



Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse
langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro

Frist for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag

I overensstemmelse med Planlovens § 24 har byrådet fastsat en frist for indsendelse af høringssvar til lokalplanforslaget. Mariagerfjord Kommune skal modtage høringssvar senest den dato, som står angivet på forsiden af lokalplanen.

Høringssvar indsendes til:

Mariagerfjord Kommune

Teknik og Miljø,

Adelgade 30B,

9500 Hobro

eller til plan@mariagerfjord.dk.

Indholdsfortegnelse

MILJØVURDERING	5
1. Hvad er en miljøvurdering?	7
2. Hvad skal en miljøvurdering indeholde?	8
3. Ikke-teknisk resumé	9
3.1. Planforslagenes indhold	9
3.2. Miljøvurdering	10
3.3. Miljøpåvirkninger	10
3.3.1. Befolkning og menneskers sundhed	11
3.3.2. Menneskers sundhed	11
3.3.3. Biologisk mangfoldighed	15
3.3.4. Landskab	15
3.3.5. Kulturarv	16
3.3.1. Landskab, herunder visuel påvirkning	18
3.3.2. Befolkning og menneskers sundhed	18
3.3.2.1. Støj	18
3.3.2.2. Skygge	18
3.3.2.3. Vibrationer	18
3.3.2.4. Indbliksgener	19
3.3.3. Kulturarv	20
4. Baggrund	22
4.1. Miljøvurdering af planerne	22
5. Beskrivelse af planerne	24
5.1. Kommuneplantillæg	24
5.2. Lokalplan	24
6. Lovgrundlag og planlægning	26
6.1. Lovgivning	26
6.1.1. Planloven	26
6.1.2. Miljøvurderingsloven	27
6.2. Kommuneplanen	27
6.2.1. Hovedstruktur	27
6.2.2. Retningslinjer	27
6.3. Lokalplaner	30
6.4. Øvrige planforhold	31
6.5. Miljøbeskyttelsesmål	31
7. Afgrænsning	31
8. Berørte myndigheder	32
9. Alternativer, herunder 0-alternativet	32
10. Vurdering af miljøpåvirkninger - Metode	32
11. Miljøvurdering	34
11.1. Befolkning	34
11.1.1. Fremkommelighed og trafiksikkerhed	34
11.1.2. Samlet påvirkning vedr. Befolkning	35
11.2. Menneskers sundhed	37
11.2.1. Skygge	37
11.2.2. Indendørs og udendørs støjpåvirkning	43
11.2.3. Indbliksgener	53
11.2.4. Trafikafvikling og -belastning	59
11.2.5. Samlet påvirkning vedr. menneskers sundhed	61
11.3. Biologisk mangfoldighed	63
11.3.1. Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter)	63
11.3.2. Samlet påvirkning vedr. biologisk mangfoldighed	64
11.4. Landskab	66
11.4.1. Landskabelig værdi, geologiske særpræg og visuelle sa menhænge	66
11.4.2. Samlet påvirkning vedr. landskab	72
11.5. Kulturarv	74
11.5.1. Kulturmiljøer	74
11.5.2. Kirker og deres omgivelser	77
11.5.3. Fredede og bevaringsværdige bygninger	80
11.5.3. Samlet påvirkning vedr. kulturarv	81
12. Sammenfatning af miljøpåvirkninger	82
13. Miljøbeskyttelsesmål	83
14. Overvågning og afværgeforanstaltninger	84
15. Referencer	85

MILJØVURDERING

1. Hvad er en miljøvurdering?

Formålet med en miljøvurdering er at fremme en bæredygtig udvikling ved at sikre, at der foretages en miljøvurdering af planer og programmer, hvis gennemførelse kan påvirke miljøet væsentligt. Målet er at minimere eller helt undgå negative miljøkonsekvenser ved gennemførelse af en plan eller et program.

Miljøvurderingen er baseret på Bekendtgørelse af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) - lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023.

Miljøvurderingen tager udgangspunkt i et bredt miljøbegreb omfattende alt fra den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft og klimatiske faktorer til materielle goder, landskab, kulturarv, arkitektonisk og arkæologisk arv samt det indbyrdes forhold mellem disse parametre.

En miljøvurdering indledes ved at kommunen skal foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold i et afgrænsningsnotat. Dette notat sendes i høring hos berørte myndigheder og eventuelt lokale foreninger.

Afgrænsningsnotatet har været sendt i høring hos følgende berørte myndigheder:

- Mariagerfjord Kommune (Forskellige afdelinger)
- Nordjyllands Politi
- Plan og Landdistriktsstyrelsen
- Miljøstyrelsen
- Kystdirektoratet
- Slots- og Kulturstyrelsen
- Nordjyske Museer (fortidsminder og arkæologi)
- Århus Stift

Der er indkommet bemærkninger fra Århus Stift, Hobro Menighedsråd, Nordjyske Museer og kommunens egne relevante fagenheder.

På baggrund af afgrænsningsnotatet og de indkomne bemærkninger har Mariagerfjord Kommune udarbejdet denne miljørapport, som vedlægges forslag til Lokalplan 198/2025 og forslag til Kommuneplantillæg nr. 7, når de sendes i offentlig høring i 8 uger.

Efter høringsperioden gennemgår Mariagerfjord Kommune de indkomne forslag, bemærkninger og kommentarer med henblik på at skabe et samlet overblik over høringsresultatet. De indkomne forslag behandles inden der træffes beslutning om den endelige vedtagelse af lokalplanen og kommuneplantillægget.

De endeligt godkendte planer offentliggøres samtidig med en sammenfattende redegørelse og et program for overvågning.

2. Hvad skal en miljøvurdering indeholde?

En miljørapport skal ifølge miljøvurderingslovens bilag 4 indeholde følgende elementer:

- En skitsering af planens eller programmets indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer.
- De relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres.
- Miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt.
- Ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er udpeget efter direktiv 79/409/EØF og 92/43/EØF.
- De miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn.
- Den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer.
- Planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse.
- En kort skitsering af grunden til at vælge de alternativer, der har været behandlet, og en beskrivelse af, hvorledes vurderingen er gennemført, herunder eventuelle vanskeligheder (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger.
- En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning, jf. miljøvurderingslovens § 14.
- Et ikke-teknisk resumé af de oplysninger, der blev givet under ovennævnte punkter.

Miljøvurderingen omhandler parametre inden for det brede miljøbegreb, og desuden er miljøvurderingen udarbejdet på et detaljeringsniveau, som er i overensstemmelse med lokalplanens planlægningsniveau.

Denne miljøvurdering er foretaget på baggrund af eksisterende og tilgængeligt materiale. Der er ikke tilvejebragt nye registreringer eller lignende i vurderingsarbejdet. Pålideligheden i materialet knytter sig således til kvaliteten af de anvendte og tilgængelige data.

3. Ikke-teknisk resumé

Mariagerfjord Kommune har på vegne af en privat bygherre, modtaget et skitseprojekt for etablering af et blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse i Hobro midtby. Byggeriet, der projekterer en karrébebyggelse i op til 6 etager, skal erstatte den eksisterende bebyggelse der er opført i op til 2,5 etage. På baggrund af skitseprojektet har Udvalget for Teknik og Miljø besluttet, at der skal påbegyndes en planproces med henblik på at tilvejebringe et plangrundlag. Lokalplanen skal give mulighed for opførelse af et blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse på op til 6 etager med tilhørende parkeringsfaciliteter i form af et p-hus med 2 dæk på Nytorv.

Ifølge miljøvurderingsloven skal planer miljøvurderes, hvis de omfatter fysisk planlægning og arealanvendelse, og fastlægger rammer for fremtidige anlægsstilladelser til de projekter, der er omfattet af lovens bilag 1 og 2. Lokalplan 198/2025 og Kommuneplantillæg nr. 7 omfatter fysisk planlægning, og fastlægger rammer for anlægsarbejder i byzone, som er omfattet af lovens bilag 2, pkt. 10b.

3.1. Planforslagenes indhold

Lokalplanområdet er på ca. 3000 m² og er beliggende i den centrale del af Hobro, ved Adelgade, Nytorv og Skibsgade. Lokalplanområdet afgrænses af Jernbanegade mod nord. Mod øst grænser lokalplanområdet op til matr.nr. 439 hvor der ligger ejerlejlighedsbebyggelse i 4 etager. Mod syd ligger eksisterende byggeri på Skibsgade i henholdsvis 1 - 2,5 etager. Mod vest grænser lokalplanområdet op til gågaden, hvor der er bebyggelse i 2,5 etage, et torv (kirketorvet) samt Hobro kirke. Mod nord grænser lokalplanområdet op mod bebyggelse i 2,5 etage og mod vest grænser lokalplanområdet op mod parkeringsarealer og bebyggelse i op til 2,5 etage.

Lokalplanens formål er:

- at fastsætte områdets anvendelse til blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse,
- at sikre, at ny bebyggelse inden for delområde I opføres som karrébebyggelse,
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af karrébebyggelse inden for delområde I,
- at sikre publikumsorienteret erhverv i den nederste etage mod Adelgade,
- at sikre et samlet helhedsudtryk mellem skiltning, facader og vinduer, som skal harmonere med byens øvrige skiltning og
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af parkeringshuset inden for delområde II.

Placering af bebyggelsen inden for lokalplanområdet er fastlagt ved udlæg af delområder og byggefeltet, se fig. 1. Byggefelterne regulerer de maksimale etageantal og de maksimale bygningshøjder i form af topkoter inden for de enkelte byggefeltet

Området deles op i to delområder, hvoraf delområde I udlægges til blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse og delområde II udlægges til vej- og parkeringsareal, herunder parkeringshus.

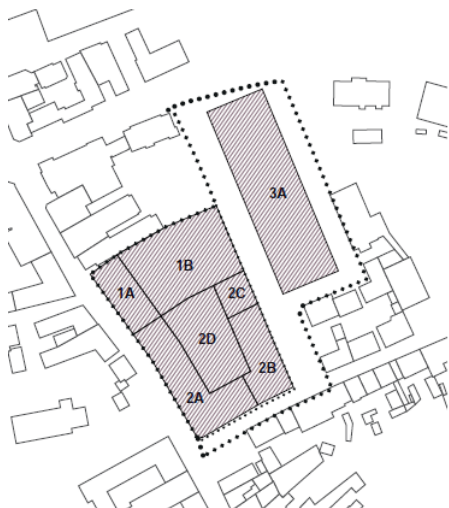


Fig. 1: Planområdets indeling i delområder og byggefelter.

Bebyggelsen i delområde I planlægges opført som en karré. Bebyggelsen opdeles i mindre byggefelter. Byggefelterne mod Adelgade vil give mulighed for bebyggelse i henholdsvis 3 og 4 etager. Byggefelterne mod Skibsgade vil give mulighed for bebyggelse i henholdsvis 4 og 6 etager, hvor bebyggelsen stiger mod hjørnet af Skibsgade og Nytorv. Byggefelterne mod Nytorv giver mulighed for bebyggelse i henholdsvis 6 etager (ekskl. Evt. parkeringskælder/parterreparering)

Delområde II vil omfatte et byggefelt til opførelse af et parkeringshus, med parkering på terræn og 2 dæk.

Forslag til kommuneplantillægget ændrer den eksisterende rammes bestemmelser om etageantal og højde.

3.2. Miljøvurdering

Mariagerfjord Kommune har på baggrund af en screening iht. miljøvurderingslovens § 10 vurderet, at planforslagene, herunder forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 2

På baggrund af screeningen er der udarbejdet et notat, der afgrænser hvilke miljøemner der skal miljøvurderes:

- Befolkning og menneskers sundhed.
 - Fremkommelig og trafiksikkerhed
- Menneskets sundhed
 - Skygge.
 - Indendørs og udendørs støjpåvirkning samt vibrationer.
 - Indbliksgener.
 - Trafikafvikling- og belastning
- Biologisk mangfoldighed
 - Sjældne, udrydningstruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter).
- Landskab
 - Landskabelig værdi
 - Geologisk særpræg
 - Visuelle sammenhænge
- Kulturarv
 - Kulturarv herunder påvirkning af Hobro Kirke.
 - Kirker og deres omgivelser.
 - Fredede/bevaringsværdige bygninger.

Afgrænsningsnotatet kan også ses i bilag 1.

3.3 Miljøpåvirkninger

De forskellige miljøemner er beskrevet på samme måde, hvor der tages udgangspunkt i de eksisterende forhold, og miljøpåvirkningerne herefter vurderes. Miljøvurderingerne er foretaget med udgangspunkt i det eksisterende plangrundlag, som svarer til 0-alternativet.

3.3.1 *Befolkning og menneskers sundhed*

Fremkommelighed og trafiksikkerhed

Planområdet ligger centralt i Hobro ved et trafikalt knudepunkt og bruges dagligt af mange bilister, fodgængere og cyklister. Det eksisterende parkeringsareal benyttes i forbindelse med byens butikker og dagligvarehandel. Området har begrænsede fodgængerfaciliteter, især på den ene side af vejen, og vareindlevering til Føtex og affaldscontainere skaber til tider trafikale udfordringer.

En trafikanalyse vurderer konsekvenserne af at etablere et parkeringshus på Nytorv, herunder også trafiksikkerheden. Samtidig har Mariagerfjord Kommune vurderet de eksisterende og fremtidige forhold for bløde trafikanter i området.

Som led i planens realisering lukkes vejadgangen mellem Nytorv og Adelgade via Skibsgade, og der etableres et nyt torv på øverste del af Nytorv. Lukningen reducerer trafikken nær gågaden og forbedrer trafiksikkerheden, især for fodgængere mellem parkeringshuset og Føtex. Nye fortove på begge sider af Skibsgade og Nytorv sikrer tryk passage for gående, og et værn mod syd beskytter fodgængere mod vareleveringstrafik til Føtex.

Lukning af vejstykket mellem Skibsgade og Nytorv samt forbedringer af fortov og værn forventes at øge trafiksikkerheden for bløde trafikanter. Gennemkørsel for biler vil blive begrænset, men påvirkningen vurderes som moderat, da de fleste bilister i forvejen har lokale ærinder, og alternative ruter er tilgængelige.

Ændringer i infrastrukturen, som f.eks. vejlukninger og etablering af fortov og parkeringspladser, vurderes at have en moderat påvirkning på befolkningen. Selvom sådanne ændringer typisk kan indebære høj sårbarhed, vurderes sårbarheden her som mellem, da planområdet ligger centralt med flere alternative vejadgange og adgang til funktioner bevares. Den geografiske påvirkning er lokal og varigheden permanent. Trafikoplægninger vurderes ikke at ændre adgangen væsentligt. Samlet set forventes en forbedring af trafiksikkerheden og fremkommeligheden for fodgængere, hvilket udgør en positiv effekt i forhold til de eksisterende forhold.

3.3.2 *Menneskers sundhed*

Skygge

Lokalplanområdet består i dag af bygninger på op til 3,5 etager, som allerede kaster skygger i området. Der er parkerings- og opholdsarealer, hvor der generelt er god mulighed for sol. Nabobebyggelsen mod øst og vest er også etagebyggeri, mens der mod syd er lavere bygninger, hvilket betyder, at området påvirkes af skygger i varierende grad, især fra øst.

Der er lavet skyggediagrammer, som viser, hvordan skygger fra den nye bebyggelse på op til 6 etager vil påvirke området på forskellige tidspunkter af året og dagen. Resultaterne viser, at den største skyggepåvirkning vil være ved ejendommene Nytorv 3 og Skibsgade 5, særligt på deres opholdsarealer. Andre berørte områder er primært parkerings- og vejarealer.

Skyggerne fra den nye bebyggelse vil ikke væsentligt forværre forholdene ved nabobygninger om morgenen og ved middagstid, men om eftermiddagen kan

skyggerne nå mere ind over opholdsarealer både indenfor og udenfor planområdet. Om vinteren kastes der lange skygger, men den nye bebyggelse forværrer ikke situationen markant.

Samlet vurderes det, at skyggepåvirkningen fra den nye bebyggelse vil være begrænset, da den kun varer i få timer om dagen, og området allerede har eksisterende skygger fra bygninger.

Støjpåvirkning fra veje

Planområdet ligger ved et trafikalt knudepunkt mellem Hobro busterminal og midtbyen, på hjørnet af Nytorv, Skibsgade og Adelgade. Planområdet passerer derfor dagligt af en større mængde biler, fodgængere og cyklister.

Planområdet er påvirket af støj fra vejtrafikken på Nytorv (støj fra veje) og fra varelevering til Føtex (virksomhedsstøj).

Planområdet er beliggende i midtbyen af Hobro, hvor der gives mulighed for at etablere støjisolerede boliger gennem huludfyldning i eksisterende karrébebyggelse – også selvom støjgrænserne ved facaden overskrides. Det forudsættes dog, at udendørs opholdsarealer overholder støjgrænser, og at støjniveauet indendørs er i overensstemmelse med bygningsreglementet.

Kommunen vurderer, at området er omfattet af de lempede støjkrav, da det ligger i tæt bymæssig bebyggelse. Beregningerne viser, at støj er en relevant faktor, men at kravene kan imødekommes gennem planlægning og bygningsudformning.

Støjberegninger for vejtrafik i planområdet viser, at både facader og udendørs opholdsarealer, herunder en tagterrace, overholder Miljøstyrelsens grænseværdi. Beregningerne er baseret på fremskrevne trafikdata frem til 2032 samt standardmetoder fra Vejdirektoratet. For at mindske støjpåvirkningen planlægges boliger med opholds- og soveværelser mod de stille facader, mens mere støjudsatte rum og altaner får støjafskærmning. Den samlede miljøpåvirkning fra vejstøj vurderes som mindre negativ.

Støjrapporten omhandler et boligbyggeri med op til 6 etager og erhverv i stueetagen, hvor trafikstøjbelastningen på facader og udendørs opholdsarealer, inklusive et planlagt offentligt parkeringshus, er vurderet. Trafikdata er justeret med forventet ekstra trafik fra parkeringspladserne.

Samlet vurderes miljøpåvirkningen fra vejstøj at være begrænset og kun have en mindre negativ effekt, da både eksisterende og fremtidige forhold overholder de gældende støjgrænser.

Støjpåvirkning fra virksomheder

I det område, hvor de nye boliger skal bygges, ligger der en Føtex-butik, som får leveret varer tæt på boligerne. Leveringerne foregår på offentlig vej, så støjgrænser for virksomheder skal ikke overholdes, men støjen kan stadig påvirke de nye beboere. Derfor er der lavet beregninger for at se, hvor meget støj leveringerne skaber.

Støjbelastningen er størst om natten, hvor der stadig sker mange vareleveringer, og hvor støjgrænserne er strengest. Om natten bliver støjen fra vareleveringerne flere steder markant højere end tilladt, mens støjen i dagtimerne generelt er mindre problematisk.

For at mindske støjen kan man blandt andet opsætte høje og tætte altanværn med støjabsorberende materialer, som hjælper med at dæmpe lyden for beboerne.

Det vurderes, at det bedste ville være, hvis Føtex kunne flytte vareleveringer væk fra natten til dagtimerne, hvor støjgenerne har mindre betydning. Samlet set vurderes støjbelastningen som moderat, fordi området ligger i bymidten, hvor der normalt allerede er en del baggrundsstøj fra trafik og andre byaktiviteter.

Derudover betyder områdets gode placering tæt på offentlig transport og butikker, at fordelene ved at bygge tæt og udvikle byen vurderes som vigtigere end de moderate støjgener, som vareleveringerne medfører.

Vibrationer

Under bygge- og anlægsarbejdet i forbindelse med lokalplanen vil der opstå midlertidige støj- og vibrationsgener. Det kan f.eks. ske ved nedrivning af eksisterende bygninger og ved brug af maskiner som betonbrækkere, pælehammer og komprimeringsudstyr.

Der findes ikke faste regler for støj fra byggepladser, men kommunen kan sætte vilkår for, hvornår og hvordan arbejdet må foregå. Ofte må støjende anlægsarbejde kun udføres på hverdage mellem kl. 7 og 18. Entreprenøren skal også give kommunen besked i god tid, inden arbejdet starter.

Støjen og vibrationerne vil være størst i begyndelsen af byggeperioden, især ved nedramning af pæle og nedbrydning, men vil aftage, efterhånden som byggeriet skrider frem. Vibrationerne spredes gennem jorden og dæmpes med afstand, så naboerne længere væk mærker dem mindre.

Anlægsarbejdet forventes at foregå fra offentlige veje, der kan håndtere den ekstra trafik uden problemer.

Det vurderes, at støjgenerne bliver væsentlige i en periode, men da arbejdet er midlertidigt og sker i dagtimerne, vil generne være kortvarige og lettere at acceptere. Kommunen kan stille krav om støjbegrænsende tiltag som brug af støjsvagt udstyr og afskærmning af byggepladsen for at mindske generne mest muligt.

Når byggearbejdet er færdigt, vil støj- og vibrationsgener ophøre, og der forventes ikke længere nogen væsentlig miljøpåvirkning.

Indbliksgener

Den eksisterende bebyggelse på den nordlige side af Skibsgade er i dårlig stand og ubeboet, hvilket medfører, at der ikke er indblik til boligerne på den

sydlige side. På nuværende tidspunkt ligger der på sydsiden boliger med vinduer mod gaden og en svalegang, der anvendes som opholdsareal.

Eriksen Arkitekter har udarbejdet snittegninger, som viser forholdet mellem eksisterende og ny bebyggelse. Disse viser, at der kan opstå indbliksgener, da altanerne i den nye bebyggelse er højere end de eksisterende bygninger og står tæt på hinanden. Indblik sker primært som skrå kig ned mod de nærliggende boliger, især på Skibsgade.

Jan Gehls studier af menneskelig perception i byrum inddrages i vurderingen og peger på, at man fra en vis afstand kan aflæse ansigtsudtryk og følelser – en pointe, som overføres til spørgsmålet om privatliv og oplevet indblik.

Kommunen anerkender, at indbliksgener kan opleves som ubehagelige og invaderende, men vurderer samtidig, at sådanne gener må forventes i en tæt, bymæssig kontekst som Hobro centrum. Indbliksgenerne vurderes derfor som moderate, men ikke væsentlige, og deres påvirkning er lokalt begrænset.

Trafikafvikling- og belastning

I forbindelse med Føtex i Hobro planlægges en udvidelse af parkeringskapaciteten, hvor der etableres et nyt parkeringsdæk med 80 pladser samt en ny parkeringskælder med 35 pladser. Det betyder, at det samlede antal parkeringsbåse stiger til 255. Området er centralt placeret tæt på Adelgade, som fungerer som byens gågade, og parkeringspladserne benyttes både af dagligvarekunder og besøgende i gågadeområdet. Adgangen til parkeringsanlæggene sker primært via Havnegade og Nytorv, som begge er forbundet med den trafikerede Brogade (Hovedvej 180).

Som led i planlægningen er der gennemført kapacitetsberegninger og trafiksikkerhedsvurderinger for krydsene Havnegade/Nytorv og Brogade/Havnegade. Derudover er vareindleveringen til Føtex også blevet vurderet. Analyserne tager udgangspunkt i trafikale forhold i eftermiddagsspidsstimen, både for det forventede færdiggørelsesår (2025) og ti år frem (2035). Beregningerne er udført under forudsætning af, at krydsudformningen forbliver uændret.

Resultaterne viser, at krydset ved Havnegade og Nytorv vil kunne håndtere den forventede trafikmængde uden større problemer. Trafikken afvikles med et højt serviceniveau, og selv ti år efter projektets gennemførelse forventes kun mindre forsinkelser – op til 10 sekunder – for biler, der forlader Nytorv. Den maksimale kølængde vil være omkring tre biler, hvilket anses for at være ubetydeligt.

Anderledes ser det ud i krydset Brogade/Havnegade, som allerede i dag er belastet. Her vil den øgede trafik fra det udvidede parkeringsanlæg kunne forværre forholdene væsentligt. Der er risiko for sammenbrud i trafikafviklingen, hvilket vil medføre lange ventetider for bilisterne. Som minimum anbefales det at forlænge venstresvingsbanerne på Brogade, så venstresvingende trafik ikke spærrer for ligeudkørende. Det kan dog vise sig ikke at være tilstrækkeligt, og en ombygning af krydset – eksempelvis med to ligeudbaner – bør derfor også overvejes.

På baggrund af den stigende belastning har Mariagerfjord Kommune igangsat en større analyse af det samlede vejnet i Hobro midtby. Her indgår både eksisterende trafikdata og forventninger til kommende byudviklingsprojekter, herunder det aktuelle parkeringsprojekt ved Føtex. Analysen skal blandt andet dokumentere effekten af planlagte byudviklinger og vurdere, hvordan trafikikkerheden og fremkommeligheden kan forbedres.

Når det gælder den miljømæssige påvirkning, vurderes det, at projektet ikke vil medføre væsentlige gener for beboerne i området. Den øgede trafik vil kun skabe en begrænset stigning i kødannelser, og der forventes ikke betydelige problemer med støj eller luftforurening. Samlet set anses miljøpåvirkningen i forhold til menneskers sundhed derfor for at være mindre.

3.3.3 Biologisk mangfoldighed

Lokalplanområdet indeholder flere nedslidte bygninger, som skal rives ned for at kunne gennemføre projektet. Da flagermus er særligt beskyttede dyr, er det undersøgt, om nogle af disse bygninger bruges af flagermus til ophold eller ynglepladser.

Der findes op til 11 forskellige flagermusarter i området, som kan bruge bygninger og træer som levesteder om sommeren. Undersøgelsen har fokus på loftrum og andre skjulte steder i bygningerne, hvor flagermus kan gemme sig.

Ved gennemgangen af bygningerne blev der ikke fundet sikre tegn på, at flagermus opholder sig der, som ekskrementer, unger eller lugt. Dog kan man ikke helt udelukke, at nogle få flagermus bruger bygningerne som midlertidige dagsopholdssteder, især fordi mange vinduer er ødelagte og åbne. Det vurderes dog at være usandsynligt, at der er større kolonier eller vinterophold i bygningerne.

Når bygningerne rives ned, vil eventuelle små opholdssteder forsvinde, og nybyggeri uden adgangshuller vil ikke kunne bruges af flagermus. Samlet set vurderes miljøpåvirkningen på flagermus at være mindre, men ikke helt uden betydning, fordi nogle individer kan blive påvirket.

3.3.4 Landskab

Planområdet ligger centralt i Hobro og er omgivet af bymæssig bebyggelse på alle sider. Området ligger i en gammel tunneldal fra istiden, som er et fladt landskab uden store højdeforskelle. Nord og syd for tunneldalen er der morænelandskaber, hvor byen også er vokset op.

Hobro bymidte ligger primært i tunneldalen, og byen har historisk udviklet sig omkring Mariager Fjord, især mod nord og syd.

Kommunen har i kommuneplanen udpeget området som geologisk interessant, selvom det ikke er et område med særlig landskabelig værdi. Det betyder, at geologiske særegenheder i området skal beskyttes og bevares, og der må ikke bygges eller foretages aktiviteter, som kan skade den geologiske forståelse af området.

Planområdet ligger også tæt på kysten, og der stilles derfor krav om, at nye pla-

ner beskriver, hvordan de påvirker kystlandskabet. Visualiseringer bruges ofte til at vise disse påvirkninger.

Opførelsen af en karrébebyggelse på op til 6 etager samt et parkeringshus med 2 etager inden for lokalplanområdet vil kunne påvirke udsigten og landskabsoplevelsen i og omkring Hobro. Byggeriets synlighed afhænger af byens varierede terræn, hvor den flade dalmidte kontrasterer med højere moræneskråninger mod nord og syd.

Bebyggelsen placeres i den lidt højere del af dalen og vil derfor være synlig fra mange steder i byen, herunder bakkerne, havnen og fjorden. Den bliver dog først synlig, når man nærmer sig byen.

Der er udarbejdet visualiseringer fra flere forskellige steder i byen og fra fjorden, som viser, hvordan en bygning i op til 6 etager vil påvirke omgivelserne, særligt udsigten til Hobro Kirke.

Planområdet ligger centralt i Hobro bymidte, hvor højere og tættere bebyggelse forventes. Derfor vurderes sårbarheden ved at opføre karrébebyggelse på op til 6 etager som lav. På trods af den øgede højde vil landskabspåvirkningen være lille og primært lokal, begrænset til byen og nærområdet.

Visualiseringerne viser, at bygningens højde og størrelse ikke væsentligt ændrer landskabsoplevelsen, da ny bebyggelse vil passe ind i det eksisterende bymiljø og terræn. Samlet set vurderes påvirkningen af landskabet derfor som mindre og permanent.

3.3.5 Kulturarv

Kulturarv herunder påvirkning af Hobro Kirke

Inden for lokalplanområdet er der ikke udpeget særlige kulturarvsinteresser, men i nærområdet findes to betydningsfulde kulturmiljøer ifølge Mariagerfjord Kommuneplan 2024:

H.I. Bies Bryggeri ligger cirka 150 meter nord for planområdet. Det er et fredet bryggerikompleks fra 1851, som er velbevaret og udgør et vigtigt historisk industriområde i Hobro. Bryggeriet, der tidligere var en købmandsgård, har stor kultur- og formidlingsværdi og anvendes i dag til kunstudstillinger og mødelokaler. Det bidrager til samspillet mellem byens handelsgade og den bagvedliggende fjord, og området har også potentiale for turisme, som kan styrkes gennem udviklingen af Adelgade.

Hobro Havn, ca. 150 meter øst for lokalplanområdet, er et historisk havneanlæg fra 1834. Havnen har gennem tiden udviklet sig fra handelssted til industrihavn og indeholder flere velbevarede bygninger samt spor af tidligere havneaktiviteter som jernbanespor og brostensbelægning. Havnen er en vigtig del af byens historie og kulturarv og har potentiale til at indgå i byens turismestrategier. Bevaringsværdige elementer herfra bør integreres i fremtidige udviklingsplaner. Vurderingen af planens påvirkning på kulturmiljøerne bygger på deres beskrivelse og visualiseringer, og det vurderes, at påvirkningen af de nævnte kulturmiljøer i nærheden af lokalplanområdet er lille. Kulturmiljøer længere væk forventes

ikke at blive berørt ved realisering af planen.

Kirker og deres omgivelser

Hobro Kirke, indviet i 1852 og tegnet af arkitekten Gottlieb Bindesbøll, ligger centralt i byen ved Adelgade/Kirketorvet. Kirken har et utraditionelt placeret tårn over koret i østenden, som tydeligt kan ses fra byens hovedgade. Bygningen er kendetegnet ved vekslende røde og gule murstensbånd og en karakteristisk trappefrise, der binder det indre og ydre sammen. Kirken står på en let forhøjet grund i forhold til den omkringliggende bebyggelse.

Planområdet ligger lige overfor kirken, hvilket skaber et tæt visuelt samspil. I forbindelse med projektudviklingen har der været dialog med Århus Stift, som har haft fokus på, at kirketårnet fortsat skal være en markant bygningsmarkør i Hobro. Lokalplanen er tilpasset disse ønsker med hensyn til byggehøjde, volumen og materialevalg. Det nye byggeri skal blandt andet opføres i gule og røde mursten, der matcher kirkens farver, og viderefører gågadens struktur med en betonbase og murstensfacader på de øvrige etager.

Visualiseringer viser, at kirketårnet stadig vil dominere bybilledet og kunne ses fra store afstande, selvom bygningerne inden for planområdet bliver synlige fra kirken. Påvirkningen vurderes samlet set at være mindre, da byggeriet designes til at komplimentere kirken og bevare dens markørfunktion i byen.

Fredede/bevaringsværdige bygninger

Bygningen på Skibsgade 3 i Hobro, oprindeligt et teater fra ca. 1856 og tidligere anvendt af byens borgerforening, er udpeget til bevarelse i lokalplan nr. 170. Bygningen repræsenterer et sjældent eksempel på klassicistisk arkitektur og er en af de få tilbageværende bygninger, der vidner om de velhavende købmænds tidligere tilstedeværelse i området. Trods sin historiske betydning er bygningen ikke registreret som bevaringsværdig i det officielle SAVE-register.

Bygningen er dog forfalden og har gennemgået mange ombygninger uden tilstrækkelig vedligeholdelse, hvilket har ført til en slidt facade og afblændede vinduer. På baggrund af den dårlige tilstand vurderer Mariagerfjord Kommune, at bygningen ikke længere kan betragtes som bevaringsværdig, selvom den stadig har en kulturhistorisk betydning for Hobro.

Derfor tillades nedrivning uden væsentlig påvirkning af bevaringsværdig bebyggelse.

3.3.1. Landskab, herunder visuel påvirkning

Der er i høj grad anvendt visualiseringer for at vurdere landskabspåvirkningen. Det vurderes, at planområdets anvendelse til blandt bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse i form af en karré i højest 6 etager vil have en høj sårbarhed, da høj bebyggelse kan påvirke landskaber, både over korte og længere afstande. Den eksisterende topografi i området gør, sammen med den eksisterende bebyggelse at intensiteten vurderes at være lille, idet landskabsbilledet ikke vurderes væsentligt påvirket. Den geografiske udbredelse er lokal og afgrænset til planområdet, mens varigheden vurderes at være permanent, da bebyggelsen ikke forventes at forsvinde lige foreløbigt. Samlet set vurderes påvirkningen af landskabet at være mindre. ikke forventes at forsvinde lige foreløbigt. Samlet set vurderes påvirkningen af landskabet at være mindre.

3.3.2. Befolkning og menneskers sundhed

3.3.2.1 Støj

Vurdering af støjpåvirkninger er som udgangspunkt vurderet inden for planområdet, da den største kilde til støjpåvirkning er parkeringshuset på Nytorv og tung trafik i form af varelevering til Føtex. Vurderingerne er foretaget på baggrund af udarbejdede støjberegninger.

Resultaterne viser, at støjniveauet på facade er beregnet til op til 58 dB Lden, og således er Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB Lden overholdt på alle facader.

3.3.2.2 Skygge

Vurdering af skygge fra planlagt byggeri er foretaget på baggrund af udarbejdede skyggediagrammer. Skyggediagrammerne viser en periodevis skyggepåvirkning på nabogrunde ved jævndøgn, men størstedelen af bygningens skygge ligger på Skibsgade.

Ved sommersolhverv fremgår det, at bygningens skygge ligger på Nytorv i størstedelen af døgnet, med mindre perioder af skyggepåvirkninger ved nabo-begyggelse efter kl. 16.

Ved vintersolhverv fremgår det, at både den planlagte bygning sammen med eksisterende nabobegyggelse kaster lange skygger og påvirker omkringliggende bygninger og arealer.

Det vurderes, at den samlede miljøpåvirkning fra skygge vil være mindre, da skyggepåvirkningen kun finder sted i få timer om dagen, og der i forvejen er skyggepåvirkninger i området fra eksisterende bebyggelse.

3.3.2.3 Vibrationer

Der findes ikke faste grænseværdier for støj fra bygge- og anlægsarbejder, men disse reguleres via miljøbeskyttelsesloven og miljøaktivitetsbekendtgørelsen, som kræver, at sådanne aktiviteter anmeldes til kommunen senest 14 dage før opstart.

Mariagerfjord Kommune har ikke en specifik forskrift, men stiller som regel krav til arbejdstid (mandag-fredag kl. 7-18).

De mest støjende aktiviteter omfatter fx:

Pæle-/spunsnedramning

Komprimering (tromle/pladevibrator)

Hydrauliske hamre og betonbrækkere

Eldrevet værktøj

Miljøstyrelsens vejledning angiver 70 dB(A) som grænseværdi i blandede bolig-/erhvervsområder i dagtimer.

Ved det konkrete projekt er entreprenør og tidsplan endnu ikke fastlagt, men erfaringer fra lignende projekter peger på, at de mest støjende aktiviteter vil foregå i starten af anlægsperioden. Trafik til og fra byggepladsen vurderes ikke at give væsentlige problemer.

Vibrationer forventes især fra spunsnedramning og komprimering, men deres udbredelse afhænger af undergrunden og dæmpes over afstand.

Kommunen kan stille vilkår til:

Arbejdstid

Støjgrænser

Brug af støjsvagt materiel

Afskærmning

Overvågning af vibrationspåvirkninger

Selvom der forventes overskridelser af støjgrænser midlertidigt, vurderes påvirkningen som afgrænset i tid, og ingen væsentlige gener forventes efter anlægsperioden.

3.3.2.4 Indbliksgener

På nordsiden af Skibsgade ligger i dag en tom og nedslidt bygning, der er ubeboet og afskærmet med skodder. Der er derfor i øjeblikket ikke indblik fra denne bygning til boligerne på sydsiden af gaden. På sydsiden findes boliger med vinduer mod gaden, men uden altaner – dog er der en svalegang, som benyttes til ophold. Området domineres af etagebebyggelse.

Arkitektfirmaet Eriksen Arkitekter har udarbejdet snitte tegninger, der viser forholdet mellem den planlagte og den eksisterende bebyggelse. Snittene viser, at der på Skibsgade vil være relativt korte afstande mellem bygningerne, og at den nye bebyggelse vil være højere. Derfor vil der fra altanerne kunne kigges skråt ned mod den eksisterende bebyggelse, hvilket kan give anledning til indbliksgener – især mod opholdsområder som svalegangen.

Tilsvarende snit langs Adelgade viser også, at indbliksgener kan forekomme, selvom afstanden her er større end på Skibsgade. I begge tilfælde opleves indbliksgenerne primært som skråt nedadgående kig fra altaner mod boliger på modsatte side af gaden.

Vurderingen af miljøpåvirkningen tager udgangspunkt i forskning fra Jan Gehl,

som beskriver, hvordan mennesker opfatter og reagerer på synsindtryk i byrum. På Skibsgade er afstanden mellem bygningerne så kort, at personer på altanerne kan se ned i beboernes opholdsområder, hvilket kan give en følelse af overvågning.

Selvom graden af indbliksgener er subjektiv, og selvom der kun kan ses få meter ind i lejlighederne, vurderes det, at beboerne kan opleve gener. Kommunen anerkender denne problemstilling, men vurderer samtidig, at visse indbliksgener må accepteres i en bymæssig sammenhæng, hvor der sker fortætning og hvor bygninger ligger tæt.

Samlet set vurderes miljøpåvirkningen fra indbliksgener som moderat. Generne vurderes at være lokalt afgrænsede og ikke væsentlige i forhold til det overordnede bymiljø, hvor tæt bebyggelse og skrå kig er en naturlig del af den urbane kontekst.

3.3.3. Kulturarv

Kulturarv er primært vurderet på baggrund af visualiseringer.

Det vurderes, at planområdets anvendelse til karrébebyggelse til blandet-, bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse på op til 6 etager vil have en lav til mellem sårbarhed, da en høj og stor bebyggelse kan påvirke kulturmiljøer, både over korte og længere afstande. Når den vurderes lille til mellem skyldes det, at det nærmeste kulturmiljø er beliggende 300 meter fra planområdet, hvorfor sårbarheden her er mellem, mens den vurderes lav ved de kulturmiljøer der ligger længere væk. Intensiteten vurderes at være lille da ingen kulturværdier vurderes at være tabt ved en realisering af planerne.

I en afstand af 40 meter fra planområdet ligger Hobro Kirke. Ud fra visualiseringerne kan det ses at projektet er tilpasset således at Hobro Kirkes tårn altid vil være det dominerende i landskabet. Yderligere stilles der i lokalplanen krav til materialer og farver på den nye bebyggelse, som skal complimentere og indpasses til Hobro Kirkes materialer og farver, så byggeriet både tæt på og i en længere afstand ikke vil overskygge Hobro Kirke.

Den geografiske udbredelse er lokal og afgrænset til planområdet, mens varigheden vurderes at være permanent, da bygningen ikke forventes at forsvinde lige foreløbigt. Samlet set vurderes påvirkningen af kulturmiljøet at være mindre.

3.3.4. Samlet vurdering

En realisering af planforslagene vurderes samlet at være mindre for alle miljøemner.

Miljøemne	Vurdering af miljøpåvirkning
Befolkning	
- Frekommelighed og trafiksikkerhed	Moderat (positiv for forgængere)
Menneskers sundhed	
- Skygge	Mindre
- Støj og vibrationer	Mindre/moderat/væsentlig
- Indbliksgener	Moderat
- Trafikafvikling og -belastning	Mindre
Biologisk mangfoldighed	Mindre
Landskab	Mindre
Kulturarv	Mindre/ubetydelig

3.4. Afværgeforanstaltninger og overvågning

De eneste afværgeforanstaltninger der er fundet relevante relaterer sig til vandhåndtering.

Ifølge miljøvurderingsloven skal man lave et overvågningsprogram for de vigtigste miljøpåvirkninger. I denne sag er der kun risiko for væsentlige miljøge-
ner under byggefasen, hvor der kan opstå støj og vibrationer. Anlægsarbejdet skal anmeldes til kommunen, som kan stille krav til arbejdstider, støjniveau og overvågning. Derfor vurderes det, at der ikke er behov for et særskilt overvågningsprogram.

Derudover er der i lokalplanen indarbejdet regler om byggehøjder, størrelser og materialer efter dialog med Århus Stift, for at sikre, at det nye byggeri passer godt sammen med den nærliggende kirke, som stadig vil være synlig og bevare sin betydning i byen. Påvirkningen på kirken vurderes derfor at være lille.

4. Baggrund

Mariagerfjord Kommune har på vegne af en privat bygherre modtaget et skitseprojekt for etablering af en blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro. Projektet vil skabe mulighed for etablering af en ny blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse i hjertet af Hobro bymidte og et parkeringshus. Projektområdet omfatter i dag en meget nedslidt bygningsmasse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv samt en stor asfaltbelagt parkeringsplads på Nytorv. På baggrund af skitseprojektet har Udvalget for Teknik og Miljø besluttet, at der skal påbegyndes en planproces med henblik på at tilvejebringe et plangrundlag. Lokalplanen skal give mulighed for opførelse af en blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse og et parkeringshus.

4.1. Miljøvurdering af planerne

Mariagerfjord Kommune har på baggrund af en screening iht. miljøvurderingslovens § 10 vurderet, at planforslagene, herunder forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 2.

Miljøvurderingerne sammenfattes i én miljørapport, herefter kaldet *miljørapporten*, som ud fra de oplysninger der er nævnt i miljøvurderingslovens bilag 4 vurderer den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens mål og geografiske anvendelsesområde.

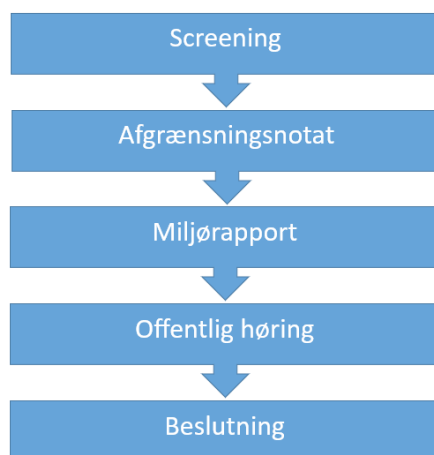
Miljørapporten skal bl.a. indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen befinder sig. Desuden skal miljørapporten indeholde en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet ved planens eller programmets gennemførelse.

Mariagerfjord kommune er relevant myndighed, og ansvarlig for miljørapporten.

En miljøvurderingsproces er typisk opbygget i 5 faser:

- Screening
- Afgrænsningsnotat
- Miljørapport
- Offentlig høring
- Beslutning.

Processen fremgår ligeledes af nedenstående diagram i fig. 2:



Screening

I forbindelse med udarbejdelse af planerne skal der gennemføres en screening af hvorvidt planerne udløser krav om miljøvurdering. En afgørelse om at planerne skal miljøvurderes, følges op af et afgrænsningsnotat om miljørapportens indhold.

Afgrænsningsnotat

Mariagerfjord Kommune har ansvaret for, at der udarbejdes et afgrænsningsnotat der fastlægger, hvilke emner der skal behandles i miljørapporten. Afgrænsningsnotatet skal sendes i høring hos berørte myndigheder inden der tages endelig stilling til miljørapportens indhold.

Miljørapport

Miljørapporten beskriver de forhold der er oplistet i miljøvurderingslovens bilag 4, og udgangspunktet er, at rapporten kortlægger de formodede væsentlige miljøpåvirkninger, som er beskrevet i afgrænsningsnotatet. I denne fase skal der tages udgangspunkt i aktuel viden.

Offentlig høring

Miljørapporten udsendes i offentlig høring sammen med forslag til kommuneplantillæg og forslag til lokalplan. Fristen for høringen vil følge fristen for høringen af planerne.

Beslutning

Ved den endelige godkendelse eller vedtagelse af planerne skal myndigheden inddrage miljørapporten samt udtalelser fra andre myndigheder og offentligheden.

Kommunen skal udarbejde en sammenfattende redegørelse for,

1. hvordan miljøhensyn er integreret i planen,
2. hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
3. hvorfor den godkendte eller vedtagne plan eller det godkendte eller vedtagne program er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet, og
4. hvordan myndigheden vil overvåge de væsentlige indvirkninger på miljøet af planen eller programmet.

5. Beskrivelse af planerne

5.1 Kommuneplantillæg

Lokalplanområdet er omfattet af rammebestemmelserne i Mariagerfjord Kommuneplan 2024, hvor planområdet ligger i rammeområderne HOB.C.1 som er udlagt til Centerområde - Hobro bymidte - primært butiksområde og HOB.C.2 - Centerområde - sekundært butiksområde, se fig 2.

