadfærden i området afventer, at der i det kommende halvår udarbejdes en grøn mobilitetsplan for Aarhus Kommune, hvori bl.a. regulering af parkering vil indgå. Dette er efter ønske fra Byrådet, som også har besluttet, at planen skal forholde sig til mobilitet og parkering i og omkring Kongelunden.'

Konklusion

Vi har igen og igen påpeget det uansvarlige (og det hensynsløse overfor beboerne i området) ved at vedtage Vision Kongelunden, før der var fundet og udmøntet en fornuftig løsning på trafikflowet i området – såvel af hensyn til den øgede støjbelastning i området som følge af det stigende antal støjende arrangementer i sig selv såvel som støj fra den kraftige øgede biltrafik, og før der var fundet en sikkerhedsmæssig forsvarlig løsning.

Hidtil har vi talt for døde ører. Løsningen af de trafikale problemer i området er skudt ud til den grønne mobilitetsplan. Men når vi ser på de protester, der har været indtil videre mod blot få omlægninger af trafikken i byen, og reaktionen på dem, så har vi svært ved at tro på, at der er politisk vilje til at løse trafik- og støjproblemerne i Kongelunden som lovet.

Støj kan ifølge WHO 'øge risiko for sygdomme i hjerte og kredsløb. Hos mennesker der udsættes for vedvarende støjbelastning, er der målt forhøjet blodtryk og puls samt øget produktion af stresshormoner.' (Niras rapporten s. 96.)

Niras skriver (s. 96) 'Generelt viser støjkortet, at der få meter fra vejene omkring Kongelunden er et støjbidrag på 55-60 dB(A). Generelt gælder en støjgrænse for rekreative områder i byen på 58 dB(A).

Nye studier fra SDU viser, at støjniveauer over 55 decibel kan medføre demens, tinnitus og type 2-diabetes. Derfor kan det ikke være tilfredsstillende, hvis Aarhus kommune stiller sig tilfreds med, at grænsen på 58 decibel lige netop overholdes.

Niras har et bud på, hvordan det løses: 'Der er tale om en vurdering på et overordnet plan. I forbindelse med gennemførelsen af de konkrete dele af udviklingsplanen, vil der skulle gennemføres nærmere vurderinger og beregninger af støj. (s. 96)

Hertil er kun at sige, at det bare ikke er godt nok. Som naboer må vi stille krav om at støjniveauet på 58 dB(A) kan overholdes fra dag ét, og at målet må være at tilstræbe at nå ned på 55 dB(A). Det begrundes vi med at hovedbudskabet fra Miljøstyrelsen er, at støj kan – og bør – forebygges gennem planlægning.

Praksis viser dog at mange kommuner undlader at sikre, at grænseværdien for støj overholdes. Det skyldes en udbredt praksis om, at man i stedet for at forebygge støjgener gennem planlægning skriver, at det senere skal dokumenteres, at støjkravene er opfyldt.

Venlig hilsen

Aarhus Byfælled – Vision Kongelundens grønne venner
Hans Jørgen Petersen (formand)