

1981

FAKTA

På grund af støjreduktionskravet på 10 dB(A) indkalder kommunen til et møde hos kommunen den 5. februar 1981. ([Indscannet som Bilag 015](#)). De inviterede er gokartklubben og DAU (det nuværende DASU). Klubben skal indkalde DAU til mødet.

Kommunen vurderer, at reduktion af støjen med vold eller beplantning ikke vil være realistiske muligheder på grund af økonomi og æstetik. Så mødet skal handle om hvordan gokarterne kan støjdempe.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Mødet afholdes som planlagt.

FAKTA

Den 13. februar sender DAU's daværende generalsekretær C. O. Carstad et brev til klubben (og formentlig også til kommunen) ([Indscannet som Bilag 016](#)). Brevet oplyser, at støjgrænsen for karts fra og med den 1. juli 1981 nedsættes fra 88 dB(A) til 85 dB(A) efter den sædvanlige målemetode.

Det oplyses endvidere, at der såvel nationalt som internationalt arbejdes på at få støjen yderligere nedsat, blandt andet ved brug af efterdæmpere af ny konstruktion, indsugningsdæmpere og ændrede transmissioner.

DMR (Dansk Motorsports Råd, som var et fælles organ for 2- hjulet og 4- hjulet motorsport) og Miljøstyrelsen havde indledt et samarbejde om at udføre forskellige om støjreduktion af motorsportskøretøjer.

DAU forudser, at der er nye initiativer klar i løbet af 1983.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Et godt initiativ med at få nedsat støjen gennem en reglementsændring. Men nedsættelsen var ikke i nærheden af at være tilstrækkeligt for gokartbanen.

Initiativer, der var på vej – og måske først så dagens lys 1½-2 år senere - kunne ikke løse den akutte udfordring, som klubben formentlig ville blive pålagt i den miljøgodkendelse, der ventede lige om hjørnet. I brevet formuleres for første gang noget om efterdæmpere og indsugningsdæmpere. Det er jo noget vi kender på de karts, der kører nu. Ændrede transmissioner ved redaktøren ikke hvad handler om.

FAKTA

Klubben sender den 20. marts 1981 et brev til kommunen, hvor der søges om en dispensation for de varslede støjgrænser, idet klubben selvfølgelig vil indføre alle fremstillede (som nok skal opfattes som homologerede) støjreducerende tiltag til de anvendte karts. ([Indscannet som Bilag 017](#)).

Klubben tilbyder også at omlægge træningstiderne så tirsdag og torsdag samles til onsdag og lørdagstræningen skal være fra kl. 11:00 til kl. 18:00. Klubben skriver, at der så vises god vilje overfor de omkringboende med kun 2 ugentlige træningsdage.

Klubben ansøger endvidere også om at få kommunens hjælp til at udvide volden mod Rødhøj kvarteret for at vise imødekommenhed og samarbejdsvillighed.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Det er rigtig fint at klubben tager initiativet her. Men problemet er, at klubben er trængt i defensiven – og udtryk som ”imødekommenhed” og ”samarbejdsvillighed” var ikke dækkende for situationen idet banen på det her tidspunkt var truet på dens eksistens.

FAKTA

Den 24. juni 1981 sender kommunen et brev til amtskommunen med en opsummering af situationen omkring støjmålinger, de anbefalede tiltag omkring støjreduktion samt om en omlægning af driftstiderne for banen.

Kommunen tilslutter sig sidst i brevet amtsrådets opfattelse af, at kommunen anses for at være part i banens drift. Derfor beder kommunen om, at amtskommunen påtager sig ansvaret for tilsyn med banen. ([Indscannet som bilag 018](#)).

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Kommunen arbejder virkelig på klubbens side. Der bruges formuleringer der 100 % fremhæver de muligheder der er for støjdemping på både kort og længere sigt.

Det er interessant, at der allerede INDEN der er modtaget en miljøgodkendelse bliver bedt om en dispensation for støjgrænserne. Der henvises til, at en speedway bane ved Fredericia har fået dispensation.

Kommunen skriver også, at det er en frivilligt søgt miljøgodkendelse; det er også korrekt; men amtskommunen har hjemmel i loven til at tvinge klubben søge en godkendelse. Så i realiteten spiller det ikke nogen rolle om ansøgning er ”frivillig” eller ”tvungen”.