I rammeområde HOB.C.1 kan der opføres bebyggelse med en bebyggelsesprocent på mindst 60, en bygningshøjde på højst 12 meter og et antal etager på højst 2,5. I særlige tilfælde kan byggeri opføres med en bygningshøjde på højst 16 meter og et etageantal på højst 4. Særlige tilfælde kan være miljømæssige og arkitektoniske kvaliteter i et byggeri.

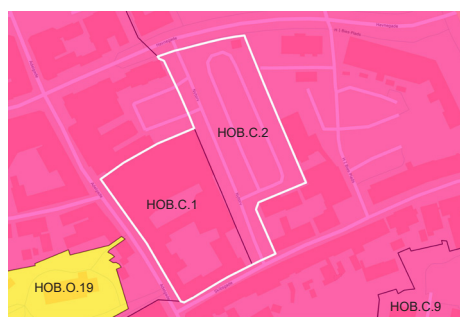


Fig. 3: Planområdets placering iht. kommuneplanens rammer

I rammeområde HOB.C.2 kan der opføres bebyggelse med en bebyggelsesprocent på mindst 60, en bygningshøjde på højst 12 meter og et antal etager på højst 2,5. I særlige tilfælde kan byggeri opføres med en bygningshøjde på højst 16 meter og et etageantal på højst 4. Særlige tilfælde kan være miljømæssige og arkitektoniske kvaliteter i et byggeri.

Da der i lokalplanen gives mulighed for bebyggelse i op til 6 etager, er lokalplanen ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2024 for Mariagerfjord Kommune. Der er derfor udarbejdet et tillæg nr. 7 til Kommuneplan 2024 for Mariagerfjord Kommune, hvori den eksisterende ramme ændres til i stedet at give mulighed for bebyggelse op til 6 etager med en højde op til 16 meter.

Med kommuneplantillæg nr. 7 vurderer Mariagerfjord Kommune, at lokalplanen er i overensstemmelse med kommuneplanen.

5.2 Lokalplan

Lokalplanområdet omfatter matr. nre. 70a, 71a, 72b, 72c og 107a, Hobro Bygrunde, og vejlitra 7000ap, 7000ba og 7000n Hobro Bygrunde, som vist på fig.

3.

Lokalplanområdet er på ca. 3000 m² og er beliggende i den centrale del af Hobro bymidte. Lokalplanområdet omfatter Føtex, en meget nedslidt og faldefærdig bygningsmasse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv samt en stor asfaltbelagt parkeringsplads på Nytorv.

Mod øst grænser lokalplanområdet op til matr.nre. 105ao og 105an Hobro Bygrunde hvor der ligger solcenter, squash og fitness i en bygning i 2 etager og en parkeringsplads. Mod syd ligger Skibsgade og boligbebyggelse i henholdsvis 1, 2,5 og 3 etager. Mod vest grænser lokalplanområdet op til Adelgade, Hobro Kirke og en bygning med en ejendomsmægler i stueetage og boliger i 2 og 2,5 etage.

Lokalplanens formål er:

- at fastsætte områdets anvendelse til blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse,
- at sikre, at ny bebyggelse inden for delområde I opføres som karrébebyggelse,
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af karrébebyggelse inden for delområde I,
- at sikre publikumsorienteret erhverv i den nederste etage mod Adelgade,
- at sikre et samlet helhedsudtryk mellem skiltning, facader og vinduer, som skal harmonere med byens øvrige skiltning og
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af parkeringshuset inden for delområde II.

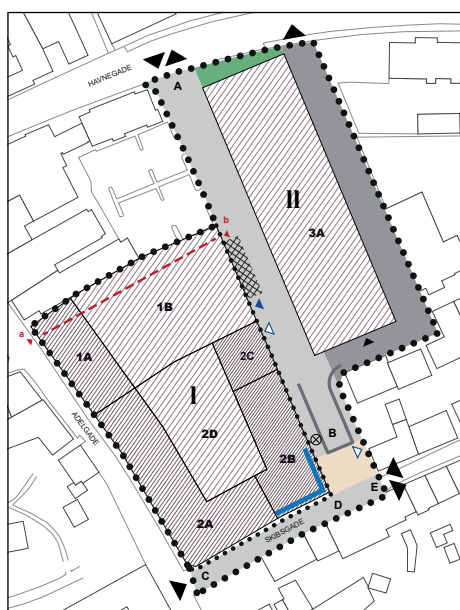


Fig. 4: Situationsplan over placering af værn, ny plads og lukning af vej.

Placering af bebyggelsen inden for lokalplanområdet er fastlagt ved udlæg af byggefeltet og delområder. Byggefelterne regulerer samtidigt hvor højt der kan bygges i de enkelte byggefeltet. Bebyggelsen trækkes ud mod Adelgade, Skibsgade og Nytorv, hvor bebyggelsen danner en karre. I byggefelterne mod Adelgade kan bebyggelsen opføres i 4 etager. Byggefelterne mod Skibsgade vil give mulighed for bebyggelse i henholdsvis 4 og 6 etager, hvor bebyggelsen stiger mod hjørnet af Skibsgade og Nytorv.

Byggefelterne mod Nytorv giver mulighed for bebyggelse i 6 etager (ekskl. evt. parkeringskælder/parterreparkering).

Delområde II vil omfatte et byggefelt til opførelse af et parkeringshus med parkering på terræn og 2 dæk.

Der fastlægges en maksimal bygningshøjde på kote 27,5 m/DVR90 i byggefeltet hvor der kan opføres bebyggelse i 6 etager.

Lokalplanen rummer kun mulighed for anvendelse til boligformål, erhverv og butikker med tilhørende opholdsarealer, vej- og parkeringsarealer mm. Vejadgang til lokalplanområdet sker fra Nytorv. Skibsgade lukkes for gennemkørende trafik mellem Adelgade og Nytorv.

Parkering sker henholdvist i parkeringskælder under bebyggelsen og på Nytorv på henholdsvis terræn og i parkeringshus. Adgangen til parkeringspladserne sker fra Nytorv.

Lokalplanen muliggør ekstra boliger inden for lokalplanområdet, sammenlignet med det eksisterende antal boliger.

6. Lovgrundlag og planlægning

Kapitlet beskriver den relevante lovgivning der fastlægger rammerne for planerne ligesom det også vurderes, om planerne er i overensstemmelse med den eksisterende planlægning.

6.1. Lovgivning

6.1.1. Planloven

Planloven sikrer en sammenhængende planlægning, der forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen, medvirker til at værne om landets natur og miljø og skaber gode rammer for vækst og udvikling,

Kommunene udarbejder kommuneplaner for en 12-årig periode, der bl.a. omfatter arealanvendelsen i kommunen, og som fastsætter rammebestemmelser for udarbejdelse af lokalplaner. Mariagerfjord Kommuneplan 2024 fastlægger en række retningslinjer for byudvikling mv. De væsentligste retningslinjer i forhold til planerne er gengivet i kap. 6.2.2.

Planområdet er omfattet af kommuneplanrammerne HOB.C.1 og HOB.C.2. En del af planområdet er omfattet af to lokalplaner i dag (lokalplan 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro og Byplanvedtægt nr. 1 for Karreen Adelgade - Havnegade - Nytorv - Skibsgade). Der skal udarbejdes et tillæg til kommuneplanen samt en ny lokalplan for at realisere det byggeri, som planene skal give mulighed for.

Kystnære del af byzonen

De kystnære dele af byzonerne udgøres af de områder i byen, der indgår i visuel sammenhæng med kysten. Til de kystnære dele af byzonen indgår planer for byggeri og anlæg, som enten ligger direkte ud til kysten eller som ud fra blandt andet placering, højde og størrelse indgår i et samspil med kystlandskabet.

For de kystnære dele af byzonerne skal der, jf. planlovens § 16, stk. 4, redegøres for den visuelle påvirkning af den planlagte bebyggelse, hvis lokalplanområdet vurderes som værende en del af den kystnære del af byzonen. Hvis bebyggelsen afviger væsentligt i højde eller volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, skal der gives en begrundelse herfor.

Der er udarbejdet visualiseringer og studier af omfanget af den planlagte bebyg-

gelse, som både indgår i miljørapporten og lokalplanen. Disse vurderinger/studier omfatter bl.a. også påvirkningen af den kystnære del af byzonen. Lokalplanen stiller krav til bebyggelsens omfang og brug af materialer, således at det sikres, at ny bebyggelse indpasses i Hobro bymidte. Mariagerfjord Kommune vurderer på baggrund af dette, at den visuelle påvirkning af kystlandskabet vil være begrænset, og at bebyggelsen ikke vil påvirke den kystnære del af byzonen væsentligt.

6.1.2. Miljøvurderingsloven

Mariagerfjord Kommune har vurderet, at planerne kan have en påvirkning på miljøet og derfor er underlagt krav om miljøvurdering, jf. miljøvurderingslovens § 10. Miljøvurderingsloven fastsætter nærmere krav til indhold og omfang af miljøvurderingen, se også kap. 2 og kap. 4.1.

6.2. Kommuneplanen

6.2.1. Hovedstruktur

Hovedstrukturen i Kommuneplan 2024 er gennemgået, og det vurderes, at planerne er i overensstemmelse med kommuneplanens overordnede mål, som bl.a. nævner, at Hobro er kommunens dynamo og har potentiale for etablering af alternative botilbud, herunder også bæredygtigt byggeri,

6.2.2. Retningslinjer

Retningslinjerne i Kommuneplan 2024 er gennemgået, og det vurderes at følgende retningslinjer er relevante i forhold til planerne:

- | | |
|-----------------------|---|
| • Retningslinje Fb. 4 | Kulturarvsarealer |
| • Retningslinje De.1 | Centerstruktur |
| • Retningslinje De.2 | Bymidten i Hadsund og Hobro |
| • Retningslinje Gi.1 | Geologiske interesseområder |
| • Retningslinje Ho.6 | Kulturarv som attraktion |
| • Retningslinje Kl.8 | Planlægning i områder med risiko for oversvømmelse fra nedbør |

Hvorvidt retningslinjerne er i overensstemmelse eller uoverensstemmelse med planerne beskrives nærmere i det følgende.

Kulturarvsarealer

Planområdet er ligger i et område, som i kommuneplanen er udpeget som et kulturarvsareal jævnfør retningslinje Fb.4.

Ifølge retningslinje Fb.4 skal der i forbindelse med lokalplanlægning foretages en vurdering af områdets bygninger og områdets præg. Dette skal ske for en afklaring af, om der i lokalplanen skal udpeges bevaringsværdige bygninger.

Bygningerne ved Adelgade 45 samt Skibsgade 1 og 3 er nogle af Hobros ældst daterede ejendomme, og de har spillet en væsentlig byhistorisk rolle, bl.a. som "Borgerlig Håndværkerforening", der blev stiftet i 1844.

I gældende Lokalplan nr. 170 er der fastsat bestemmelser om, at den eksisterende bebyggelse på Skibsgade 3 er bevaringsværdig. Dog fremstår både Adelgade 45 og Skibsgade 1 og 3 i dag som faldefærdige, og derfor har Mariagerfjord Kommune vurderet, at bygningerne er i en så ringe stand, at den i Lokalplan nr. 170 udpegede bevaringsværdige bebyggelse, Skibsgade 3, skal ikke længere have en status som bevaringsværdig bebyggelse.

Foruden beskyttelse af fredede og bevaringsværdige bygninger er målet med sikring af kulturarven, at kommunens fortsatte udvikling sker under hensyntagen til bl.a. kirkeomgivelser. Kirkers betydning som kulturhistoriske monumenter skal sikres mod forringelse ved byggeri og anlæg i næromgivelserne.

Lokalplanområdet ligger i tæt nærhed til Hobro Kirke, og lokalplanen fastsætter derfor bestemmelser for ny bebyggelses materiale-mæssige karakter, farver og udformning, således at ny bebyggelse etableres under hensynstagen til Hobro Kirke som kulturhistorisk monument.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen er i overensstemmelse med retningslinje Fb.4 i Kommuneplan 2024.

Centerstruktur

Lokalplanområdet er ligget i et område, som i kommuneplanen er udpeget som centerstruktur inden for detailhandel, jævnfør retningslinje De.1.

Ifølge retningslinje De.1 er Hobro udpeget som kommunens største hovedby og er hovedcenter for detailhandel. Byen byder på et bredt udbud af butikker, som giver kommunens borgere mulighed for at få opfyldt et bredt spektrum af indkøbsbehov. Hobros centerstruktur består af bymidten, et aflastningsområde, to lokalcentre og et område til særligt pladskrævende varegrupper.

I lokalplanen udlægges hovedparten af området ved Adelgade og Skibsgade til detailhandel i stueetagen.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje De.1.

Bymidten i Hadsund og Hobro

Lokalplanområdet ligger i et område, som i kommuneplanen er udpeget som bymidten i Hadsund og Hobro inden for detailhandel, jævnfør retningslinje De.2. Ifølge retningslinje De.2 skal der i stueetage i det primære område af bymidterne i Hobro og Hadsund være:

- Butikker
- Spisesteder og cafeer
- Kundeorienterede servicetilbud eller kulturinstitutioner
- Kontorerhverv som ejendomsmæglere, banker, forsikringsselskaber, rådgivere og lignende.

Den del af lokalplanområdet, som udgøres af delområde I ligger i det primære område af bymidten i Hobro og er derfor omfattet af ovenstående. I lokalplanen gives der mulighed for at etablere boliger i stueetagen i den del af bebyggelsen, som ligger ud til Skibsgade og på hjørnet mellem Skibsgade og Nytorv. Dette er ikke i overensstemmelse med retningslinje De.2. Mariagerfjord Kommune vurderer dog, at det samlede projekt, som lokalplanen giver mulighed for, i høj grad vil understøtte en levende bymidte, og at omfanget af boliger i stueetagen er i et begrænsede omfang.

Ifølge retningslinje De. 2 kan der i det sekundære område af bymidterne i stueetagen være:

- Butikker
- Spisesteder og cafeer
- Kundeorienterede servicetilbud eller kulturinstitutioner
- Kontorerhverv som ejendomsmæglere, banker, forsikringsselskaber, rådgivere og lignende.

Den del af lokalplanområdet, som udgøres af delområde II ligger i det sekundære område af bymidten i Hobro og er derfor omfattet af ovenstående. I lokalplanen gives der mulighed for at etablere et parkeringshus inden for delområdet og denne anvendelse er således ikke detailhandelsorienteret, men etablering af et parkeringshus understøtter detailhandlen i byen.

På baggrund af ovenstående vurderer kommunen, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje De.2.

Skovrejsning

Ifølge kommuneplanens retningslinje Sr.2 ligger lokalplanområdet i sin helhed i et område, hvor skovrejsning er uønsket.

Der kan som udgangspunkt ikke plantes skov i områder, hvor skovrejsning er uønsket. Eksisterende, lovligt anlagte skove berøres ikke af udpegningen.

Der udlægges ikke areal til skovrejsning i lokalplanen.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen er i **overensstemmelse** med retningslinje Sr.2.

Geologiske interesseområder

Lokalplanområdet er ligger i et område, som i kommuneplanen er udpeget som geologisk interesseområde, jævnfør Retningslinje Gi.1.

Ifølge retningslinje Gi.1 skal de geologiske interesseområder friholdes for byggeri, tekniske anlæg, skovtilplantning, råstofindvinding, kystsikring eller andet, der vil medføre, at mulighederne for at kunne erkende den geologiske dannelse, sløres eller forsvinder. Geologisk interessante kystprofiler og profiler, der afdækkes ved råstofgravning, bør søges bevaret.

Lokalplanområdet ligger centralt i et eksisterende og tæt bebygget byområde,

hvor de geologiske interesser ikke er synlige.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje Gi.1.

Kulturarv som attraktion

Lokalplanområdet ligger i et område, som i kommuneplanen er udpeget som kulturarv som attraktion, jævnfør retningslinje Ho.6.

Ifølge retningslinje Ho.6 skal kulturmiljøer og bevaringsværdige/fredede bygninger i Hobro bymidte fremhæves og potentialet som identitetsmarkører, historiefornidlere og bylivsskabende attraktioner skal udnyttes i endnu højere grad end i dag.

Bygningerne ved Adelgade 45 samt Skibsgade 1 og 3 er nogle af Hobros ældst daterede ejendomme, og de har spillet en væsentlig byhistorisk rolle, bl.a. som "Borgerlig Håndværkerforening", der blev stiftet i 1844. I gældende lokalplan nr. 170 er der fastsat bestemmelser om, at den eksisterende bebyggelse på Skibsgade 3 er bevaringsværdig. Dog fremstår både Adelgade 45 og Skibsgade 1 og 3 i dag som faldefærdige, og derfor har Mariagerfjord Kommune vurderet, at bygningerne er i en så ringe stand, at den i Lokalplan nr. 170 udpegede bevaringsværdige bebyggelse, Skibsgade 3, ikke længere skal have status som bevaringsværdig bebyggelse.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje Ho.6.

Planlægning i området med risiko for oversvømmelse fra nedbør

En lille del af lokalplanområdet ligger i et område, som i kommuneplanen er udpeget som et område med risiko for oversvømmelse fra nedbør jævnfør retningslinje Kl.8.

Ifølge retningslinje Kl.8 skal lavtliggende arealer og lokale lavninger så vidt muligt friholdes ved planlægning for byområder, bygninger og anlæg og disse områder skal udlægges til formål, som er forenelige med risikoen for oversvømmelse.

Det område, som er i risiko for oversvømmelse ligger i det delområde, som er udlagt til parkeringshus. Dette område er i forvejen befæstet og dette ændres der ikke ved i forbindelse med opførelsen af et parkeringshus. Mariagerfjord Kommune vurderer, at opførelse af et parkeringshus er foreneligt med risikoen for oversvømmelse, da det kan tåle at blive oversvømmet.

På denne baggrund vurderer kommunen, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje Kl.8.

6.3 Lokalplaner

Planområdet er omfattet af lokalplan nr. 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro og byplanvedtægt nr. 1 for Karreen Adelgade - Havnegade - Nytorv - Skibsgade.

Lokalplan nr. 170 ophæves i forbindelse med den endelige vedtagelse af nærværende lokalplan. Byplanvedtægt nr. 1, PB.1 (HOB) ophæves inden for det område, der er omfattet af nærværende lokalplan.

6.4 Øvrige planforhold

Der vurderes ikke at være øvrige planer af betydning for realisering af planerne.

6.5 Miljøbeskyttelsesmål

Ifølge miljøvurderingsloven skal der redegøres for de miljøbeskyttelsesmål, der er relevante for planen samt beskrives, hvordan der er taget hensyn til disse mål. Dette er gjort løbende igennem miljørapporten de steder, hvor det er vurderet relevant. Kapitel 13 oplister desuden relevante miljøbeskyttelsesmål.

7. Afgrænsning

Ifølge miljøvurderingslovens § 11 skal kommunen forud for udarbejdelsen af miljørapporten foretage en afgrænsning af miljørapportens indhold, så den kun indeholder de miljøparametre, der vurderes at kunne blive væsentligt påvirket af planerne. Formålet med fokuseringen på de væsentlige miljøparametre i miljørapporten er, at den offentlige debat om planerne og den politiske beslutningsproces kun kommer til at handle om de væsentlige påvirkninger.

Mariagerfjord Kommune har udarbejdet et afgrænsningsnotat, der angiver de emner, hvor der ikke på forhånd kan afvises en væsentlig miljøpåvirkning, hvorefter de belyses i miljørapporten. Afgrænsningsnotatet er udformet på baggrund af kriterierne i miljøvurderingslovens § 12 og bilag 4. Afgrænsningsnotatet findes på bilag 1.

På baggrund af afgrænsningsnotatet er det besluttet at behandle følgende miljøparametre i miljørapporten:

- Befolkning.
 - Fremkommelighed og trafiksikkerhed.
- Menneskets sundhed.
 - Skygge.
 - Indendørs og udendørs støjpåvirkning.
 - Midlertidige aktiviteter (støj og vibrationer)
 - Indbliksgener.
 - Trafikafvikling og -belastning.
- Biologisk mangfoldighed.
 - Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter).
- Landskab.
 - Landskabelig værdi.
 - Geologiske særpræg.
 - Visuelle sammenhænge.
- Kulturarv.
 - Kulturarv, herunder påvirkning af kulturmiljøer.
 - Kirker og deres omgivelser
 - Fredede/bevaringsværdige bygninger

8. Berørte myndigheder

Ifølge miljøvurderingslovens § 32, stk. 3 skal berørte myndigheder høres forud for en endelig stillingtagen til de miljøparametre, der skal behandles i miljørapporten.

Kommunen har i perioden 24.april 2025 til 09. maj 2025 foretaget høring hos følgende berørte myndigheder:

- Nordjyllands Politi - njyl@politi.dk
- Plan og Landdistriktsstyrelsen - plst@plst.dk
- Miljøstyrelsen - mst@mst.dk
- Kystdirektoratet - kdi@kyst.dk
- Slots- og Kulturstyrelsen - post@slks.dk
- Nordjyske Museer - nordjyskemuseer@aalborg.dk
- Århus Stift (Kirkesogne) - kmaar@km.dk
- Mariagerfjord Kommune (Forskellige afdelinger)

Der er indkommet bemærkninger fra Århus Stift (Kirkesogne), Nordjyske Museer, Virksomhedsgruppen (MFK), Jordgruppen (MFK), Klimagruppen (MFK).

De indkomne bemærkninger har ikke givet anledning til ændringer.

9. Alternativer, herunder 0-alternativet

I henhold til miljøvurderingsloven skal rimelige alternativer behandles. Endvidere skal 0-alternativet (referencescenariet) beskrives. Det er kun 0-alternativet, der er aktuelt ved planforslagene, da der ikke er ønske om anden anvendelse end etagebebyggelse med bolig-, erhvervs- og butiksanvendelse.

0-alternativet (referencescenarie)

0-alternativet beskriver den udvikling der vil ske, hvis planforslagene ikke vedtages. Det vil sige den miljøtilstand der vil forventes at være til stede i fremtiden, uden det nye plangrundlag vedtages.

Planområdet er omfattet af lokalplan nr. 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro og byplanvedtægt nr. 1 for Karreen Adelgade - Havnegade - Nytorv - Skibsgade. Området er omfattet af kommuneplanrammerne HOB.C.1 og HOB.C.2.

0-alternativet er blandt andet kendetegnet ved at området forbliver et centerområde med bebyggelse i højest 2,5 etage. Investeringspotentialet vurderes ikke at være så stort, og dele af den eksisterende bebyggelse inden for planområdet vil sandsynligvis forfalde i yderligere grad.

Der er ingen fravalgte alternativer til det vurderede plangrundlag.

10. Vurdering af miljøpåvirkninger - Metode

I afsnittet herunder beskrives den overordnede metode til kortlægning af de eksisterende forhold og den vurderingsmetode, der er anvendt til at vurdere pla-

nernes miljøpåvirkninger. Der ses først på miljøforhold og dets sårbarhed inden for planområdet. Dernæst vurderes intensiteten, den geografiske udbredelse og varigheden af påvirkningen fra planerne. En sammenstilling af sårbarheden med karakteren af påvirkningen bidrager til en samlet vurdering af miljøpåvirkningen. De enkelte trin er beskrevet nedenfor:

- **Sårbarhed**

For at danne grundlag for vurderingen af påvirkningen foretages der indledningsvist en vurdering af de eksisterende forhold og dermed sårbarheden af det enkelte miljøforhold, der påvirkes af planerne. Forskellige forhold anvendes til at vurdere graden af sårbarhed, herunder bl.a. tilpasningsevne, sjældenhed, værdi og skrøbelighed. Det vurderes om sårbarheden er lav, mellem eller høj.

- **Intensitet**

Påvirkningen kan have ingen/ubetydelig, lille, mellem eller stor intensitet udfra en vurdering af, om der kan forventes mindre påvirkninger eller om nogle af de eksisterende værdi helt eller delvist går tabt.

- **Den geografiske udbredelse**

Den geografiske udbredelse kan også have betydning for påvirkningsgraden, og det undersøges om påvirkningen er lokal, regional, national eller grænseoverskridende.

- **Varighed**

Påvirkningens varighed vurderes på hvorvidt den er kort, lang eller permanent.

- **Samlet påvirkning**

Den samlede vurdering er vurderet på grundlag af evalueringen af den enkelte kriterier beskrevet ovenfor. Samlet set betegnes påvirkningen som enten "ingen", "mindre", "moderat", "væsentlig" eller "positiv".

Kriterierne for vurdering af den samlede påvirkning fremgår herunder:

Samlet påvirkning

<i>Ingen</i>	Ingen påvirkning
<i>Mindre</i>	Der forekommer mindre påvirkninger som er lokalt afgrænset, ukomplicerede og har en lille intensitet. En mindre påvirkning kan både være kortvarig eller permanent.
<i>Moderat</i>	Der forekommer påvirkninger, som enten har et relativt stort omfang eller langvarig karakter, sker med tilbagevendende hyppighed eller er relativt sandsynlige og måske kan give irreversible, men helt lokale skader på f.eks. bevaringsværdige kultur- eller naturelementer.
<i>Væsentlig</i>	Der forekommer påvirkninger, som har et stort omfang og/eller langvarig karakter, er hyppigt forekommende eller sandsynlige, og der vil være mulighed for irreversible skader i betydeligt omfang.
<i>Positiv</i>	Der forekommer positive påvirkninger.

11. Miljøvurdering

I dette kaptiel behandles og vurderes de miljøemner som Mariagerfjord Kommune i afgrænsningsnotatet, se bilag 1, har vurderet skal indgå i miljørapporten.

11.1 Befolkning

I dette kapitel beskrives påvirkningen af befolkningen herunder fremkommelighed og trafiksikkerhed i forbindelse med planforslagene.

11.1.1 Fremkommelighed og trafiksikkerhed

Eksisterende forhold

Planområdet ligger ved et trafikalt knudepunkt mellem Hobro busterminal og midtbyen, på hjørnet af Nytorv, Skibsgade og Adelgade. Planområdet passeres derfor dagligt af en større mængde biler, fodgængere og cyklister.

Parkeringsarealet i planområdet er et centralt placeret parkeringsanlæg som bliver brugt i forbindelse med handel i byens butikker, handel i dagligvarebutikken indenfor planområdet samt andre ærinder i midtbyen. Der findes et fodgængerfelt på tværs af Nytorv. Krydsningen skaber en god overgang for de handlende i Føtex og til gågaden.

Langs facaden til Føtex findes en lastelomme til vareindlevering. Denne optages ofte af affaldscontainere fra Føtex, som ved hård vind kan trille ud på kørebanen. Efter vareindlevering kører lastbilerne typisk længere op af Nytorv, hvor efter de bakker ind på parkeringsarealet, herved kan der opstå en konflikt mellem bakkende lastbiler og bløde trafikanter.

Der er gennemgående trafik fra Havnegade til Adelgade.

Der er kun et fortov på den vestlige side af Nytorv og intet fortov på den østlige side. På Skibsgade er der kun fortov på den sydlige side, mens der på den nordlige side er en smal bræmme at gå på.

Metode

Der er udarbejdet en trafikanalyse, som blandt andet belyser de trafikale konsekvenser af, at der etableres et parkeringshus på det eksisterende parkeringsareal Nytorv. En mindre del af analysen udgøres af en trafiksikkerhedsvurdering af en række eksisterende og mulige fremtidige problemstillinger på Nytorv.

Mariagerfjord Kommune har samtidig foretaget en faglig vurdering af de eksisterende forhold hvad angår de bløde trafikanter og en vurdering af forholdene for de bløde trafikanter efter opførelsen af et parkeringshus på Nytorv.

Resultater

I forbindelse med en realisering af planerne vil der blive lukket af for adgang til/fra Nytorv til Adelgade via Skibsgade, hvor der på den øverste del af Nytorv mod Skibsgade vil blive etableret en plads. Lukningen af vejen vil bidrage til mindre trafik ind til gågaden og vejstykket mellem Havnegade og Skibsgade vil derefter kun være en adgangsvej til parkeringshuset, varelevering, Føtex og de ejendomme, som ellers findes i området. Hermed højnes trafiksikkerheden for

de bløde trafikanter særligt ved færdsel fra parkeringshuset til Føtex og videre til gågaden..

Der vil desuden blive etableret et fortov i den nordlige side af Skibsgade, så der herefter er fortov i begge side. Der vil desuden blive etableret et fortov på den østlige side af Nytorv, så der også her sikres et fortov i begge sider.

Endelig vil der blive etableret et værn langs den sydlige del af parkeringsarealet og den nye plads. Værnet skal sikre, at de bløde trafikanter ikke kommer i konflikt med lastbiler, som leverer varer til Føtex.

Vurdering af miljøpåvirkning

Lukning af vejstykket mellem Skibsgade og Nytorv, etablering af fortov i begge sider af Skibsgade, og endelig etablering af værn i den sydlige del af Nytorv vil forbedre forholdene for de bløde trafikanter i forhold til de nuværende forhold og kommunen vurderer, at trafiksikkerheden for de bløde trafikanter vil blive forbedret, og dermed vil være positiv. I forhold til biler vil der blive lukket for gennemgående trafik fra Havnegade til Adelgade via Skibsgade, og vejen vil fremover kun være en adgangsvej til parkeringshus, Føtex og ejendomme i området. Lukningen af vejstykket for gennemkørende trafik vurderes at have en moderat påvirkning, men nok mest for de bilister der i dag anvender Nytorv som gennemkørselsvej fra Havnegade til Adelgade via Skibsgade. Langt de fleste bilister på Nytorv i dag har ærinder i byen, og anvender Nytorv som adgangsvej til parkeringsplads. Det vurderes, at antallet af bilister, der har behov for at komme frem til Skibsgade, uden at køre ad Nytorv er begrænset, og at der er muligheder for at komme til Skibsgade ved at anvende andre veje i nærområdet, f.eks. H.I. Bies Plads.

De kumulative forhold

Miljøvurderingen viser, at lukningen for gennemkørsel fra Nytorv til Adelgade via Skibsgade ikke medfører kumulative effekter på fremkommelighed eller trafiksikkerhed.

Denne lukning forventes at have en lokal effekt på trafikstrømmen, idet trafikken omlægges til alternative ruter såsom Havnevej og Brovej, som har tilstrækkelig kapacitet til at absorbere den ændrede trafikmængde uden væsentlig forringelse af fremkommeligheden.

Der er ikke identificeret samtidige eller planlagte projekter i området, som i kombination med denne lukning vil forværre trafikforholdene eller trafiksikkerheden. Tværtimod kan lukningen af gennemkørslen via Skibsgade medvirke til en forbedret trafiksikkerhed i det berørte område ved at reducere trafikmængden og dermed konfliktniveauet.

Samlet set vurderes det derfor, at lokalplanens tiltag ikke giver anledning til kumulative negative effekter på fremkommelighed eller trafiksikkerhed.

11.1.2. Samlet påvirkning vedr. Befolkning

Ændringer i infrastruktur, herunder lukning af veje og etablering af parke-

ringspladser kan have en høj sårbarhed, men idet planområdet er beliggende centralt i bymidten, med flere vejadgange og parkeringspladser vurderes sårbarheden i de konkrete planer at være mellem. Intensiteten vurderes ligledes at være mellem da omlægninger af trafik kan påvirke befolkningen. I det konkrete tilfælde vil befolkningen dog stadig have adgang til planområdet og funktionerne heri. Omlægning af trafikken vurderes ikke at medføre større ændringer i vejadgange. Den geografiske udbredelse er lokal og varigheden vil være permanent, da etableringen af fortov, værn og lukning af vej er blivende anlæg. Samlet set vurderes påvirkningen af befolkningen i form af fremkommelighed og trafiksikkerhed for de bløde trafikanter at være moderat, da påvirkningen vurderes at være med en mellem intensitet og en permanent varighed.

Det vurderes samtidigt, at lukning af vejen, etablering af fortov og værn der adskiller fodgængere og biler øger områdets trafiksikkerhed og fremkommelighed for fodgængere i forhold til de eksisterende forhold. Dette vurderes at være en positiv påvirkning for fodgængere.

Miljø-påvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Fremkommelighed og trafiksikkerhed	Mellem	Mellem	Lokal	Permanent	Moderat (positiv for fodgængere)

11.2 Menneskers sundhed

I dette kapitel beskrives påvirkningen af menneskers sundhed, som i afgrænsningsnotatet er afgrænset til skyggepåvirkning, indendørs og udendørs støjpåvirkning, støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter, indbliksgener og trafikafvikling og belastning i forbindelse med planforslagene.

11.2.1 Skygge

Eksisterende forhold - skygge

Planområdet er i dag bebygget med etageboligbebyggelse i op til 3,5 etager. Området er allerede i dag præget af skygger fra bebyggelse indenfor området. Planområdet rummer flere parkerings- og opholdsarealer, og der er derfor god mulighed for sol i og omkring planområdet. Naboejendomme består af etagebebyggelse mod øst og vest, og lav bebyggelse mod syd. Området er derfor påvirket af slagskygger i varierende omfang, navnlig fra bebyggelsen mod øst.

Metode - skygge

Bebyggelse inden for planområdet vil kaste skygger på omgivelserne, hvorfor der er udarbejdet en række skyggediagrammer til at synliggøre bygningens skyggepåvirkning af omgivelserne. Skyggediagrammerne er udarbejdet for sommersonhverv (juni), jævndøgn (marts og september) og vintersolverhverv (december). Ved sommersonhverv vises skyggerne for tre tidspunkter på dagen (kl. 8, 12 og 16). Ved vintersolverhverv vises skyggerne for tre tidspunkter på dagen (kl. 8, 12 og 15) og ved jævndøgn vises også skygger for tre forskellige tidspunkter (kl. 8, 12 og 15).

Forudsætninger - skygge

I skyggediagrammerne tages der udgangspunkt i en plan der tillader opførelse af bebyggelse i 6 etager med en maksimal bygningshøjde på kote 27,5 m/DVR90. Der tages desuden udgangspunkt i at området allerede er bebygget.

Resultater - skygge

Eriksen Arkitekter har lavet diagrammer, der illustrerer skyggepåvirkningen fra bebyggelsen og ud mod omgivelserne.

Skyggediagrammerne er indsat i bilag 2, og metode og vurderinger er uddybet og gengivet i det følgende.

Den største skyggepåvirkning af omkringliggende nabobeboelse sker ved Nytorv 3 og Skibsgade 5, og derfor tager nedenstående skyggediagrammer udgangspunkt i skyggepåvirkningen af disse ejendomme. De øvrige områder som påvirkes af mere skygge er primært parkerings og vejarealer.

Diagrammerne viser eksisterende forhold, fremtidige forhold og overlap mellem eksisterende og fremtidige forhold. Signaturforklaringen er følgende:

 Eksisterende forhold  Fremtidige forhold  Overlap mellem eksist. og fremtidige forhold

Jævnøggn (D. 21. marts / D. 21. september), kl. 8.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil ikke påvirke nabobebyggelse på Skibsgade og opholdsarealerne for ejendommen på Nytorv 3 og Skibsgade 5 yderligere. Skyggen fra parkeringshuset vil påvirke Nytorv. Inden for planområdet påvirkes en del af opholdsarealerne ovenpå Føtex.



Fig. 5 : Jævnøggn (D. 21. marts / D. 21. september), kl. 8.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Jævnøggn kl. 12.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil primært påvirke en mindre del af opholdsarealerne inden for planområdet.



Fig. 6: Jævnøggn (D. 21. marts / D. 21. september), kl. 12.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med gråsignatur. [Eriksen Arkitekter, 2024] Jævnøggn

Jævn døgn kl. 16.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil primært påvirke Nytorv 3 og Skibsgade 5 opholdsarealer. Inden for planområdet vil en størrelse af opholdsarealet blive påvirket.



Fig. 7: Jævn døgn (D. 21. marts / D. 21. september), kl. 16.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Sommersolhverv

Skyggediagrammerne for juni vises herunder på skyggediagrammer for tidspunkterne kl. 8, 12 og 16.

Sommersolhverv kl. 8.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil påvirke opholdsarealerne indenfor planområdet, samt Nytorv og Kirketorvet.



Fig. 8: Sommersolhverv (D. 21. juni), kl. 8.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Sommersolhverv kl. 12.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil stort set kun påvirke planområdet, kun en mindre del af opholdsarealerne.



Fig. 9: Sommersolhverv (D. 21. juni), kl. 12.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur [Eriksen Arkitekter, 2024]

Sommersolhverv kl. 16.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil påvirke vej øst for planområdet (Nytorg) og den nye plads. Inden for planområdet vil skygger påvirke en mindre del af opholdsarealet mod vest.



Fig. 10: Sommersolhverv (D. 21. juni), kl. 16.00 - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Vintersolhverv

Skyggediagrammerne for december vises herunder på skyggediagrammer for tidspunkterne kl. 9, 12 og 15.

Vintersolhverv kl. 8.00

Hele lokalplanområdet ligger i skygge kl. 8.00 i vintersolhvervet, dette forværres således ikke med den nye bebyggelse.



Fig. 11: Skyggediagram, december kl. 8.00 - Skyggen fra overlap vist med rød signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Vintersolhverv kl. 12.00

Skygger fra den nye bebyggelse vil kaste skygger på vejarealet på Nytorv. Inden for planområdet påvirkes opholdsarealet i gårdrummet.



Fig. 12: Skyggediagram, december kl. 12.00. - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Vintersolhverv kl. 15.00

Skyggerne i området vil kun ændre sig på parkeringspladsen ved H.I. Bies Plads 4 og Havnegade 12.

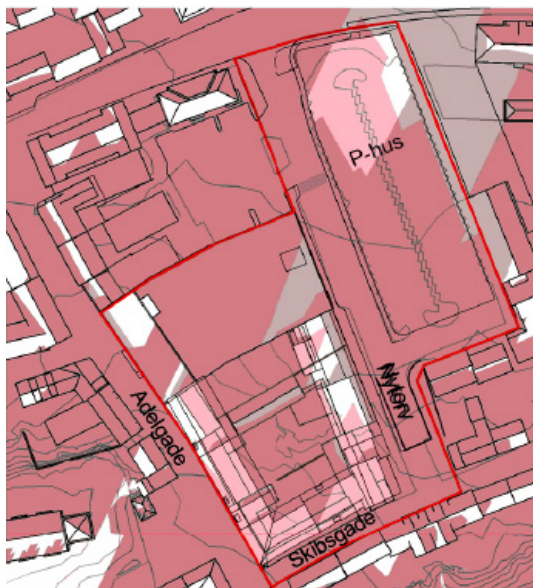


Fig. 13: Skyggediagram, december kl. 15.00. - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

Vurdering af miljøpåvirkning - skygge

Skyggediagrammerne viser at der ikke vil ske en væsentlig påvirkning af omgivelserne, med udtagelse af vejarealet på Nytorv og den nye plads for enden af Nytorv mod Skibsgade.

Ved vintersolhverv fremgår det, at både den planlagte bygning sammen med eksisterende nabobebyggelse kaster lange skygger og påvirker omkringliggende bygninger og arealer.

Ved vintersolhverv fremgår det, at der også vil være skyggepåvirkning på Kirke-torvet og parkeringsarealet ved H.I.Bies Plads 4 og Havnegade 12.

Det vurderes, at den samlede miljøpåvirkning fra skygge vil være mindre, da skyggepåvirkningen kun finder sted i få timer om dagen, og der i forvejen er skyggepåvirkninger i området fra eksisterende bebyggelse.

11.2.2 Indendørs og udendørs støjpåvirkning

Eksisterende forhold - støj fra veje

Planområdet ligger ved et trafikalt knudepunkt mellem Hobro busterminal og midtbyen, på hjørnet af Nytorv, Skibsgade og Adelgade. Planområdet passeres derfor dagligt af en større mængde biler, fodgængere og cyklister.

Planområdet er påvirket af støj fra vejtrafikken på Nytorv (støj fra veje) og fra varelevering til Føtex (virksomhedsstøj).

Metode - støj fra veje

De vejledende grænseværdier for trafikstøj fremgår af Miljøstyrelsens vejledning om støj fra veje. [Miljøstyrelsen 4/2007]

Områdetype	Vejledende grænseværdier L _{den} dB(A)
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	58

Tabel 1: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra veje

Planområdet ligger i et eksisterende område, hvor der ved fornyelse eller vitalisering af eksisterende kvarterer kan opstå ønske om såkaldt "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri, selvom grænseværdien på L_{den} 58 dB ikke kan overholdes. Ved denne type planlægning kan der planlægges nye støjisolerede boliger under forudsætning af, at det sikres at:

- alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne, har et støjniveau lavere end L_{den} 58 dB(A).
- Det indendørs støjniveau med lukkede vinduer ikke overstiger L_{den} 33 dB(A) (gældende bygningsreglement).
- Udformningen af boligernes facader sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB(A) indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer, gældende såfremt vinduerne kan åbnes til ventilationsformål.

Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden.

For boliger o.lign., hvor disse hensyn imødekommes, skal det udendørs støjniveau ved facaden ikke sammenholdes med de vejledende grænseværdier.

Lokalplanområdet ligger i midtbyen af Hobro og den eksisterende bebyggelse består af karrébebyggelse. Mariagerfjord Kommune vurderer på denne baggrund, at planområdet er omfattet af de lempelige støjgrænser.

VM acoustics har udarbejdet en støjredegørelse for støjpåvirkningen fra vejtrafikstøj og virksomhedsstøj i form af vareindlevering til Føtex. Støjredegørelsen findes i Bilag 3, og forudsætninger, metode og resultater er gengivet herunder.

Støjberegningerne er udført efter Nord2000-metoden for vejstøj, som foreskrevet af Miljøstyrelsen. Til beregningerne er Soundplan, version 9.0 (opdateret 13.8.2024) benyttet.

Trafiktallene (ÅDT) er leveret af Mariagerfjord kommune.

Ud fra en trafikanalyse udført af Cowi "Trafikanalyse - ny bebyggelse på Havnegade, Hobro, version 2" fra 28. juni 2023 estimeres den øgede trafik på Nytorv ud fra ændringen i antal parkeringspladser. Denne øgede trafikmængde fordeles også på Havnegade med 80% mod øst og 20% mod vest. Døgnfordelingen er udarbejdet ud fra trafikanalysen.

Parkeringsaktiviteten er beregnet som en fladekilde. Der regnes med en varighed på 30 sekunder af hver parkeringsoperation og en kildehøjde på 0,5 meter. En parkeringsoperation er enten en parkering ind eller en parkering ud. Kildestyrken tages fra Støjdbogens "Parkeringsoperation" med LWA = 84,8 dB.

I dag er der i Føtex parkeringskælder 20 båse og på parkeringspladsen øst for Nytorv 120 båse, altså i alt 140 båse. I fremtiden vil Føtex udvide med 35 båse og med det projekterede P-hus vil der i henhold til rekvirenten blive 100 båse på terræn og 60 båse på hver af dækkene i P-huset. Der vil desuden blive etableret parkering under karrebebyggelsen .

Nytorv lukkes mod Skibsgade, så al trafik fra Nytorv skal via Havnegade.

Trafikken fordeles ligeligt i hver retning.

Døgnfordelingen regnes som lokalvej i by.

Der regnes med standard vejbelægning (SMA11).

Forudsætninger - støj fra veje

Beregning af støj fra vejtrafik er baseret på trafikmængder (ÅDT), køretøjstype, døgnfordeling og køretøjers hastighed. Trafikmængder er udtrukket fra kortinfo for Mariagerfjord kommune. Tællingerne er fremskrevet til 2032 med en stigning på 1 % p.a., mens der for fordeling af køretøjstyper og fordeling af køretøjer over døgnet er anvendt standard data fra Vejdirektoratets rapport 434 "Håndbog Nord2000 – Beregning af vejstøj i Danmark". Der er i rapporten angivet forskellige trafik- og køretøjsfordelinger afhængig af vejtype.

Hastighederne er gennemsnitshastigheder fra tællingerne.

Vejtrafik	ÅDT	Hastighed (km/t)	andel tung trafik kat.2/kat.3	Vejtype
Nytorv	3.500	18	2,3/0,1	Trafikvej i by
Havnegade v.f. Nytorv	3.115	24	0,9/0,2	Trafikvej i by

Havnegade ø.f. Nytorg	5.943	31	4,6/0,1	Trafikvej i by
Havnegade ø.f. H.I.Biesgade	6.702	26	2,7/0,3	Trafikvej i by
Skibsgade	603	18	0,4/0,1	Trafikvej i by

Tabel 2: Anvendte trafiktal for beregning af støj fra vejtrafik.

Der er i beregningerne taget udgangspunkt i at der er anvendt en standard skærvemastisk vejbelægning af typen SMA11. Støjen fra vejen er midlet over en gennemsnits levetid for asfalt af den givne type.

Resultater - støj fra veje

Støjrapporten fra VM Acoustics omhandler vejstøj for planområdet. Inden for lokalplanområdet er der projekteret etageboliger i op til 6 etager med erhverv i stueetagen

Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau.

Øst for byggeriet er planlagt et offentligt parkeringshus med to plan over terræn. Trafikken herfra samt parkeringsaktiviteten er medregnet.

Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariagerfjord kommune leverede trafikdata korrigeret med den forventede ekstra trafik grundet øgningen i antal parkeringspladser.

Facadeniveauet er beregnet til op til L_{den} 58 dB, og således er Miljøstyrelsens krav på højst L_{den} 58 dB overholdt på alle facader.

Det udlagte opholdsareal på tagterrassen overholder Miljøstyrelsens krav på højst L_{den} 58 dB, se Bilag 3.

Vurdering af miljøpåvirkning - støj fra veje

Resultaterne viser, at støjniveauet fra vejstøj er beregnet til op til L_{den} 58 dB på facader og på de udendørs opholdsarealer.

Miljøstyrelsens krav på højst L_{den} 58 dB er således overholdt på alle facader og på de udendørs opholdsarealer i form af en tagterrasse.

Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og birum mod gaden samtidig med, at der på udvalgte altaner etableres støjafskærmning. Det vurderes, at den samlede miljøpåvirkning fra vejstøj vil være mindre, da der vil være en støjpåvirkning. Når de eksisterende forhold sammenholdes med støjberegninger, der viser, at også fremtidige forhold vil kunne overholde de vejledende støjgrænseværdier, vurderes påvirkningen at være begrænset og derfor kun mindre negativ.

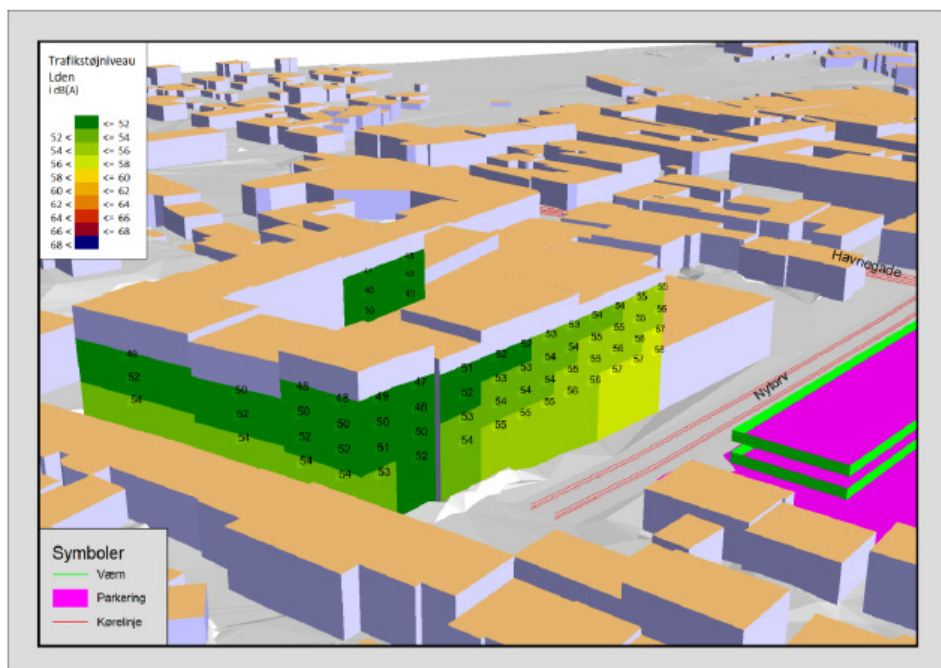


Fig. 14: Facadeniveau set fra sydvest. [VM acoustics, 2024]

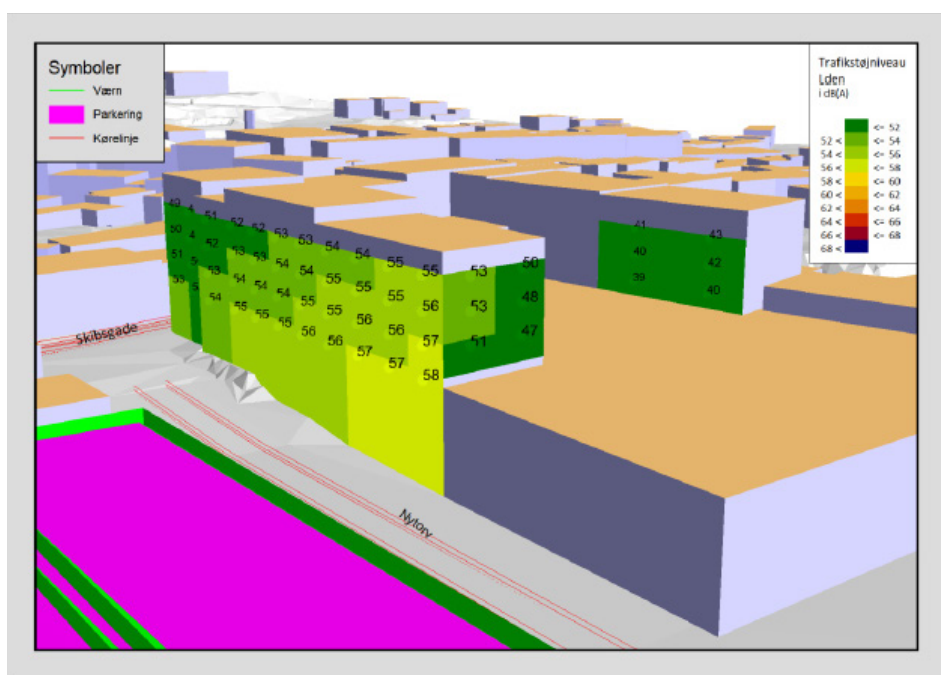


Fig. 15: Facadeniveau set fra nordøst. [VM acoustics, 2024]

Eksisterende forhold - støj fra virksomheder

Indenfor planområdet er der en dagligvarebutik, (Føtex) som har varelevering tæt på de lokalplanlagte boliger.

Metode - støj fra virksomheder

Vareleveringen til dagligvarebutikken sker på offentlig vej og er derfor ikke kategoriseres som virksomhedsstøj. Beregninger er dog udført for at vurdere støjbelastningen på de projekterede boliger.

Støjbelastningen er bestemt med punktberegninger på boligfacaderne samt på tagterrassen i form af støjkonturkort.

- Beregninger er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 med anvendelse af Soundplan version 9.0 (opdateret 19.09.2024).
- Lydtrykniveauer er A-vægtede re. 20 µPa og kildestyrker er A-vægtede re. 1 pW.
- Digitale kort med terræn, bygningshøjder og polygoner er leveret af dataforsyningen.dk
- Kortmateriale for matriklen er leveret af rekvirenten
- Placering af støjkilder er angivet af rekvirenten.

Målinger og beregninger er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993.
Beregningsmodellen udføres i Soundplan version 9.0 (opdateret 19/9-2024).

- Beregningerne er udført til en modtagehøjde 1,5 meter over terræn eller gulv.
- Alle beregnede værdier er fritfeltsværdier.
- Der regnes med et refleksionstab på 1 dB fra bygninger.
- Reflection order er 5 i punktberegningerne og 3 i konturkortene.
- Der er ikke regnet med skærmende vegetation.

Forudsætninger - støj fra virksomheder

Der er oplyst følgende vareleveringer:

Grænseværdier:	Dag Mandag-fredag kl. 07.00-18.00 Lørdag kl. 07.00-14.00	Aften Mandag-fredag kl. 18.00-22.00 Lørdag kl. 14.00-22.00 Søn- og helligdage kl. 07.00-22.00	Nat Alle dage kl. 22.00-07.00
Områdetype 3 Centerområde, bl. bolig og erhverv	55	45	40
Referencetidsrum	Hverdage: 8 timer Lørdage: 7 timer	Hverdage: 1 time Lørdage 14-18: 4 timer Lørdage 18-22: 1 time Søndag 7-18: 8 timer Søndag 18-22: 1 time	Alle dage: ½ time

Tabel 3: Varelevering til Føtex. [VM acoustics, 2024]

Varelevering	Antal pr. uge	Leveringstid (vindue)
Frost	3	21-13 (indeholder natperioden)
Kolonial, F&G	7	21-06 (indeholder natperioden)
Køl	6	21-06 (indeholder natperioden)
Arla	7	05-06 (nat)
Nonfood	3	06-09 (indeholder natperioden)
Carlsberg	2	06-14 (indeholder natperioden)
Blomster	2	07-08 (dag)
Brød	7	00-07 (nat)

Tabel 4: Vareleveringer pr. uge

Som det fremgår af tabellen ovenfor, er der vareleveringer i natperioden. Dette er den mest støjbelastende periode, da referencetidsrummet og grænseværdien er lavest.

Der er en dialog mellem bygherre og Føtex om at begrænse vareleveringerne i natperioden.

Resultater - støj fra virksomheder

VM acoustics har udført beregninger af støj fra varelevering og lastbiler i forbindelse med denne på de projekterede boliger planlagt i lokalplanen.

Beregningen af støjbelastningen er bestemt i de mest støjbelastede punkter på de omkringliggende områdetyper.

Beregningen er baseret på de af dagligvarebutikken Føtex angivne oplysninger om aktivitet, hvor varelevering finder sted i hele døgnet.

Beregningerne er vurderet i forhold til følgende scenarier:

- Scenarie 1: Nuværende situation med 1 varelevering af 20 minutters pr. halve time i natperioden.
- Scenarie 2: Levering uden for natperioden med 7 vareleveringer/8 timer om dagen og 1 varelevering/time om aftenen.
- Scenarie 3: Levering kun i dagperioden med 7 vareleveringer/8 timer om dagen og 3 vareleveringer/8 timer om søndagen.

I scenarie 1 er støjgrænserne overskredet i alle perioder undtagen i dagtimerne på hverdage. Støjgrænserne om natten er overskredet med 20 dB og det fremgår af støjrapporten, at det næppe er muligt med forhøjede altanværn at overholde kravet.

I scenarie 2 er støjgrænserne overskredet i aftenperioden og om søndagen i dagtimerne. Overskridelsen er på op til 7dB. Støjkravene vil kunne overholdes, hvis de altaner, som ligger umiddelbart ovenfor vareindleveringen får et 1,7 meter højt og tæt værn samtidig med, at undersiden af en eventuel overliggende altan er absorberende med f.eks. træbeton eller mineraluld. Altanerne længere oppe mod Skibsgade kan sikres mod støj fra varelevering, hvis de får et 1,5 meter højt og tæt værn samtidig med, at undersiden af en eventuel overliggende altan er absorberende med f.eks. træbeton eller mineraluld.

I scenarie 3 er støjgrænserne overskredet søndage i dagtimerne. Her er overskridelsen på op til 5 dB. Grænserne kan overholdes, hvis de altaner, som ligger umiddelbart over vareindleveringen får et 1,5 meter højt og tæt værn samtidig med, at undersiden af en eventuel overliggende altan er absorberende med f.eks. træbeton eller mineraluld.

Beregningspunkt	Støjbelastning L _r dag/aften/søndag/nat dB(A)	Grænseværdi dag/aften/søndag/nat dB(A)
1. Hele døgnet, som nu	50/52/50/60	55/45/45/40
2. Dag/aften/søndag	50/52/50/-	55/45/45/-
3. Dag/søndag	50/-/50/-	55/-/45/-

Tabel 5: Støjberegninger holdt op imod de vejledende grænseværdier. [VM acoustics, 2024]

Ved varelevering i dag- og aftenperioden vil tagterrassen stort set kunne udlægges til ubelastet opholdsareal i alle scenarier.

Den beregnede støjbelastning i forhold til grænseværdierne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 i det mest belastede punkt på facaderne kan ses i figur XX. Der er givet tillæg for impulser i natperioden, men ikke i dag- og aftenperioden. Der er givet anvisninger for skærmløsninger så kravene er overholdt på altanerne i dag- og aftenperioden.

Vurdering af miljøpåvirkning - støj fra virksomheder

Da vareleveringen finder sted på offentlig vej, er det ikke betragtet som virksomhedsstøj fra Føtex, men beregningerne er udført for at klarlægge støjbelastningen på boligerne.

I rapporten anvises tiltag med værn på altaner som en mulighed for at begrænse støjgenerne for beboerne samtidig med, at generne kan begrænses ved at Føtex reducerer deres vareindlevering til at finde sted uden for de mest sårbare tidspunkter.

Da planområdet ligger centralt i bymidten, hvor der generelt er et højere støjniveau som følge af tæt bymæssig struktur og blandede funktioner, vurderes støjpåvirkningen ikke at udgøre en væsentlig miljømæssig belastning i planlægningsmæssig henseende.

Der er tale om en bynær placering med god adgang til offentlig transport og servicefunktioner som f.eks. dagligvarebutikker, og de samlede planmæssige hensyn – herunder ønsket om fortætning og byomdannelse – vurderes at veje tungere end hensynet til støj på altaner.

Det vurderes, at den samlede støjbelastning fra virksomheder (vareindlevering) vil være moderat, da der vil være korte overskridelser af de vejledende grænseværdier for støj. Disse overskridelser vurderes at være moderate, og ikke væsentlige overskridelser af de vejledende grænseværdier, samtidigt med at overskridelserne kun foregår i korte tidsrum.

Støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter

Realisering af lokalplanen vil medføre midlertidige miljøpåvirkninger i bygge- og anlægsfasen (herunder nedrivning af eksisterende bygninger), f.eks. i form af støjgener og vibrationer.

Metode - støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter

Der er ikke fastsat generelle, vejledende grænseværdier for støj fra bygge- og anlægsaktiviteter.

Støj, vibrationer og støv fra bygge- og anlægsarbejder reguleres efter miljøbeskyttelseslovens § 7, hvorefter miljø- og fødevareministeren kan fastsætte regler om anmeldelse af midlertidig placering og anvendelse af anlæg, transportmidler, mobile anlæg, maskiner og redskaber, der kan medføre forurening, herunder om vilkår for disses placeringer og anvendelse.

Ifølge miljøaktivitetsbekendtgørelsen (Bekendtgørelse nr. 844 af 23/06/2017) om miljøregulering af visse aktiviteter, skal støv- og støjfrembringende bygge- og anlægsaktiviteter anmeldes til kommunen senest 14 dage før aktiviteten påbegyndes.

Mariagerfjord Kommune har ikke udarbejdet en egentlig forskrift for miljøregulering af midlertidige aktiviteter.

Der er mange forskellige aktiviteter på en byggeplads, der giver anledning til støj. I Miljøprojekt nr. 1409/2012 om bekæmpelse af støj fra byggepladser angives følgende maskiner og processer som de mest støjende:

1. Håndholdte betonbrækkere og pickhammere.
2. Nedbringelse af spuns og pæle.
3. Komprimering med tromle eller pladevibrator.
4. Hydrauliske hamre.
5. Eldrevne vinkelslibere, rundsave, boremaskiner mv.
6. Bæltedrevne dozere, grave- og læssemaskiner.

Ifølge miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder gælder følgende grænseværdier i dagtimer:

Område	Mandag-fredag kl. 7-18 (8 timer)
Blandede bolig.- og erhvervsområder / centerområder	70 db(A)

Tabel 6: Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier for støj fra virksomheder (Vejledning nr. 5/1984, Miljøstyrelsen)

Forudsætninger - støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter

Det forudsættes, at entreprenør anmelder anlægsarbejder til kommunen som en midlertidig aktivitet, og heri redegør for anlægsarbejdets aktiviteter, varighed

og hvilke hensyn der tages for at beskytte omgivelser.

Sædvanligvis stiller Mariagerfjord Kommune i tilladelser til midlertidige aktiviteter vilkår om, støjende anlægsarbejder skal udføres mandag-fredag mellem kl. 7-18.

Vurdering af miljøpåvirkning - støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter

I forbindelse med planlægningen er der endnu ikke valgt entreprenør, så det endelige anlægsarbejde og anlægsperiode er på planlægningstidspunktet ukendt.

Med baggrund i kendskab og erfaringer fra andre projekter vurderes det, at de største støj- og vibrationskilder ved en realisering af planerne vil stamme fra:

- Nedramning af pæle/spuns.
- Komprimering med tromle eller pladevibrator.
- Hydrauliske hamre og betonbrækkere.
- Eldrevet værktøj.

Trafikken i forbindelse med anlægsarbejde vil ske ad Havnegade og Nytorv, som er offentlige veje, der vurderes at kunne håndtere anlægstrafikken uden større problemer. Afstanden til naboboliger er også større langs disse veje.

Det er normalt at acceptere højere støjbelastninger i forbindelse med midlertidige bygge- og anlægsarbejder i forhold til permanent virksomhedsaktivitet, i hvert fald indenfor almindelig arbejdstid.

De aktuelle bygge- og anlægsarbejder vil altovervejende blive udført indenfor almindelig arbejdstid (mandag-fredag kl. 07-18). I denne periode er naboerne mindst støjfølsomme, og henset til at der er tale om en midlertidig aktivitet, vurderes det, at støjgenerne i omgivelserne vil være mindre og kortvarig. Det vil primært være i starten af anlægsperioden (og nedbrydningsperioden), at de mest støjende aktiviteter vil finde sted, herunder nedramning af pæle/spuns, komprimering og anvendelse af betonbrækkere. Efterhånden som anlægsarbejdet skrider frem, vil anlægsarbejderne blive mindre støjende og ske inde fra bygningerne, som er under opførelse.

De mest vibrationskritiske aktiviteter vurderes at være nedramning af spuns og komprimering med tromle/pladvibrator. Udbredelsen af vibrationer er vanskelig at forudsige eller beregne, da udbredelsen især afhænger af undergrundens beskaffenhed. Vibrationer udbredes gennem terræn og dæmpes meget over afstand.

Inden bygge- og anlægsarbejder kan igangsættes, skal det anmeldes til kommunen jf. miljøaktivitetsbekendtgørelsen.

Anmeldelsen skal redegøre for anlægsfasens længde og de foranstaltninger, som den ansvarlige har foretaget, eller agter at foretage, for at forebygge eller afhjælpe forurening eller gener for omgivelserne, herunder på hvilke tidspunkter aktiviteterne vil forekomme. På baggrund af anmeldelsen kan kommunen fastsætte vilkår for aktiviteterne.

Idet der er boliger og bebyggelse i nær afstand til planområdet vil der sandsynligvis, blive fastsat vilkår til både arbejdstid, støjgrænser og overvågning af påvirkninger af bygninger fra vibrationskritisk aktivitet.

Der vil ligeledes kunne stilles vilkår til afskærmning af byggeplads og begrænsning af støjen mest muligt ved f.eks. anvendelse af støjsvagt materiel, hvis det vurderes nødvendigt.

Det vurderes, at den samlede støjbelastning fra midlertidige aktiviteter vil være væsentlig, da der i en periode vil være overskridelser af de vejledende grænseværdier for støj og vibrationer. Anlægsperioden vil dog kun være en begrænset periode, og kommunen har via miljøaktivitetsbekendtgørelsen mulighed for at fastsætte vilkår til arbejdstid, afskærmning mv. som kan sikre, at miljøpåvirkningen reduceres mest muligt. Efter anlægsperioden vurderes der ikke at nævneværdige miljøpåvirkninger fra støj og vibrationer.

De kumulative forhold

Der er ved lokalplanens/miljørapportens udarbejdelse ikke kendskab til øvrige projekter undervejs, som vil have en kumulativ miljøpåvirkning mht. støj i forbindelse med anlægsarbejdet.

11.2.3 Indbliksgener

Eksisterende forhold

Den eksisterende bebyggelse på den nordlige side af Skibsgade er ubeboet og på grund af bebyggelsens dårlige stand står den med skodder for vinduerne. Der er således ikke indblik fra denne bygning til boligbebyggelsen på den sydlige side af Skibsgade på nuværende tidspunkt.

Bebyggelsen på den sydlige side af Skibsgade er med vinduer ud mod gaden men er uden altaner. Dog er der en svalegang på den bygning, der ligger længst mod øst og her bruges svalegangen til udendørs ophold for beboerne.

Den nye karrebebyggelse er et etage byggeri, hvor den eksisterende bebyggelse langs Adelgade består af bebyggelse i 1,5 etage med butikker i stueetagen og lejligheder i tagetagen. Langs Skibsgade består den eksisterende bebyggelse af både lav bebyggelse i 1 etage og etagebebyggelse i 4 etager, bebyggelsen har stået tom i en lang årrække.

Der vurderes ikke at være risiko for indbliksgener til øvrig eksisterende bebyggelse på Nytorv.

Metode

Eriksen Arkitekter har lavet snit tre steder på Skibsgade, der viser den eksisterende bebyggelse i forhold til den kommende nye bebyggelse. Se bilag 5. Her ses altanerne på den kommende bebyggelse i forhold til den eksisterende bebyggelse på den sydlige del af Skibsgade hvad angår afstand og højdeforskel.

Professor Jan Gehl har lavet studier af menneskets sanser og brugen af disse i byen (Gehl, 2010). Hans principper vil indgå i vurderingen af indbliksgener for beboerne på den sydlige side af Skibsgade.

Forudsætninger

Der tages udgangspunkt i en plan der tillader opførelse af bebyggelse i 6 etager med en maksimal bygningshøjde på kote 27,5 m/DVR90.

Resultater

Den nye og eksisterende bebyggelse er tegnet i målestoksforhold 1:300, hvor der er vist planområdets altaner og nabobebyggelsens vinduer for at illustrere i hvilke omfang der er indbliksgener.



Fig. 16: oversigtskort over snit langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Snit A-A - Skibsgade

Snittet viser at der kan opstå indbliksgener på nabobebyggelse på Skibsgade, da den nye bebyggelses opholdsarealer i form af altaner er højere end bebyggelsen på Skibsgade samtidig med, at afstanden mellem de to bygninger er forholdsvis kort. Indbliksgenerne vil opleves ved, at der kigges skråt ned i stedet for at der kigges lige på.

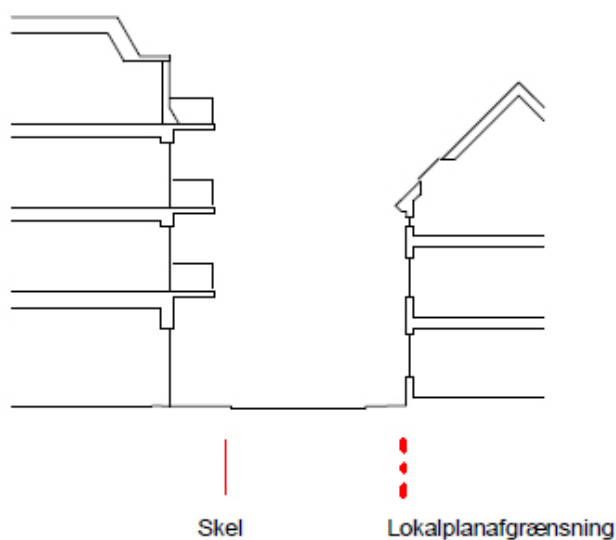


Fig. 17: Snit A-A langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Snit B-B - Skibsgade

Snittet viser at der kan opstå indbliksgener på nabobebyggelse på Skibsgade, da den nye bebyggelses opholdsarealer i form af altaner er højere end bebyggelsen på Skibsgade samtidig med, at afstanden mellem de to bygninger er forholdsvis kort. Indbliksgenerne vil opleves ved, at der kigges skråt ned i stedet for at der kigges lige på.

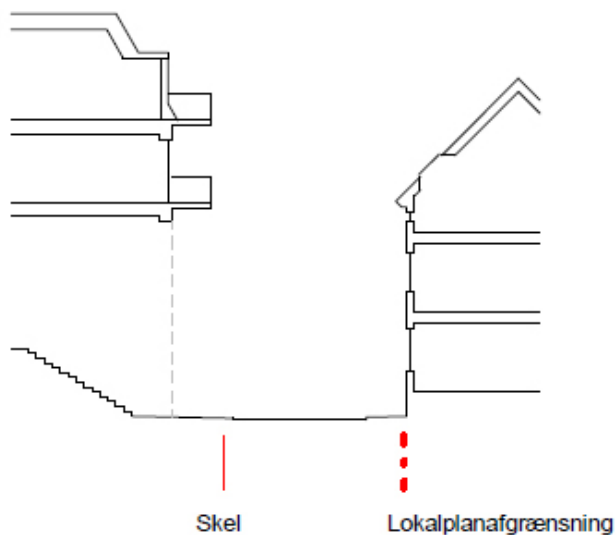


Fig. 18: Snit B-B langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Snit C-C - Skibsgade

Snittet viser at der kan opstå indbliksgener på nabobebyggelse på Skibsgade, da den nye bebyggelses opholdsarealer i form af altaner er højere end bebyggelsen på Skibsgade, med undtagelse af 1 sal. Samtidig er afstanden mellem de to bygninger forholdsvis kort. Indbliksgenerne vil opleves ved, at der kigges skråt ned i stedet for at der kigges lige på.

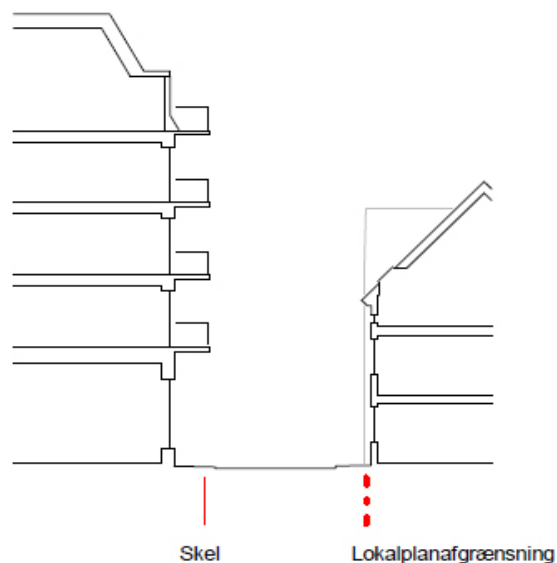


Fig. 19: Snit C-C langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

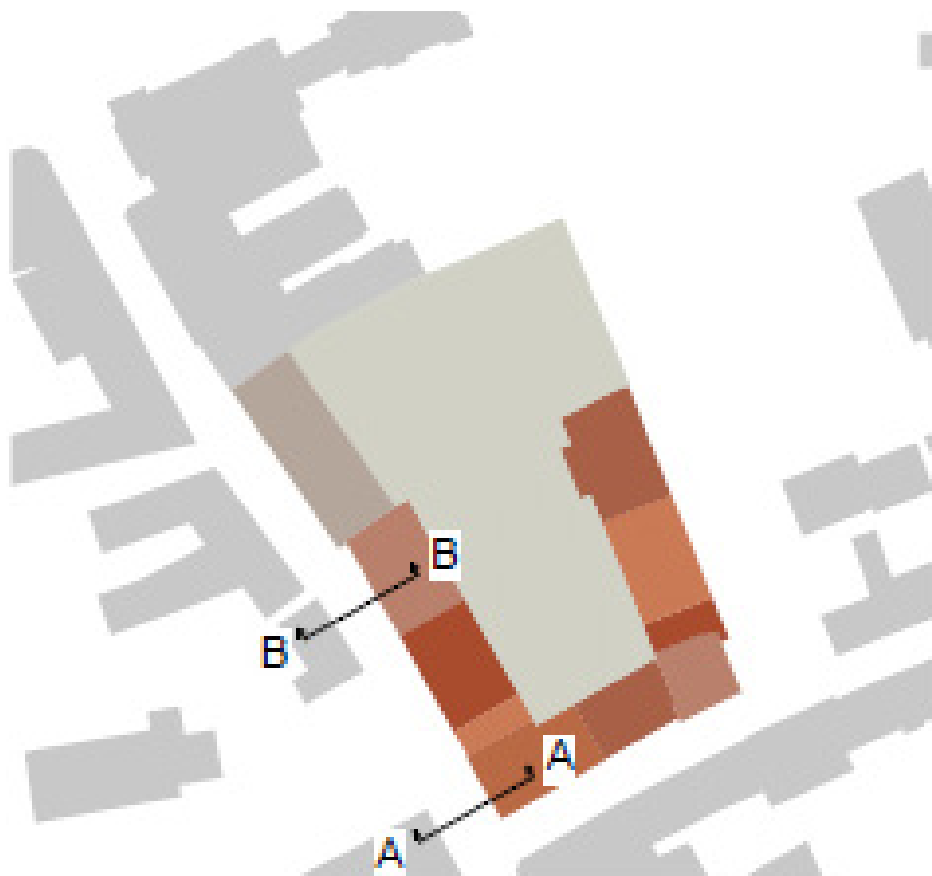


Fig. 20: oversigtskort over snit langs Adelgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Snit A-A - Adelgade

Snittet viser, at afstanden mellem planområdet og eksisterende bebyggelse på modsatte side af Adelgade er større end afstanden på Skibsgade. Dog vil der stadig kunne opstå indbliksgener fra altanerne på den nye bebyggelse. Indbliksgenerne vil også her opleves ved, at der kigges skråt ned i stedet for, at der kigges lige på.

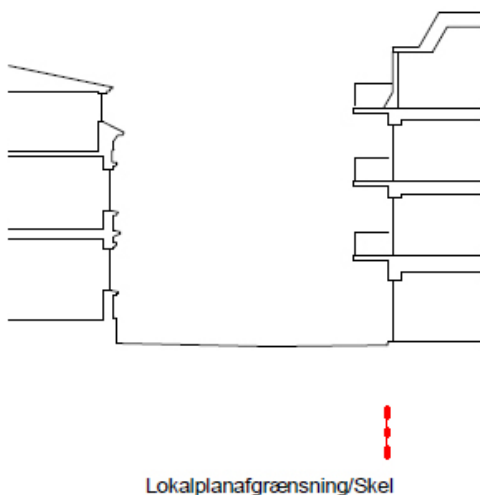


Fig. 21: Snit A-A på Adelgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Snit B-B - Adelgade

Snittet viser, som ved snit A-A, at afstanden mellem planområdet og eksisterende bebyggelse på modsatte side af Adelgade er større end afstanden på Skibsgade. Dog vil der stadig kunne opstå indbliksgener fra altanerne på den nye bebyggelse. Indbliksgenerne vil også her opleves ved, at der kigges skråt ned i stedet for, at der kigges lige på.



Fig. 22: Snit B-B på Adelgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

Vurdering af miljøpåvirkning

Snittene viser at der kan forekomme indbliksgener især på bebyggelsen på Skibsgade da gaden er smal og den nye bebyggelse placeres helt i skel. Bebyggelsen på Skibsgade har et mindre opholdsareal i form af en svalegang mod lokalplanområdet, og her vil indbliksgenerne også kunne opleves.

Jan Gehls studier viser, at man fra en afstand på 22-25 meter kan genkende ansigtstræk og genkende dominerende følelser. Selvom Jan Gehl ikke direkte adresserer indbliksgener fra én bygning til en anden i traditionel forstand, beskriver han, at man fra de to nederste etager af en bygning og muligvis også fra tredje og fjerde etage kan se og følge med i byens liv på gaden ved at tale, råb og armbevægelser kan opfattes.

Kommunen vurderer, at dette kan overføres til situationen særligt på Skibsgade, hvor afstanden er kort mellem bygningerne samtidig med, at der vil være skrå kig fra altanerne på den nye bygning til den eksisterende bebyggelse på Skibsgade.

Indblik er en følelse, som opleves meget individuelt, og selvom der forventeligt ikke kan ses mere end få meter fra én af altanerne ind i en lejlighed på den sydlige side af Skibsgade, kan dette give en følelse af at blive overvåget eller eksponeret, hvilket er centrale elementer i diskussionen om indbliksgener.

Kommunen vurderer dog, at der må forventes indbliksgener i et vist omfang, når man befinder sig i en bymæssig sammenhæng i den centrale del af en større by, hvor der kan ske fortætning af boligmassen. Det vurderes, at den samlede miljøpåvirkning fra indbliksgener er moderat, da

eksisterende bebyggelse ligger tæt ved planområdet. Indbliksgenerne vurderes ikke at være væsentlige, da der centralt i byen må forventes højere og tættere byggeri, hvor der vil være indblik til boliger. Det vurderes ligeledes, at indbliksgenerne vil være koncentreret lokalt omkring planområdet, og at der ikke vil være indbliksgener over større afstande.

11.2.4 Trafikafvikling og -belastning

Eksisterende forhold

På figur 23 ses placering af Føtex og omkringliggende vejnet. Adelgade, vest for Føtex, er Hobros gågade, hvormed parkeringsarealerne omkring Føtex ofte er tæt på eller fuldt belagt om eftermiddagen og i weekenderne, da disse anvendes af både dagligvarekunder og besøgende i gågaden.



Fig. 23: oversigtskort [COWI, 2023]

Adgang til parkeringsanlæggene sker via Havnegade (og Nytorv), der ligger ud til den gennemgående vej i Hobro - Brogade (hovedvej 180). Parkeringsudbudet består af 120 parkeringsbåse på torvet øst for Nytorv og af 20 parkeringsbåse i parkeringskælderen under Føtex.

Udbygningen af parkeringsanlæggene indebærer etablering af nyt parkeringshus med 80 pladser over eksisterende parkeringsanlæg øst for Nytorv og en ny parkeringskælder med 35 parkeringsbåse syd for den eksisterende parkeringskælder. Der tilføres således 115 parkeringsbåse, hvormed det samlede parkeringsudbud bliver 255 parkeringsbåse.

Metode

På baggrund af disse udbygningsplaner samt forventede trafiktal på Havnegade, er der gennemført en vurdering af de trafikale konsekvenser for krydsene Havnegade/Nytorv og Brogade/Havnegade ved gennemførelse af kapacitetsberegninger. Der er desuden foretaget en trafiksikkerhedsvurdering af adgangsforhold for biltrafikken og lette trafikanter. Afslutningsvist er der foretaget en vurdering af vareindlevering til Føtex.

Forudsætninger

Da størstedelen af handel foretages om eftermiddagen, er beregningerne udført for en spidstid om eftermiddagen på en hverdag i året for færdiggørelse af projekt og 10 år frem. Krydset er i beregningerne gennemført med den eksisterende krydsudformning.

Forudsætninger for beregning af fremtidig trafik opdeles på:

- Trafik til parkeringsarealer ved Nytorv
- Gennemgående trafik på Havnegade

Turberegningen er udført for forventet år for færdiggørelse af projektet, 2025, samt i prognoseåret 2035, svarende til projektfærdiggørelse og 10 år frem. Dertil er trafikbelastningen beregnet for spidstimen i eftermiddagen, hvor trafikbelastningen vurderes at være værst. Trafikken i spidstimen i eftermiddagen anvendes i den efterfølgende kapacitetsvurdering for krydset Havnegade/Nytorv og krydset Havnegade/Brogade.

Resultater

Resultaterne fra trafikberegningen fremgår af bilag 6, og opsummeres i det følgende herunder:

Krydset ved Havnegade og Nytorv beregnes til at have en god trafikafvikling (serviceniveau A). De største forsinkelser opstår for den udkørende trafikstrøm fra Nytorv, hvor middelforsinkelsen bliver 10 sekunder for 10 år efter projektfærdiggørelse. Den maksimale kølængde bliver på tre køretøjer, svarende til ingen til minimal kø.

Derimod vil den forventede mertrafik til og fra Nytorv påvirke trafikafviklingen i krydset Brogade/Havnegade i så væsentlig grad, at krydset kan opleve tendenser til sammenbrud. Trafikanterne vil opleve meget lange ventetider. Løsningsforslag er som minimum at forlænge venstresvingbaner på Brogade, så venstresvingende ikke tilbagestøver til ligeudbanen i krydset. Dette kan dog vise sig ikke at være nok til at øge kapaciteten væsentligt, hvorfor der bør overvejes at ombygge krydset med to ligeudspor på Brogade.

Vurdering af miljøpåvirkning

Analysen af trafikafvikling- og belastning viser, at krydset Havnegade/Nytorv fortsat vil have en god trafikafvikling, mens det allerede belastede kryds Brogade/Havnegade kan forventes at blive forværret med udbygningen af parkeringsanlæggene inden for planområdet.

Eftersom der allerede i dag er trafikale udfordringer i krydset Brogade/Havnegade, og på Brogade i det hele taget, har kommunen gennemført en større kapacitetsundersøgelse, som skal skabe bedre viden om den eksisterende trafik. Da kommunen har planlagt en række større byudviklingsprojekter i Hobro, skal en simuleringsmodel dokumentere effekten af byudviklingsprojekterne på det eksisterende vejnet såvel som at dokumentere effekten af de forbedringsforslag der foreslås i undersøgelsen. Da der i dag sker trafikuheld på det simulerede vejnet, vil trafiksikkerhed vurderes og prioriteres i løsningsforslag.

Mariagerfjord Kommune har som nævnt en række mindre og større byudviklingsprojekter i støbeskeen. Nogle af disse udviklingsprojekter vil have indflydelse på trafikken på strækningen gennem byen og vil derfor indgå i simuleringsmodellen. Byudviklingsprojekter der vil have indflydelse på trafikafviklingen på den gennemgående strækning medtages, såfremt de vurderes realistiske inden

for en tidshorisont på 15 år.

Et af de projekter, som tages med i denne større analyse af de trafikale udfordringer i Hobro, er det igangværende projekt om et samlet uddannelse campus i Hobro midtby. Konsekvenserne som belyses i forbindelse med dette projekt bringes dermed videre i en større ramme, hvor udfordringerne i Hobro midtby står foran at skulle håndteres.

11.2.5. Samlet påvirkning vedr. menneskers sundhed

I forhold til "menneskers sundhed" er der vurderet på følgende miljøfaktorer: Skygge, støj og vibrationer, indbliksgener og trafikafvikling og -belastning.

Skygge

Skyggepåvirkningen i området øges kun i begrænset omfang, da plangrundlaget muliggør øget bygningsmasse i et allerede tæt bebygget område. Sårbarheden for skygger er mellem, da planområdet befinder sig i et bycentrum hvor skygger fra byggeri ikke er fremmed. Idet der ikke i det nære område findes tilsvarende byggeri der kaster skygger er intensiteten ligeledes fastlagt til mellem. Varigheden vurderes at være kort, da skyggepåvirkningen kun finder sted nogle få timer om dagen i løbet af året. Den geografiske udbredelse begrænser sig til planområdet, og de nærmeste nabobygninger. Påvirkningen fra skygge vurderes at være mindre.

Støj

Der er vurderet på støjpåvirkninger fra hhv. veje, virksomheder (vareindlevering) og midlertidige aktiviteter.

I forhold til støj fra veje og virksomheder vurderes sårbarheden at være høj, da mennesker er sårbare over for betydelige støjgener. Intensiteten vurderes at være mellem, da der ikke vil være lige meget støj fra veje over hele døgnet, og den geografiske udbredelse af påvirkningen er lokal, og afgrænset til planområdet. Varigheden er permanent da veje forsyner både boliger og butikslivet i Hobro midtby. Der er udført støjberegninger for vejstøj der viser, at den planlagte bebyggelse ikke bliver belastet af vejstøj, hvorfor den samlede påvirkning fra vejstøj vurderes at være mindre. Beregningerne fra støj fra varelevering som bliver beregnet som virksomhedsstøj, selvom vareleveringen foregår på vejareal. Beregninger fra støj fra virksomheder (vareindlevering) viser, at altanerne tættest på dagligvarebutikken kan blive belastet af støj i både dag og aften timerne. Dette vil kun være ganske kortvarigt. Den samlede påvirkning fra virksomhedsstøj vurderes at være moderat. For at mindske påvirkningen kan der arbejdes med absorberende materialer på altanerne.

I forhold til støj og vibrationer fra midlertidige aktiviteter (i anlægfase) vurderes sårbarheden at være høj, da mennesker er sårbare overfor støj- og vibrationsgener. Intensiteten kan være høj, mens anlægsarbejdet står på, men den geografiske udbredelse af påvirkningen vurderes at være lokal og afgrænset til planområdet og det nære område. Påvirkningen vurderes at være kort, og vil kun forekomme i anlægsperiode. Anlægsaktiviteter skal anmeldes til kommunen, som via miljøaktivitetsbekendtgørelsen fastsætte vilkår til arbejdstider og vibrationsovervågning. Anlægsarbejder vil ofte blive fastsat til at foregå på

hverdage og i dagtimer. Den samlede påvirkning vurderes at være væsentlig i anlægsperioden.

Indbliksgener

I forhold til indbliksgener vurderes sårbarheden at være mellem idet planområdet er centralt beliggende i byen, hvor der må forventes højere og tættere byggeri, og hvor der vil være indblik til boliger i en vis grad. Intensiteten vurderes ligeledes at være mellem, idet det ikke kan udelukkes at der vil være et begrænset indblik til naboer. Den geografiske udbredelse er lokal og afgrænset til planområdet, mens varigheden vil være permanent. Den samlede påvirkning af indbliksgener vurderes at være moderat, men ikke væsentlig, da der centralt i byen må forventes højere og tættere bebyggelse.

Trafikafvikling og -belastning

I forhold til trafikafvikling og -belastning vurderes sårbarheden at være høj, da manglende kapacitet til afvikling af trafik kan medføre sammenbrud i trafikken. Intensiteten vurderes at være mellem, da der (i hvertfald i butikkernes åbningstid) i forvejen er større tilstrømning af trafik til planområdet. Den geografiske udbredelse er lokal, og afgrænset til byen. Varigheden er permanent, idet der stadig vil være trafik til og fra planområdet, og der forventes tilmed en forøgelse i trafikbelastningen fremover.

Trafikberegninger viser, at forøgelsen i biltrafikken kun vil skabe minimal kø nær planområdet fra Havnegade og videre ud til Brogade. Der vurderes ikke at blive problemer med opstuvende trafik på Havnegade eller Nytorv. Påvirkningen fra trafikafvikling og -belastning vurderes samlet set at være mindre.

Miljø-påvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Skygge	Mellem	Mellem	Lokal	Kort	Mindre
Støj					
- Veje	Høj	Mellem	Lokal	Permanent	Mindre
- Virksomhed	Høj	Mellem	Lokal	Permanent	Moderat
- Midlertidige aktiviteter	Høj	Høj	Lokal	Kort	Væsentlig
Indbliksgener	Mellem	Mellem	Lokal	Permanent	Moderat
Trafikafvikling og belastning	Høj	Mellem	Lokal	Permanent	Mindre

De kumulative forhold

Miljøvurderingen har ikke identificeret kumulative effekter i forhold til skygge, indendørs og udendørs støjpåvirkning, vibrationer samt indbliksgener som følge af lokalplanens realisering.

De planlagte ændringer vurderes at have et begrænset omfang og påvirker ikke området i et omfang, der samlet set forværrer forholdene. Der er ikke registreret andre samtidige projekter, der i kombination med lokalplanen kan give anledning til væsentlige samlede påvirkninger inden for disse områder.

Derfor vurderes det, at lokalplanen ikke vil medføre kumulative negative effekter på skygge, støj, vibrationer eller indbliksgener.

Miljøvurderingen har identificeret kumulative effekter i forhold til trafikafvikling og trafikbelastning som følge af lokalplanens gennemførelse.

Den samlede trafik i området forventes at stige som følge af lokalplanens tiltag i kombination med eksisterende og planlagte projekter i nærområdet. Denne øgede trafikbelastning kan føre til øget trængsel og nedsat fremkommelighed på det omkringliggende vejnet, særligt i spidstimerne.

11.3 Biologisk mangfoldighed

I dette kapitel beskrives påvirkningen af den biologiske mangfoldighed, herunder bilag IV arter i form af flagermus, i forbindelse med planforslagene.

11.3.1 Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter)

Eksisterende forhold

Lokalplanområdet omfatter en nedslidt bygningsmasse, og for at lokalplanen kan realiseres, står følgende ejendomme til nedrivning: Adelgade 41, Adelgade 43, Adelgade 45, Nytorv 1, Nytorv 2, Nytorv 10, Nytorv 12, Skibsgade 1 og Skibsgade 3.

Metode

Ovennævnte bygningers egnethed for flagermus er blevet undersøgt som følge af, at arter af flagermus forekommer på Habitatdirektivets Bilag IV, og således er særligt beskyttet i hele EU. Arterne må blandt andet ikke slås ihjel eller indfanges, og deres yngle-/rasteområder må ikke ødelægges eller forstyrres. Visse arter af flagermus er også beskyttet under Bilag II i de danske Habitatområder, hvor arterne på udpegningsgrundlaget skal sikres gunstig bevaringsstatus.

Der kan forekomme 11 arter af flagermus i Hobro. Flagermus har forskellige præferencer for levesteder om sommeren. 9 arter kan anvende bygninger som opholdssted (Brandts-/Skæg-, Dam-, Frynse-, Troid-, Dværg-, Pipistrel-, Syd- og Skimmelflagermus), mens 9 arter kan have opholdssted i træer (Brandts-/Skæg-, Dam-, Vand-, Frynse-, Troid-, Dværg-, Pipistrel- og Brunflagermus) om sommeren (Elmeros et al., 2024).

Bygninger med særlig fokus på loftrum, er blev gennemgået for tegn på flagermus, hvilket omfatter ekskrementer, rester af bytte, døde - og levende individer, urinstænk og lugt. Derudover er hver bygning blevet undersøgt for potentielle indgangshuller indvendigt og udvendigt. Undersøgelsen blev udført 31. januar 2025. Flagermusundersøgelsen er udført af Habitat Vision, og rapporteringen heraf findes på bilag 8.

Generelt er loftrumene, og andre dele af bygningerne, vurderet hvorvidt der var levested, ved estimering af sommer- og vintertemperaturer, sprækker og isolering, som flagermusene kan klemme sig ned i, samt ruheden og alderen af tømmeret, som flagermus kan anvende, som ophæng. Undersøgelser af andre og mere specifikke overvejelser af hver enkelt bygning er også foretaget.