At tilsynsopgaven nu skal ligge hos amtskommunen er interessant. Konsekvenserne af dette kan ikke forudses på det her tidspunkt.

FAKTA

Den 14. juli 1981 sender kommunen et brev til amtskommunen om, at indholdet i brevet af 24. juni omkring driftstider ikke flugter med klubbens ønsker. Kommunen ønsker, at driftstiderne kan ”aftales” på et møde med alle implicerede parter ([Indscannet som bilag 019](#)).

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Der er ingen tvivl om, at både klubben og kommunen er klar over, at indholdet i den miljøgodkendelse der venter lige om hjørnet er afgørende for banens og klubbens fremtid. Derfor sender kommunen denne her korrektion.

FAKTA

Den 27. august 1981 kl. 16:00-18:00 afholdes et møde på Korsør Rådhus. Deltagerne er:

- 3 af de omkringliggende beboere
- 3 repræsentanter fra grundejerforeningen
- 3 repræsentanter fra gokartklubben
- 2 repræsentanter fra DAU
- 3 repræsentanter fra kommunens tekniske forvaltning (administrationen)
- 1 repræsentant fra kommunens tekniske udvalg (politikere)
- 2 repræsentanter fra Vestsjællands Amtskommune

Kai Lauritsen, repræsenterende Korsør Kommunes tekniske forvaltning, var mødeleder.

Jesper Arfmann, repræsenterende Vestsjællands Amtskommune, var referent.

Det skriftlige referat – der er på 6 tætskrevne A4 sider - udkommer kort tid efter mødet ([Indscannet som Bilag 020](#))

Bl.a. skitseres muligheder for at lave grave som supplement til volde og beplantning.

Flere steder konstaterer referatet, at det med nuværende teknologier/mulige foranstaltninger ikke vil være muligt at leve op til de støjgrænser, der er i vejledningen til loven.

Formanden for amtskommunens tekniske udvalg pointerer, at det er en politisk beslutning hvordan støjgrænserne skal være for banen.

Undervejs i mødet er der flere forsøg på at finde kompromisser, men beboerne og grundejerforeningen holder fast i, at der ikke skal gives dispensationer.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Det var et godt forsøg på at få en dialog og noget "sympati" omkring banen. Og i bedste fald at kunne finde kompromisser. Men som før skrevet, så ville det ikke være muligt at lave bindende aftaler idet der – uanset – ville være fri mulighed for at påklage den miljøgodkendelse der ville komme i løbet af en måned eller to. Mødet var ikke positivt for klubben/banen idet fronterne blev trukket skarpere op mellem klubben og beboerne/grundejerforeningen.

Men det er interessant, at en af beboerne på et tidspunkt spørger til, hvad støjgrænserne ville være for en ny etableret bane. Der blev svaret, at støjgrænserne her ville være væsentligt lavere end ved en eksisterende bane.

Og den information var bestemt med til, at beboerne/grundejerforeningen stod endnu stejlere på, at banen skulle være lukket indtil de lave støjgrænser blev opfyldt.

Og alene det faktum, at der jo endnu ikke fandtes støjgrænser for banen fordi miljøgodkendelsen endnu ikke var lavet, viser bare den hårde modstand banen havde.

En interessant detalje opstår under mødet, da en af beboerne udtaler at det også vil være fint at slippe for lugtgener. Dertil svarer en af klubbens repræsentanter at der ikke kan være lugtgener, idet de anvendte karts kører på ren benzin. Der må redaktøren nok trække på smilebåndet; der var – og er – jo iblandet olie i den benzin, som en 2-takts motor kører på. Og en del af den olie brænder og afgiver jo altså "lugt"; en lugt som vi motorsportselskere jo finder ganske fin at dufte til ;-)

FAKTA

Den 4. november 1981 får klubben miljøgodkendelsen fra Vestsjællands Amtskommune.

Godkendelsen indeholder følgende hovedpunkter:

Driftsperiode: 15. april – 1. november.