Der er blevet anvendt teleskopstige, som kan nå 6 meter. Der er desuden blevet anvendt kraftige lommelygter i de mørke loftrum. Værktøj, som boremaskine, koblen, mukkert og bajonetsav, er blevet taget i brug for at opnå adgang til ellers utilgængelige dele af bygningerne. Inspektionskamera er også blevet medbragt for at kunne undersøge mindre adroge eller dele af bygningen, der ellers ville være ufremkommelig.

Udover flagermus er der ikke registreret yderligere bilag IV arter i eller nær ved planområdet, og det vurderes heller ikke at yderligere bilag IV arter potentielt vil kunne indfinde sig i eller nær ved planområdet.

Resultater

Der blev ikke registreret tegn på flagermus i nogen af de undersøgte bygningerne.

Dog kan det ikke udelukkes, at bygningerne i nogen grad benyttes af flagermus eksempelvis som dagsopholdssteder om sommeren på grund af de mange smadrede og åbne vinduer.

Det er dog højst usandsynligt, at bygningerne anvendes som større ynglekolonier, da der i så fald ville forekomme spor af kolonien. Samtidig er bygningernes egnethed som vinterkvarter også yderst begrænset, da loftrumene ikke vil være beskyttet mod frostgrader, hvilket er nødvendigt for overlevelse af flagermus om vinteren (Elmeros et al., 2024). Det kan dog ikke udelukkes, at et mindre antal flagermus benytter bygningerne som dagsopholdssted eller mellemkvarter i sommerhalvåret.

Vurdering af miljøpåvirkning

Undersøgelserne viser at der ikke er tegn på flagermus i nogle af bygningerne, når bygningerne nedrives. Når der opføres ny bebyggelse er der ikke længere sandsynlighed for at finde flagermus i området, da en ny bygning uden adgangshuller ikke er egnet til flagermusophold.

Idet det, på trods af undersøgelsens resultater, ikke helt kan udelukkes at individer af flagermus anvender nogle af bygningerne til dagophold vurderes påvirkningen ikke at være ubetydelig, men vurderes i stedet at være mindre.

11.3.2. Samlet påvirkning vedr. biologisk mangfoldighed

Sårbarheden for flagermus er vurderet til at være mellem, idet flagermus i princippet kan findes overalt, og at det umiddelbart ikke kan udelukkes at nogle af bygningerne, der skal nedrives, anvendes som dagopholdssteder. Idet bygningerne ikke er oplagte opholdssteder vurderes intensiteten at være lille, og den geografiske udbredelse vurderes at være lokal. Påvirkningens varighed vil være

permanent, da et evt. dagopholdssted vil forsvinde helt ved nedrivning.

På trods af at der ikke er fundet spor af flagermus i bygningerne, kan det ikke udelukkes, at der kan være enkelte individer der har dagopholdssted i bygningerne, hvorfor den samlede miljøpåvirkning vedr. biologisk mangfoldighed vurderes at være mindre.

Miljø-påvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Biologisk mangfoldighed	Mellem	Lille	Lokal	Permanent	Mindre

De kumulative forhold

Miljøvurderingen har ikke identificeret kumulative effekter på biologisk mangfoldighed som følge af lokalplanens gennemførelse.

De planlagte tiltag vurderes at have et begrænset omfang og påvirker ikke de eksisterende naturområder, levesteder eller arter i en sådan grad, at der opstår samlede negative effekter. Der er ikke registreret samtidige eller planlagte projekter i området, som i kombination med lokalplanen kan forstærke påvirkningen på den biologiske mangfoldighed.

Derfor konkluderes det, at lokalplanen ikke vil medføre kumulative negative effekter på biologisk mangfoldighed.

11.4 Landskab

I dette kapitel beskrives påvirkningen af landskabet, herunder landskabelig værdi, geologiske særpræg og visuelle sammenhænge i forbindelse med planforslagene. Emnerne er behandlet under ét, da de udarbejdede visualiseringer danner grundlag for vurderingerne.

11.4.1 Landskabelig værdi, geologiske særpræg og visuelle sammenhænge

Eksisterende forhold

Planområdet ligger i den centrale del af Hobro med omkranset af bymæssig bebyggelse mod nord, syd, øst og vest.

Ud fra en geologisk betragtning, ligger planområdet i en tunneldal dannet i istiden, og arealet fremstår som gammel fjordbund uden væsentlige terrænforskelle. Nord og syd for den gamle tunneldal rejser landskabet sig som morænelandskab. Byen har udviklet sig, både på den gamle fjordbund og på moræneskrænterne nord og syd for tunneldalen, der løber igennem byen. I størstedelen af den oprindelige tunneldal fra Hobro by og mod øst ligger Mariager Fjord og mod vest ligger Vesterfjord.

Størstedelen af Hobro bymidte er beliggende i den oprindelige tunneldal, og byen har gennem tiden udviklet sig omkring fjorden. På de historiske målebordsblade ses, hvordan Hobro har udviklet sig fra at bebyggelsen har været koncentreret omkring fjordens vestlige og sydlige afgrænsning til at vokse både i en nordlig og sydlig retning mod af skrænterne.

Forudsætninger

Mariagerfjord Kommune har i Kommuneplan 2024 fastsat retningslinjer omkring landskaber og geologiske særpræg. Planområdet er beliggende uden for områder med særlig landskabelig værdi, men er beliggende inden for område med særlig geologisk værdi. Idet der er stor sammenhæng mellem landskabsudpegningerne i kommuneplanen og de geologiske interesser, vil påvirkningen af både landskab og geologisk interesseområder blive vurderet ud fra retningslinjerne om geologisk bevaringsværdi.

Ifølge kommuneplanens retningslinje Gi.1 gælder:

Landskabsformer og blottede profiler mv., som særlig tydeligt afspejler landskabets opbygning og de geologiske processer, skal bevares og beskyttes. Indenfor de geologiske interesseområder skal hensyn til geologien tillægges særlig stor vægt.

De geologiske interesseområder skal friholdes for byggeri, tekniske anlæg, skovtilplantning, råstofindvinding, kystsikring eller andet, der vil medføre, at mulighederne for at kunne erkende den geologiske dannelse, sløres eller forsvinder. Geologisk interessante kystprofiler og profiler, der afdækkes ved råstofgravning, bør søges bevaret.

Planområdet er ligeledes beliggende inden for den kystnære del af byzonen,

hvor der også stilles krav til beskrivelser af planers påvirkning af kystlandskabet. Disse beskrivelser understøttes ofte af visualiseringer der beskriver landskabs-påvirkningen og de visuelle sammenhænge med den eksisterende by.



Signaturforklaring til geomorfologisk kort

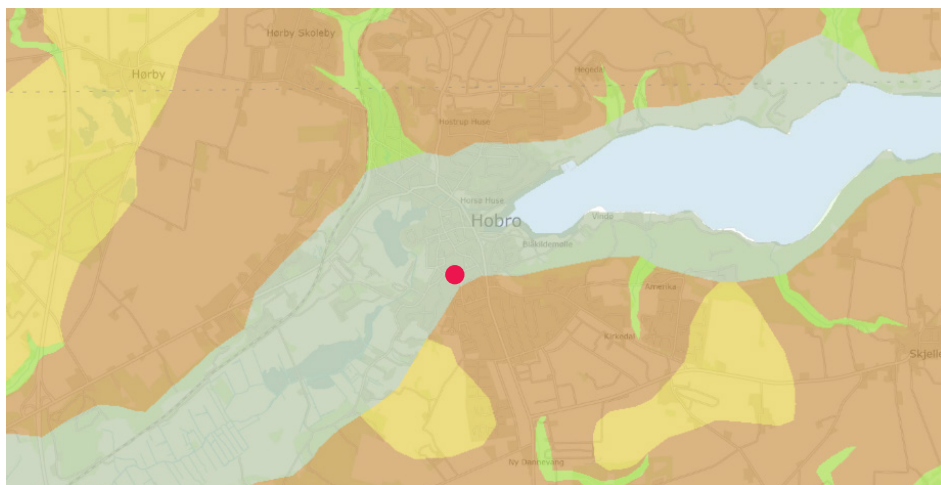


Fig. 24: Geomorfologisk kort med angivelse af landskabstyper. Planområdet angivet med rød prik. [GEUS, 2023]



Fig. 25: Videnskabernes Selskabskort fra 1791 [Historiske kort på nettet, GST 2023]

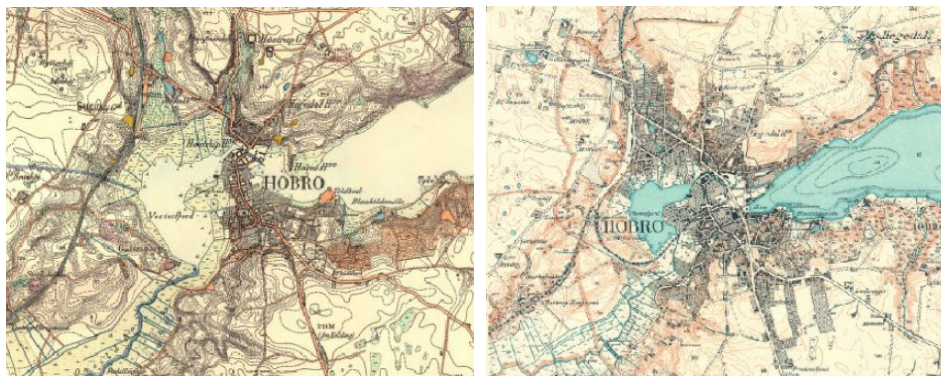


Fig. 26: Højt målebordsblad fra 1879 til venstre og Lavt målebordsblad fra 1879 (rettet i 1943) [Historiske kort på nettet, GST 2023]

Metode

Etablering af en karrébebyggelse i op til 6 etager og et parkeringshus i 2 dæk inden for lokalplanområdet vil med sin højde og volumen kunne medføre en visuel påvirkning af både nærområder og landskab omkring byen. På grund af topografien omkring byen med de flade dallandskaber midt i byen og moræneskrænterne nord og syd for byen, og den eksisterende bebyggelse, er det varieret hvor meget et kommende byggeri vil påvirke landskabsopfattelsen.

Bebyggelsen placeres i lidt højere op af dalen i Hobro, men den nordlige og sydlige del af byen rejser højere op på skråninger. Bygningens højde bidrager til at den vil være synlig fra en stor del af byens bakker, havn og fjorden. På grund af højden af bakkerne omkring fjorden vil bygningen først blive synlig efterhånden som man bevæger sig ind mod Hobro.

Der er lavet en række visualiseringer fra forskellige fotostandpunkter. se bilag 9, som bidrager til en opfattelse af, hvordan en karré i 6 etager vil påvirke omgivelserne og især Hobro Kirke.

Visualiseringerne er udarbejdet fra forskellige fotostandpunkter rundt omkring i byen, og fra fjorden. En visualisering af bebyggelsen er placeret i billederne taget fra de forskellige fotostandpunkter og tilpasset skalaen i billederne og bebyggelsen er givet en rød farve, hvilket er en af de primære farver der må bruges, således det ser så realistisk ud som muligt.

Visualiseringerne er udarbejdet med udgangspunkt i en fuld udnyttelse af byggemulighederne, som lokalplanen giver mulighed for.

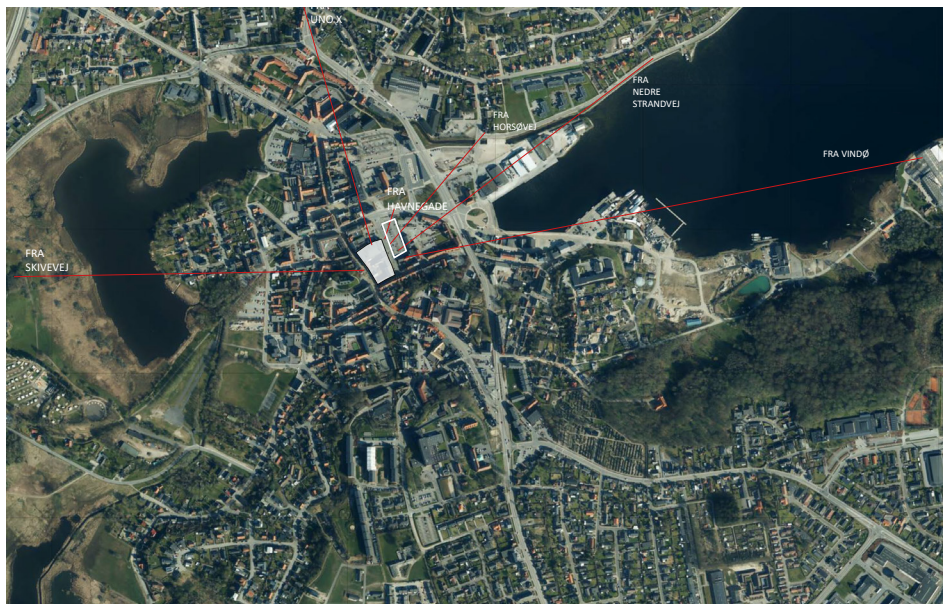


Fig. 27: Kort med oversigt over fotostandpunkter, hvor der er udarbejdet visualiseringer [Eriksen Arkitekter, 2025]

Vurdering af miljøpåvirkning

Visualiseringspunkt 1



Fig. 28: Visualiseringspunkt 1, set fra Vindø. [Eriksen Arkitekter 2024]

Set fra fjorden fremgår det af nederste billede (efter) at byggeriet kan ses, dog er skalaen tilpasset omgivelserne, og virker derfor ikke fremmed. Tårnet på Hobro kirke og siloen fremstår stadig som markante markører i byens "skyline".

Visualiseringspunkt 2



Fig. 29: Visualiseringspunkt 2, set fra Skivevej. [Eriksen Arkitekter 2024]

Set fra Skivevej i udkanten af byen, henover Vestre Fjord, falder byggeriet godt ind i omgivelserne da byggeriet ikke overstiger højden på eksisterende beplantning. Tårnet på Hobro kirke fremstår forsat som en markant bygning og en tydelig markør i landskabet.

Visualiseringspunkt 3



Fig. 30: Visualiseringspunkt 3, set fra UNO X op ad Hostrupvej. [Eriksen Arkitekter 2024]

Set fra Hostrupvej i udkanten af byen mod nord, henover byen, falder byggeriet godt ind i omgivelserne da byggeriet ikke overstiger højden på eksisterende bebyggelse, og er placeret nede i dalen. Hobro kirketårn fremstår forsat som en markant bygning og en tydelig markør i bybilledet set fra et af Hobro's højeste punkter.

Visualiseringspunkt 4



Fig. 31: Visualiseringspunkt 4, set fra Horsøvej. [Eriksen Arkitekter 2024]

Set fra Horsøvej i kanten af Hobro havn, henover byen, er byggeriet højere end dens omkringliggende bygninger, og fremstår derfor mere synlig. Det hænger også sammen med den kortere afstand til planområdet, sammenlignet med de øvrige visualiseringer. Selvom byggeriet fremstår mere markant, vurderes det ikke at være væsentligt højere end den eksisterende etagebebyggelse omkring planområdet, som i øvrigt vurderes at være naturlig i bymidter med højere og

tættere bebyggelse. Set fra visualiseringspunktet fremstår byggeriet heller ikke højere end tårnet på Hobro kirke, og vil derfor heller ikke skjule kirketårnet som en markør i bybilledet.

Visualiseringspunkt 5



Fig. 32: Visualiseringspunkt 5, set fra Nedre Strandvej. [Eriksen Arkitekter 2024]

Set fra Nedre Strandvej langs med Mariagerfjord, ind mod byen, er byggeriet højere end de omkringliggende bygninger, dog er det ikke højere end Hobro kirketårn, og heller ikke væsentligt højere end den eksisterende bebyggelse, og er derfor ikke markant i sin fremtoning i bybilledet.

Visualiseringspunkt 6



Fig. 33: Visualiseringspunkt 6, set fra Havnegade. [Eriksen Arkitekter 2024]

Visualiseringen er lavet fra Havnegade, lige foran parkeringshuset, set ind mod byen. Set herfra virker parkeringshuset umiddelbart meget dominerende og den resterende del projektet ved Føtex mod Skibsgade kan ikke ses. Desuden fremgår det også, at Hobro Kirkes tårn stikker lidt op over parkeringshuset. Når man

står tæt ved en bygning, er det forventeligt at bygningen er markant og dominerende, end hvis man er længere væk fra bygningen. Parkeringshuset er dog tiltænkt skal have en let konstruktion og vil derfor ikke virke så dominerende som på billedet, hvor det fremstår som en hvid tung bygning. På baggrund af dette er der lavet en ekstra visualisering, fra ca. samme placering på Havnegade, hvor den planlagte bebyggelse er visualiseret mere detaljeret.

Ekstra visualisering

FØR



EFTER

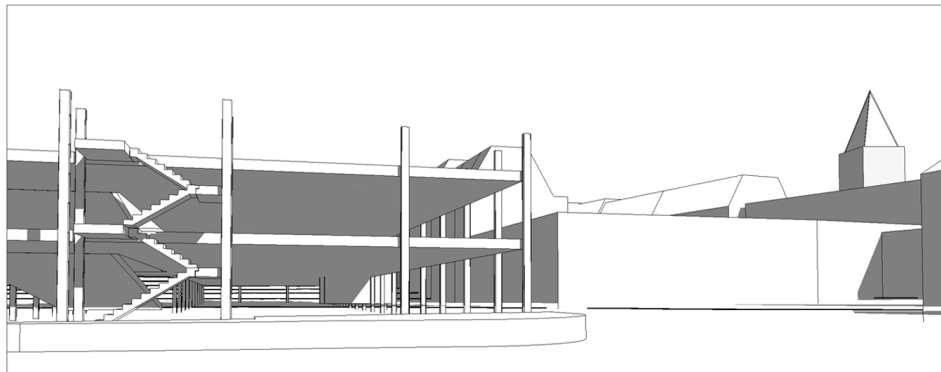


Fig. 34: Ekstra visualisering, set fra modsat side af Havnegade. [Eriksen Arkitekter 2024]

I den ekstra visualisering, hvor den planlagte bebyggelse er vist mere detaljeret og parkeringshuset vist som en let konstruktion, er parkeringshuset fortsat dominerende, men her vurderes den øvrige bebyggelse ikke at være væsentligt højere end eksisterende omkringliggende bebyggelse. Desuden fremtræder kirketårnet på Hobro Kirke stadig som en tydelig markør i bybilledet.

11.4.2 Samlet påvirkning vedr. landskab

Det vurderes, at planområdets anvendelse til karrébebyggelse i op til 6 etager vil have en lav sårbarhed, da planområdet er beliggende centralt i bymidten, hvor højere og tættere bebyggelse må forventes. På trods af at planlægningen

giver mulighed for højere bebyggelse i bymidten, men ikke væsentligt højere end eksisterende bebyggelse, vurderes intensiteten på landskabspåvirkningen at være lille. Den geografiske udbredelse af påvirkningen er lokal og afgrænset til byen og de nære omgivelser. Varigheden vurderes at være permanent, idet en realisering af bebyggelse som planen giver mulighed for ikke forventes at forsvinde foreløbigt.

Samlet set vurderes det, på baggrund af de udarbejdede visualiseringer at bebyggelsens højde og volumen ikke påvirker landskabet væsentligt hverken over korte eller længere afstande. Planområdet er beliggende centralt i Hobro, omringet af bebyggelse, og ny bebyggelse inden for planområdet vil ikke skille sig ud landskabet. Den eksisterende topografi i området gør, sammen med den eksisterende beplantning og bebyggelse, at ny bebyggelse inden for planområdet ikke vil påvirke landskabet synderligt, og derfor vurderes påvirkningen af landskabet at være mindre.

Miljø-påvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Landskab	Lav	Lille	Lokal	Permanent	Mindre

De kumulative forhold

Miljøvurderingen har ikke identificeret kumulative effekter på landskabet i Hobro midtby som følge af lokalplanens gennemførelse.

De planlagte ændringer vurderes at være af et omfang og en karakter, som ikke samlet set påvirker byens landskabelige helhed eller karakter væsentligt. Der er ikke registreret andre samtidige projekter i området, som sammen med lokalplanen kan forværre landskabsoplevelsen eller landskabets visuelle sammenhæng.

Derfor konkluderes det, at lokalplanen ikke medfører kumulative negative effekter på landskabet i Hobro midtby.

11.5 Kulturarv

I dette kapitel beskrives påvirkningen af kulturarv, herunder kirker, samt arkitektonisk og arkæologisk arv.

11.5.1 Kulturmiljøer

Eksisterende forhold

Der er ikke udpeget særlige kulturarvsinteresser indenfor planområdet, men i nærområdet omkring planområdet er der udpeget kulturarvsinteresser. Følgende lokaliteter er udpeget som kulturmiljøer i Mariagerfjord Kommuneplan 2024:

- Kulturmiljø nr. 34: H.I. Bies Bryggeri
- Kulturmiljø nr. 35: Hobro Havn

Kulturmiljø nr. 34: H.I. Bies Bryggeri

Købmandsgård og tidligere bryggeri centralt beliggende ved handelsgaden i Hobro. Den langstrakte købstadsparcel ligger mellem Adelgade 26 og Vesterfjord. Fra Adelgade fremstår området som en traditionel købstadsfacade, men indeholder bagtil flere side-, tvær- og bagbygninger fra 1851, opført forbindelse med bryggeriproduktionen.

Bryggeriet blev fredet i 1986 og er et enestående, velbevaret bryggerikompleks. Bygningerne koncentrere sig omkring to centrale gårdsrum og knytter på fin vis Adelgade med den bagvedliggende fjord. Samspillet mellem handlen og det rekreative fjordområde er et fint karaktertræk.

H.I. Bies Bryggeri anvendes i dag til bl.a. kunststillinger og mødelokaler. Det velbevarede industriområde har stor formidlingsværdi og gode egenskaber indenfor turisme, hvilket med fordel kan forstærkes med udviklingen af Adelgade. [Screening af kulturmiljøer, 2019]

Kulturmiljø nr. 34 ligger ca. 150 meter nord for lokalplanområdet.

Kulturmiljø nr. 35: Hobro Havn

Havneanlæg (1834) anlagt øst for byen langs fjorden. Havnen blev udviklet som handelssted med toldbod, træskibsværft og pakhuse, hvilke er opført med tæt facade ud til Søndrekaj. I slutningen af 1800-tallet er området udviklet til industrihavn med bl.a. gasværk og slagteri.

Havnen er vigtig i fortællingen om byens udvikling og indeholder flere velbevarede havnebygninger, der tilsammen danner et helstøbt og værdifuldt kulturmiljø ved fjorden. Elementer som jernbanesporene fra den tidligere havnebane og brostensbelægningen og de tilbageværende bygninger understøtter på fin vis fortællingen.

Hobro Havn har gode egenskaber for at indgå i turismestrategier for købstaden. Ved en fremtidig udvikling bør de bevaringsværdige elementer integreres og indgå som en vigtig del af den kommende planlægning. [Screening af kulturmiljøer, 2019]

Kulturmiljø nr. 35 ligger ca. 150 meter øst for lokalplanområdet.
Kulturmiljøernes beliggenhed i forhold til lokalplanområdet fremgår af fig. 37 nedenfor.

Metode

Vurdering af påvirkning på kulturmiljøer foretages med udgangspunkt i beskrivelsen af kulturmiljøerne, som beskrevet ovenfor under "eksisterende forhold" sammenholdt med visualiseringer.

Det er vurderet, at kulturmiljøer der ligger længere væk end de ovenfor beskrevne ikke vil blive påvirket ved en realisering af planen.



Fig. 35: Kulturmiljøer omkring Hobro vist med blå farve, og placering af Hobro Kirke vist ved gul prik.

Vurdering af miljøpåvirkning - Kulturmiljø nr. 34 - H. I. Bies Bryggeri

H. I. Bies bryggeri ligger centralt i Hobro på Adelgade 26. Adelgade er også byens strøggade, hvor en stor del af byens udvalgswarebutikker er beliggende. Fra Adelgade fremstår bygningen med en traditionel købstadsfacade men indeholder bagtil flere side-, tvær- og bagbygninger fra 1851, opført forbindelse med bryggeriproduktionen. Parcellen strækker sig fra Adelgade og ud mod Vestre fjord mod vest.

Bygningerne blev fredet i 1986.



Fig. 36: Kulturmiljø nr. 34 afgrænset med hvid streg. Planområdet afgrænset med gul streg. [Luftfoto, SDFE, 2023]



Fig. 37: Gårdrum ved H. I. Bies Bryggeri [Wikipedia, 2023]

Oplevelsen af kulturmiljøet er stærkest, når man færdes inde i området, især i gårdrummene, hvoraf det ene er vist på ovenstående billede på fig. 37.

På grund af afstanden og den tætte bebyggelse, Adelgades forløb og bygningernes højde vurderer kommunen, at et byggeri inden for planområdet ikke vil være synligt set fra Adelgade ud for bryghuset eller fra gårdrummene inde i kulturmiljøet. Miljøpåvirkningen vurderes i denne sammenhæng at være ubetydelig.

Vurdering af miljøpåvirkning - Kulturmiljø nr. 35 - Hobro Havn

Kulturmiljøet ved Hobro Havn knytter sig til den nære bebyggelse og anlæg i tilknytning til havnebassinet ved Mariager Fjord. Ved Søndre Kajgade bærer bebyggelsen præg af at være tidligere toldbod, træskibsværft og pakhuse, mens bygningerne på Nordre Kajgade har mere industriel karakter og er opført senere end bebyggelsen på Søndre Kajgade.



Fig. 38: Søndre Kajgade med siloen i Skibsgade vist i baggrunden [Google Street View, 2023]

Afstanden mellem bygningerne på havnearealet er større end ved den tættere bebyggelse i bymidten omkring Adelgade. Oplevelsen af kulturmiljøet omkring havnen er stærkest når man går langs kajen på havnen, mens oplevelsen står svagere når man bevæger sig på "bagsiden" af bebyggelsen.

Under "Landskab" i kap. 11.4.1 er der ligeledes foretaget en visualisering fra Nedre Havnegade (visualiseringspkt. 5), hvor det af visualiseringen fremgår hvordan ny bebyggelse inden for planområdet vil opfattes set fra udkanten af kulturmiljøet omkring havnen. Af denne visualisering fremgår det, at nyt byggeri i planområdet vil harmonere med den øvrige bebyggelse i byen, og ikke skille sig markant ud set fra havnen.

På grund af afstanden, den tætte bebyggelse, og bygningernes højde vurderer kommunen, at et byggeri inden for planområdet ikke vil være væsentlig synlig set fra Hobro havn, og at kulturmiljøet på havnen ikke vil blive påvirket. Samlet set vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

11.5.2 Kirker og deres omgivelser

Eksisterende forhold

Hobro Kirke ligger centralt i byen ved Adelgade/Kirketorvet. Kirken er relativt ung (indviet i 1852), og er tegnet af Arkitekten Gottlieb Bindesbøll.

Tårnet er utraditionelt placeret over koret i østenden af kirken, hvor den præsenterer sig bedst, set fra byens hovedgade. Karnapperne fungerer i konstruktionen som "stræbepiller", der skal tage det ekstra tryk fra taget, der fremkommer, fordi hvælvingen i kirken går højt op i tagrummet. Murerne er karakteristiske ved deres vekslen mellem røde og gule murstensbånd samt ved trappefrisen, der går igen inde i kirken og dermed binder det indre og det ydre samme. [www.destinationhimmerland.dk, 2023]



Fig. 39: Hobro Kirke. [www.hobrokirke.dk, 2023]

Kirken ligger lidt højere i terænet (kote 14,0 m/DVR90) end den omgivende bebyggelse (kote 10,0 m/DVR90).

Planområdet er beliggende lige på modsatte side af Adelgade, i forhold til placeringen af kirken.

Forudsætninger

Planområdet er lige overfor Hobro Kirke, hvorfor samspillet og synligheden fra kirken vil være stor. Under udarbejdelsen af projektet har der derfor været dialog med Århus Stift, og projektet er tilpasset Århus Stift's ønsker i forhold til højde og materialevalg.

Vurdering af miljøpåvirkning - Hobro Kirke

Århus Stift har været særligt optaget af, at tårnet på Hobro Kirke fortsat vil være en markør i bybilledet set fra forskellige dele af Hobro. Disse visualiseringer kan ses under kap. 11.4.1 om landskab, hvor det tydeligt kan ses, at kirketårnet fortsat er dominerende og højere end byggeriet, og kan ses som en markør over store afstand.

Århus Stift har udtrykt, at valg af materialet skal komplementere Hobro Kirke, hvorfor det er bestemt i lokalplanen, at byggeriet skal opføres i en variation af gule og røde mursten. Århus Stift har desuden udtrykt, at gågadens struktur skal videreføres i projektet, hvorfor det i lokalplanen er bestemt, at byggeriet skal have en base eventuelt i beton, og de resterende etager skal udføres i enten gule eller røde mursten. Derved videreføres gågaden struktur. Referat fra møde mellem projektudvikler, Mariagerfjord Kommune og Århus Stift er vedlagt som Bilag 10. Heraf fremgår det, at Århus Stift vurderer, at det tegningsmateriale, som blev fremlagt for dem har et tilfredsstillende niveau ifht. den kommende lokalplanlægning, idet volumener er fastlagte, og der er gode intentioner om

materialeholdning og arkitektur.

Nyt byggeri inden for planområdet vil tydeligt kunne ses fra kirken, men ved fastlæggelse af byggehøjder, volumener og materialevalg i lokalplanen vil det blive sikret at, byggeriet komplimenterer kirken og at kirken stadig vil fremstå som en markør i byen. Den samlede påvirkning vurderes at være mindre.

11.5.3 Fredede og bevaringsværdige bygninger

Eksisterende forhold

I Lokalplan nr. 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro er bygningen på Skibsgade 3 sikret bevaret. Bebyggelsen er et gammel teater fra ca. 1856, hvor også byens borgerforening holdt til. Dette er en af de få rester af de velhavende købmænds bygningsmasse (det har været kornpakhus), som tidligere prægede Adelgade, men som i dag alle er nedrevet. Der er mange fine detaljer i murværket på facaden, der viser at bygningen er opført i klassicistisk arkitektur-periode (ca. 1780 - 1860).

Bygningen er ikke registreret som bevaringsværdig i SAVE-registeret hos Slots- og Kulturstyrelsen.

Bebyggelsen på Skibsgade 3 er forfalden, og har undergået en del ombygninger. Samtidig har bebyggelsen ikke været vedligeholdt i en længere periode. Facaden virker slidt og misligholdt og vinduerne er blændet af med træplader.



Fig 40: Eksisterende bebyggelse på Skibsgade 3

Resultater

Med baggrund i bygningens nuværende tilstand, og den manglende vedligehold over en længere årrække vurderer kommunen, at det ikke længere er aktuelt at bebyggelsen har en bevaringsværdi.

Vurdering af miljøpåvirkning

Mariagerfjord Kommune vurderer, at bygningen udgør et væsentligt kulturhistorisk og arkitektonisk bidrag til Hobros historie. Bygningen er med sin udformning, proportionering og materialevalg med til at understøtte den historiske helhed og karakter, som kendetegner den ældre bebyggelse i Hobro.

Mariagerfjord Kommune vurderer derfor, at det vil være et tab for byens historie, at bygningen nedrives, idet den har en betydning for fortællingen om byens udvikling og identitet.

Bygningens tilstand, som i væsentlig grad skyldes mangeårig utilstrækkelig vedligeholdelse, betyder dog, at det ikke længere er aktuelt at fastholde, at bygningen er bevaringsværdig, og som følge heraf kan nedrives.

Idet bygningen ikke længere er at betragte som bevaringsværdig, vil der ikke ske påvirkning af bevaringsværdig bebyggelse som følge af planens realisering, og påvirkningen vurderes derfor at være ubetydelig.

11.5.3. Samlet påvirkning vedr. kulturarv

Kulturmiljøer

Henset til planområdets placering centralt i bymidten, og afstand til nærmeste kulturmiljøer, vurderes sårbarheden at være lav og intensiteten lille. Den geografiske udbredelse vurderes at være lokal, og afgrænset til byen. Varigheden af påvirkningen vil være permanent, da realisering af planen vil indebære opførelse af byggeri, der vil bestå i en lang årrække. Det vurderes, at en realisering af planen vil være ubetydelig for kulturmiljøer, dels på grund af afstand og dels på grund af manglende synlighed fra kulturmiljøer.

Kirker og deres omgivelser

Hobro kirke er beliggende på modsatte side af Adelgade, i forhold til planområdets placering, og derfor er sårbarheden over for påvirkninger af kirken vurderet at være høj. Den korte afstand er at intensiteten vurderes at være stor, mens den geografiske udbredelse er lokal og afgrænset til byen og nærområdet omkring byen. Varigheden af påvirkningen vil være permanent, da realisering af planen vil indebære opførelse af byggeri, der vil bestå i en lang årrække.

Fredede og bevaringsværdige bygninger

På trods af, at Skibsgade 3 i en gældende lokalplan er udpeget som bevaringsværdig, og bidrager til historisk fortælling om Hobros historie, så er bygningens nuværende tilstand af en sådan karakter, at bygningen ikke længere er bevaringsværdig. Det betyder, at sårbarheden over for bevaringsværdige bygninger vurderes at være lav, og intensiteten ubetydelig. Den geografiske udbredelse er lokal og afgrænset til planområdet. En varighed ville vurderes at være permanent, mens den samlede påvirkning vurderes at være ubetydelig, idet bygningen ikke længere er bevaringsværdig.

Miljø-påvirkning	Sårbarhed	Intensitet	Geografisk udbredelse	Varighed	Samlet påvirkning
Kulturmiljøer	Lav	Lille	Lokal	Permanent	Ubetydelig
Kirker og deres omgivelser	Høj	Stor	Lokal	Permanent	Mindre

Fredede og bevaringsværdige bygninger	Lav	Ubetydelig	Lokal	Permanent	Ubetydelig
--	-----	------------	-------	-----------	------------

De kumulative forhold

Miljøvurderingen har ikke identificeret kumulative effekter på kulturarven som følge af lokalplanens gennemførelse, herunder påvirkning af Hobro Kirke, øvrige kirker og deres omgivelser samt fredede og bevaringsværdige bygninger.

Selvom lokalplanområdet indeholder bevaringsværdige bygninger, vurderes det, at disse på grund af deres nuværende dårlige stand ikke bidrager til væsentlige kumulative påvirkninger i kombination med lokalplanens tiltag.

Der er desuden ikke konstateret andre samtidige projekter, som samlet med lokalplanen vil forværre påvirkningen af kulturarven i området.

På denne baggrund konkluderes det, at lokalplanen ikke medfører kumulative negative effekter på kulturarven i Hobro.

12. Sammenfatning af miljøpåvirkninger

På grundlag af miljøvurderingerne i kap. 11 vurderes det samlet set, at lokalplanforslag 198/2025, og Kommuneplantillæg 7 vil medføre en mindre påvirkning af miljøet.

Den samlede vurdering af miljøemnerne er opsummeret i nedenstående skema.

Miljøemne	Vurdering af miljøpåvirkning
Befolkning - Fremkommelighed og trafiksikkerhed	Moderat (positiv for fodgængere)
Menneskers sundhed - Skygge - Støj og vibrationer - Indbliksgener - Trafikafvikling og -belastning	Mindre Mindre/moderat/væsentlig Moderat Mindre
Biologisk mangfoldighed	Mindre
Landskab	Mindre
Kulturarv	Mindre/ubetydelig

13. Miljøbeskyttelsesmål

Det skal beskrives, hvordan lokalplan 198/2025 og kommuneplantillæg 7 forholder sig til eksisterende miljøbeskyttelsesmålsætninger. I dette kapitel oplyses relevante miljøbeskyttelsesmål, som vurderes at være relevante i forbindelse med miljøvurderingen af plangrundlaget.

Emne	Målsætning	Vurdering
FN's Verdensmål	Verdensmål for bæredygtig udvikling som er relevante i forhold til planlægningen	
	Verdensmål 11 - Bæredygtige byer og lokalsamfund	Planlægningen vurderes at være i overensstemmelse med målsætningen. Plangrundlaget bidrager til en bæredygtig arealudnyttelse ved at byfortætte et eksisterende boligområde, og udnytte arealressourcerne effektivt. Planområdet ligger tæt på offentlige transportmuligheder samt tæt på muligheder for rekreative oplevelser.
Kommunale planer og strategier	Målsætninger	
Kommuneplan 2024		
	Bosætning	Planerne er i overensstemmelse med kommuneplanens målsætninger for bosætning, herunder mål om et godt bosætningsgrundlag, fastholdelse og boligudbud til de fire livsfaser.
	Bymønster	Planerne er i overensstemmelse med kommuneplanens målsætning om at udnytte byernes styrker med henblik på at skabe bosætning og udvikling

Emne	Målsætning	Vurdering
Kommunale planer og strategier	Målsætninger	
Mariagerfjord Trafik- og mobilitetsplan 2014	Målsætninger vedr. tilgængelighed, trafik-sikkerhed og samspil mellem by- og trafik-planlægning	Planerne vurderes at være i overensstemmelse med trafik- og mobilitets-planen. Der byudvikles i et forvejen tæt bebygget område med god adgang til eksisterende infrastruktur og rekreative forbindelser.
Klimaplan DK2020	CO ₂ -reduktion på 70 % i 2030. Lokalplanen muliggør tilslutning til fjernvarme.	Planerne understøtter kommunens klimaplan ved at kræve tilslutning til fjernvarme.
Klimatilpasning	Lokalplanen stiller krav om at, der skal etableres faskiner til håndtering af regnvand.	Planerne er i overensstemmelse med kommunens klimatilpasningsplan.
Biodiversitetspolitik	Der er ikke beskyttet natur indenfor planområdet.	Lokalplanen stiller krav om at begrønne parkeringsarealet samt pladsen. Samtidig muliggør lokalplanen at begrønne gårdrummet.

Tabel 7: Vurdering af planernes forhold til miljøbeskyttelsesmålsætninger

14. Overvågning og afværgeforanstaltninger

I henhold til miljøvurderingsloven skal der udarbejdes et program for overvågning af de væsentlige indvirkninger på miljøet.

I forhold til miljøvurderingen er der kun fundet risiko for væsentlig miljøpåvirkning ved midlertidige aktiviteter i anlægsfase, hvor der kan være støj- og vibrationsgener i forbindelse med bygge- og anlægsarbejdet.

Anlægsarbejdet skal i henhold til miljøaktivitetsbekendtgørelsen anmeldes til kommunen som en midlertidig aktivitet, og kommunen kan efterfølgende stille vilkår til anlægsarbejdet, herunder f.eks. vilkår om arbejdstider, støjgrænser, vibrationsovervågning eller andet. Da dette er reguleret i miljøaktivitetsbekendtgørelsen, vurderes der ikke behov for udarbejdelse af et særskilt overvågningsprogram.

På baggrund af dialog med Århus Stift, er der i lokalplanen indbygget bestemmelser byggehøjder, volumener og materialevalg i lokalplanen, hvilket vil sikre, at byggeriet komplimenterer kirken. og at kirken stadig vil fremstå som en markør i byen. Påvirkningen af kirken og dens omgivelser vurderes at være mindre.

15. Referencer

Mariagerfjord Kommune, Kommuneplan 2024, www.mariagerfjord.dk

Mariagerfjord Kommune, Biodiversitetspolitik 2019-2025, www.mariagerfjord.dk

Mariagerfjord Kommune, Klimatilpasningsplan 2023-2026, www.mariagerfjord.dk

DK2020 - Vores fremtid - vores klimaplan 2023-2026, www.mariagerfjord.dk

Mariagerfjord Kommune, Mariagerfjord Trafik- og mobilitetsplan 2014, www.mariagerfjord.dk

Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007, "Støj fra veje"

Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006, "Støjkortlægning og støjhandlingsplaner"

Miljøstyrelsens rapport nr. 434/2013 "Håndbog NORD2000 - Beregning af vejstøj i Danmark.

FN's verdensmål, <https://un.dk/da/om-fn/verdensmaalene/>

[Screening af kulturmiljøer, 2019] Arkitektskolen Aarhus, Screening af kulturmiljøer, Mariagerfjord Kommune, 2019

[Wikipedia, 2023] www.wikipedia.dk

[www.hobrokirke.dk, 2023] www.hobrokirke.dk

[Geus, 2023] <https://data.geus.dk>

[Historiske kort på nettet, GST 2023] <https://hkpn.gst.dk>

[SDFE, 2023] <https://skraafoto.kortforsyningen.dk>

"Byer for mennesker", Jan Gehl, Bogværket (2010)



Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse
langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro

Bilag 1

Udkast til afgrænsningsnotat

Miljøvurdering af forslag til Tillæg nr. 7 til Kommuneplan 2024 og
forslag til Lokalplan 198/2025

samt

miljøkonsekvensvurdering af det konkrete projekt for Blandet
bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs Adelgade,
Skibsgade og Nytorv i Hobro.

Høringsperiode

24.04.2025 til 12.05.2025

1. Indledning

Lokalplan 198/2025 og Kommuneplantillæg nr. 7 er omfattet af miljøvurderingslovens bilag 2, punkt 10b (anlægsarbejder i byzone). Mariagerfjord Kommune vurderer, at planforslagene fastlægger anvendelse af et mindre område på lokalt plan og dermed skal screenes for miljøvurdering jf. miljøvurderingslovens § 8, stk. 2.

1.1. Krav om miljøvurdering

Planlægningen er omfattet af miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, nr. 3, som foreskriver, at myndigheden skal gennemføre en miljøvurdering af planer og programmer, hvor disse vurderes at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet.

En miljørapport, skal på baggrund af de oplysninger, der er nævnt på listen herunder, vurdere den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet af planens gennemførelse og rimelige alternativer under hensyn til planens eller programmets mål og geografiske anvendelsesområde.

Oplysninger i miljørapporten:

- en skitsering af planens eller programmets indhold, hovedformål og forbindelser med andre relevante planer og programmer
- de relevante aspekter af den nuværende miljøstatus og dens sandsynlige udvikling, hvis planen eller programmet ikke gennemføres
- miljøforholdene i områder, der kan blive væsentligt berørt
- ethvert eksisterende miljøproblem, som er relevant for planen eller programmet, herunder navnlig problemer på områder af særlig betydning for miljøet som f.eks. de områder, der er udpeget efter fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet
- de miljøbeskyttelsesmål, der er fastlagt på internationalt plan, fællesskabsplan eller medlemsstatsplan, og som er relevante for planen eller programmet, og hvordan der under udarbejdelsen af den/det er taget hensyn til disse mål og andre miljøhensyn
- den sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder på spørgsmål som den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, fauna, flora, jordbund, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser, samt arkitektonisk og arkæologisk arv, landskab og det indbyrdes forhold mellem ovenstående faktorer
- planlagte foranstaltninger for at undgå, begrænse og så vidt muligt opveje enhver eventuel væsentlig negativ indvirkning på miljøet af planens eller programmets gennemførelse
- en kort skitsering af grunden til at vælge de alternativer, der har været behandlet, og en beskrivelse af, hvorledes vurderingen er gennemført, herunder eventuelle vanskeligheder (som f.eks. tekniske mangler eller mangel på knowhow), der er opstået under indsamlingen af de krævede oplysninger

- en beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger vedrørende overvågning i overensstemmelse med § 14
- et ikketechnisk resumé af de oplysninger, der blev givet under ovennævnte punkter.

1.2. Proces og høring af offentligheden og berørte myndigheder

Forud for udarbejdelsen af miljørapporten skal der gennemføres en afgrænsning af miljøvurderingens omfang, jf. miljøvurderingslovens § 11. Afgrænsningen har til formål at fastlægge miljørapportens indhold og detaljeringsgrad. Dette afgrænsningsnotat er udarbejdet til høring af berørte myndigheder. Efter høring af berørte myndigheder jf. miljøvurderingslovens § 32, stk. 1, pkt. 2, vurderes det på baggrund af høringssvar, om afgrænsningen af miljørapporten skal justeres.

Ved en berørt myndighed forstås en myndighed, som på grund af dens specifikke miljøansvar eller lokale og regionale kompetencer, kan forventes at blive berørt af planforslagets indvirkning på miljøet. Der er identificeret følgende potentielle berørte myndigheder af planen, der høres i forbindelse med planlægningen. Følgende berørte myndigheder er:

- Mariagerfjord Kommune (Forskellige afdelinger)
- Nordjyllands Politi - njyl@politi.dk
- Plan og Landdistriktsstyrelsen - plst@plst.dk
- Miljøstyrelsen - mst@mst.dk
- Kystdirektoratet - kdi@kyst.dk
- Slots- og Kulturstyrelsen - post@slks.dk
- Nordjyske Museer - nordjyskemuseer@aalborg.dk
- Århus Stift (Kirkesogn) - kmaar@km.dk

2. Beskrivelse af planforslag

2.1. Forslag til kommuneplantillæg

Lokalplanområdet er omfattet af rammebestemmelserne i Mariagerfjord Kommuneplan 2024, hvor lokalplanområdet ligger i rammeområderne:

HOB.C.1 - Centerområde - Hobro bymidte - Primært butiksområde

HOB.C.2 - Centerområde - Hobro bymidte - Sekundært butiksområde

I rammeområde HOB.C.1 tillades bebyggelse i højst 2,5 etager og en maksimal bygningshøjde på 12 m. I særlige tilfælde gælder, at bebyggelse må opføres i højst 4 etager, når miljømæssige og arkitektoniske kvaliteter, eller den eksisterende bebyggelses karakter i et område ønskes fastholdt eller bevaret.

Lokalplanen er ikke i overensstemmelse med Kommuneplan 2024 for Mariagerfjord Kommune. Der er derfor udarbejdet et tillæg nr. 7 til Kommuneplan 2024 for Mariagerfjord Kommune. Kommuneplantillægget er offentliggjort samtidigt med lokalplanen. Med tillægget ændres det maksimale etageantal, den maksimale bygningshøjde og krav til opholdsarealer. Desuden ændres anvendelsen, så der sikres mulighed for etablering af boliger i nederste etage på Skibsgade og på hjørnet mellem Skibsgade og Nytorv.

2.2. Forslag til lokalplan

Lokalplanområdet ligger i Hobro bymidte, tæt på Hobro Kirke, og området spiller en central rolle i revitaliseringen af bymidten. Intentionen med lokalplan er at følge op på Hobro Midtby Udviklingsplan fra 2018 ved at styrke den nuværende dagligvarebutik (Føtex), som det ene af de to centrale ankerpunkter i bymidten. Det er herudover målet at forbedre handelsmulighederne, at etablere en større variation af boligtyper, at skabe flere og bedre parkeringsforhold, samt at skabe fælles og private udendørs opholdsarealer.

3. Afgrænsning af miljøvurderingen

Planforslagene er omfattet af miljøvurderingslovens § 8 om at gennemføre en miljøvurdering, og der skal derfor udarbejdes en miljørapport, hvor planens sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet vurderes. I miljøvurderingsloven er der krav om, at miljørapporten skal baseres på den sandsynlige væsentlige indvirkning inden for et bredt miljøbegreb, der omfatter følgende faktorer:

- Befolkningen
- Menneskers sundhed
- Biologisk mangfoldighed, flora og fauna
- Landskab
- Kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser
- Jordbund og jordarealer
- Vand
- Klimatiske faktorer
- Ressourceeffektivitet
- Luft

- Større menneskeskabte katastroferisici og ulykker
- Det indbyrdes forhold mellem disse faktorer

3.1.Sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger

Vurderingen af de sandsynlige væsentlige miljøpåvirkninger er gennemført i henhold til de i loven fastlagte miljøfaktorer og kriterier for bestemmelse af den sandsynlige indvirkning på miljøet. Denne gennemgang er udført for at identificere de områder, hvor der kan være sandsynlighed for en væsentlig miljøpåvirkning, og som derfor skal vurderes nærmere i miljørapporten. Gennemgangen fremgår af skema 1, bagerst i dokumentet.

Opsummerende viser afgrænsningen, at følgende miljøemner bør vurderes nærmere i miljørapporten.

Befolkning	• Fremkommelighed og trafiksikkerhed
Menneskers sundhed	• Skyggepåvirkninger • Støj og vibrationer • Indbliksgener • Trafikafvikling og belastning
Biologisk mangfoldighed	• Levestedsvurdering og evt. kortlægning af flagermus
Landskab	• Landskabelig værdi • Geologiske særpræg • Visuelle sammenhænge
Kulturarv	• Kulturarv • Kirker og deres omgivelser • Fredede/bevaringsværdige bygninger og sammenhænge

4. Metode til miljøvurderingen

Miljøvurderingen gennemføres som en vurdering af, hvorvidt og i hvilket omfang planen stemmer overens med de miljømålsætninger, som er fastlagt i lovgivning og planlægningen, og om der vurderes at være væsentlige indvirkninger på enkelte miljøfaktorer på grundlag af de nedenfor nævnte kriterier, indikatorer og data. Grundlaget for miljørapportens konsekvensvurderinger er som udgangspunkt aktuel viden på tidspunktet for udarbejdelse af planforslaget, dvs. foreliggende planer og rapporter mv. Ved visse emner er der gennemført feltundersøgelser for få tilstrækkelig viden om området.

4.1. Alternativer, herunder o-alternativet

Under udarbejdelse af projektet er der afdækket andre parkeringsmuligheder end etablering af et parkeringshus på Nytorv. Der er afdækket mulighed for at benytte p-fondsløsningen og mulighed for at grave alle parkeringspladserne ned under bebyggelsen.

Nedgravningen af parkeringspladser anses forsat som en mulighed, som vil blive afdækket når projektet bliver projekteret.

4.2. Geografisk afgrænsning

Udgangspunktet for miljøvurderingen følger det afgrænsede planområde. Miljøvurderingen vil derudover vurdere den udbredelse af miljøpåvirkningen, der er relevant uden for planområdet i forhold til påvirkningens karakter.

4.3. Detaljeringsgrad

Ifølge miljøvurderingsloven skal miljørapporten kun indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyn til aktuelle og gængse vurderingsmetoder, og til planens detaljeringsgrad. Der skal endvidere tages hensyn til, på hvilket trin planen befinder sig i et beslutningsforløb/planhierarkiet, og hvorvidt bestemte forhold vurderes bedre på et andet trin. Miljøvurderingen tager udgangspunkt i, at der er tale om en lokalplan, som er den mest detaljerede plantype i det danske plansystem. Lokalplanen vil indeholde nærmere regler for udnyttelsen af området i medfør af planloven, og vil dermed være byggeretsgivende for realisering af erhverv inden for en kort tidshorisont, om end der ikke foreligger et konkret projekt som grundlag for lokalplanens udarbejdelse

4.4. Kumulative forhold

Der er ikke kendskab til andre planer eller projekter i nærheden af planområdet, som kunne have en kumulativ miljøpåvirkning, der er relevante at tage i betragtning i miljørapporten og vurderingen af planforslaget.

Tabel 1: Afgrænsningsskema

Miljøfaktor	Planelement	Beskrivelse af miljøpåvirkning (anlægs- og driftsfasen)	Vurdering af påvirkning (positiv/negativ) - Væsentlig - Moderat - Lille - Ubetydelig	Afgrænsning ud/ind	Datagrundlag/metode
Befolkning (f.eks. rekreative forhold, sociale interaktioner, beskæftigelse, trafikale trængsel, kulturelle forhold, kontrol, overvågning og socioøkonomiske effekter af de øvrige miljøeffekter	Rekreative forhold	Anlægsfase: Området er tæt bebygget og der er på nuværende tidspunkt ingen rekreative arealer inden for området. Rekreative arealer og stiforbindelser vil ikke blive påvirket i anlægsfase.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der etableres et rekreativt opholdsareal til beboerne i området. Dette vurderes at være en lille positiv påvirkning for områdets kommende beboere. For den øvrige del af byen vurderes påvirkningen at være ubetydelig.	Driftsfase: Lille positiv.	Driftsfase: Ud	-
	Fremkommelighed og trafiksikkerhed	Anlægsfase: Under anlægsfasen af parkeringshuset vil de eksisterende parkeringspladser på Nytorv midlertidig ikke være tilgængelige. Plan- og projektområdet er beliggende centralt i Hobro Midtby, hvor der i nærheden af området findes alternative parkeringsløsninger, som kan anvendes i anlægsfasen.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	-

		Der er i 2023 lavet et parkeringsregnskab, hvor der er optalt hvor mange parkeringspladser der er i Hobro, samt hvor der er undersøgt belægningsgraden af disse parkeringspladser. I nærheden af lokalplanområdet (ca. 200 meter) er der en større parkeringsplads (Brotorv). På Brotorv er der 181 parkeringspladser, med en belægningsgrad på højest 60% i spidsbelastede tidspunkter (10-12). Det vurderes derfor at en midlertidig nedlægning, i forbindelse med opførelse af parkeringshuset, af den eksisterende parkeringsplads på Nytorv vil have en lille påvirkning.			
		<u>Driftsfase:</u> I forbindelse med opførelse af bebyggelsen bliver Nytorv lukket for gennemkørsel mod Skibsgade for at undgå konflikter mellem bløde trafikanter og bakkende lastbiler som leverer varer til primært Føtex, fodgængere skærmes via et værn så fodgængere ikke kan færdes på vendeplads. Der lukkes permanent for gennemkørsel fra Skibsgade til Nytorv. Trafikken videre ledes via H I Bies Plads. Nytorvs samlede bredde er ca. 13 meter. En	<u>Driftsfase:</u> Moderat	<u>Driftsfase:</u> ind	Påvirkning beskrives.

		opstramning af vejens tværprofil bør kunne sikre fodgængere. For cyklister ændres udkørsel til Havnegade Hvor der ikke er cykelbane som i dag			
--	--	---	--	--	--

Menneskers sundhed (f.eks. effekt af støj, luftforurening, vibrationer, trafiksikkerhed).	Skygge	Anlægsfase: I forbindelse med opførelse af byggeriet vil store dele af den eksisterende bebyggelse blive nedrevet og den eksisterende skyggepåvirkning vil forsvinde i en kort periode under anlæg. Skyggepåvirkninger fra anlægsmaskiner/kraner mv. vurderes kun at være midlertidige og vil ikke være stationære.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Bebyggelsen kan muligvis have en påvirkning af nabobebyggelser i form af skygge.	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Der skal redegøres for skyggepåvirkningen af nabobebyggelser på 3 forskellige tidspunkter af året: sommersolhverv, vintersolhverv og jævndøgn. Skyggepåvirkningen skal ligeledes beskrives på mindst 3 tidspunkter af døgnet. Påvirkningen kan understøttes af skyggediagrammer som skal udarbejdes på baggrund af anerkendt metode.
	Indendørs og udendørs støjpåvirkning	Anlægsfase: Der vil forekomme støj i forbindelse med nedrivning af eksisterende bebyggelse og opførelse af ny bebyggelse, fra maskiner og transport, hvilket kan påvirke beboerne i de omkringliggende bebyggelser. Nedrivnings- og anlægsaktiviteter skal anmeldes til kommunen, og der skal meddeles tilladelse til midlertidige aktiviteter.	Anlægsfase: Moderat	Anlægsfase: Ind	Det skal beskrives hvilke aktiviteter i nedrivnings- og anlægsfasen der kan give støjpåvirkninger, hvornår støjen forventes at forekomme, hvor længe støjen forventes at vare og hvor meget det forventes at støje. Vurderingen foretages på baggrund af viden om grænseværdier for støj og kendskab til lignende nedrivnings- og anlægsarbejder.

		<u>Driftsfase:</u> I driftsfase vil støjen fra planområdet primært relatere sig til trafikken til og fra området. Lokalplanområdet ligger ud til Nytorv som er en trafikeret vej og dagligvarebutikken Føtex, som får vareindlevering. Der vil blive opført et p-hus på Nytorv. Det skal dokumenteres, at støjniveauet på udendørs og indendørs opholdsarealer inden for lokalplanområdet kan overholde de vejledende grænseværdier i Bekendtgørelse om støj fra veje. Ifølge planlovens § 15a må der i en lokalplan kun udlægges arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening. Der er udarbejdet en støjrapport der påviser at Planlovens §15a kan overholdes.	<u>Driftsfase:</u> Moderat	<u>Driftsfase:</u> Ind	Beregning af støj fra trafik på udendørs og indendørs opholdsarealer inden for lokalplanområdet skal ske på baggrund af anerkendt metode. Der skal udarbejdes en støjredegørelse for støjpåvirkningerne fra vejtrafikstøj. Støjredegørelsen skal udarbejdes efter en kendt metode. Påvirkning beskrives.
	Luft	<u>Anlægsfase:</u> Etablering af projektet, herunder både nedrivnings- og anlægsarbejder, vil blive gennemført ved anvendelse af almindelige entreprenørmaskiner med et normalt energiforbrug med tilhørende emission. Disse vil	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	Luft

		alle være typegodkendte og vil derfor have en godkendt miljøpåvirkning. Nedrivnings- og anlægsaktiviteter skal anmeldes til kommunen, og der skal meddeles tilladelse til midlertidige aktiviteter.			
		<u>Driftsfase:</u> Planområdet tænkes anvendt til karrebebyggelse i op til 6 etager og et parkeringshus i 2 dæk og vurderes til ikke at bidrage til øgede emissioner eller lugtgener. Ifølge planlovens § 15b må der i en lokalplan kun udlægges arealer, der er belastet af lugt, støv eller anden luftforurening til boliger, institutioner, kontorer, rekreative formål m.v., hvis lokalplanen med bestemmelser om bebyggelsens højde og placering kan sikre den fremtidige anvendelse mod en sådan forurening.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Emissioner fra trafik til og fra området	<u>Anlægsfase:</u> Emissionerne vil være kortvarige, og køretøjerne vil være typegodkendte.	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> I driftsfasen vil emissioner fra trafik til og fra området primært stamme fra biler og varetransporter. Der etableres flere parkeringspladser i området, hvorfor der fremadrettet forventes flere biler i området. Påvirkningen vurderes at være el lille påvirkning, men ikke at være	<u>Driftsfase:</u> Lille	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

		væsentlig anderledes end de eksisterende forhold i området			
	Vibrationer	Anlægsfase: I forbindelse med anlægsfasen vil der være behov for nedramning/nedvibrering af spuns samt pilotering af pæle. Aktiviteterne skaber vibrationer som bør vurderes nærmere.	Anlægsfase: Moderat	Anlægsfase: Ind	
		Driftsfase: Den fremtidige anvendelse i planområdet (driftsfasen) vurderes ikke at være aktiviteter som giver vibrationer.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Vind	Anlægsfase: Der etableres ikke forhold under anlægsfasen hvor vindforhold vurderes at få en betydning. I perioden mellem bygningerne er nedrevet, og til der genopføres ny bebyggelse vil der ikke være så meget læ fra bebyggelse, men det vurderes at være en midlertidig periode, og påvirkningen vurderes at være uden betydning.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Det vurderes, at byggeriet ikke vil nå op i højder, hvor vinden "trækkes" ned på gadeniveau eller vil skabe ukomfortable vindpåvirkninger på opholdsarealer,	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Indbliksgener	Anlægsfase: Der vurderes ikke at være indbliksgener i forbindelse med nedrivnings- og anlægsarbejder.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Bebyggelsen opføres i en tæt bymæssig kontekst og derfor	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Indbliksgenerne vurderes ud fra en kvalitativ vurdering på baggrund af

		bliver tæt på nabobygningerne, samt bebyggelsen er højere end nabobygningerne, hvorfor der kan opstå indbliksgener. Påvirkningen vurderes som udgangspunkt at være moderat og bør indgå i miljørapporten.			bebyggelsens art, anvendelse, placering, afstand til nabobebyggelse.
	Trafikafvikling og belastning	Anlægsfase: Bebyggelsen skal opføres i et allerede tæt bebygget område samtidig med, at opførelse en karrebebyggelse i op til 6 etager og et parkeringshus i 2 dæk er et større anlægsarbejde. Der kan derfor forekomme støj i anlægsfasen fra trafikken til og fra området, som kan påvirke den omkringliggende bebyggelse.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Karrebebyggelsen indeholder flere lejligheder og butikslokaler end der er i dag, hvorfor mængden af biler øges til området. Grundet den øgede mængde biler etableres der et parkeringshus på Nytorv. Hvilket kan få betydning for trafikstrømmen i området.	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Der skal gennemføres en trafikanalyse på baggrund af anerkendte metoder.

Biologisk mangfoldighed (f.eks. flora og fauna, Natura 2000 områder og bilag IV-arter).	Forstyrrelse af flora og fauna	Anlægsfase: Intet.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Intet.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

	Sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter)	Anlægsfase: Der rives en ældre tom bygning ned der potentielt kan være et levested for flagermus.	Anlægsfase: Moderat	Anlægsfase: Ind	Der foretages en levestedvurdering for flagermus ved en fysisk besigtigelse af bygningen. På baggrund af levestedsvurderingen skal det vurderes, om der er behov for lytteundersøgelser for at afvise, at der vil ske påvirkning af flagermus i forbindelse med nedrivning,
		Driftsfase: Der vurderes ikke at være påvirkning af bilag IV-arter, sjældne, udryddelsestruede eller fredede dyr og planter i driftsfase. Området er fuldt bebygget i dag, og der er ikke registreret dyr eller planter i området, ligesom området heller ikke vurderes at rumme værdier for dyre- eller plantearter.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Nærliggende naturbeskyttelses- og fuglebeskyttelsesområder samt habitatområder (Natura 2000)	Anlægsfase: Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals ådal. Lokalplanområdet er beliggende ca. 3,5 km fra dette Natura 2000 område. Der er ikke registreret arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget i, eller i nærheden af, området. Der vurderes ikke at ske påvirkning af habitatnaturtyper eller arter i anlægsfasen. Der er ikke registreret fugle på udpegningsgrundlag i området. Der vurderes ikke at være forhold i forbindelse med nedrivnings- og anlægsarbejder der kan påvirke Natura 2000 områder.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase:	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

		Nærmeste Natura 2000-område er område nr. 30 Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals ådal. Lokalplanområdet er beliggende ca. 3,5 km fra dette Natura 2000 område. Der er ikke registreret arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget i, eller i nærheden af, området. Der vurderes ikke at ske påvirkning af habitatnaturtyper eller arter i driftsfasen. Der er ikke registreret fugle på udpegningsgrundlag i området. Der vurderes ikke at være forhold i forbindelse med driftsfasen der kan påvirke Natura 2000 områder.			
	Naturbeskyttelseslovens § 3	Anlægsfase: Der findes ikke beskyttet natur inden for, eller i nærheden af, lokalplanområdet.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der findes ikke beskyttet natur inden for, eller i nærheden af, lokalplanområdet.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Skovrejsning/ Skovnedlæggelse	Anlægsfase: Der indgår ikke skovrejsning eller skovnedlæggelse i lokalplanen.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der indgår ikke skovrejsning eller skovnedlæggelse i lokalplanen.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Fredning	Anlægsfase: Der findes ingen fredning inden for, eller i nærheden af, lokalplanområdet.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase:	Driftsfase:	Driftsfase:	-

		Der findes ingen fredning inden for, eller i nærheden af, lokalplanområdet.	Ubetydelig	Ud	
--	--	---	------------	----	--

Landskab	Landskabelig værdi	Anlægsfase: Der kan i anlægsfase blive brug for kran til at rejse elementer på byggeriet. Påvirkningen af landskabet vil være midlertidig, og uden betydning.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: En karrebebyggelse på op til 6 etager og et parkeringshus i 2 dæk kan ses i landskabet på store afstande. Derfor vurderes det, at planlægningen kan have en mulig moderat påvirkning af landskabet. Lokalplanområdet ligger inden for de kystnære dele af byzonen, og det vurderes, at en 6 etager høj bebyggelse og et parkeringshus i 2 dæk vil være synlig fra kysten. Derfor vurderes planlægningen at kunne have en moderat påvirkning af den kystnære del af byzonen.	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Der skal udarbejdes visualiseringer af bebyggelsen set fra forskellige støttepunkter, hvoraf mindst ét af disse skal være fra kysten (Mariager Fjord).
	Naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinjer	Anlægsfase: Der er ikke beskyttelseslinjer i, eller i nærhed af, lokalplanområdet.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der er ikke beskyttelseslinjer i, eller i nærhed af, lokalplanområdet.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Geologiske særpræg	Anlægsfase: Lokalplanområdet er beliggende i område med	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-

		geologiske bevaringsværdier, hvor landskabets opbygning og de geologiske processer tydeligt fornemmes. Det vurderes, at påvirkningen af de geologiske særpræg i anlægsfasen er midlertidig og uden betydning.			
		<u>Driftsfase:</u> Lokalplanområdet er beliggende i område med geologiske bevaringsværdier, hvor landskabets opbygning og de geologiske processer tydeligt fornemmes. Påvirkningen af de geologiske særpræg vurderes at være sammenfaldende med påvirkningen af landskabet i øvrigt, og vurderes at være moderat.	<u>Driftsfase:</u> Moderat	<u>Driftsfase:</u> Ind	Påvirkningen beskrives under "Landskabelig værdi", og vurderes ud fra visualiseringer.
	Visuelle sammenhænge	<u>Anlægsfase:</u> Aktiviteterne i anlægsfasen vurderes at være midlertidige og uden betydning for eventuelle visuelle sammenhænge.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Opførelse af en karrebebyggelse i op til 6 etager og et parkeringshus i 2 dæk kan medføre en visuel påvirkning af både nærområdet og landskabet i det hele taget.	<u>Driftsfase:</u> Moderat	<u>Driftsfase:</u> Ind	Der skal udarbejdes visualiseringer af bebyggelsen set fra forskellige støttepunkter. Påvirkningen kan evt. beskrives i sammenhæng med afsnittet "Landskabelig værdi".

Kulturarv	Kulturarv	<u>Anlægsfase:</u> Der er udpeget kulturarvsinteresser i området. Lokalplanområdet er beliggende inden for Hobros	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
-----------	-----------	--	---	---------------------------------	---

		kulturarvsareal af national betydning. Der er også i nærheden at planområdet udpeget en række lokaliteter, som er udpeget som kulturmiljøer i Kommuneplanen. Aktiviteterne i anlægsfasen vurderes at være midlertidige og uden betydning for kulturarven.			
		Driftsfase: Der er udpeget kulturarvsinteresser i området. Lokalplanområdet er beliggende inden for Hobros kulturarvsareal af national betydning. Der er også i nærheden at planområdet udpeget en række lokaliteter, som er udpeget som kulturmiljøer i Kommuneplanen. Der kan forekomme en visuel påvirkning af disse kulturmiljøer.	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Påvirkningen beskrives og vurderes ud fra kulturarvens sårbarhed overfor bygge- og anlægsarbejder, og skal understøttes af visualiseringer af bebyggelsen set fra forskellige støttepunkter.
	Arkæologisk arv	Anlægsfase: I forbindelse med udgravning forventes fund fra yngre middelalder og frem til ca. 1800 mellem Havnegade og Skibsgade (Nytorg). Ned mod Skibsgade kan der muligvis også påtræffes fund fra 11-1200 tallet.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	I forbindelse med anlægsfasen ønsker Nordjyske museer at foretage arkæologiske undersøgelser. Bygherre er blevet bedt om at kontakte Nordjyske museer.
		Driftsfase: Efter at området har gennemgået en arkæologisk undersøgelse i forbindelse	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

		med anlægsfasen, vurderes der ikke at være påvirkning af arkæologiske værdier.			
	Kirker og deres omgivelser	Anlægsfase: Aktiviteterne i anlægsfasen vurderes at være midlertidige og uden betydning for kirker og omgivelser.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Nærmeste kirke er Hobro Kirke, som ligger lige over for lokalplanområdet. Den nære placering gør, at det kommende byggeri kan få en påvirkning af kirken, og dens fremtræden i bybilledet/landskabet.	Driftsfase: Moderat	Driftsfase: Ind	Der har været indgået en dialog med Århus Stift under udformningen af bebyggelsen, hvor Århus Stift har ytret ønsker til bebyggelsens højde, farver og arkitektur. Århus Stifts ønsker er indarbejdet under udformningen af bebyggelsen. Beskriv hvordan der er taget hensyn til Hobro Kirke og dens omgivelser. Inddrag gerne dialogen med Århus Stift.
	Fredede/bevaringsværdige bygninger og sammenhænge	Anlægsfase: Inden for lokalplanområdet er der i den nuværende lokalplan registreret en bevaringsværdig bygning, den bevaringsværdige bebyggelse nedrives i forbindelse med opførelse af karrebebyggelsen.	Anlægsfase: Moderat	Anlægsfase: Ind	Der skal redegøres for, hvad der gør den eksisterende bebyggelse bevaringsværdig, og hvilke kulturhistoriske konsekvenser det kan have, at bygningen nedrives. Der er kontakt til Nordjyske Museer som har ønsket at registrere bebyggelsen i databasen før nedrivningen.
		Driftsfase: Når den bevaringsværdige bebyggelse er nedrevet, vil der ikke være fredede eller bevaringsværdige bygninger eller sammenhænge i området.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

Bystruktur	Bystruktur og bymiljø	Anlægsfase: Aktiviteterne i anlægsfasen vurderes at være midlertidige og uden betydning for bystruktur og bymiljø.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase:	Driftsfase:	Driftsfase:	-

		Lokalplanen indeholder bestemmelser, som sikrer, at bebyggelsen indpasses i lokalområdet især langs Adelgade, hvor det sikres at den eksisterende arkitektur videreføres og højden tilpasses det eksisterende bebyggelse langs Adelgade. Materialevalg og farver sikres tilpasset til Hobro Kirkes materiale og farver. Det vurderes, at lokalplanens bestemmelser om tilpasning til omgivelser/kirke er vil være en lille positiv påvirkning.	Lille positiv	Ud	
	Arkitektoniske værdier	Anlægsfase: Aktiviteterne i anlægsfasen vurderes at være midlertidige og uden betydning for arkitektoniske værdier.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Lokalplanen indeholder bestemmelser om, at bebyggelsen skal udføres i materialer, som er tilpasset den øvrige bebyggelse i nærområdet. Dette vurderes at være en lille positiv påvirkning.	Driftsfase: Lille positiv	Driftsfase: Ud	-

Jordbund (f.eks. organisk stof, erosion, komprimering og arealbefæstelse).	Jordforurening, eksisterende	Anlægsfase: Lokalplanområdet er registreret som kortlagt i henhold til Jordforureningsloven. Der er konstateret betydelig forurening med flygtige forbindelser.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	Det skal under anlægsfasen sikres at forurennet jord bortskaffes efter gældende regler.
--	------------------------------	--	-------------------------------------	----------------------------------	---

		<u>Driftsfase:</u> Når forurennet jord er bortskaffet i anlægsfasen vurderes der ikke at være påvirkning af eksisterende jordforurening.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Risiko for forurening	<u>Anlægsfase:</u> I anlægsfase vil der ske kørsel med maskiner og anvendelse af øvrigt anlægsmaskinel. Der vurderes ikke at være særlig risiko for jordforurening i forbindelse hermed.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Der etableres et parkeringshus ovenpå en eksisterende parkeringsplads. Der er i teorien en risiko for, at der kan ske mindre oliespild fra parkerede biler, men dels vil dele af parkeringspladserne i parkeringshuset være overdækket, og dels vil overfladevand blive ledt igennem en olieudskiller inden videre udledning. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Jordhåndtering/ Flytning	<u>Anlægsfase:</u> I forbindelse med anlægsfasen, vil der være behov for håndtering og flytning af forurennet jord, samt afgravning/afrømning af muld/jord. Al jord håndteres i gældende regler i miljølovgivningen, og vil blive transporteret til godkendt depot. Der vurderes ikke at være tale om mængder, der overstiger det sædvanlige ved bygge- og anlægsarbejder.	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-

		Der vurderes ikke at være risiko for skader på omkringliggende ejendomme ved jordflytningen/-håndteringen.			
		Driftsfase: Der vurderes ikke at være behov for jordflytning i driftsfase.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	
	Bæreevne/ Pilotering	Anlægsfase: Da området er lavt beliggende og der skal etableres en etagebebyggelse og en parkeringskælder, forventes det at der vil skulle piloteres i området. Der vil blive udarbejdet geotekniske undersøgelser forud for afklaring af hvor meget der skal piloteres.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	
		Driftsfase: Der vurderes ikke at være forhold i driftsfasen, der påvirker jordbundens bæreevne/pilotering i væsentlig grad.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Råstoffer	Anlægsfase: I anlægsfasen vil der blive behov for tilførsel af sand, jord, beton og byggematerialer (træ, tegl mv). Der er ikke tale om "kritiske" råstoffer og der vil heller ikke være behov for tilførsel af råstoffer i mængder, hvor det bliver "kritisk" Der vil være behov for tilførsel af vand som skal indgå i arbejdsprocesser.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase:	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

		Der er ikke behov for tilførsel af råstoffer i driftsfasen, udover vand.			
	Erosion	Anlægsfase: Arealet er beliggende centralt i Hobro by, og har tidligere været bebygget. Der er ikke kendskab til problemer med erosion i området, og det vurderes, at der ikke vil være problemer med erosion i anlægsfase.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Arealet er beliggende centralt i Hobro by, og har tidligere været bebygget. Der er ikke kendskab til problemer med erosion i området, og det vurderes, at der ikke vil være problemer med erosion i driftsfase.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

Vand (f.eks. hydro-morfologiske forandringer, kvantitet og kvalitet, herunder grundvand og overfladevand samt grundvandssænkning).	Overfladevand, udledning til vandløb, vådområder eller hav	Anlægsfase: Overfladevand i anlægsfasen vil delvist nedsive lokalt og delvist udledes til kommunalt regnvandssystem. Der sker ikke udledning til vandløb, vådområder eller hav. Påvirkningen af overfladevand i anlægsfasen er uden betydning.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Overfladevand i driftsfasen vil delvist blive håndteret på egen grund, og delvis udledes til offentligt regnvandssystem. Der sker ikke udledning til vandløb, vådområder eller hav. Påvirkningen af overfladevand i	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

		anlægsfasen er uden betydning.			
	Udledning af spildevand	Anlægsfase: Der vil ikke være nævneværdigt behov for udledning af spildevand i nedrivnings- og anlægsfase. Eventuelle byggepladstoiletter vil enten blive tilsluttet offentlig kloak, eller blive tømt med slamsuger.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Bebyggelsen i lokalplanområdet kobles til kommunalt spildevandskloak, der leder spildevandet til renseanlæg. Der vurderes at være kapacitet på renseanlægget til at modtage spildevand fra bebyggelsen.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Grundvandsforhold, nedsivning, øget indvinding	Anlægsfase: Der vurderes ikke at ske påvirkninger af grundvandet, herunder nedsivning eller behov for øget indvinding i anlægsfasen. I forbindelse med anlægsarbejder kan der blive behov for midlertidig grundvandssænkning, men ikke i et omfang, hvor det kan få betydning for grundvandet.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der er ikke grundvandsinteresser inden for lokalplanområdet. Der vurderes ikke at ske påvirkning af grundvandsinteresser i driftsfasen	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Risiko for forurening af grundvandsressourcen	Anlægsfase: Det vurderes at risikoen for uheld/spild under anlægsfasen, som kan påvirke	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	-

		grundvandsressourcen er meget lille. Ved uheld/ulykker vil der være et beredskab der forhindrer miljøskade. Der findes ikke vandforsyningsanlæg eller vandboringer i nærheden af lokalplanområdet, som vil kunne blive påvirket af planlægningen.			
		<u>Driftsfase:</u> Der er ingen grundvandsinteresser inden for lokalplanområdet. Der vurderes ikke at ske påvirkning af grundvandsressourcen i driftsfasen	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

Klima (f.eks. drivhusgas-emissioner og virkninger, der er relevante for tilpasning).	Oversvømmelse	<u>Anlægsfase:</u> Der sker ikke aktiviteter i anlægsfasen, der medfører risiko for oversvømmelse, hverken i eller udenfor lokalplanområdet.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Der er lavet klimatilpasningsplan for Hobro, hvor lavtliggende arealer i Hobro midtby sikres ved fælles klimasikring. Der vurderes ikke at være behov for en særlig klimaindsats i forhold til oversvømmelse i forbindelse med en realiseringen af lokalplanen.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Drivhusgasser	<u>Anlægsfase:</u> I forbindelse med anlægsfasen, vil der være en mindre udledning af CO ₂ fra anlægsmaskiner, Udledningen	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-

		fra anlægsmaskiner vurderes ubetydelig i overordnet klimasammenhæng pga. anlægsfasens begrænsede varighed og det begrænsede antal maskiner.			
		Driftsfase: Der vil i driftsfasen være emission af CO ₂ fra biltrafik, og der vil være aftræk fra butikker og boliger. Det forventes ikke at udledning af CO ₂ , eller øvrige drivhusgasser vil være på et niveau der afviger væsentligt fra de eksisterende forhold.	Driftsfase: Lille	Driftsfase: Ud	-

Ressourcer og affald (f.eks. affald og anvendelse af råstoffer)	Arealforbrug	Anlægsfase: Der etableres et parkeringshus på Nytorv, hvor der på nuværende tidspunkt er en parkeringsplads på terræn.	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: I lokalplanen udlægges byggefeltet. Fodtryk af planlagt byggeri svarer stort set til fodtryk på eksisterende byggeri. Der etableres et parkeringshus på Nytorv hvor der nu er en parkeringsplads på terræn. Arealforbruget vurderes at være ubetydeligt sammenholdt med eksisterende arealforbrug.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Energiforbrug	Anlægsfase: I nedrivnings- og anlægsfase vil der blive behov for strøm til byggepladsen, og strøm til evt. mandskabsvogne på pladsen. Der vil ikke være behov for	Anlægsfase: Lille	Anlægsfase: Ud	-

		varmetilførsel til pladsen. Elforbruget vurderes at være af et lille omfang, og ikke mere end hvad der sædvanligvis aftages fra byggepladser.			
		<u>Driftsfase:</u> Nyt byggeri vil blive opført med en væsentlig bedre klimaskærm, end eksisterende bebyggelse. Der er mulighed for at bebyggelsen i området tilsluttes kollektiv varmforsyning og eksisterende el-net. Der vurderes at være kapacitet hos varme- og el-leverandør til at forsyne området, uden at der skal ske nævneværdige tiltag. Påvirkningen vurderes at være ubetydelig.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Vandforbrug	<u>Anlægsfase:</u> Der vil være behov for procesvand i forbindelse med anlægsarbejde, men ikke med et stort vandforbrug.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Den fremtidige anvendelse indenfor lokalplanområdet til butikker/bolig vurderes ikke at medføre særligt vandforbrug, og bebyggelsen vil blive tilkoblet eksisterende vandforsyning.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Kemikalier, miljøfremmede stoffer	<u>Anlægsfase:</u> Der produceres ikke kemikalier eller miljøfremmede stoffer i anlægsfasen.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Der produceres ikke kemikalier eller miljøfremmede stoffer i driftsfasen.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

	Affald, genanvendelse	Anlægsfase: Affald fra nedrivning af den bebyggelse, som findes inden for lokalplanområdet, vil blive håndteret efter den gældende lovgivning, og i henhold til kommunens regulativer for bygningsaffald. Planlægningen er ikke til hindre for at der kan ske genanvendelse af materialer i forbindelse med nedrivnings- og anlægsfasen.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: . Der produceres ikke nævneværdig affald udover dagrenovation fra boliger og butikker, som vil blive tømt via tømningsordninger (molokker).	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-

Større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker (f.eks. fare for eksplosion eller giftudslip).	Kriminalitet	Anlægsfase: Der vurderes ikke at være forhold i anlægsfasen der vil påvirke kriminaliteten i området.	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-
		Driftsfase: Der vurderes ikke at være forhold i driftsfasen der vil påvirke kriminaliteten i området. Udearealer og parkeringshus vil være belyst, og der vurderes ikke at være utryghedsskabende elementer der kan fremme kriminalitet i området.	Driftsfase: Ubetydelig	Driftsfase: Ud	-
	Brand, eksplosion, giftpåvirkning m.v.	Anlægsfase: Der vurderes ikke at være aktiviteter i anlægsfase som er i særlig risiko for brand, eksplosion eller giftpåvirkning,	Anlægsfase: Ubetydelig	Anlægsfase: Ud	-

		<u>Driftsfase:</u> Den fremtidige anvendelse til boliger og butikker vurderes ikke at være en anvendelse med særlig risiko for brand, eksplosion, giftpåvirkning mv.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Risiko for ulykker	<u>Anlægsfase:</u> Byggeriet vil blive bygget efter gældende regler for sikkerhed på byggepladser og gældende regler for at sikre borgere ikke kommer ind på byggepladsen under opførelse af byggeriet. På samme måde vil der ske afskærmning for at sikre bløde trafikanter.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Der vurderes ikke at være særlige risiko for ulykker i driftsfasen, når byggeriet er opført og taget i brug. Der et værn mellem vej og fortov ved vendeplads for varevogne for at reducere risiko for ulykker.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

Socioøkonomiske effekter	Påvirkning af sociale forhold	<u>Anlægsfase:</u> Der sker ikke påvirkning af sociale forhold i forbindelse med nedrivnings- og anlægsfasen.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> I forbindelse med driftsfasen vil der ske et øget udbud af lejligheder i Hobro, som vil være en lille positiv påvirkning. Desuden flere butiksmuligheder.	<u>Driftsfase:</u> Lille positiv	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Påvirkning af erhvervslivet	<u>Anlægsfase:</u> Både nedrivnings- og anlægsfasen vil komme	<u>Anlægsfase:</u> Lille positiv	<u>Anlægsfase:</u> Ud	

		entreprenørvirksomheder til gode, og skabe beskæftigelse, hvilket vurderes at være en lille positiv påvirkning.			
		<u>Driftsfase:</u> Der gives mulighed for at etablere flere butiks- og erhvervslokaler i Hobro Bymidte.	<u>Driftsfase:</u> Lille positiv	<u>Driftsfase:</u> Ud	

Materielle goder	Herlighedsværdier	<u>Anlægsfase:</u> Nedrivnings- og anlægsfasen vil være midlertidig og det vurderes ikke, at påvirke herlighedsværdier i området.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Karreboligbebyggelsen giver mulighed for en boform, som ikke findes i forvejen i Hobro. Udbuddet af boformer udvides dermed, hvilket vurderes at være en lille positiv påvirkning. Der er mulighed for etablering af offentlig tagterrasse ovenpå Føtex (rooftop).	<u>Driftsfase:</u> Lille positiv	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Muligheder for arealanvendelse	<u>Anlægsfase:</u> I anlægsfasen vil der være en indskrænkning af parkeringsmuligheder på den eksisterende p-plads, hvor der skal etableres p-hus. I nærheden af lokalplanområdet (ca. 200 meter) er der en større parkeringsplads (Brotorv). På Brotorv er der 181 parkeringspladser, med en belægningsgrad på højest 60%	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-

		i spidsbelastede tidspunkter (10-12). Det vurderes derfor at der vil være en lille påvirkning.			
		<u>Driftsfase:</u> Der vurderes ikke at være nævneværdige ændringer mellem den nuværende arealanvendelse og den fremtidige arealanvendelse, hvorfor påvirkningen vurderes at være ubetydelig.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Servicefunktioner	<u>Anlægsfase:</u> Der vurderes ikke at ske nævneværdig forringelse af servicefunktioner i anlægsfasen. Der er mulighed for parkering på en nærliggende parkeringsplads på Brotorv.	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> Der vurderes ikke at ske forringelser i offentlige eller private servicefunktioner i forbindelse med driftsfasen. Der vil være flere parkeringspladser, hvilket vurderes at være en lille positiv påvirkning.	<u>Driftsfase:</u> Lille positiv	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

Kumulative forhold (Indbyrdes forhold mellem ovenstående miljøemner)		<u>Anlægsfase:</u> Der er ingen væsentlige indbyrdes forhold mellem ovenstående miljøemner. Ligeledes er der heller ikke kendskab til øvrige anlægsarbejder i nærområdet som vil kunne medføre en kumulativ påvirkning på miljøet.	<u>Anlægsfase:</u> Ubetydelig	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u>	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

		Der er ingen væsentlige indbyrdes forhold mellem ovenstående miljøemner. Eventuelle kumulative påvirkninger vil blive behandlet under det enkelte miljøemne.			
--	--	--	--	--	--

Bilag 2

SKYGGEDIAGRAMMER - Jævn døgn, sommer- og vintersolhverv

Afgrænsning af lokalplan 198/2025 er vist med rød linje.

 Eksisterende forhold  Fremtidige forhold  Overlap mellem eksist. og fremtidige forhold

JÆVNDØGN (D. 21. MARTS / D. 21. SEPTEMBER)

Kl. 8, 12 og 16



kl. 8



kl. 12



kl. 16

SOMMERSOLHVERV (D. 21. JUNI)

Kl. 8, 12 og 16



kl. 8



kl. 12



kl. 16

VINTERSOLHVERV (D. 21. DECEMBER)

Kl. 8, 12 og 15



kl. 8



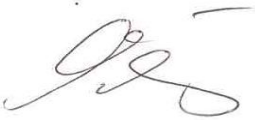
kl. 12



kl. 15

Bilag 3

**Trafikstøj – veje**

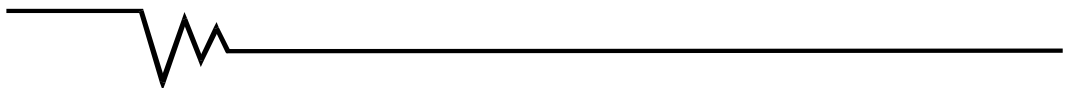
Rapport nr. antal sider	BE-01-100924. Sider inkl. denne: 9
Rapport titel	Vejtrafikstøjniveau på Projekt Adelgade i Hobro.
Beregningssted	Projekt Adelgade, 9500 Hobro
Rekvirent	Morten Nielsen, EnergyTech Estate Mariagervej 58B, 9500 Hobro Mobil: 2763 2864 E-mail: moni@energytech.dk
Dato	10. september 2024
Udført af/Underskrift	Jacob Veiergang. Civilingeniør / Lars Matthiessen. Cand.scient.  
Målelaboratorium	VM acoustics. Skovgaardsgade 8, 8000 København C
Resume: Rapporten omhandler vejstøj på Projekt Adelgade i Hobro i Mariager Fjord kommune. På matriklen er projekteret etageboliger i op til 5 etager med erhverv i stueetagen Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau. Øst for byggeriet er planlagt et offentligt parkeringshus med to plan over terræn. Trafikken herfra samt parkeringsaktiviteten er medregnet. Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariager Fjord kommune leverede trafikdata korrigeret med den forventede ekstra trafik grundet øgningen i antal parkeringspladser. Facadeniveauet er beregnet op til 58 dB L_{den}, og således er Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den} overholdt på alle facader. Det udlagte opholdsareal på tagterrassen overholder Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den}.	

Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden laboratoriets skriftlige tilladelse.



Indholdsfortegnelse

1.	Baggrund og formål.....	3
2.	Støjgrænser	4
2.1.	Vejstøj.....	5
3.	Resultater for vejstøj.....	5
4.	Ubestemthed	7
5.	Konklusion	7
6.	Referencer.....	8
7.	Bilag 1	9



1. Baggrund og formål

Rapporten omhandler vejstøj på Projekt Adelgade beliggende mellem Nytorv, Skibsgade og gågaden i Hobro i Mariager Fjord kommune. På matriklen er projekteret etageboliger i op til 5 etager med erhverv i stueetagen (se bilag 1).

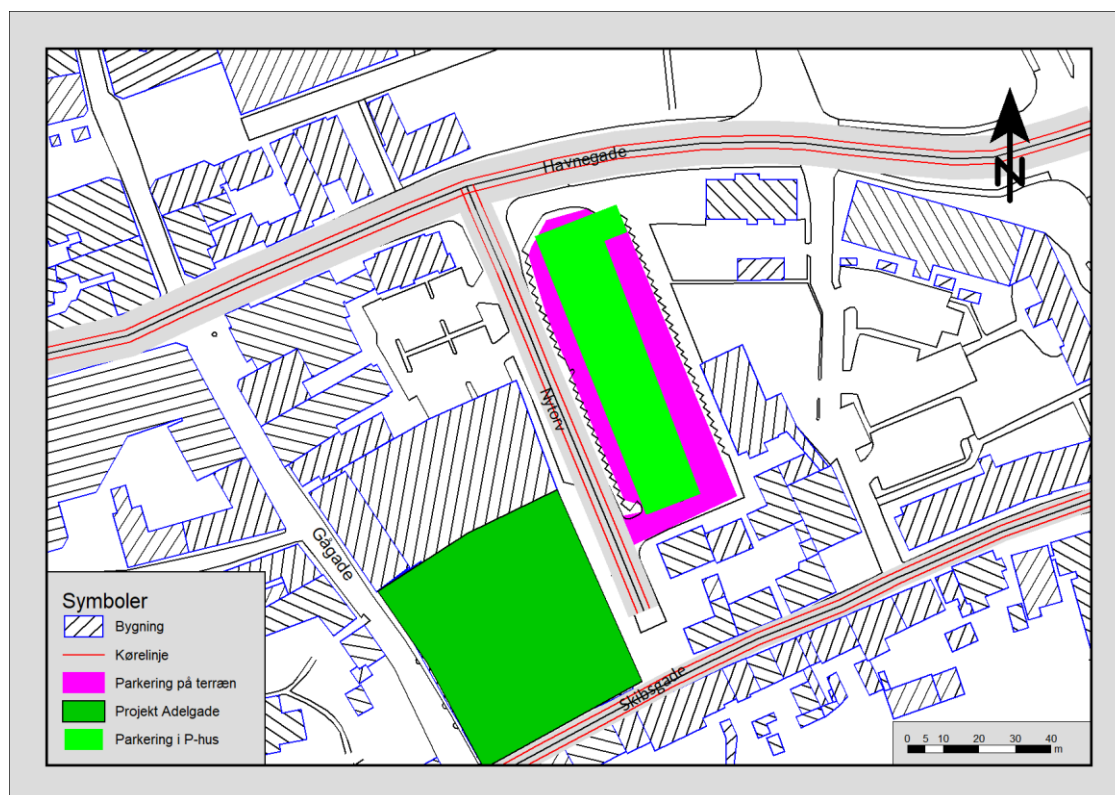
Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau.

Øst for byggeriet er på en eksisterende parkeringsplads planlagt udvidelse med et offentligt parkeringshus med to plan over terræn. Trafikken herfra er medregnet.