Træning: Onsdag kl. 17-20 med maksimalt 9 karts på banen samtidigt; uanset klasse
 Lørdag kl. 14-18 med maksimalt 9 karts på banen samtidigt; uanset klasse
 Alle hverdage kl. 7-18 med mini gokarts (50 ccm)

Træningsløb: 2 lørdage kl. 14-18 med maksimalt 16 karts på banen samtidigt; uanset klasse

Konkurrenceløb: 2 week-ends lørdag og søndag
 kl. 9-17 med maksimalt 24 karts på banen samtidigt; uanset klasse

Hvis støjgrænserne reduceres med 5 dB(A) kan der køres et ekstra week-end konkurrenceløb.

Der fastsættes følgende støjgrænser:

	Punkt 3	Punkt 4
Træning	45 dB(A)	50 dB(A)
Konkurrence	50 dB(A)	55 dB(A)

Støjgrænserne skal være opfyldt senest den 1. maj 1982.

Det påpeges at støjgrænserne skal kontrolleres ud fra Miljøstyrelsens Vejledning nr. 3/1974 om ekstern støj fra Virksomheder.

Klubben skal dagligt føre kontrol med, at de enkelte gokarts overholder en støjgrænse på 85 dB(A) medregnet den måleusikkerhed på 3 dB(A), som gælder ifølge DAU's regler.

Amtsrådet kan kræve udført 2 årlige målinger af støjen fra banen. Klubben skal betale.

Senest 1. juli 1982 skal klubben få foretaget en måling af støjen fra banen. Målingen skal foretages af et uvildigt specialistfirma eller laboratorium og foretages i de 4 målepunkter, som er udpeget i en tidligere målerapport.

Amtsrådet har afvejet banens fortsatte eksistens og betydning for blandt andet ungdoms-arbejdet med den støjmæssige belastning banen udøver over for de omkringboende.

Uanset resultatet af målingerne skal følgende udføres:

Eksisterende jordvold forlænges mod sydsiden af banen samt en ny vold i nordlig eller vestlig retning.

Karterne skal lyddæmpes med 6-7 dB(A).

Der skal ske beplantning af volde samt på et bælte af arealet mod Rødhøjkarveret.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Godkendelsen sendte chokbølger gennem klubben. Aktivitetsniveauet var stort set som ønsket; men både nye volde og beplantning samt dæmpning af karterne syntes meget vanskeligt at imødekomme. Fristen til at få det hele lavet var på ca. 6 måneder. Og vinteren var nært forestående; måske nedbør/frost ville gøre det umuligt at "komme i jorden".

FAKTA

Den 6., 18., 24 og 26. november sender nogle af de omkringboende og grundejerforeningen klager til Miljøstyrelsen. Man vil have nedsat støjgrænserne og banen skal være lukket indtil vilkårene er opfyldt.

Den 1. december sender kommunen på vegne af klubben en klage til Miljøstyrelsen. ([Indscannet som bilag 021](#)).

Det oplyses at beplantning er gået i gang. Udgift 250.000-300.000 kr. Endvidere gør kommunen gældende, at støjkravene og den korte frist vil nødvendiggøre montering af en skærm ovenpå de eksisterende jordvolde. Udgift lige under 1 million kroner. Kommunen mener ikke den udgift står mål med den dæmpning som skærmen giver.

Kommunen skriver også, at de givne støjgrænser bør forhøjes med 5 dB(A) samt at tidsfristen for opfyldelse af betingelserne i godkendelsen bør forlænges med 2 år.

Den 3. december indgiver Dansk Motorsports Råd (DMR) en klage til Miljøstyrelsen. Klagen fra DMR støtter klagen fra kommunen. Den 18. januar 1982 supplerer DMR klagen.

En udtalelse fra Embedslægen i Slagelse afviser påstande om, at der kan opstå hjerneskader som følge af børnenes indånding af bly fra benzinmotorernes forbrænding.

REDAKTØRENS KOMMENTARER

Det var forventeligt, at der ville komme klager fra nogle af beboerne og grundejerforeningen. Og indholdet var også ganske som forventet.

Klagen fra klubben – som kommunen var rigtig aktiv med at få formuleret – var noget som man havde håbet at kunne undgå.

Men det var utrolig opmuntrende, at der var 100 % opbakning fra kommunen.