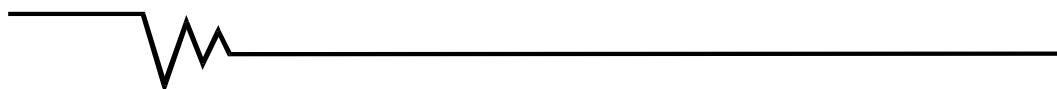
Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariager Fjord kommune leverede trafikdata korrigeret med den forventede ekstra trafik grundet øgningen i antal parkeringspladser. Beregningerne er et led i udarbejdelsen af en lokalplan. Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariager Fjord kommune leverede trafikdata fremskrevet med den forventede udvikling.

Kontaktpersoner:

Part	Kontakt	Adresse	Kontakt
Rekvirent EnergyTech Estate	Morten Nielsen	Mariagervej 58B 9500 Hobro	2763 2864 moni@energytech.dk
Mariager Fjord kommune Trafik & vej	Henrik Madsen	Østergade 22 9510 Arden	9711 3701 hmads2@mariagerfjord.dk
VM acoustics	Lars Matthiessen	Skovgaardsgade 8 8000 Århus C	8612 1502 vm@vmacoustics.dk



Figur 1. Situationsplan med skitsering af vejene, parkering og projekt Adelgade.



2. Støjgrænser

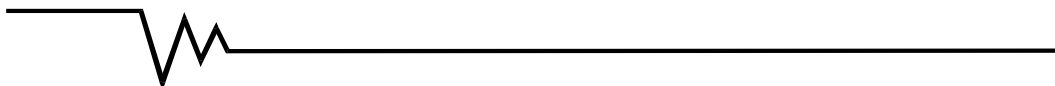
Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for veje fremgår af Miljøstyrelsens vejledning 4/2007: "Støj fra veje" (ref.2). De vejledende grænseværdier for trafikstøj gælder for udlægning af nye støjfølsomme områder langs eksisterende veje.

Grænseværdier for trafikstøj	
Boligfacader samt udendørs opholdsarealer	Miljøstyrelsens vejledende: $L_{den} = 58 \text{ dB}$

Tabel 1. Støjgrænserne udendørs gælder for såkaldt "frit felt", dvs. uden indregning af en lydrefleksion fra egen facade.

De vejledende støjgrænser for veje er beregnet på planlægningsbrug, og de er udtrykt ved støjindikatoren L_{den} (day/evening/night level). Ved bestemmelse af L_{den} vægter støjen fra trafikken om aftenen og om natten mere end støjen om dagen. Således tillægges støjen om aftenen +5 dB for perioden kl. 19-22 og +10 dB for natperioden kl. 22-07.

- Digitale kort med koter, vejforløb, bygningspolygoner og bygningshøjder er leveret af dataforsyningen.dk.
- VM acoustics har opbygget en 3D-støjmodel til beregningerne i det benyttede beregningsprogram Soundplan, version 9.0 (opdateret 13.8.2024).
- Ved punktregningerne er støjbelastningen bestemt som fritfeltsværdi, således at de beregnede støjniveauer kan relateres til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.
- Ved punktregningerne er der benyttet 9 vejrklasser, mens der er benyttet 4 vejrklasser ved konturkortberegningerne.
- Terrænet består primært af hårde arealer (Impedansklasse G, Ruhedsklasse N) blandet med enkelte bløde (Impedansklasse D, Ruhedsklasse N). De bløde områder er primært haver og grønne områder, og de hårde områder er huse, veje, søer og befæstede arealer.
- Bygningsrefleksioner er medtaget (4 refleksioner i punktregningerne og 1 refleksion i konturkortet), og der er benyttet absorptionskoefficient 0,2 svarende til et refleksionstab på 1 dB.
- På parkeringsdækkene er et 1,5 meter højt tæt værn.
- SoundPlan settings: Max search radius = 5000 m; Max reflection distance Rec. 200 m; Max reflection distance Src. = 50 m; gridafstand = 2m.



2.1 Vejstøj

Støjberegningerne er udført efter Nord2000-metoden for vejstøj, som foreskrevet af Miljøstyrelsen. Metoden er beskrevet i (ref.5). Til beregningerne er Soundplan, version 9.0 (opdateret 13.8.2024) benyttet.

Trafiktallene (ÅDT) er leveret af Mariager Fjord kommune.

Ud fra en trafikanalyse udført af Cowi ” TRAFIKANALYSE – NY BEBYGGELSE PÅ HAVNEGADE, HOBRO, VERSION 2” fra 28/6-2023 estimeres den øgede trafik på Nytorv ud fra ændringen i antal parkeringspladser. Denne øgede trafikmængde fordeles også på Havnegade med 80% mod øst og 20% mod vest. Døgnfordelingen er udarbejdet ud fra trafikanalysen.

Parkeringsaktiviteten er beregnet som en fladekilde. Der regnes med en varighed på 30 sekunder af hver parkeringsoperation og en kildehøjde på 0,5 meter. En parkeringsoperation er enten en parkering ind eller en parkering ud. Kildestyrken tages fra Støjdatafogens ”Parkeringsoperation” med LWA = 84,8 dB.

I dag er der i Føtex parkeringskælder 20 båse og på parkeringspladsen øst for Nytorv 120 båse, altså i alt 140 båse. I fremtiden vil Føtex udvide med 35 båse og med det projekterede P-hus vil der i henhold til rekvirenten blive 100 båse på terræn og 60 båse på hver af dækkene i P-huset, altså i alt 275 båse.

Nytorv lukkes mod Skibsgade, så al trafik fra Nytorv skal via Havnegade.

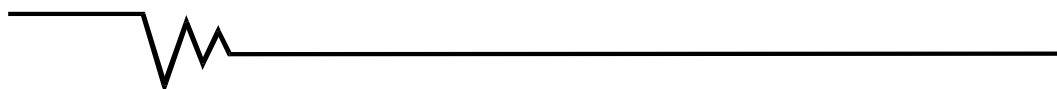
Trafikken fordeles ligeligt i hver retning.

Andelen af tung trafik og hastighed er baseret på tællinger af Mariager Fjord kommune.

Døgnfordelingen regnes som lokalvej i by.

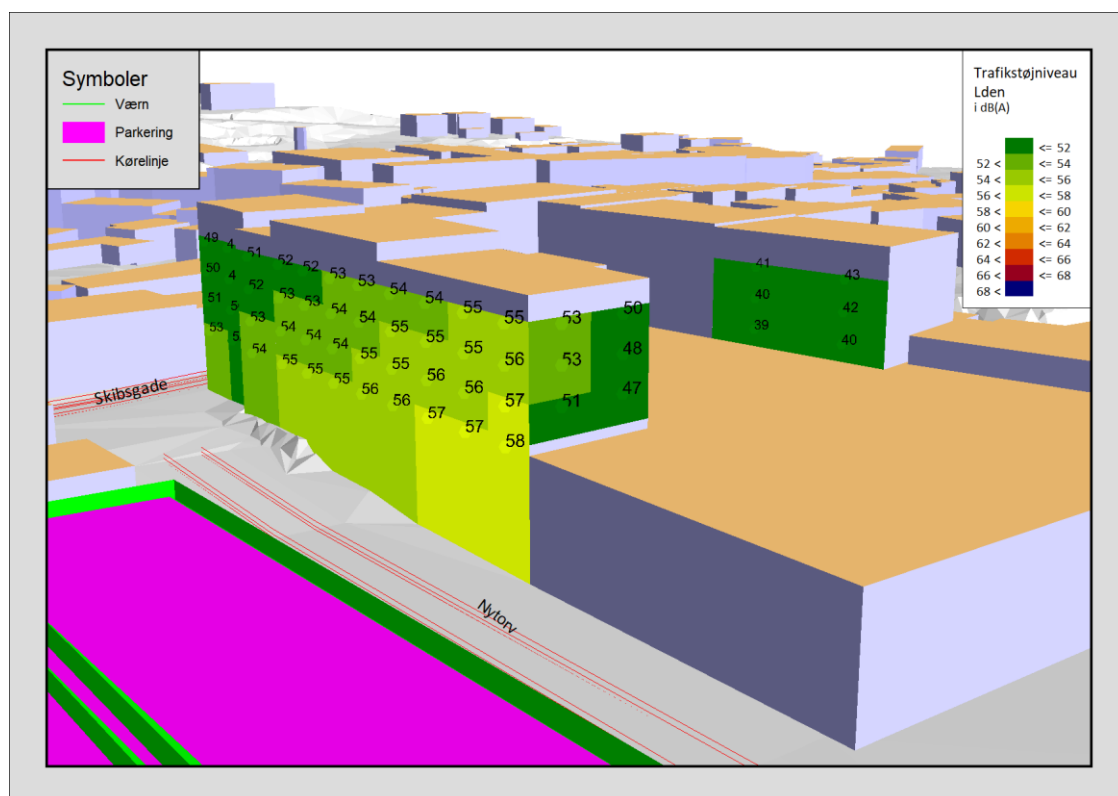
Der regnes med standard vejbelægning (SMA11).

vej	ÅDT Biler/døgn	Hastighed Km/t	andel tung trafik kat.2/kat.3 %
Nytorv	3.500	18	2,3/0,1
Havnegade v.f. Nytorv	3.115	24	0,9/0,2
Havnegade ø.f. Nytorv	5.943	31	4,6/0,1
Havnegade ø.f. H.I.Biesgade	6.702	26	2,7/0,3
Skibsgade	603	18	0,4/0,1

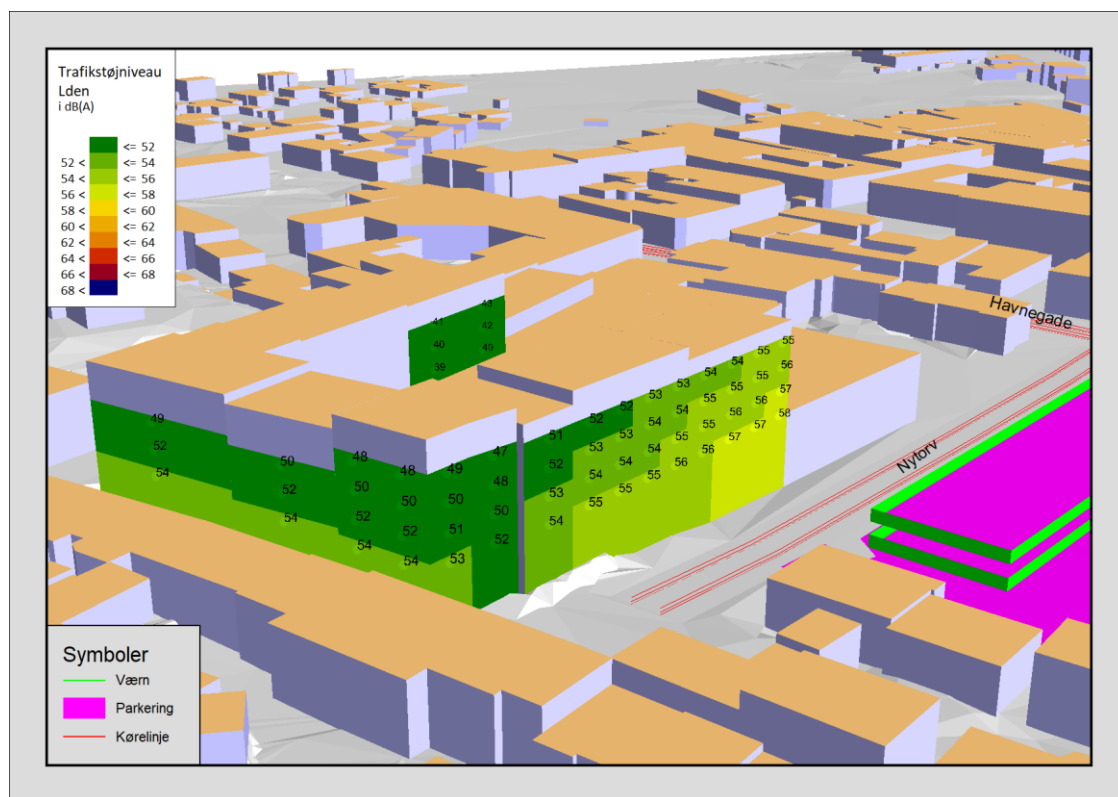


3. Resultater for vejstøj

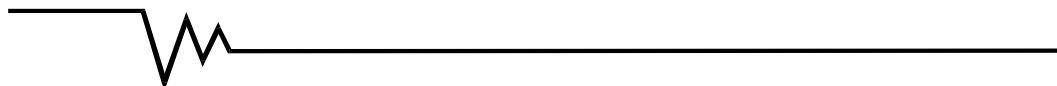
Trafikstøjniveauet på facaderne er vist i figur 3a og 3b.



Figur 3a. Facadeniveau set fra nordøst.



Figur 3b. Facadeniveau set fra sydvest.



Der er er facadeniveau på op til 58 dB L_{den} , og således er Miljøstyrelsens krav om maksimalt 58 dB L_{den} overholdt. Der beregnes støj på tagterrassen.



Figur 4. Støjkonturkort 1,5 over terræn på tagterrassen.

Således overholder hele tagterrassen Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den} .

4. Ubestemthed

I henhold til Håndbog Nord2000 (ref.5) vurderes ubestemtheden til 2 dB. Det gælder under forudsætning af, at der benyttes pålidelige indgangsdata, dvs. korrekt trafikmængde- og sammensætning, hastigheder osv. Komplicerede støjtransmissionsveje (mange skærmende/reflekterende genstande for støjmessigt betydende delstrækninger) vil forøge ubestemtheden.

5. Konklusion

Rapporten omhandler vejstøj på Projekt Adelgade i Hobro i Mariager Fjord kommune. På matriklen er projekteret etageboliger i op til 5 etager med erhverv i stueetagen

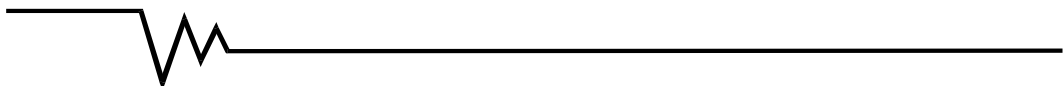
Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau.

Øst for byggeriet er planlagt et offentligt parkeringshus med to plan over terræn. Trafikken herfra samt parkeringsaktiviteten er medregnet.

Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariager Fjord kommune leverede trafikdata korrigeret med den forventede ekstra trafik grundet øgningen i antal parkeringspladser.

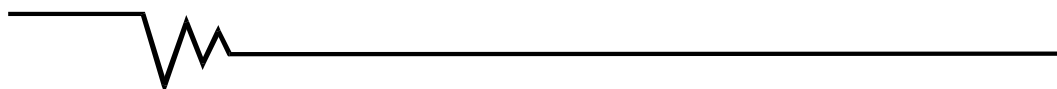
Facadeniveauet er beregnet til op til 58 dB L_{den} , og således er Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den} overholdt på alle facader.

Det udlagte opholdsareal på tagterrassen overholder Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den} .



6. Referencer

- [1] Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2006: "Støjkortlægning og støjhandlingsplaner".
- [2] Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007: "Støj fra veje".
- [3] Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner".
- [4] Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: "Støj og vibrationer fra jernbaner", juli 2007.
- [5] DELTA, SINTEF, SP, VTT og Vejdirektoratet: "Users Guide Nord2000 Road, DELTA 2006 (www.delta.dk)".
- [6] Miljøstyrelsens Referencelaboratorium for Støjmålinger. Spørgsmål/svar-liste nr. 2007-08. www.referencelaboratoriet.dk
- [7] Rapport 434/2013 fra Miljøstyrelsen og Vejdirektoratet: "Beregning af vejstøj i Danmark".
- [8] Orientering nr. 46/2012 fra Miljøstyrelsens referencelaboratorium for støjmålinger. "Indendørs støjniveau med åbne vinduer."



Bilag 4



Rapport nr./ antal sider	ST-01-201024 Sider inkl. denne: 10
Rapport titel	Støj fra varelevering på Projekt Adelgade i Hobro.
Sted	Projekt Adelgade, 9500 Hobro
Rekvirent	Morten Nielsen, EnergyTech Estate Mariagervej 58B, 9500 Hobro Mobil: 2763 2864 E-mail: moni@energytech.dk
Dato	20. oktober 2024
Udført af/Underskrift	 Ole Jacob Veiergang, Civilingeniør  Lars Matthiessen, Cand. scient. Tlf.: 2179 7188 mail: vm@vmacoustics.dk

Resume

VM acoustics har udført beregninger af støj hidrørende fra varelevering og lastbiler i forbindelse med denne på de projekterede boliger på projekt Adelgade i Hobro.

Beregningen af støjbelastningen er bestemt i de mest støjbelastede punkter på de omkringliggende områdede typer.

Beregningen er baseret på de af Føtex angivne oplysninger om aktivitet.

Varelevering finder i dag sted i hele døgnet, men vil fremover muligvis kun være i dag- og aftenperioden.

Støjbelastningen er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 beregnet på facaderne til det projekterede byggeri.

Beregningspunkt	Støjbelastning L _r dag/aften/søndag/nat dB(A)	Grænseværdi dag/aften/søndag/nat dB(A)
1. Hele døgnet, som nu	50/52/50/60	55/45/45/40
2. Dag/aften/søndag	50/52/50/-	55/45/45/-
3. Dag/søndag	50/-/50/-	55/-/45/-

Der er givet tillæg for impulser i natperioden, men ikke i dag- og aftenperioden.

Der er givet anvisninger for skærmløsninger, så kravene er overholdt på altanerne i dag- og aftenperioden.

Da vareleveringen finder sted på offentlig vej, kan det ikke rubriceres som virksomhedsstøj fra Føtex, men beregningerne er udført for at klarlægge støjbelastningen på boligerne.

Rapporten må ikke gengives, undtagen i sin helhed, uden laboratoriets skriftlige tilladelse.



1. Indledning

VM acoustics er af Morten Nielsen fra EnergyTech Estate rekvireret til at udføre en beregning af støjbelastningen fra Føtex dagligvarebutikken på Adelgade 39 i Hobro på de projekterede boliger over Føtex.

Butikken og boligerne er beliggende mellem Adelgade og Nytorv i et lokalplanområde i områdetype 3 (centerområde).

Føtex har åbent dagligt mellem kl. 7 og kl. 21, dog kun til 20 i weekenden.

Støjbelastningen er bestemt med punktberegninger på boligfacaderne samt på tagterrassen i form af støjkonturkort.

Der indregnes kun på støjemission fra varelevering og lastbilkørsel i forbindelse med denne.

- Beregninger er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 med anvendelse af Soundplan version 9.0 (opdateret 19.09.2024).
- Lydtrykniveauer er A-vægtede re. 20 µPa og kildestyrker er A-vægtede re. 1 pW.
- Digitale kort med terræn, bygningshøjder og polygoner er leveret af dataforsyningen.dk
- Kortmateriale for matriklen er leveret af rekvirenten
- Placering af støjklender er angivet af rekvirenten.

2. Virksomheden

Virksomheden er en dagligvarebutik, der i dag har varelevering i hele døgnet.

De indregnede støjklender er:

- Varelevering og lastbilkørsel

3. Beregningspunkter og grænseværdier

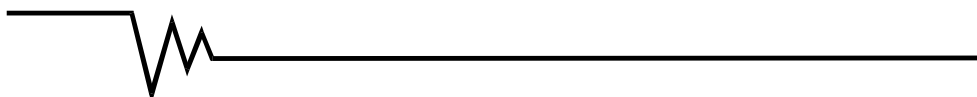
Støjvilkårene for ekstern støj fra virksomheder er som vist i nedenstående skema svarende til grænseværdierne i Miljøstyrelsens vejledning nr.5/1984.

Grænseværdier:	Dag Mandag-fredag kl. 07.00-18.00 Lørdag kl. 07.00-14.00	Aften Mandag-fredag kl. 18.00-22.00 Lørdag kl. 14.00-22.00 Søn- og helligdage kl. 07.00-22.00	Nat Alle dage kl. 22.00-07.00
Områdetype 3 Centerområde, bl. bolig og erhverv	55	45	40
Referencetidsrum	Hverdage: 8 timer Lørdage: 7 timer	Hverdage: 1 time Lørdage 14-18: 4 timer Lørdage 18-22: 1 time Søndag 7-18: 8 timer Søndag 18-22: 1 time	Alle dage: ½ time

Grænseværdien er det A-vejede energiekvivalente korrigerede lydtrykniveau i referencetidsrummet. Referencetidsrummet angiver det sammenhængende tidsrum med den højeste støjbelastning.

Miljøstyrelsens har endvidere fastsat en vejledende grænseværdi for maksimalværdien af støjniveauet om natten (tidsvægtning fast) på 55 dB(A) i områdetype 3.

Det skal understreges, at da vareleveringen sker på offentlig vej, vil det ikke rubriceres som virksomhedsstøj, hvorfor virksomheden ikke kan pålægges at skulle overholde de viste grænsevæ-



dier. Beregningen er udført for vurdere støjbelastningen på de projekterede boliger, og der relateres til Miljøstyrelsens grænseværdier for ekstern støj selv om disse ikke er gældende støjvilkår her.

4. Omgivelser og lydudbredelsesforhold

Terrænet er primært akustisk hårdt, mens der i de omkringliggende områder er også er blødt terræn.

På kanten af tagterrassen ovenpå Føtex er der et 1,2 meter tæt værn.

Kravene til værnet er, at det er tæt og har en fladevægt på mindst 10 kg/m². Skærmens/værnets placering kan ses i figur 1.

5. Beregninger, forudsætninger og driftstider

Målinger og beregninger er udført i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993. Beregningsmodellen udføres i Soundplan version 9.0 (opdateret 19/9-2024).

- Beregningerne er udført til en modtagehøjde 1,5 meter over terræn eller gulv.
- Alle beregnede værdier er fritfeltsværdier.
- Der regnes med et refleksionstab på 1 dB fra bygninger.
- Reflection order er 5 i punktberegningerne og 3 i konturkortene.
- Der er ikke regnet med skærmende vegetation.

Varelevering:

Der er oplyst følgende vareleveringer:

Varelevering	Antal pr. uge	Leveringstid (vindue)
Frost	3	21-13 (indeholder natperioden)
Kolonial, F&G	7	21-06 (indeholder natperioden)
Køl	6	21-06 (indeholder natperioden)
Arla	7	05-06 (nat)
Nonfood	3	06-09 (indeholder natperioden)
Carlsberg	2	06-14 (indeholder natperioden)
Blomster	2	07-08 (dag)
Brød	7	00-07 (nat)

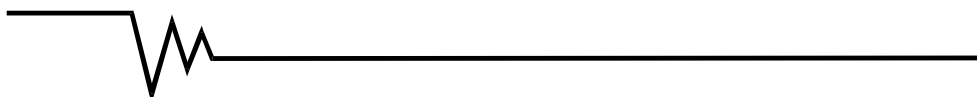
Som det ses, er der vareleveringer i natperioden, hvilket vil blive den mest støjbelastende periode, da referencetidsrummet og da grænseværdien tillige er lavest, bliver dette perioden med de mest skærpende vilkår

Der regnes med en varelevering i den mest støjbelastede ½ time om natten.

Det er oplyst, at vareleveringerne muligvis kan begrænse til uden for natperioden eller kun i dagperioden.

Der regnes med at en gennemsnitlig varelevering tager 15 minutter, men for tidsrum med kun en varelevering i referencetidsrummet regnes med en varighed på 20 minutter.

Til hver varelevering hører en lastbilkørsel.



Således beregnes følgende scenarier:

Sit. 1: Nuværende situation: en varelevering á 20 minutter pr. ½ time i natperioden

Sit. 2: Levering uden for natperioden: Dag: 7 vareleveringer/8 timer

Aften: 1 varelevering/time

Sit. 3: Levering kun i dagperioden: Dag: 7 vareleveringer/8 timer

Søndag: 3 vareleveringer/ 8 timer

Kildebeskrivelse:

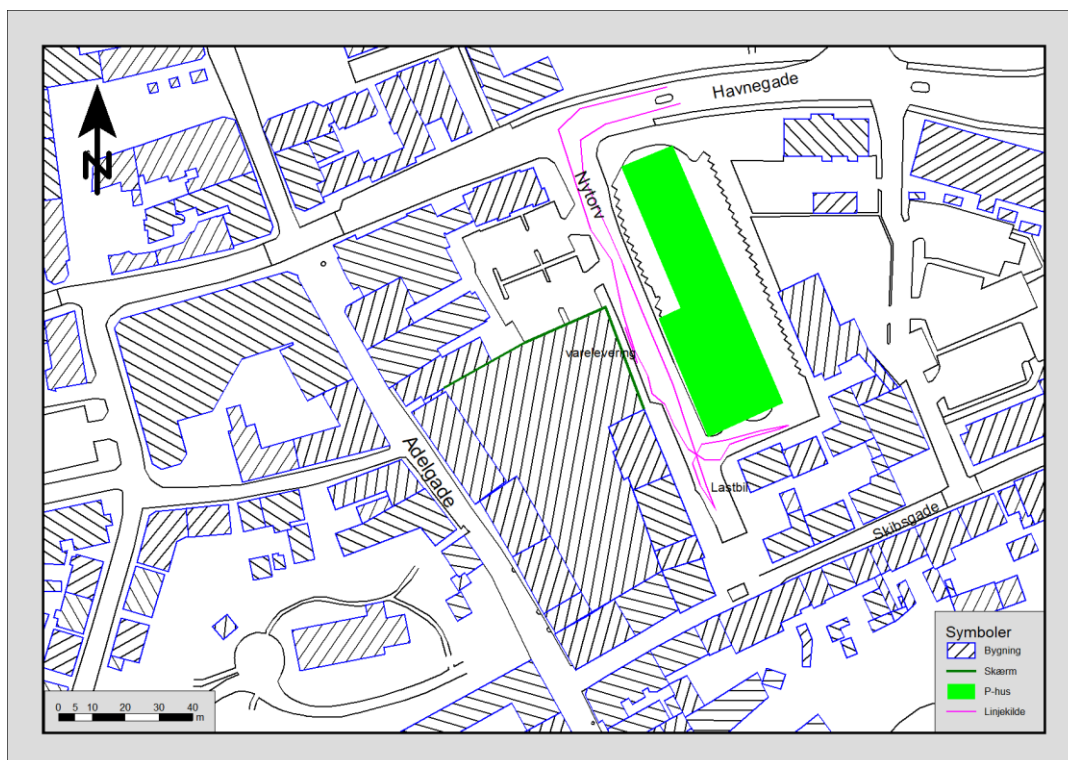
Samlet varelevering:

Linjekilde med en kildehøjde på 1,5 meter over terræn og $L_{WA} = 91$ dB som traditionel varelevering med almindeligt udstyr i henhold til Miljøstyrelsens "Støjsvag varelevering fra butikker" Miljøprojekt nr. 1596, 2014.

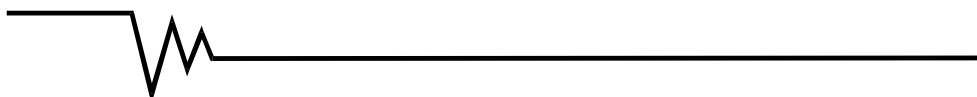
Ankommende/afgående lastbiler i forbindelse med varelevering:

Linjekilde ved førerkabinen med en kildehøjde på 1,5 meter og $L_{WA} = 93,1$ dB (hastighed 5 km/t) i henhold til Miljøstyrelsens referencelaboratoriums "Støj fra lastbiler" 2008.

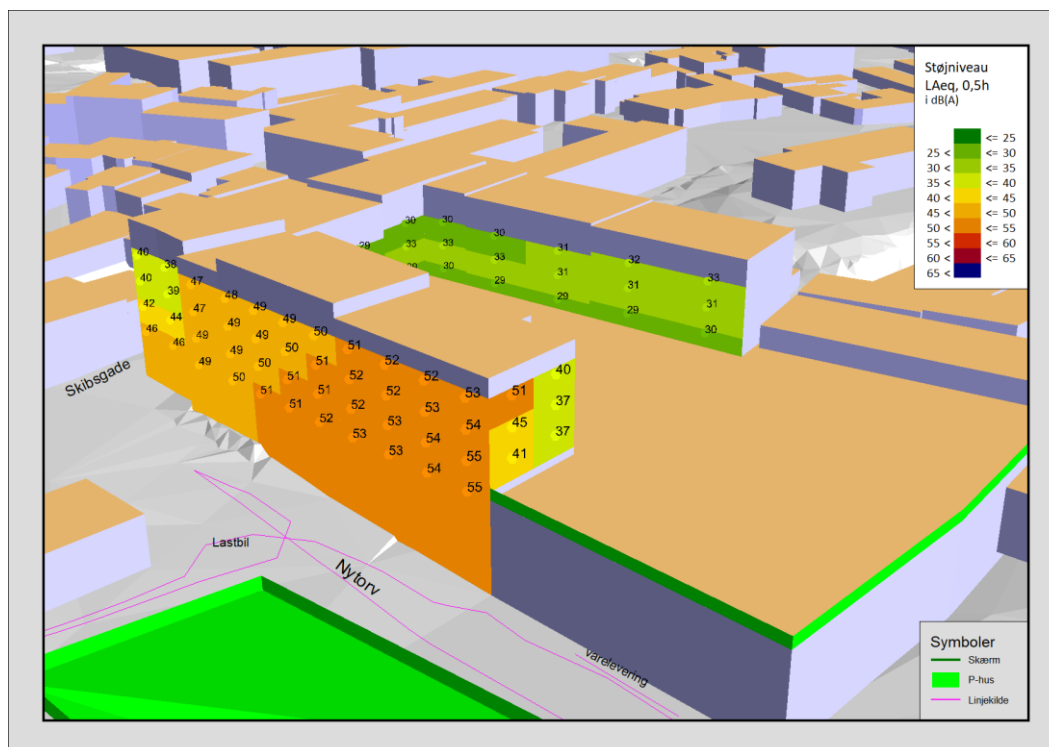
Støjkildeplaceringer samt skærme kan ses på nedenstående figur 1.



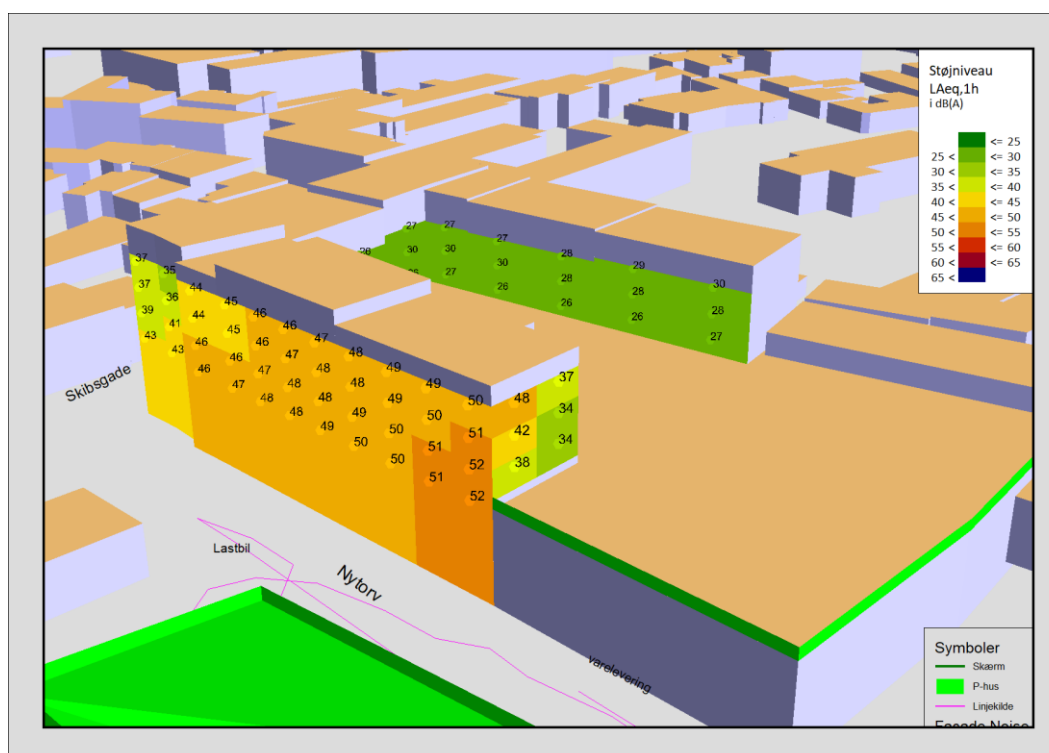
Figur 1. Situationsplan med skitsering af støjkloderne og skærm.



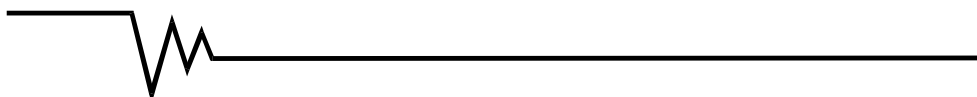
6. Beregningsresultater

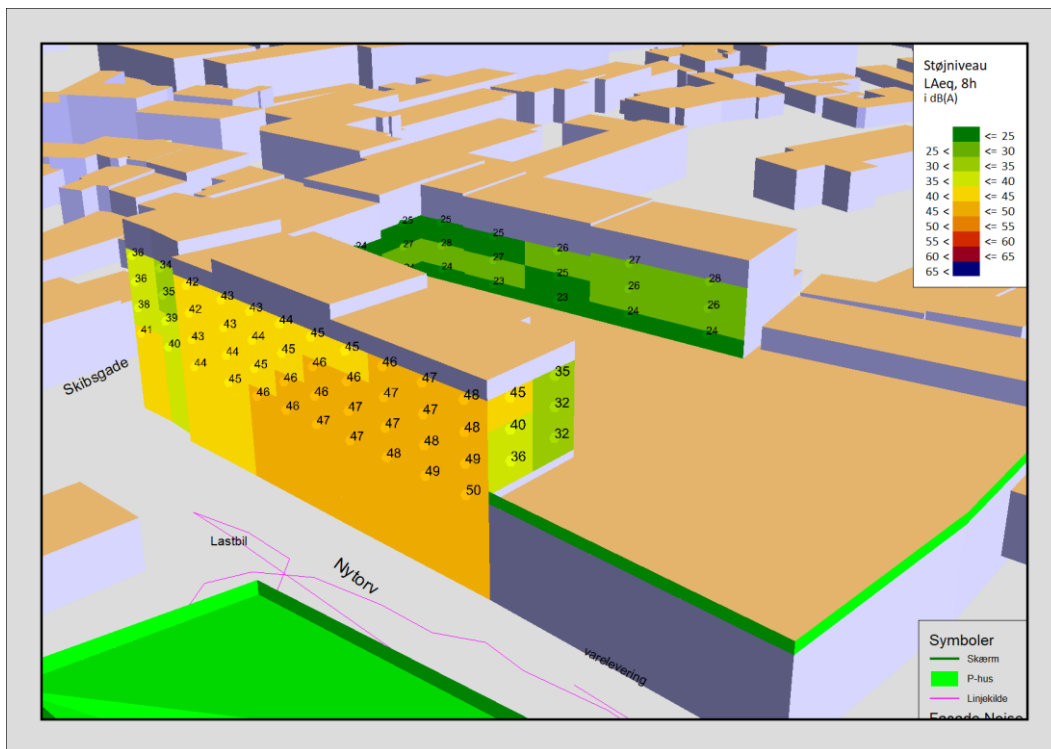


Figur 2. Facadeniveauer i natperioden. sit.1. Grænseværdi max. 40 dB(A)

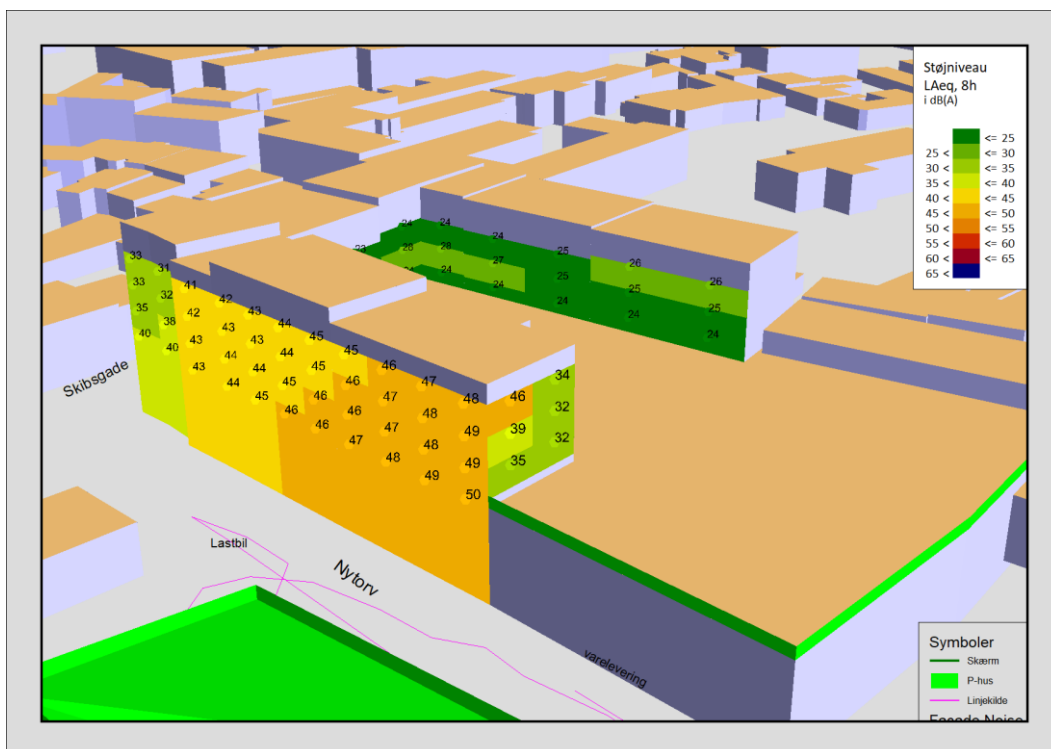


Figur 3. Facadeniveauer i aftenperioden. sit.2. Grænseværdi max. 45 dB(A)

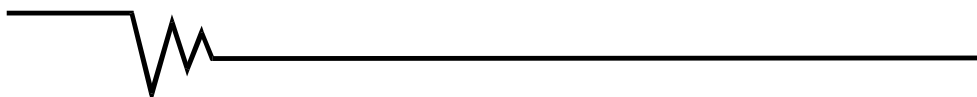




Figur 4. Facadeniveauer i dagperioden. sit.3. Grænseværdi max. 55 dB(A)



Figur 5. Facadeniveauer i dagperioden om søndagen med levering i dagperioden sit.2 og 3.



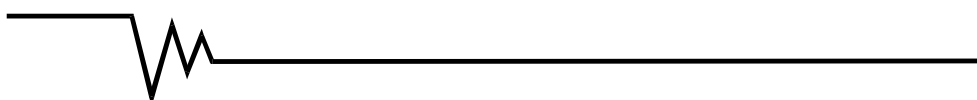
Om der er grundlag for et tillæg for impulser eller rene toner afhænger af støjen, støjens afskærmning samt baggrundsstøjen. Da baggrundsstøjen i byen om dagen og aftenen er betydelig, gives normalt ikke tillæg for impulser. Et tillæg for impulser vil lægge 5 dB til de beregnede resultater, og det forventes at der ved levering i natperioden skal gives tillæg. Der gives ikke tillæg for rene toner.

Støjbelastningen er i de mest belastede punkter på boligfacaderne korrigeret for impulstillæg:

Beregningspunkt	Støjbelastning L_r dag/aften/søndag/nat dB(A)	Grænseværdi dag/aften/søndag/nat dB(A)
4. Hele døgnet, som nu	50/52/50/60	55/45/45/40
5. Dag/aften/søndag	50/52/50/-	55/45/45/-
6. Dag/søndag	50/-/50/-	55/-/45/-

Situation 1: Kravene er overskredet i alle perioder undtagen i dagtimerne i hverdagene. Kravet er om natten overskredet med 20 dB og det er næppe muligt med forhøjede altanværn at overholde kravet.

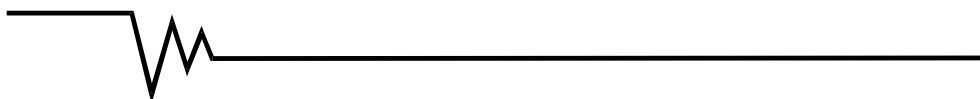
Situation 2: Kravene er overskredet i aftenperioden og om søndagen i dagtimerne. Overskridelsen er på op til 7 dB. Kravet kan overholdes, hvis de med blå markerede altaner, i figuren nedenfor, får et 1,7 meter højt tæt værn på gavl og langside mod vareleveringen samtidig med at undersiden af en evt. overliggende altan er absorberende ($\alpha \geq 0,9$) med f.eks. træbeton med 40 mm mineraluld og de med gult markerede altaner får et 1,5 meter højt tæt værn på gavl og langside mod vareleveringen samtidig med at undersiden af en evt. overliggende altan er absorberende ($\alpha \geq 0,9$) med f.eks. træbeton med 40 mm mineraluld.



Situation 3: Kravene er overskredet i om søndagen i dagtimerne. Overskridelsen er op til 5 dB. Kravet kan overholdes hvis de med gult markerede altaner får et 1,5 meter højt tæt værn på gavl og langside mod vareleveringen samtidig med at undersiden af en evt. overliggende altan er absorberende ($\alpha \geq 0,9$) med f.eks. træbeton med 40 mm mineraluld.



Figur 6. Støjkonturkort 1,5 m. over tagterrasse i aftenperioden med aftenlevering sit. 2.

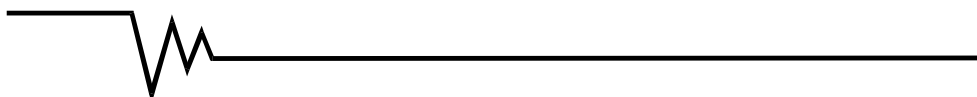




Figur 7. Støjkonturkort 1,5 m. over tagterrasse i dagperioden om søndagen med daglevering sit. 2+3.

Det ses, at ved levering i dag- og aftenperioden vil stort set hele tagterrassen kunne udlægges som ubelastet opholdsareal.

Der er ikke foretaget beregning af ubestemthed på resultaterne, da ubestemtheden normalt ikke indgår i støjmåssige vurderinger i planlægningsituationer.



7. Konklusion

VM acoustics har udført beregninger af støj hidrørende fra varelevering og lastbiler i forbindelse med denne på de projekterede boliger på projekt Adelgade i Hobro.

Beregningen af støjbelastningen er bestemt i de mest støjbelastede punkter på de omkringliggende områdetyper.

Beregningen er baseret på de af Føtex angivne oplysninger om aktivitet.

Varelevering finder i dag sted i hele døgnet, men vil fremover muligvis kun være i dag- og aftenperioden.

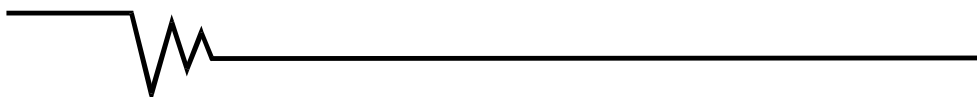
Støjbelastningen er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 i det mest belastede punkt på facaderne beregnet til:

Beregningspunkt	Støjbelastning L _r dag/aften/søndag/nat dB(A)	Grænseværdi dag/aften/søndag/nat dB(A)
1. Hele døgnet, som nu	50/52/50/60	55/45/45/40
2. Dag/aften/søndag	50/52/50/-	55/45/45/-
3. Dag/søndag	50/-/50/-	55/-/45/-

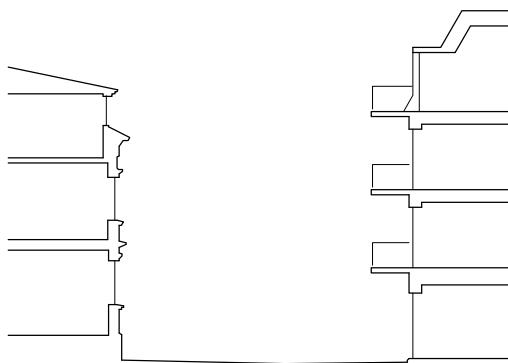
Der er givet tillæg for impulser i natperioden, men ikke i dag- og aftenperioden.

Der er givet anvisninger for skærmløsninger så kravene er overholdt på altanerne i dag- og aftenperioden.

Da vareleveringen finder sted på offentlig vej, kan det ikke rubriceres som virksomhedsstøj fra Føtex, men beregningerne er udført for at klarlægge støjbelastningen på boligerne.

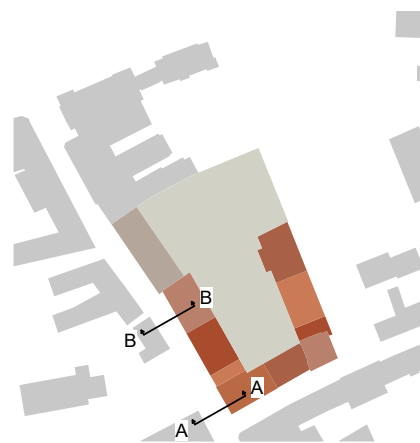


Bilag 5



Lokalplanafgrænsning/Skel

Snit A-A



Lokalplanafgrænsning/Skel

Snit B-B

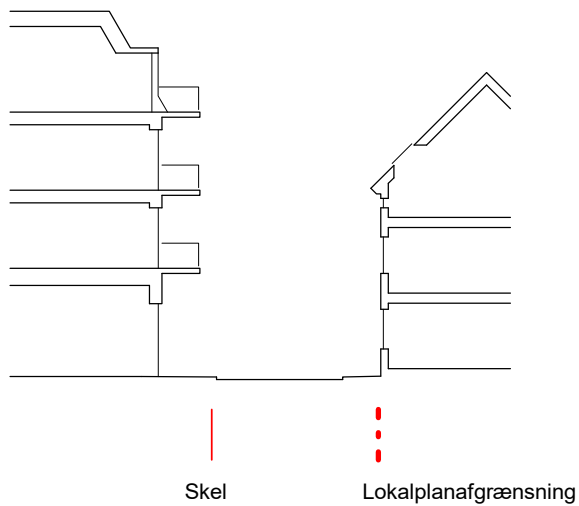
ADELGADE, HOBRO

Snit i Adelgade

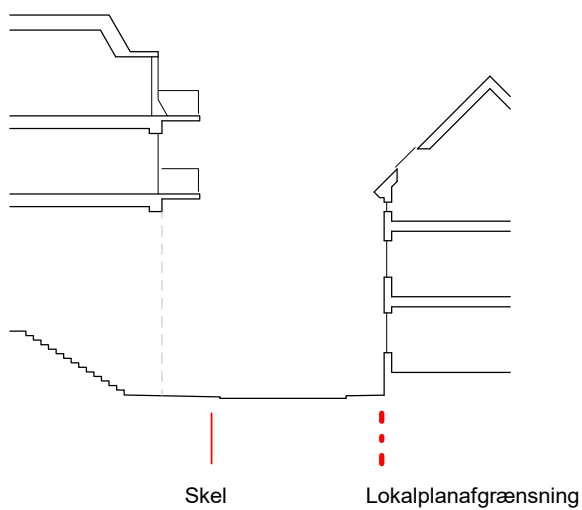
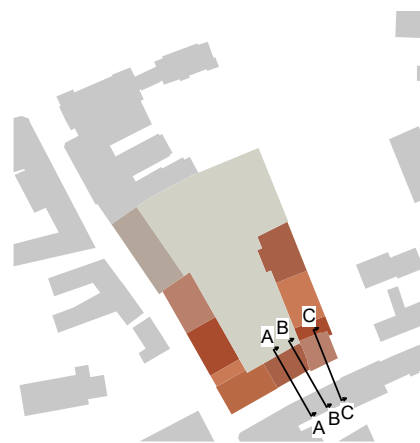
1:300

6. september 2024

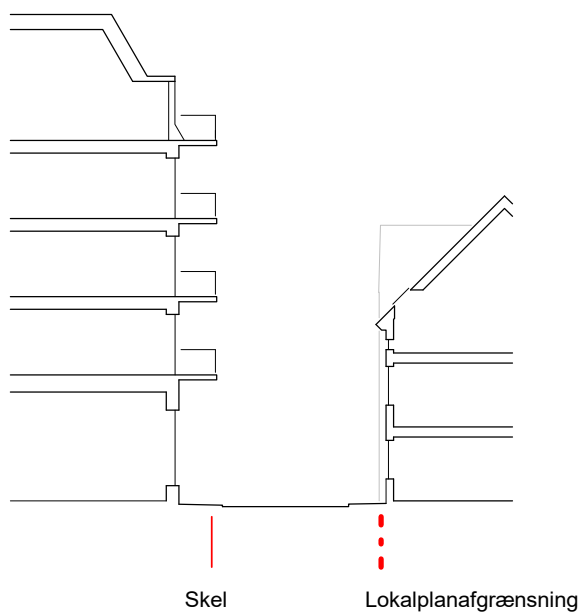
ERIKSEN
ARKITEKTER M.A.A.



Snit A-A



Snit B-B



Snit C-C

ADELGADE, HOBRO

Snit i Skibsgade - 1,2 m

1:300

26. august 2024

ERIKSEN
ARKITEKTER M.A.A.

Bilag 6

ERIKSEN ARKITEKTER OG GENERATOR HOLDING

TRAFIKANALYSE – NY BEBYGGELSE PÅ HAVNEGADE, HOBRO

TRAFIKANALYSE – VERSION 2

ADRESSE COWI A/S

Jens Chr. Skous Vej 9C
8000 Aarhus C

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Baggrund	2
1.1	Sammenfatning	2
2	Eksisterende forhold	4
3	Projektbeskrivelse	4
4	Trafikale forudsætninger	6
4.1	Trafik til/fra Nytorv	6
4.2	Trafik på Havnegade	7
4.3	Trafik i eftermiddagsspilstimen	8
5	Kapacitetsvurdering	9
5.1	Kapacitet ved Havnegade/Nytorv	9
5.2	Kapacitet ved Brogade/Havnegade	10
5.3	Kapacitet m.m. ved Havnegade/H I Biesgade	13
6	Trafiksikkerhedsvurdering	14
6.1	Trafiksikkerhed i kryds	16
7	Vurdering af vareindlevering	18

PROJEKTNR.

A251450

DOKUMENTNR.

001

VERSION

2.0

UDGIVELSESDATO

28-06-2023

BESKRIVELSE

Trafikal analyse

UDARBEJDET

KANL/PTCH

KONTROLLERET

JRLN/TSRD

GODKENDT

TSRD

1 Baggrund

I forbindelse med lokalplanlægning i det centrale Hobro, planlægger Ejendoms-selskabet 2011 ApS etablering og udvidelse af eksisterende parkeringsudbud øst for dagligvarebutikken Føtex.

På figur 1-1 ses placering af Føtex og omkringliggende vejnet. Adelgade, vest for Føtex, er Hobros gågade, hvormed parkeringsarealerne omkring Føtex ofte er tæt på eller fuldt belagt om eftermiddagen og i weekenderne, da disse anvendes både af dagligvarekunder og besøgende i gågaden.



Figur 1-1 Illustration fra helhedsplan, der viser placering af ny genbrugsplads, Reno-Nord og øvrige funktioner. [Kilde: Idéoplæg, Fælles Administrationsbygning – FA1, 06-20-2022].

Udbygningen af parkeringsarealet indebærer ønske om etablering af nyt P-dæk over eksisterende parkeringsanlæg øst for Nytorv (evt. 2 dæk) og en ny parkeringskælder. Udbygningen af parkeringsarealerne skal medvirke til centralisering af parkeringen i Hobro midtby og afhjælpe den høje belægningsgrad.

Med baggrund i information, modtaget fra Eriksen Arkitekter og Generator Holding A/S, omkring udbygningen af parkeringsarealerne, samt forventede trafik-tal på Havnegade, ønskes der gennemført en vurdering af trafikale konsekvenser for krydset Havnegade/Nytorv. Dertil laves en trafiksikkerhedsvurdering af adgangsforhold for biltrafikken og lette trafikanter. Afslutningsvist foretages en vurdering af vareindlevering til Føtex.

Dette er version 2 af notatet, hvor der er suppleret med trafikanalyse af krydset Brogade/Havnegade med inkluderet mertrafik i forbindelse med centrering af flere parkeringsbåse på Nytorv.

1.1 Sammenfatning

Der er med udgangspunkt i information om fremtidig parkering og et skøn af den gennemkørende trafik på Havnegade gennemført kapacitetsberegninger for krydset Havnegade/Nytorv. Da størstedelen af handel foretages om

eftermiddagen, er beregningerne udført for en hverdagseftermiddagsspidstime i året for projektfærdiggørelse og 10 år efter projektfærdiggørelse. Krydset er i beregningerne gennemført med den eksisterende krydsudformning.

Krydset beregnes til at have en god trafikafvikling (serviceniveau A). De største forsinkelser opstår for den udkørende trafikstrøm fra Nytorv, hvor middelforsinkelsen bliver 10 sekunder for 10 år efter projektfærdiggørelse. Den maksimale kølængde bliver på tre køretøjer, svarende til ingen til minimal kø.

Ud fra en trafiksikkerhedsvurdering er der en række eksisterende og mulige fremtidige problemstillinger på Nytorv:

- > Ved etablering af det nye P-dæk skal der sikres acceptabel oversigt ved fodgængerfeltet på Nytorv.
- > Affaldscontainere placeret i afsætningslommen bør fjernes, da de hindrer oversigten for ind- og udkørende til den eksisterende parkeringskælder.
- > 30 minutters kantstensparkeringen på Nytorv bør fjernes, da parkerede biler kan hindre oversigten til fortov og gennemkørende biler, for ind- og udkørende trafik ved den nye parkeringskælder.

Trafiksikkerhedsvurderingen viser en række problemstillinger i krydset Havnegade/Nytorv:

- > Ved ophør af den nordlige cykelsti, hvor vejareal omdannes til kantstensparkering, skal det sikres, at parkerede biler i god tid kan se cyklister, der svinger ud fra cykelstien.
- > Afmærkning i krydset kan med fordel genafmærkes.

Afslutningsvist vurderes forslaget om at bibeholde den nuværende udformning til vareindlevering med en afsætningslomme som værende god. Dog bør det sikres, at affaldscontainere fra Føtex ikke sættes i afsætningslommen. Afsætningslommen bør udelukkende anvendes til vareindlevering.

Derimod vil den forventede mertrafik til og fra Nytorv påvirke trafikafviklingen i krydset Brogade/Havnegade i så væsentlig en grad at krydset kan opleve tendenser til sammenbrud. Trafikanterne vil oplever meget lange ventetider. Løsningsforslaget er som minimum at forlænge venstresvingbaner på Brogade, så venstresvingende ikke tilbagestuver til ligeudbanen i krydset. Dette kan dog vise sig ikke at være nok til at øge kapaciteten væsentligt, hvorfor der bør overvejes at ombygge krydset med to ligeudspor på Brogade.

2 Eksisterende forhold

På figur 2-1 ses et oversigtsbillede over lokalitetens placering i Hobro. Området er centralt beliggende i Hobro og ligger umiddelbart øst for gågaden. Adgang til parkeringsanlæggene sker via Havnegade (og Nytorv), der ligger ud til den gennemgående vej i Hobro, Brogade (hovedvej 180).



Figur 2-1 Oversigtskort over projektlokaliteten.

Parkeringsudbuddet på Nytorv består i dagens situation af to parkeringsarealer:

- > Parkeringsanlæg øst for Nytorv: 120 parkeringsbåse
- > Føtex parkeringskælder: 20 parkeringsbåse

Samlet set **140 parkeringsbåse**. På baggrund af Mariagerfjord Kommunes parkeringsregnskab fra januar 2011¹ er der et mål om en belægningsgrad på maksimalt 85%. I parkeringsregnskabet overstiger parkeringsanlægget på Nytorv kommunens målsætning og ligger i perioden kl. 11.00 til kl. 12.00 og kl. 13.00 til kl. 16.00 over 85%. Parkeringsregnskabet er fra 2011, hvormed denne problemstilling formentlig er værre i dagens situation.

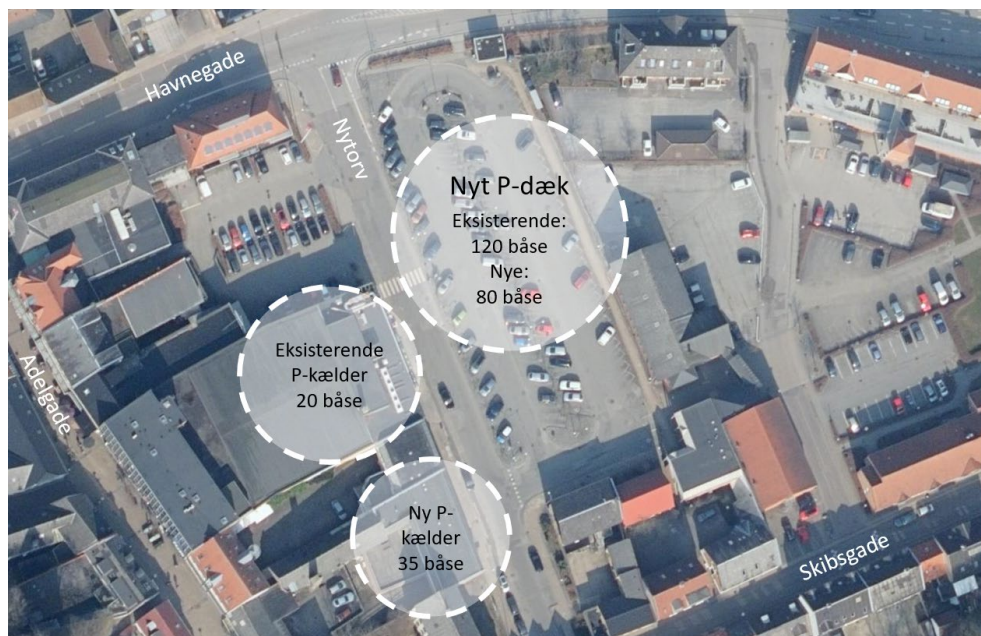
3 Projektbeskrivelse

Ejendomsselskabet 2011 ApS har et ønske om at øge antallet af parkeringsbåse ved Føtex. Udbygningen skal dels ske for at løse problemer med høj belægningsgrad om eftermiddagen i hverdagen og i weekenderne. Udbygningen skal

¹ Parkeringsplan, januar 2011 – Mariagerfjord Kommune. Se Bilag 5 – Belægning i Hobro, figur 7.

dertil samle parkeringsudbuddet i området, således den parkeringssøgende trafik for handlende i Føtex og i gågaden gøres lettere og mere overskuelig.

På figur 3-1 ses et oversigtskort over eksisterende parkering og forslag til ny parkering baseret på modtaget information fra Generator Holding A/S.



Figur 3-1 Kort over eksisterende parkeringsudbud og forslag til udbygning.

Det foreslås, at parkeringsanlægget øst for Nytorv udbygges med et ekstra parkeringsdæk oven på den eksisterende parkeringsanlæg. Dertil etableres en ny parkeringskælder syd for den eksisterende parkeringskælder. Projektet vil skabe følgende parkeringsudbud:

- > Eksisterende parkering: 140 båse
- > Nyt parkeringsdæk: 80 båse
- > Ny parkeringskælder: 35 båse

Der tilføres 115 nye parkeringsbåse, hvormed **det samlede parkeringsudbud bliver 255 parkeringsbåse.**

4 Trafikale forudsætninger

I følgende afsnit gennemgås den forventede fremtidige trafik til og fra parkeringsanlæggene ved Føtex og den fremtidige gennemgående trafik på Havnegade.

Forudsætninger for beregning af fremtidig trafik opdeles på:

- > Trafik til parkeringsarealer ved Nytorv
- > Gennemgående trafik på Havnegade

Turberegningen udføres for forventet år for færdiggørelse af projektet, 2025, samt i prognoseåret 2035, svarende til projektfærdiggørelse + 10 år. Dertil er trafikbelastningen beregnet for eftermiddagsspidstimen, hvor trafikbelastningen vurderes at være værst. Trafikken i eftermiddagsspidstimen anvendes i den efterfølgende kapacitetsvurdering for krydset Havnegade/Nytorv.

4.1 Trafik til/fra Nytorv

Trafikken til og fra parkeringsarealerne er beregnet ud fra antallet af parkeringsbåse og en forventet udbytning af parkerede i eftermiddagsspidstimen.

Det er vurderet, at en beregning af turrater baseret på håndbogen *Turrater, september 2020* for dagligvarebutikker vil give en for lav trafikbelastning, da parkeringsanlæggene også vil blive brugt af besøgende i gaden.

Med baggrund i målsætningen fra Mariagerfjord Kommunes parkeringsregnskab gøres en række forudsætninger for den parkeringssøgende trafik. Forudsætningerne er lavet således, der skabes en robust kapacitetsanalyse med høje trafikmængder:

- > Belægningsgrad på 85% i spidstimen: 217 ture
- > Udbytning af parkerede på 50%: 108 ture

Samlet 325 ture til parkeringsanlæggene i efterspidstimen. Det formodes, at alt trafik, der skal ind til området, også forlader området igen, hvormed trafikmængden i krydset reelt bliver højere. Der laves følgende forudsætninger:

- > 100% af tilkommende trafik kommer fra Havnegade
- > 95% af trafikken vil forlade området via Havnegade, 5% via Skibsgade.

Skibsgade er ensrettet, hvormed det kun er muligt at køre væk fra Nytorv.

Ved Havnegade bliver svingfordelingen som følger:

- > 80% svinger mod/kommer fra øst, 20% svinger mod/kommer fra vest.

Den samlede trafik til og fra Nytorv bliver 634 ture i spidstimen. Trafikken til og fra området fremskrives ikke.

4.2 Trafik på Havnegade

Den gennemkørende trafik på Havnegade beregnes ud fra et skøn, da der ikke er foretaget trafiktællinger på vejen. Trafikken vurderes dels på baggrund af området vest for Nytorv og en trafiktælling på H I Biesgade fra 2022.

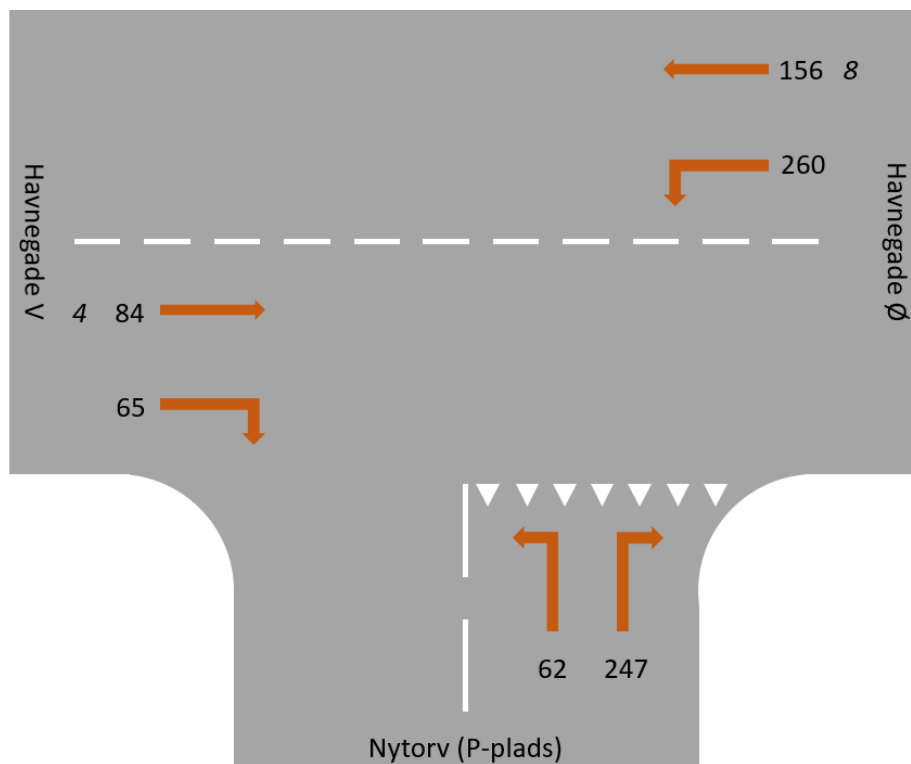
Trafiktællingen på H I Biesgade viser en ÅDT (årsdøgntrafik) på 1.844 køretøjer. H I Biesgade giver adgang til et større parkeringsanlæg og Hobro busstation. Parkeringsanlægget på H I Biesgade ligger i gåafstand til gågaden, hvormed en del parkeringssøgende trafik vil anvende denne. Ud fra trafiktællingen og områderne vest for Nytorv, der primært består af parcelhuskvarter og mindre butikker, vurderes trafikken at være nogenlunde lig tællingen på H I Biesgade.

Den gennemgående ÅDT på Havnegade forbi Nytorv skønnes til at være 2.000 køretøjer. Dette skøn er sat højt, for at sikre en robust kapacitetsanalyse. Der gøres følgende forudsætninger for trafikken i eftermiddagsspidstimen:

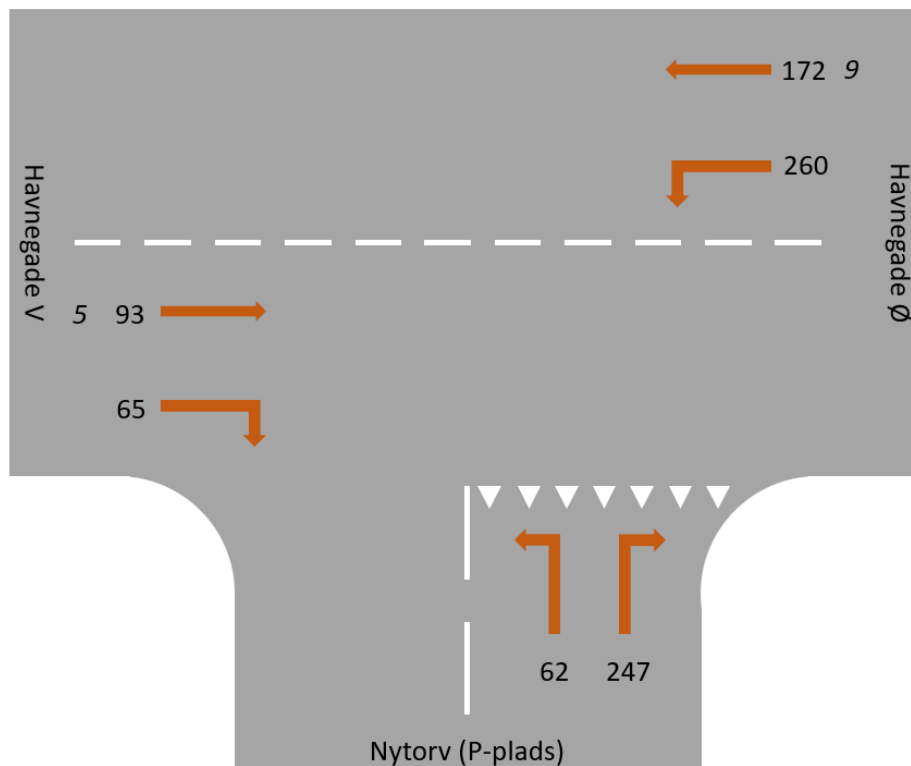
- > 12% af trafikken vil ske i eftermiddagsspidstimen
 - > 240 køretøjer
- > 5,0% vil være tung trafik
 - > 12 tunge køretøjer
- > I spidstimen vil 65% af trafikken komme fra øst og 35% fra vest.
 - > Fordeling: 156 fra øst / 84 fra vest
- > Trafikken fremskrives til prognoseåret + 10 år, med en trafikstigning på 1% årligt.
 - > 265 køretøjer, 13 tunge køretøjer, fordeling: 172/93

4.3 Trafik i eftermiddagsspidstimen

På figur 4-1 ses trafikfordelingen grafisk i prognoseåret 2025 for krydset Havnegade/Nytorv. På figur 4-2 ses trafikfordelingen i prognoseåret + 10 år.



Figur 4-1 Fordeling af trafikken i krydset mellem Havnegade og Nytorv i prognoseåret. Tal med kursiv angiver andel tung trafik.



Figur 4-2 Fordeling af trafikken i krydset mellem Havnegade og Nytorv i prognoseåret + 10 år. Tal med kursiv angiver andel tung trafik.

5 Kapacitetsvurdering

Til at vurdere trafikafviklingen i krydsene anvendes kapacitetsberegningsprogrammet DanKap version 3.1. I programmet anvendes følgende parametre til at vurdere trafikafviklingen:

- > **Belastningsgrad:** Belastningsgraden beskriver, hvor belastet en given trafikstrøm er i spidstimen. Nærmer belastningsgraden sig 1, er der risiko for utilfredsstillende trafikafvikling og i værste fald sammenbrud.
- > **Middelforsinkelse:** Middelforsinkelsen er udtryk for den gennemsnitlige forsinkelse pr. køretøj for en given trafikstrøm i spidstimen.
- > **Køllængde:** 95 %-fraktilen af køllængden anvendes som mål for den kritiske køllængde målt i køretøjer i spidstimen.

Trafikafviklingen vurderes på baggrund af kapacitetsberegningernes resultater for forsinkelse og køllængde. Vurderingerne er foretaget med udgangspunkt i serviceniveaubegrebet, LOS (Level of Service), som er beskrevet i tabel 5-1.

Tabel 5-1 Definition af serviceniveau (LOS).

Serviceniveau (LOS)	Beskrivelse	Middelforsinkelse (sek.)
		Vigepligtskryds
A	Næsten ingen forsinkelse	0-10
B	Begyndende forsinkelse	11-15
C	Ringe forsinkelse	15-25
D	Nogen forsinkelse	25-50
E	Stor forsinkelse	50-70
F	Meget stor forsinkelse	>70

Trafikafviklingen vurderes at være uacceptabel i et kryds, hvis én eller flere trafikstrømme har serviceniveau F, eller hvis mindst to trafikstrømme har serviceniveau E.

Da middelforsinkelsen er beregnet for spidstimen, kan dette indebære, at der i kortere perioder kan være større forsinkelser.

Udover kriteriet om middelforsinkelsen bør det desuden sikres, at eventuel kødannelse ikke hindrer afvikling af trafikken i omkringliggende kryds.

Der er anvendt den eksisterende krydsudformning i kapacitetsberegningerne.

5.1 Kapacitet ved Havnegade/Nytorv

Resultatet af kapacitetsberegningerne for eftermiddagsspidstimen i hhv. prognoseåret (2025) og prognoseåret + 10 år (2035) fremgår af tabel 5-2 og tabel 5-3.

Tabel 5-2 Belastningsgrad, middelforsinkelse i sekunder, serviceniveau (LOS) og maksimal kølængde (95%-fraktil) målt i køretøjer i eftermiddagsspidstimen (2025).

Vejgren	Retning	Belastningsgrad	Forsinkelse	LOS	Max. Kølængde
Havnegade Øst	LH	0,10	3	A	1
Havnegade Vest	VL	0,33	4	A	2
Nytorv	VH	0,44	9	A	3
Gennemsnit		0,26	5	A	

Tabel 5-3 Belastningsgrad, middelforsinkelse i sekunder, serviceniveau (LOS) og maksimal kølængde (95%-fraktil) målt i køretøjer i eftermiddagsspidstimen (2035).

Vejgren	Retning	Belastningsgrad	Forsinkelse	LOS	Max. Kølængde
Havnegade Øst	LH	0,10	3	A	1
Havnegade Vest	VL	0,34	4	A	2
Nytorv	VH	0,45	10	A	3
Gennemsnit		0,26	5	A	

Kapacitetsberegningerne viser, at trafikken i krydset Havnegade/Nytorv vil afvikle trafikken tilfredsstillende med udbygningen af parkeringsarealer frem mod år 2035. Den største forsinkelse i eftermiddagsspidstimen opstår for den udkørende trafik fra Nytorv, hvor den gennemsnitlige forsinkelse bliver 10 sekunder (serviceniveau A). Den maksimale kølængde bliver på 3 biler, hvormed der reelt ikke opstår nogen kødannelse.

5.2 Kapacitet ved Brogade/Havnegade

Krydset Brogade-Havnegade er i dag meget belastet. Trafiksignalanlægget er i foråret 2023 blevet ombygget, så venstresving i begge delkryds (ved Havnegade og Horsøvej) er separatregulerede og indkobles inden hovedretningen, dvs. inden den gennemkørende trafik ad Brogade i begge retninger, får grønt lys. Derudover er den eksisterende trafikstyring blevet opgraderet, så fleksibiliteten i signalstyringen er forbedret. De mest belastede trafikstrømme i krydset modarbejder generelt hinanden, hvorfor der, trods de signalmæssige opgraderinger, er begrænset restkapacitet til at lave væsentlige ændringer uden at andre trafikstrømme påvirkes. Den tidligere signalstyring med eftergrønt med 1-lys pile gav ikke mulighed for at rømme strækningen mellem de to delkryds ved afslutning af hovedretningsgrønt, hvilket bl.a. bevirkede at venstresvingende trafik fra Havnegade ikke kunne afvikles i spidsbelastningsperioder pga. holdende køretøjer mellem de to delanlæg.

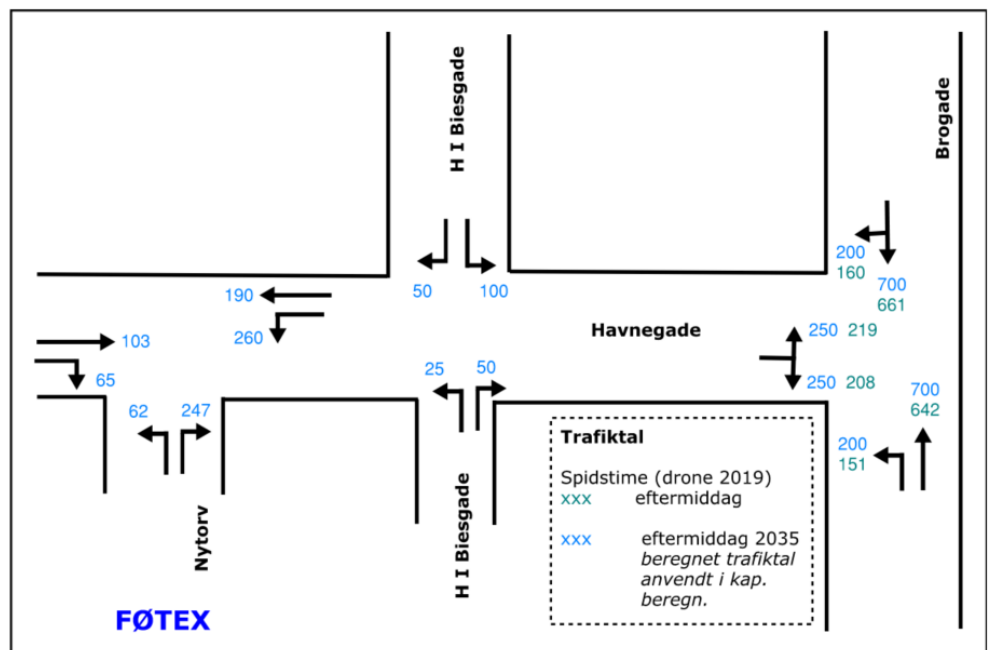
Trafikgrundlag

Ved vurdering af kapaciteten i krydset Brogade-Havnegade er der taget udgangspunkt i de trafiktal for år 2035, der er vist i figur 4-2 for en eftermiddagsspidstime og som også angiver tal for trafikken til og fra Brogade ad Havnegade.

Dertil er lagt en skønnet trafik fra H I Biesgade (nord), der er baseret på tællinger foretaget i august 2022 og den deraf beregnet HVDT. For H I Biesgade syd er der foretaget et skøn over trafikken svarende til det halve af trafikken ad H I Biesgade nord. Der er i begge H I Biesgades tilfarter regnet med en fordeling, hvor 2/3 kører mod Brogade.

Ud fra trafiktal fra en droneoptagelse i 2019 i krydset Brogade-Havnegade er der for 2035-trafikken til og fra Brogade skønnet en retningsfordeling i krydset samt omfang af den gennemkørende trafik ad Brogade i 2035.

I nedenstående figur er droneoptagelser fra 2019 samt den ovennævnte prognose for 2035 i krydset Havnegade-Nytorv og de nævnte betragtninger ved H I Biesgade og relaterede trafiktal for Brogade-Havnegade, angivet.



Figur 5-1 Trafiktal for en eftermiddagsspidstid 2035 anvendt ved kapacitetsberegning for Brogade-Havnegade (droneoptagelser fra 2019 markeret med grønne).

Kapacitetsberegninger – nuværende forhold

Der er foretaget kapacitetsberegninger i krydset Brogade-Havnegade med den nye signalstyring og en tilnærmet udgave af den nuværende situation med de grønne tal, der er trafikallene fra en droneoptagelse i 2019.

Resultaterne er angivet i tabel 5-4.

Tabel 5-4 Belastningsgrad, middelforsinkelse i sekunder, serviceniveau (LOS) og maksimal kølængde (95%-fraktil) målt i køretøjer i eftermiddagsspidstimen (trafiktal fra drone 2019 med ny signalstyring).

Vejgren	Retning	Belastningsgrad	Forsinkelse	LOS	Max. Kølængde (m)
Brogade Syd	V	0,88	72	F	58
Brogade Syd	L	0,67	12	B	129
Brogade Nord	L	0,94	29	D	209
Brogade Nord	H	0,20	19	C	29
Havnegade	V	0,98	59	E	86
Havnegade	H	0,39	31	D	54

Det ses, at trafiksignalanlægget allerede i dag er hårdt belastet. Selvom der er meget trafik i krydset, er de høje belastningsgrader m.m. også et udtryk for at svingbanernes længde (venstresvingsbanen fra Brogade mod Havnegade og venstresvingsbanen fra Havnegade er begge omkring 40 meter) er et problem for afviklingen, da den holdende trafik i venstresvingsbanerne blokerer tilbage til det andet kørespor i tilfarten.

I virkeligheden vil afviklingen sandsynligvis være en smule bedre, da der i simuleringen er regnet med, at de venstresvingende cyklister fra Brogade mod Havnegade indkøbes i alle omløb. Dette vurderes ikke at være i overensstemmelse med virkeligheden.

Uanset dette forhold er restkapaciteten begrænset og påvirkes væsentligt af de korte svingbaner. De tre værst belastede tilfarter repræsenterer hver især en af signalfaserne i signalstyringen og de nærmer sig alle en belastningsgrad på 1.0. Der vil derfor ikke være nogen gevinst ved at omfordele grøntiderne.

Kapacitetsberegningerne specifikt for Brogade-krydset er udført ved anvendelse af softwareprogrammet, SIDRA (version 8), der er et avanceret program til beregning af kapacitet i bl.a. signalregulerede kryds.

Kapacitetsberegninger – 2035 med P-dæk m.m.

Der er foretaget kapacitetsberegninger i krydset Brogade-Havnegade med den nye signalstyring og den prognosticerede trafik i 2035 med øget parkeringsfaciliteter ved Nytorv. Her er anvendt de blå tal fra figur 5-2. Disse trafiktal er de beregnede og skønnede trafiktal, der definerer den trafik de nye parkeringsforhold ved Nytorv genererer. På baggrund af dronetællingerne fra 2019 er retningsfordelinger fastlagt og trafiktallene er tilrettet den prognosticerede trafik ad Havnegade i 2035.

Resultaterne er angivet i tabel 5-5.

Tabel 5-5 Belastningsgrad, middelforsinkelse i sekunder, serviceniveau (LOS) og maksimal kølængde (95%-fraktil) målt i køretøjer i eftermiddagsspidstimen (2035).

Vejgren	Retning	Belastningsgrad	Forsinkelse	LOS	Max. Kølængde (m)
Brogade Syd	V	1,01	98	F	107
Brogade Syd	L	0,79	15	B	166
Brogade Nord	L	1,00	75	F	361
Brogade Nord	H	0,24	21	C	42
Havnegade	V	0,87	109	F	146
Havnegade	H	0,29	31	D	67

Med den øgede trafik ad Havnegade vil der være sammenbrud i trafiksignalanlægget, da trafikbelastningen overstiger kapaciteten, der samtidig bliver forstærket af de korte svingbaner. Selvom der også i denne simulering er regnet med, at de venstresvingende cyklister fra Brogade mod Havnegade indkobles i alle omløb, vurderes dette ikke at have nogen nævneværdig indflydelse på forholdene.

I forhold til de simulerede kapacitetsforhold for den nuværende situation er der i dette scenarie både markante forøgede forsinkelser og kølængder. Køen i Havnegade vil stuve langt tilbage og vanskeliggøre afviklingen af trafikken fra H I Biesgade.

Kapacitetsberegningerne er også i dette scenarie udført ved anvendelse af softwareprogrammet, SIDRA (version 8), der er et avanceret program til beregning af kapacitet i bl.a. signalregulerede kryds.

Bemærkninger

Det vil hjælpe en smule, primært på den nuværende situation, hvis venstresvingbanerne i Brogade og Havnegade forlænges. Det er fordelagtigt, hvis det kan undgås, at ventende venstresvingende køretøjer tilbagestøver og blokerer for afvikling af de ligeudkørende fra Brogade syd og de højresvingende fra Havnegade.

Det eneste, der vil kunne forbedre trafikafviklingen markant, er at gennemføre en større ombygning med to gennemgående spor på Brogade. For den indadgående trafik skal det dog understreges, at de afviklingsmæssige problemer derved kan flytte sig ind på Hostrupvej, der i forvejen er meget trafikbelastet.

5.3 Kapacitet m.m. ved Havnegade/H I Biesgade

I forlængelse af kapacitetsvurderingerne for krydset Brogade-Havnegade i en fremtidig situation år 2035 med fuld udbygning af parkeringsfaciliteterne ved

Nytorv må det konkluderes, at der i samme scenarie vil være særdeles vanskeligt at få afviklet trafikken fra begge tilfarter i H I Biesgade.

En signalregulering vil normalt være et oplagt greb for at kunne få afviklet sidevejstrafik, der har utilfredsstillende lange ventetider. I dette tilfælde vil tiltaget dog ikke have den ønskede effekt, da afviklingen af trafikken ad Havnegade mod Brogade skal afvikles i to delanlæg med tilhørende rømning mellem delanlægene, der skal sikre, at venstresvingende og højresvingende trafik fra H I Biesgade kan opmarcheres ved stoplinjen fremme ved Brogade og ikke bliver blokeret af en kø på Havnegade. Denne opdeling af tilfarten i Havnegade i retning mod Brogade, vil derfor også medføre at køen fra stoplinjen på Havnegade ved H I Biesgade vil stuve helt tilbage forbi Nytorv.

6 Trafiksikkerhedsvurdering

Der er gennemført en trafiksikkerhedsvurdering for Nytorv i forhold til udbygningen af parkeringsarealet, og hvilke konsekvenser det vil have på trafiksikkerheden. Dette er gjort for at vurdere eventuelle trafiksikkerhedsforanstaltninger, der bør foretages for at projektet ikke har en negativ effekt på den eksisterende trafiksikkerhed. Dertil gives forslag, der kan medvirke til at forbedre trafiksikkerheden.

Der er i dagens situation etableret et fodgængerfelt på tværs af Nytorv, som det fremgår af figur 6-1. Krydsningen skaber en god overgang for de handlende i Føtex og til gågaden. Der mangler dog en E17-tavle på den vestlige side af vejen ind mod Føtex. Etableringen af et p-dæk oven på det eksisterende parkeringsanlæg vil medføre etablering af bærende søjler. Det er vigtigt, at fodgængerne sikres god oversigt, så de dels kan orientere sig i forhold til biltrafikken og biltrafikken i god tid kan se krydsende fodgængere. Dertil bør det sikres, at en bil ikke spærrer for adgangen til fodgængerfeltet på parkeringsarealet. Dette kan eventuelt gøres med afmærkning.

Handikapparkering er i dagens situation placeret langt fra fodgængerfeltet, hvilket ikke følger anbefalinger. Handikapparkeringsbåsene bør flyttes hen til fodgængerfeltet for at øge serviceniveauet.



Figur 6-1 Oversigt over trafikanttruter i området. Rød: biltrafik, Orange: vareindlevering, Gul: fodgængertrafik. [Eriksen Arkitekter]

Affaldscontainere fra Føtex er i dag placeret på vejbanen langs kantstenen i lastelommen til vareindlevering. På gadefotos ses en container at være trillet ud mod vejbanen, som det fremgår af figur 6-2. Affaldscontainerne bør afskærmes fra vejen, da de ved hård vind kan flytte sig og komme ud på vejbanen. Affaldscontainerne foreslås helt fjernet fra dette sted, da de bruger pladsen afsat til vareindlevering, således lastbilen må holde ude på vejbanen. Dertil skærmer affaldscontainerne for oversigten for ind- og udkørsel til den eksisterende parkeringskælder. Vareindlevering vil foregå i korte perioder, primært uden for spidstimen, hvor oversigten til krydsende fodgængere ved fodgængerfeltet kan være spærret. Dette kan eventuelt løses ved at bygge fortovet længere ud, således fodgængere kan ses, når der holder en lastbil i afsætningslommen.



Figur 6-2 Billede af container, der er trillet ud på vejen. [DDG]

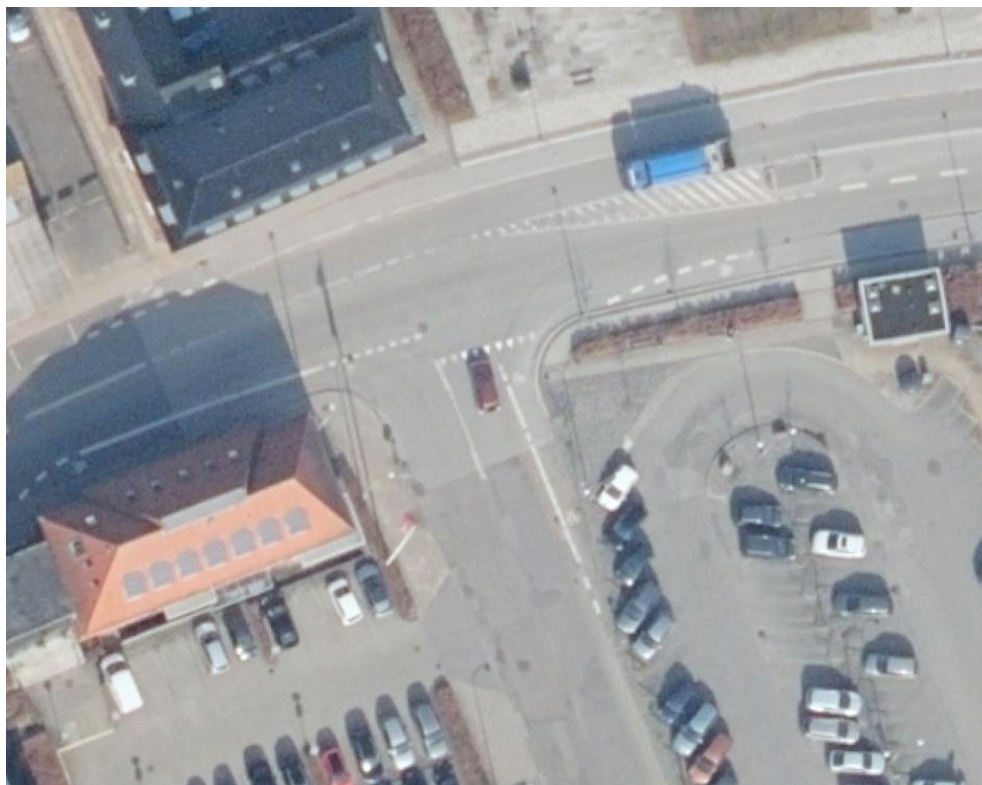
Ved udkørsel fra den nye parkeringskælder, skal det sikres at den ind- og udkørende biltrafik har oversigt til fortovet og biltrafikken på Nytorv. Der er i dagens situation tilladt 30 minutters parkering langs det vestlige fortov, som det fremgår af figur 6-3. Parkerede biler vil kunne medføre dårlig oversigt. For udkørende trafik vil parkerede biler kunne hindre oversigten til gennemkørende trafik på Nytorv. For indkørende biltrafik vil parkerede biler kunne hindre oversigten til fortovet. På baggrund af dette bør muligheden for kantstensparkering fjernes ved etablering af den nye parkeringskælder.



Figur 6-3 Forventet ind- og udkørsel til ny parkeringskælder. Billede viser parkering langs kantsten. [DDG]

6.1 Trafiksikkerhed i kryds

Trafiksikkerheden i krydset Havnegade/Nytorv er vurderet. På figur 6-4 ses et billede af krydset.



Figur 6-4 Oversigtsbillede over krydset Havnegade/Nytorv.

Der er i dagens situation etableret cykelsti eller cykelbaner ind mod krydset fra alle retninger, hvormed cyklister har gode vilkår i krydset. Øst for krydset er der etableret cykelsti, mens der vest for krydset er etableret cykelbane. Umiddelbart vest for krydset ophører cykelstien på den nordlige side af Havnegade, og vejbanearealet omdannes til kantstensparkering (30 minutter), se figur 6-5. Cyklister skal fra ophør af cykelstien dele vejbanen med biltrafikken. Der vil kunne opstå situationer ved en parkeret bil, der åbner døren foran en cyklist, hvis cyklisten endnu ikke er kommet helt ud på kørebanen. I dette tilfælde kan den parkerede bil endnu ikke se cyklisten i sidespejlet. Det skal sikres, at parkerede biler kan nå at orientere sig ift. bagfrakommende cyklister fra cykelstien.



Figur 6-5 Cykelsti/-bane omdannes til kantstensparkering. [DDG]

Baseret på gadefotos er en del af afmærkningen næsten slidt af. Dette er primært cykelsymboler og midterlinjen. Afmærkningen kan med fordel genafmærkes.

7 Vurdering af vareindlevering

I informationen fra Generator Holding A/S og Eriksen Arkitekter foreslås vareindleveringen til Føtex at ske som i dagens situation. Vareindleveringen vil ske i en afsætningslomme langs kantstenen, som det ses på figur 7-1.



Figur 7-1 Placering af afsætningslomme, markeret med rød.

Den eksisterende løsning vurderes at være en god løsning. Dog er det observeret, at Føtex anvender vareindleveringslommen til deres affaldscontainere. Dette medfører, at vareindleveringen må ske delvist ude på vejbanen. Det bør sikres, at afsætningslommen kun anvendes til vareindlevering.

Varelastbiler har ikke mulighed for at vende på Nytorv, hvormed de er nødsaget til at køre via Skibsvej, Gasværksvej, Blåkildevej og Skovvej for at komme ud til hovedvejen, Brogade. Dette er en relativt stor omvej, men dette vil ikke være anderledes fra dagens situation, hvormed der ikke ses noget problem ift. omvejskørslen.

Bilag 7

Levestedsvurdering af flagermus i Hobro centrum



Jens Fabricius Skousen

Erik Aude

Notat 2025-08

Kolofon

Forfattere: Jens F. Skousen og Erik Aude

Rekvirent: EnergyTech

Kontaktpersoner: Morten Nielsen

GIS: Jens F. Skousen

Projektansvarlig: Erik Aude

Dokumenttitel: Levestedsvurdering af flagermus i Hobro centrum

Dokumenttype: Teknisk kundenotat, 2025-08

Årstal: 2025

Sider: 24

Forsidefoto: Skibsgade 3 fra facaden og fra gården

Indholdsfortegnelse

Kolofon.....	2
Indholdsfortegnelse	3
Baggrund for undersøgelsen	4
Metode	4
Resultater	5
Træ gennemgang	5
Bygnings gennemgang	5
Vurdering	20
Konklusion	23

Baggrund for undersøgelsen

Arter af flagermus forekommer på Habitatdirektivets Bilag IV liste, og er således særligt beskyttet i hele EU. Arterne må blandt andet ikke slås ihjel eller indfanges, og deres yngle-/rasteområder må ikke ødelægges eller forstyrres. Visse arter af flagermus er også beskyttet under Bilag II i de danske Habitatområder, hvor arterne på udpegningsgrundlaget skal sikres gunstig bevaringsstatus.

I forbindelse med nedrivningen af flere bygninger i Hobro er HabitatVision blevet kontaktet for at undersøge bygningernes egnethed som levested for flagermus.

Der kan forekomme 11 arter af flagermus i området omkring 9500, Hobro. Flagermus har forskellige præferencer for levesteder om sommeren. 9 arter kan anvende bygninger som opholdssted (Brandts-/Skæg-, Dam-, Frynse-, Trolde-, Dværg-, Pipistrel-, Syd- og Skimmelflagermus), mens 9 arter kan have opholdssted i træer (Brandts-/Skæg-, Dam-, Vand-, Frynse-, Trolde-, Dværg-, Pipistrel- og Brunflagermus) om sommeren (Elmeros et al., 2024).



Figur 1. Oversigtskort over bygninger, der står til nedrivning.

Metode

Undersøgelsen blev udført d. 31/01/2025, og havde til formål at finde og vurdere potentielle levesteder af betydning for flagermus. Inventørerne var biologer Erik Aude og Jens Skousen.

Bygningerne, med særlig fokus på loftrum, blev gennemgået for tegn på flagermus, hvilket omfatter ekskrementer, rester af bytte, døde- og levende individer, urinstænk og lugt. Derudover blev hver bygning undersøgt for potentielle indgangshuller indvendigt og udvendigt.

Generelt blev loftrumene, og andre dele af bygningerne, vurderet hvorvidt der var levested, ved estimering af sommer- og vintertemperaturer, sprækker og isolering, som flagermusene kan klemme sig ned i, samt ruheden og alderen af tømmeret, som flagermus kan anvende, som ophæng. Andre mere specifikke overvejelser fremgår af vurderingen af hver enkelt bygning.

Der blev anvendt teleskopstige, som kan nå 6 meter. Der blev desuden anvendt kraftige lommelygter i de mørke loftrum. Værktøj, som boremaskine, koblen, mukkert og bajonetsav, blev taget i brug for at opnå adgang til ellers utilgængelige dele af bygningerne. Inspektionskamera blev også medbragt for at kunne undersøge mindre afkroge eller dele af bygningen, der ville være ufremkommelig.

Resultater

Trægennemgang

Der var ingen træer på de undersøgte adresser med tilstrækkelig størrelse eller potentiale som levested for flagermus.

Bygningsgennemgang

Adelgade 41

Denne bygning var i god stand og relativ ny i forhold til de andre bygninger, der står til nedrivning. Dette gjaldt også forholdene på loftet, hvor der var rent og uden tegn på råd eller dyr (Figur 2). Der fandtes dog få åbninger, som flagermus potentielt kunne benytte for at få adgang til loftrummet. Et af disse åbninger fandtes mod husets gavl (Figur 3), mens det andet fandtes i undertaget. Stoffet i undertaget blev derfor åbnet for at undersøge forholdene og potentielle spor efter flagermus (Figur 4). Der fandtes ingen spor eller tegn på flagermus på loftet, men potentielle indgangshuller, der ville gøre det muligt for flagermus, at benytte rummet som levested.

Det var ikke muligt, at få adgang til skunkene mod hhv. vest og øst. Den udvendige besigtigelse viste imidlertid ingen indflyvningshuller på et intakt nyere tag (Figur 5 til Figur 8).



Figur 2. Loftrummet i bygningen på adressen Adelgade 41.



Figur 3. Åbning i bygningens gavl.



Figur 4. Undersøgelse af undertaget.



Figur 5. Adelgade 41. Skunken mod nordvest



Figur 6. Adelgade 41. Skunken mod sydvest



Figur 7. Adelgade 41. Skunken mod nordøst



Figur 8. Adelgade 41. Skunken mod sydøst

Adelgade 43

Denne bygning er ældre, og i dårligere stand end den forrige bygning, hvilket især kunne ses på lofttrummet (Figur 9). En del af lofttrummet var omdannet til en del af boligen, der nu huser et Pizzaria.

Der var ingen undertag, og tømmeret var tydeligt væsentligt ældre i forhold til Adelgade 41 (Figur 10 og Figur 11). Der var igen indgangshuller, der ville gøre det muligt for flagermus at komme ind i lofttrummet. Der blev heller ikke her fundet spor efter flagermus. Der var ingen isolering mellem eternittaget og lofttrummet, og der vil således forekomme store sæsonbetingede temperatursvingninger, hvilket reducerer lofttrumets egnethed som levested for flagermus.



Figur 9. Loftrummet med typiske hanebåndsspær i bygningen på adressen Adelgade 43.



Figur 10. Tagkonstruktionen uden undertag eller isolering i bygningen på Adelgade 43



Figur 11. Tydeligt gammelt tømmer uden undertag eller isolering i Adelgade 43

Adelgade 45/Skibsgade 1

Loftrummet over den gamle spillehal og sandwichbar var gammelt og i dårlig stand. Adgang til loftet har været lukket i sandsynligvis flere år, og mange gulvbrædder var meget rådne. Taget bestod af bart eternittag med gammelt tømmer (Figur 12). Der fandtes rådden isolering i en del af loftet, hvor der tidligere har været beboelse (Figur 13).

Der var flere potentielle indgangshuller for flagermus, bl.a. ved skorstenen (Figur 12), og åbne vinduer (Figur 14). En kælder under adressen blev også undersøgt (Figur 15 og Figur 16). Der blev ikke registreret tegn på flagermus. Der var ingen isolering mellem eternittaget og loftrummet med undtagelse af tidligere beboelse, og der vil forekomme store sæsonbetingede temperatursvingninger i store dele af loftrummet, hvilket reducerer loftrumets egnethed som levested for flagermus.



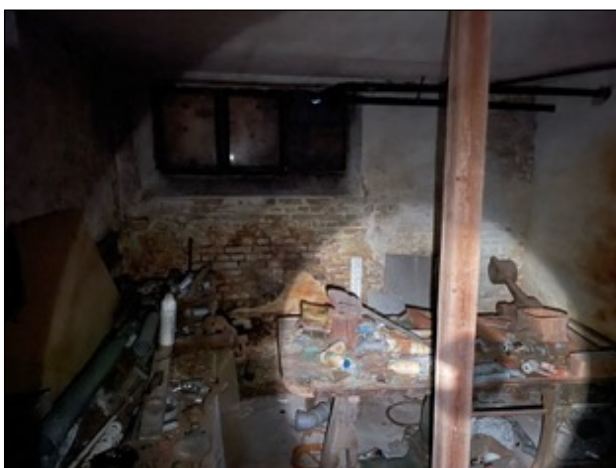
Figur 12. Loftrum i Adelgade 45/Skibsgade 1



Figur 13. Gammel isolering på gulvet i gammel beboelse på loftet af Adelgade 45/Skibsgade 1



Figur 14. Åbent vindue på loftet af Adelgade 45/Skibsgade 1



Figur 15. Kælder under Skibsgade 1



Figur 16. Kælder under Skibsgade 1

Adelgade 45

Fra den gamle garnbutik var der adgang til en anden del af loftet over Adelgade 45, samt loftet over et mindre depot i gården mellem Adelgade og Nytorv. Loftet var i samme dårlige stand med uisolerede eternitplader, gammelt tømmer og spredt gammel isolering på gulvet.

Loftet over det mindre depot i gården var ældre beboelse, der også var forfalden (Figur 18 og Figur 19). Der blev ikke konstateret tegn på flagermus. Der var ingen isolering mellem eternittaget og loftsrummet med undtagelse af tidligere beboelse (Figur 20 og Figur 21), og der vil således

forekomme store sæsonbetingede temperatursvingninger i store dele af loftrummet, hvilket reducerer loftrumets egnethed som levested for flagermus.



Figur 17. Loftrummet med typiske hanebåndsspær i Adelgade 45.



Figur 18. Gammel beboelse på loftet af mindre depotrum



Figur 19. Gammel beboelse på loftet af mindre depotrum



Figur 20. Adelgade 45. Uisoleret loftrum med typiske hanebåndsspær



Figur 21. Adelgade 45. Uisoleret loftrum

Adelgade 43/Nytorv 12

Bygningen er beliggende mellem Adelgade 43 og Nytorv 12. Loftrummet er af ældre karakter med uisolerede eternitplader, gammelt tømmer, isolering og med flere rådne gulvbrædder (Figur 22). Derudover fandtes to mindre rum med et hulrum i enden af loftrummet (Figur 23 til Figur 25). Der var ekskrementer fra fugle (Figur 26), hvilket igen viser, at flagermus også kan have adgang til loftrummet, men der fandtes ingen tegn på flagermus.

Der var ingen isolering mellem eternittaget og loftrummet med undtagelse af tidligere beboelse/værelser. Der vil altså forekomme store sæsonbetingede temperatursvingninger i størstedelen af loftrummet, hvilket reducerer loftrumets egnethed som levested for flagermus.



Figur 22. Loftrum i bygning beliggende mellem Adelgade 43 og Nytorv 12 med typiske hanebåndsspær.



Figur 23. Rum i enden af loftet



Figur 24. Rum i enden af loftet



Figur 25. Hulrum over de to rum med hanebåndsspær



Figur 26. Fugleekskremitter på loftet i bygningen mellem Adelgade 43 og Nytorv 12

Nytorv 10+12

Loftrummet over kontorerne var i relativ god stand. Der var rent og tillukket. Der fandtes meget isolering og træet var relativt nyt (Figur 27). Der fandtes ingen tegn på flagermus, og det er usandsynligt, at loftrummet er tilgængeligt for flagermus eller andre dyr.



Figur 27. Loftrum over kontorerne på Nytorv 10+12

Skibsgade 3

Denne bygning var i dårligst stand i forhold til de andre. Bygningen har stået tom i mange år, og er nu ret forfalden. I denne bygning blev alle etager undersøgt, da flere vinduer var åbne på alle etager (Figur 29 og Figur 30, samt Figur 33 og Figur 34), og flagermus ville derfor have adgang til hele bygningen.

Bygningens kælder blev også undersøgt (Figur 35 og Figur 36). Der var dog stadig særligt fokus på loftrummet, da det vil være det mest oplagte levested for flagermus. Loftrummet var i denne bygning meget stort med uisolerede eternitplader, gammelt tømmer (Figur 28). Flere af loftets gulvbrædder var rådne, og flere med store huller. Der fandtes ikke tegn på flagermus. Dog blev der fundet fugleekskremer og tilmed en rede fra en rovfugl (Figur 31 og Figur 32), hvilket viser, at flagermus kan have nem adgang til bygningens loft. Der fandtes også mindre rum til beboelse i loftrummet.

Der var ingen isolering mellem eternittaget og loftsrummet med undtagelse af tidligere beboelse. Der vil således forekomme store sæsonbetingede temperatursvingninger i størstedelen af loftsrummet, hvilket reducerer loftsrummets egnethed som levested for flagermus.



Figur 28. Lofttrummet i bygningen på Skibsgade 3 med hanebåndsspær.



Figur 29. Åbne og smadrede vinduer ved facaden til Skibsgade 3



Figur 30. Åbne og smadrede vinduer ud mod gården ved Skibsgade 3



Figur 31. Fugleekskremitter på loftet i Skibsgade 3



Figur 32. Rede på loftet i Skibsgade 3



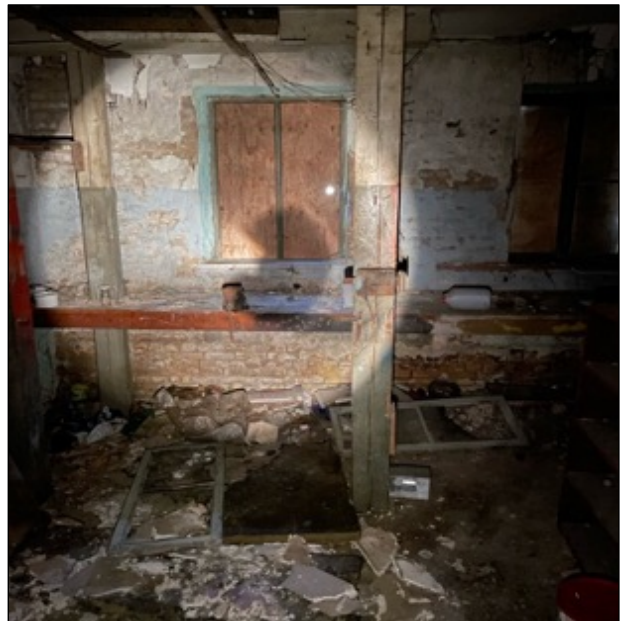
Figur 33. Skibsgade 3. 2. etage



Figur 34. Skibsgade 3. 1. etage



Figur 35. Skibsgade 3. Kælder



Figur 36. Skibsgade 3. Kælder

Vurdering

Der fandtes ikke tegn på flagermus i nogen af bygningerne.

Det kan ikke udelukkes, at bygningerne i nogen grad benyttes af flagermus eksempelvis som dagsopholdssteder om sommeren på grund af de mange smadrede og åbne vinduer.

Det er usandsynligt, at bygningerne benyttes af flagermus som vinterkvarter, da loftrummen ikke vil være beskyttet mod frostgrader, hvilket er nødvendigt for overlevelse af flagermus om vinteren (Elmeros et al., 2024). Derfor vurderes levestedernes egnethed kun ud fra anvendelse som sommer- eller mellemkvarter.

Om sommeren opholder flagermus sig i dagsopholdssteder, der skal opfylde visse krav, bl.a. at være beskyttet mod vind og vejr, fjender og forstyrrelser, samt have åbninger (Elmeros et al., 2024). Sandsynligheden for at flagermus anvender et levested stiger med antallet af åbninger (Lintott & Matthews, 2018). Nogle arter af flagermus benytter større hulrum som levested, mens andre klemmer sig ind i mindre sprækker. De sidstnævnte er dermed væsentligt vanskeligere at erkende, selv hvis de skulle være til stede i en bygning (Froidevaux et al., 2020). Gammelt tømmer på loftet af ældre bygninger øger potentialet for at et loftrum kan anvendes af flagermus, da tømmeret har ru overflader, hvorfra flagermus kan hænge, samt små sprækker, som flagermus kan klemme sig ind imellem (Schofield et al., 2022). Variation i mikroklima giver mulighed for at flagermus kan flytte sig rundt i loftrummet og finde den rette temperatur og luftfugtighed (Elmeros et al., 2024), hvilket derfor også er en vigtig faktor i vurderingen af, hvor egnet et sted er som levested. Temperaturen i et levested skal dog aldrig falde til for lave temperaturer (Elmeros et al., 2024). Flagermus foretrækker varme levesteder, eksempelvis i bygninger, da de kan reducere deres energiforbrug i hvile og samtidig opfostre unger hurtigere (Lausen & Barclay, 2006).

Der kan forekomme 11 arter af flagermus i Hobro (Elmeros et al., 2024). De undersøgte bygninger er placeret i bymidten, ligger ca. 350 meter fra Hobro Vesterfjord, og ca. 640 meter fra en større skov.

Flagermus foretrækker ældre bygninger med mørke omgivelser, nærliggende høje træer og med skov og vandløb i omgivelserne, hvilket giver bedre fourageringsmuligheder (Fagan et al., 2018; Jenkins et al., 1998). Derudover vil veje i nærheden sænke bygningens potentiale (Fagan et al., 2018). Omgivelserne taler altså både for og imod, da der ikke er langt til gode fourageringsmuligheder i form af skov og fjord, men at bygningerne derimod er udsat fra væsentlig lys- og støjforurening fra by og veje. Nogle af bygningerne er dog gamle og forladte, hvilket øger potentialet.

Et overblik over vurdering af hver bygnings egnethed kan findes i Tabel 1. Alle bygninger er udsat for støj- og lysforurening fra byen, hvilket trækker alle potentielle levesteders egnethed ned.

Loftrummen ved Nytorv 10+12 og 41 med høj sandsynlighed udelukkes som levested, da begge er i god stand og med lav variation i mikroklima og levested. Loftrummet ved Adelgade 41 har dog få åbninger, der gør det tilgængeligt for flagermus, mens Nytorv 10+12 ikke virker tilgængelig for flagermus. Tagkonstruktionerne i Adelgade 43, 45 og Adelgade 43/Nytorv 12 minder meget om hinanden med gammelt tømmer og relativ stor tilgængelighed for flagermus. Dog trækkes

egnetheden som levested ned af de uisolerede eternitplader, hvilket vil lede til store temperatursvingninger. Dog findes gammel beboelse med isolering i loftrumene ved Adelgade 45, der dermed giver nogen beskyttelse mod lave eller høje temperaturer og samtidig større variation i mikroklima og levested. Flagermusene vil altså sandsynligvis have lettere ved at finde det rette levested i loftrumene ved Adelgade 45 i forhold til Adelgade 43 og Adelgade 43/Nytorv 12. Endelig vil Skibsgade 3, som den ældste bygning, formentlig have den højeste egnethed som levested. Dette skyldes i særdeleshed den gode tilgængelighed for flagermus med mange store og små åbninger, samt rig variation i mikroklima og levesteder på bygningens forskellige etager. Loftrummet udsættes sandsynligvis også for store temperatursvingninger på grund af de uisolerede eternitplader, men der findes også her mindre rum til beboelse, hvor der sandsynligvis vil større beskyttelse mod for høje eller lave temperaturer.

Tabel 1. Vigtigste komponenter i vurderingen af potentielle levesteders egnethed

Bygning	Positive strukturer	Negative strukturer	Vurderet egnethed
Adelgade 41	Moderat til stort volumen af loftrum. Få åbninger. Mindre variation i levesteder og mikroklima.	Relativt ny og vedligeholdt bygning. Ingen stor variation i levesteder. Ingen sprækker. Forstyrrelser fra omgivelser.	Ubetydelig til Lav
Adelgade 43	Moderat til stort volumen af loftrum. Flere åbninger. Ældre tagkonstruktion med gammelt tømmer med ruheder og sprækker. Moderat variation i levesteder og mikroklima.	Sandsynligvis større temperatursvingninger i forhold til årstid grundet de uisolerede eternitplader. Forstyrrelser fra omgivelser.	Lav
Adelgade 45/Skibsgade 1	Moderat til stort volumen af loftrum. Flere store åbninger. Ældre tagkonstruktion med gammelt tømmer med ruheder og sprækker. Ret stor variation i levesteder og mikroklima.	Sandsynligvis større temperatursvingninger i forhold til årstid grundet de uisolerede eternitplader i dele af loftrummet. Forstyrrelser fra omgivelser.	Mellem
Adelgade 45	Moderat til stort volumen af loftrum. Flere åbninger. Ældre tagkonstruktion med gammelt tømmer med ruheder og sprækker. Ret stor variation i levesteder og mikroklima.	Sandsynligvis større temperatursvingninger i forhold til årstid grundet de uisolerede eternitplader i dele af loftrummet. Forstyrrelser fra omgivelser.	Mellem
Adelgade 43/Nytorv 12	Moderat til stort volumen af loftrum. Tilgængelig for flagermus. Ældre tagkonstruktion med gammelt tømmer med ruheder og sprækker. Moderat variation i levesteder og mikroklima.	Sandsynligvis større temperatursvingninger i forhold til årstid grundet uisolerede eternitplader. Forstyrrelser fra omgivelser.	Lav
Nytorv 10+12	Moderat til stort volumen af loftrum. Isolering, der beskytter mod større temperatursvingninger.	Ingen åbninger. Lav variation i levesteder og mikroklima. Forstyrrelser fra omgivelser.	Ubetydelig
Skibsgade 3	Stort volumen af loftrum. Mange store og små åbninger. Gammelt tømmer med ruheder og sprækker. Gammel og forladt bygning med stor variation i levesteder og mikroklima.	Sandsynligvis større temperatursvingninger i forhold til årstid grundet de uisolerede eternitplader i dele af loftrummet. Forstyrrelser fra omgivelser. Rovfuglerede	Mellem til høj

Konklusion

Der blev ikke registreret nogen tegn på flagermus i nogle af de undersøgte bygninger.

Flere af bygningerne har et moderat potentiale til at fungere som levested for flagermus. Derfor kan det ikke udelukkes, at disse bygninger kan have betydning for flagermus.

Det dog er højst usandsynligt, at nogen af bygningerne anvendes som større ynglekolonier, da der i så fald ville forekomme spor efter kolonien. Samtidig er bygningernes egnethed som vinterkvarter også yderst begrænset. Det kan dog ikke udelukkes, at et mindre antal flagermus benytter bygningerne som dagsopholdssted eller mellemkvarter i sommerhalvåret.

Litteratur

Elmeros, M., Fjederholt, E. T., Møller, J. D., Baagøe, H. J., Bladt, J., & Kjær, C. (2024). Opdatering af: Håndbog om dyrearter på Habitatdirektivets Bilag IV. Del 2 – Odder og flagermus. Aarhus Universitet, DCE – Nationalt Center for Miljø og energi. Miljø og Energi, 185 s.- Videnskabelig rapport nr. 603.

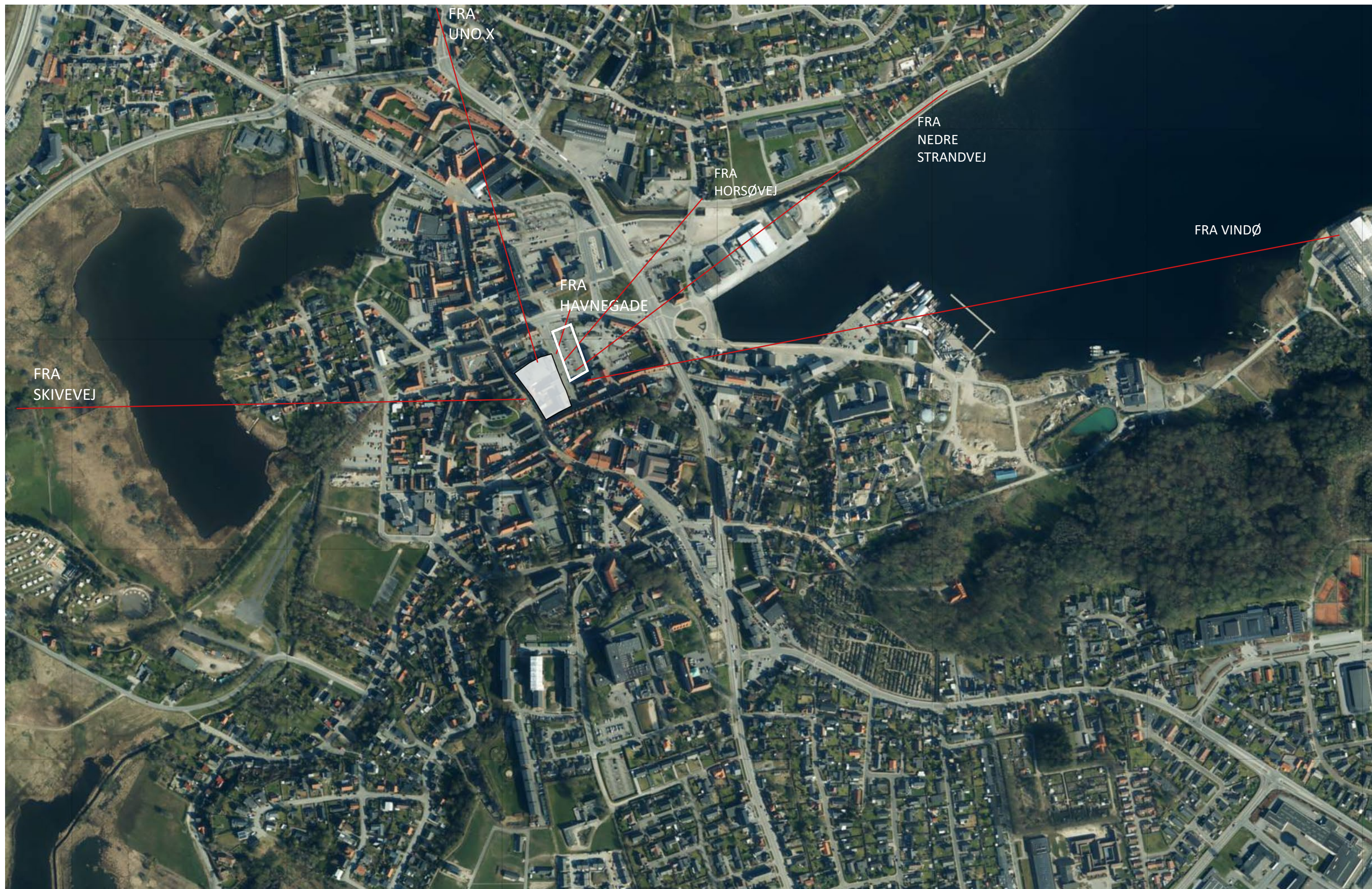
Froidevaux, J. S., Boughey, K. L., Hawkins, C. L., Jones, G., & Collins, J. (2020). Evaluating survey methods for bat roost detection in ecological impact assessment. *Animal conservation*, 23(5), 597-606.

Lausen, C. L., & Barclay, R. M. (2006). Benefits of living in a building: big brown bats (*Eptesicus fuscus*) in rocks versus buildings. *Journal of Mammalogy*, 87(2), 362-370.

Lintott, P., & Mathews, F. (2018). Reviewing the evidence on mitigation strategies for bats in buildings: informing best-practice for policy makers and practitioners. *Chartered Institute of Ecology and Environmental Management (CIEEM)*.

Schofield, H., Alagaili, A., Savage, M. J. D., Kervyn, T., Marnell, F., & Rodrigues, L. 2022. A Review of Purpose-built Roosts for European Bats.

Bilag 8



VIGTIGE UDSIGTSPUNKTER I LANDSKABET OG BYEN, HVORFRA PROJEKTGRUNDEN ER SET
2021-10 Adelgade, Hobro- 2024.04.23



FRA VINDØ- PLACERING I LANDSKABET



FRA SKIVEVEJ- PLACERING I LANDSKABET



FRA UNO X - PLACERING I BYEN



FRA HORSØVEJ - PLACERING I BYEN



FRA NEDRE STRANDVEJ - PLACERING I LANDSKABET



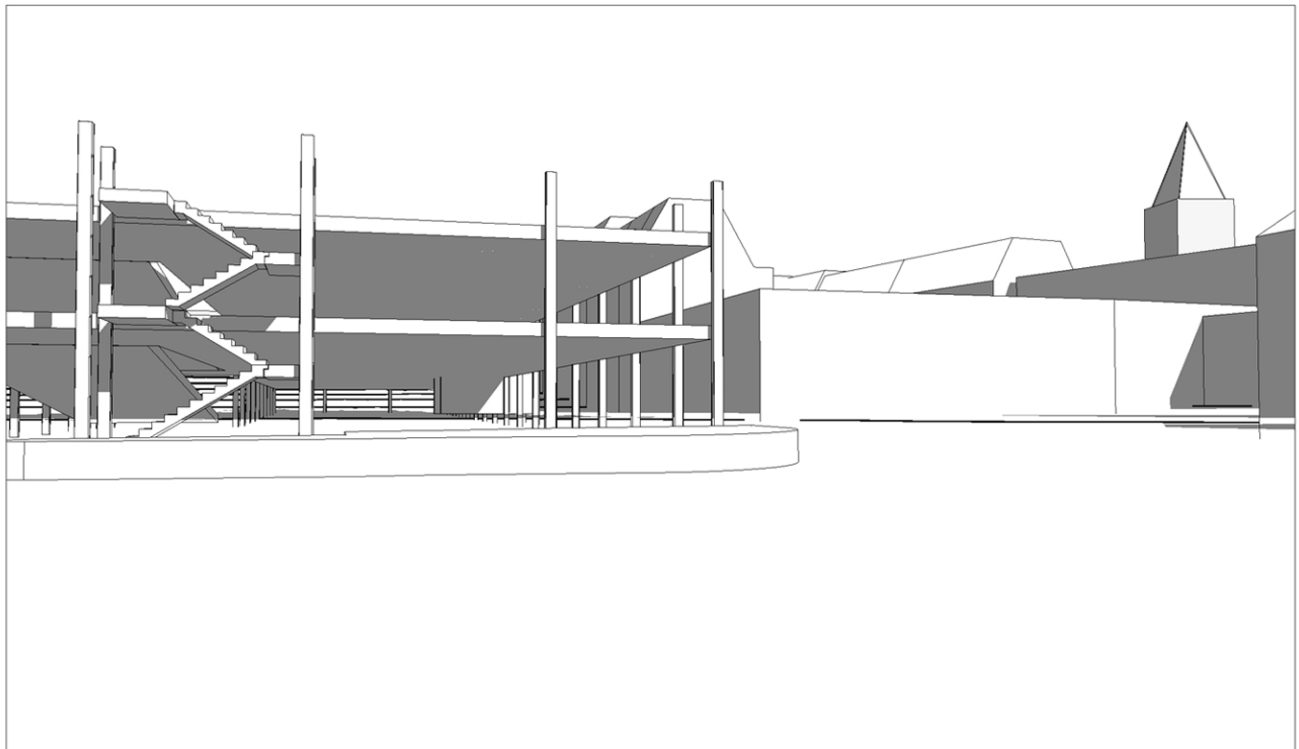
FRA HAVNEGADE - PLACERING I BYEN

VISUALISERING FRA HAVNEGADE

FØR



EFTER



Bilag 9

VEDR.	Ny bebyggelse ved Adelgade i Hobro
DATO	25/04/2024
STED	Webex
REFERENT	Marianne Rønnow Markussen / marianne@grandville.dk / +45 6166 4660
DELTAGERE	Ulrika Adams, Aarhus Stift (Specialkonsulent) Mette Viuf Larsen, Arkitektfirmaet Vilhelmsen, Marxen & Bech-Jensen A/S (Kgl. bygningsinspektør) Mejrema Zvonic, Mariagerfjord Kommune (Planlægger) Morten Nielsen, EnergyTech (Bygherre) Robin Kromann, Eriksen Arkitekter (Arkitekt) Marianne Rønnow Markussen, Grandville (Lokalplanlægger)

Referat

Ny bebyggelse ved Adelgade i Hobro

1 Input til opdateret materiale

Robin gennemgik det opdaterede materiale til ny bolig- og butiksbegyggelse ved Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro (vedhæftet).

Derefter havde Ulrikke og Mette følgende input:

- › Det er positivt, at der er taget en etage af den højeste bebyggelse ifht. det tidligere projekt. Dermed fremstår kirken fortsat som fritliggende og det mest dominerende i byens skyline.
- › Det vurderes ok, at der er tilføjet bebyggelse andre steder i projektet.
- › Der er gode takter i facadebearbejdningen ifht. materialer og farver, som både passer til byen og til kirken.
- › Det er positivt, at der er arbejdet med forskellige arkitektoniske virkemidler til at sikre en opbrydning af den samlede bebyggelse, for det vil sikre, at man oplever bebyggelsen mere differentieret.
- › Det er fint at lade sig inspirere af materialer og farver fra kirken, men projektet skal også gives et moderne touch.
- › Der blev spurgt til en større differentiering ifht. vinduesrytme og -størrelse, så de enkelte bygningskroppe vil blive oplevet endnu mere differentierede. Lokalplanen vil fastlægge forskellige principper for at sikre en vis forskellighed, men lokalplanen kommer ikke til at fastlægge præcise bestemmelser for bygningsdetaljer, så som vinduer. Det vil ske i den efterfølgende byggesagsbehandling.
- › Det blev vurderet, at tegningsmaterialet har et fint niveau ifht. den kommende lokalplanlægning, idet volumener er fastlagte og der er gode intentioner om materialeholdning og arkitektur.

2 Den videre proces

Når lokalplanforslaget sendes i offentlig høring, får Stiftet automatisk fremsendt forslaget. Der er ikke behov for yderligere møder.



Mariagerfjord
Kommune

SAMMENFATTENDE REDEGØRELSE

Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs
Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning og baggrund	4
2.	Planvedtagelse.....	6
3.	Integrering af miljøhensyn i planerne	6
4.	Miljørapportens betydning og udtalelser i offentlighedsfasen	7
5.	Valg af plan på baggrund af alternativer	8
6.	Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger	8

Den sammenfattende redegørelse er udarbejdet i henhold til § 13, stk. 2 i Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og omhandler følgende planer:

- Lokalplan 198/2025 for blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro
- Kommuneplantillæg nr. 7 til Mariagerfjord Kommuneplan 2024
- Miljøvurdering af planforslagene

1. Indledning og baggrund

Mariagerfjord Kommune har på vegne af en privat bygherre modtaget et skitseprojekt for etablering af et blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse i Hobro midtby. Byggeriet, der projekterer en karrébebyggelse i op til 6 etager, skal erstatte den eksisterende bebyggelse der er opført i op til 2,5 etage. På baggrund af skitseprojektet har Udvalget for Teknik og Miljø besluttet, at der skal påbegyndes en planproces med henblik på at tilvejebringe et plangrundlag. Lokalplanen skal give mulighed for opførelse af et blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse på op til 6 etager med tilhørende parkeringsfaciliteter i form af et p-hus med 2 dæk på Nytorv.

Ifølge miljøvurderingsloven skal planer miljøvurderes, hvis de kan få en væsentlig indvirkning på miljøet.

Lokalplanområdet ligger i Hobro bymidte, tæt på Hobro Kirke, og området spiller en central rolle i revitaliseringen af bymidten. Lokalplanens intention er at følge op på Udviklingsplan for Hobro Midtby fra 2018 ved at styrke den nuværende dagligvarebutik (Føtex), som det ene af de to centrale ankerpunkter i bymidten. Det er herudover målet at forbedre handelsmulighederne, at etablere en større variation af boligtyper, at skabe flere og bedre parkeringsforhold, samt at skabe fælles og private udendørs opholdsarealer.

Lokalplanens formål er:

- at fastsætte områdets anvendelse til blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse,
- at sikre, at ny bebyggelse inden for delområde I opføres som karrébebyggelse,
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af karrébebyggelse inden for delområde I,
- at sikre publikumsorienteret erhverv i den nederste etage mod Adelgade,
- at sikre et samlet helhedsudtryk mellem skiltning, facader og vinduer, som skal harmonere med byens øvrige skiltning og
- at fastlægge bestemmelser for udformning, placering og ydre fremtræden af parkeringshuset inden for delområde II.

Placering af bebyggelsen inden for lokalplanområdet er fastlagt ved udlæg af delområder og byggefelter, se fig. 1. Byggefelterne regulerer de maksimale etageantal og de maksimale bygningshøjder i form af topkoter inden for de enkelte byggefelter

Bebyggelsen i delområde I planlægges opført som en karré. Bebyggelsen opdeles i mindre byggefelter. Byggefelterne mod Adelgade vil give mulighed for bebyggelse i henholdsvis 3 og 4 etager. Byggefelterne mod Skibsgade vil give mulighed for bebyggelse i henholdsvis 4 og 6 etager, hvor bebyggelsen stiger mod hjørnet af Skibsgade og Nytorv. Byggefelterne mod Nytorv giver mulighed for bebyggelse i henholdsvis 6 etager (ekskl. Evt. parkeringskælder/parter-reparkering)

Delområde II vil omfatte et byggefelt til opførelse af et parkeringshus, med parkering på terræn og 2 dæk

Forslag til kommuneplantillægget udlægger et nyt rammeområde, Med tillægget ændres det maksimale etageantal og den maksimale bygningshøjde. Desuden ændres anvendelsen, så der sikres mulighed for etablering af boliger i nederste etage på Skibsgade og på hjørnet mellem Skibsgade og Nytorv.

Mariagerfjord Kommune har vurderet, at planforslagene er omfattet af krav om miljøvurdering efter miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, da planen er omfattet af lovens bilag 2, punkt 10b (anlægsarbejder i byzone). På den baggrund er der udarbejdet et notat, der afgrænser hvilke miljøemner der skal miljøvurderes, iht. miljøvurderingslovens § 11.

Til vurdering af hvilke miljøemner der skal miljøvurderes er der taget udgangspunkt i miljøvurderingslovens bilag 4, pkt. f. De miljøemner der indgår i miljøvurderingen er:

- Befolkning og menneskers sundhed.
 - Fremkommelig og trafiksikkerhed
- Menneskets sundhed
 - Skygge.
 - Indendørs og udendørs støjpåvirkning samt vibrationer
 - Indbliksgener
 - Trafikafvikling- og belastning
- Biologisk mangfoldighed
 - Sjældne, udrydningstruede eller fredede dyr, planter eller naturtyper (bilag IV-arter).
- Landskab
 - Landskabelig værdi
 - Geologisk særpræg
 - Visuelle sammenhænge
- Kulturarv
 - Kulturarv herunder påvirkning af Hobro Kirke.
 - Kirker og deres omgivelser.
 - Fredede/bevaringsværdige bygninger.

I miljørapporten indgår et forslag med en blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse. Udover 0-alternativet, er der ikke undersøgt andre alternativer.

0-alternativet er den situation, hvor planforslagene ikke vedtages og det er kommuneplanramme HOB.C.1, der er gældende og lokalplan nr. 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro og byplanvedtægt nr. 1 for Karreen Adelgade - Havnegade - Nytorv - Skibsgade.

Planforslagene med tilhørende miljørapport har været udsendt i offentlig høring i perioden 4. september 2025 til 3. november 2025. Mariagerfjord Kommune har efter udløbet af høringsperioden gennemgået de indkomne indsigelser, forslag og bemærkninger til planforslagene og miljørapporten med henblik på at skabe et samlet overblik over høringsresultatet og at tage de indkomne udtalelser i betragtning. Dette er sket i et høringsnotat.

I denne sammenfattende redegørelse redegøres for,

- hvordan miljøhensyn er integreret i planerne,
- hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning,
- hvorfor planerne er valgt på baggrund af de rimelige alternativer, der har været behandlet og
- hvorledes kommunerne vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger, som planen eller programmets realisering forventes at ville afstedkomme.

2. Planvedtagelse

Mariagerfjord Kommune har efter den offentlige høring besluttet at vedtage planforslagene endeligt med en række ændringer, som er beskrevet i denne redegørelses afsnit 4.

Dermed giver de endeligt vedtagne planer mulighed for at opføre en blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro på op til 6 etaget og et parkeringshus på 2 dæk.

3. Integrering af miljøhensyn i planerne

Dette afsnit redegør for, hvordan miljøhensyn er integreret i planerne, og hvordan miljørapporten er taget i betragtning, jf. miljøvurderingslovens § 13, stk. 2.

Samtidigt med udarbejdelsen af planforslagene blev der igangsat en miljøvurdering af planerne. Udarbejdelsen af miljørapporten helt fra begyndelsen af planlægningen har efter kommunens vurdering medvirket til at relevante problemstillinger blev opdaget og afklaret meget tidligt. På den måde er der derfor allerede i planforslagene taget og indarbejdet en række miljøhensyn for at undgå, reducere og/eller kompensere for eventuelle negative miljøpåvirkninger på omgivelserne.

Disse miljøhensyn er beskrevet nærmere i planforslag og tilhørende miljørapport. For et fuldstændigt billede henvises derfor til disse dokumenter.

De væsentligste problemstillinger i tilknytning til projektets forslag om opførelse af en blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse samt den samlede konklusion fremgår af miljørapporten.

Der er modtaget i alt 7 høringssvar. Høringssvarene er behandlet særskilt, og der henvises til høringsnotatet.

Høring af berørte myndigheder og offentligheden har ikke givet anledning til ændringer af miljørapporten.

4. Miljørapportens betydning og udtalelser i offentlighedsfasen

Dette afsnit redegør for, hvordan miljørapporten og de udtalelser, der er indkommet i offentlighedsfasen, er taget i betragtning jf. miljøvurderingslovens § 13, stk. 2, nr. 2.

Miljørapporten har efter kommunens vurdering medvirket til at afdække de relevante problemstillinger i forbindelse med udarbejdelse og fremlæggelsen af planforslagene. Rapporten har ligeledes medvirket til at de landskabelige, natur- og miljømæssige hensyn er integreret i planerne.

Indsigelserne og bemærkningerne har primært omhandlet følgende emner:

- Antal etager
- Altaner
- Støj fra p-hus
- Udsyn
- Skyggegener
- Indbliksgener fra p-hus
- Beskyttelsesrum
- Gene fra byggeri
- Anvendelse
- Boligetablering i byggefeltet
- Elevatortårne
- Facadeudtryk og elementsamlinger
- Altanværn og støjkrav
- Opholdsarealer
- Private opholdsarealer
- Ibrugtagning

Høringssvarene er behandlet i kommunens høringsnotat, som har været fremlagt for Byrådet i forbindelse med den endelige vedtagelse af planerne. Samtidig hermed har Byrådet været forelagt høringssvarene i deres helhed. Et resumé af høringssvarene kan således findes i høringsnotatet.

Behandlingen af de indkomne høringssvar har ført til følgende ændringer i forhold til det offentliggjorte lokalplanforslag 198/2025:

- Der gives mulighed for serviceerhverv i anvendelsesbestemmelserne
- Kortbilag 2 ændres således signaturen for boliger i stueetage bør for-

længes frem til hjørnebygningen mellem Adelgade og Skibsgade, så der er overensstemmelse mellem kortbilaget og bestemmelsen.

- Bestemmelsen om højden på elevatorårne ændres fra 1 meter til 1,5 meter.
- §6.9 ændres til "Der må ikke være synlige gennemgående lodrette elementsamlinger, bortset fra konstruktive nødvendige dilatationsfuger. Dilatationsfugerne skal så vidt det er teknisk muligt udføres i forbindelse med facadeforskydninger eller skjules bag tagnedløb. Vandrette elementsamlinger skal udføres med fuger som murværket i øvrigt"
- §6.25 omhandlende værn på altaner slettes.
- kravet om opholdsarealer til erhverv slettes.
- §8.4 omhandlende privat opholdsarealer slettes.
- At der indskrives et afsnit vedr. produktionserhverv i lokalplanens redegørelse.

Det er Mariagerfjord Kommunes vurdering, at der ikke i høringsperioden er fremkommet bemærkninger, der medfører behov for at foretage yderligere vurderinger og undersøgelser.

5. Valg af plan på baggrund af alternativer

Dette afsnit redegør for hvorfor de vedtagne planforslag er valgt på baggrund af 0-alternativet, som også har været behandlet, jf. miljøvurderingslovens § 13 stk. 2, nr. 3.

Ved et valg af 0-alternativet er blandt andet kendetegnet ved at området forbliver et centerområde med bebyggelse i højst 2,5 etage. Investeringspotentialet vurderes ikke at være så stort, og dele af den eksisterende bebyggelse inden for planområdet vil sandsynligvis forfalde i yderligere grad.

Der er ikke beskrevet andre alternativer end 0-alternativet til det ansøgte projekt. Mariagerfjord Kommune vurderer, at det ikke er relevant at beskrive andre alternativer end 0-alternativet.

6. Overvågning af væsentlige miljøpåvirkninger

Dette afsnit redegør for hvorledes myndigheden vil overvåge de væsentlige miljøpåvirkninger af planen, jf. miljøvurderingslovens § 13, stk. 2, nr. 4.

I forhold til miljøvurderingen er der kun fundet risiko for væsentlig miljøpåvirkning ved midlertidige aktiviteter i anlægsfase, hvor der kan være støj- og vibrationsgener i forbindelse med bygge- og anlægsarbejdet.

Anlægsarbejdet skal i henhold til miljøaktivitetsbekendtgørelsen anmeldes til kommunen som en midlertidig aktivitet, og kommunen kan efterfølgende stille vilkår til anlægsarbejdet, herunder f.eks. vilkår om arbejdstider, støjgrænser, vibrationsovervågning eller andet. Da dette er reguleret i miljøaktivitetsbekendtgørelsen, vurderes der ikke behov for udarbejdelse af et særskilt overvågningssprogram.

