



Mariagerfjord
Kommune

FORSLAG

Fremlagt i perioden
fra d. 4. september 2025 -
d. 3. november 2025

LOKALPLAN 198/2025

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

Frist for indsendelse af høringssvar

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 **den dato, der er anført på forsiden af lokalplanen**.

Høringssvar indsendes til:

Mariagerfjord Kommune
Teknik og Miljø,
Adelgade 30B,
9500 Hobro

eller til plan@mariagerfjord.dk

Indholdsfortegnelse

REDEGØRELSE	5
1. Baggrund.....	6
2. Lokalplanens område.....	6
3. Lokalplanens formål og indhold	8
3.1 Lokalplanområdets disponering og anvendelse.....	8
3.2 Bebyggelsens omfang og placering.....	8
3.3 Bebyggelsens arkitektur.....	9
3.4 Infrastruktur.....	13
3.5 Ubebyggede arealer	13
4. Forhold til anden planlægning og lovgivning.....	14
4.1 Vandforsyningsloven	14
4.2 Vandhåndtering.....	14
4.3 Kommuneplan.....	15
4.4 Lokalplaner og byplanvedtægter.....	18
4.5 Planloven	18
4.6 Miljølovgivningen	20
4.7 Internationale naturbeskyttelsesområder	25
4.8 Museumsloven.....	26
4.9 Vejlovgivningen	26
4.10 Forsyning.....	27
5. Miljøvurdering	27
6. Servitutter	40
BESTEMMELSER	43
§ 1 Lokalplanens formål	44
§ 2 Område- og zonestatus	44
§ 3 Lokalplanområdets anvendelse	45
§ 4 Udstykning	45
§ 5 Bebyggelsens omfang og placering.....	45
§ 6 Bebyggelsens ydre fremtræden	47
§ 7 Skiltning.....	50
§ 8 Ubebyggede arealer	52
§ 9 Veje, til- og frakørselsforhold, stier samt parkering	53
§ 10 Tekniske anlæg	54
§ 11 Servitutter	55
§ 12 Forudsætninger for ibrugtagning.....	55
§ 13 Ophævelse af lokalplan.....	56
§ 14 Lokalplanens midlertidige retsvirkninger	56
§ 15 Lokalplanens retsvirkninger	56
Vedtagelsespåtegning	58
BILAG	59
Bilag 1: Matrikelkort.....	60
Bilag 2: Lokalplankort	61
Bilag 3: Illustrationsplan.....	62
Bilag 4a: Snit	63
Bilag 4b: Snit	64
Bilag 5a: Facader	65
Bilag 5b: Facader	66
Bilag 5c: Facader.....	67
Bilag 5d: Facader	68
Bilag 6: Farver og materialekarakterer	69
Bilag 7: Servitutredegørelse	70
Bilag 8: Screening for miljøvurdering.....	76

REDEGØRELSE



Illustration 1: Oversigtskort over lokalplan-områdets placering i Hobro.

Nærværende redegørelse til Lokalplan 198/2025 er udarbejdet i henhold til Planlovens § 16. Redegørelsen oplyser om lokalplanens formål, intentioner og forhold til anden planlægning og lovgivning, der er gældende for lokalplanområdet.

1. Baggrund

Baggrunden for denne lokalplan er, at ejerne af en række ejendomme på Adelgade, Skibsgade og Nytorv ønsker at styrke Hobros bymidte ved at etablere en ny blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse.

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.

2. Lokalplanens område

Lokalplanområdet er ca. 11.200 m² og omfatter matr. nre. 107a, 70a, 71a, 72b, 72c, 7000ap og 7000ba, Hobro Bygrunde. Området består af en række ejendomme langs Adelgade og Skibsgade. Området anvendes i dag som centerområde med bolig-, butiks- og erhvervsformål, samt en parkeringsplads med tilkørsel fra Nytorv og Havnegade.

Illustration 2: Beliggenheden af lokalplanområdet i forhold til det omkringliggende område.





Illustration 3: Hobro Kirke set fra Adelgade i vestlig retning.



Illustration 4: Eksisterende bebyggelse langs Adelgade set i nordvestlig retning. Bagerst ses den eksisterende Føtex.



Illustration 5: Eksisterende bebyggelse på hjørnet af Adelgade og Skibsgade set i nordøstlig retning.



Illustration 6: Eksisterende parkeringsplads ved Nytorv set i nordlig retning mod Havnegade.



Illustration 7: Eksisterende parkeringsplads ved Nytorv set i nordvestlig retning.



Illustration 8: Eksisterende bebyggelse langs Skibsgade set i vestlig retning mod Adelgade.

Bygningerne ud mod Adelgade ligger i direkte forbindelse til Hobro Kirke, og ejendommene i området spiller, som nogle af Hobros ældst daterede ejendomme, en væsentlig byhistorisk rolle. Dog omfatter selve lokalplanområdet en nedslidt bygningsmasse, hvoraf særligt ejendommene Adelgade 45, samt Skibsgade 1 og 3 fremstår faldefærdige. I den gældende Lokalplan nr. 170 er Skibsgade 3 (Madam Blå) udpeget som bevaringsværdig, dog vurderes det, at bygningen er i så dårlig stand, at det ikke anses som værende muligt at bevare den. Som følge heraf er der både et behov for og et ønske om at revitalisere området.

I dag udgør dagligvarebutikken et centralt ankerpunkt i Hobro bymidtes udvikling. Butikken spiller en særlig rolle som den ene af de to dagligvarebutikker, der bidrager til at fastholde et koncentreret og levende handelsmiljø omkring det centrale strøg i Hobro bymidte.

Lokalplanområdet omfatter et markant fald i terræn fra Adelgade, der ligger i ca. kote 8,8 meter/DVR90 ned til Nytorv, som ligger i ca. kote 2,5 meter/DVR90. Det giver et terrænspring på i alt ca. 6,3 meter.

3. Lokalplanens formål og indhold

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.

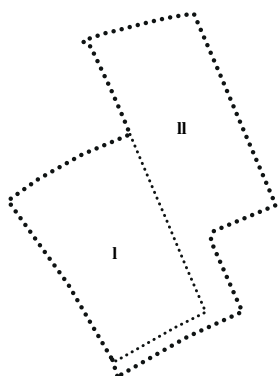


Illustration 9: Disponering af lokalplanområdet.

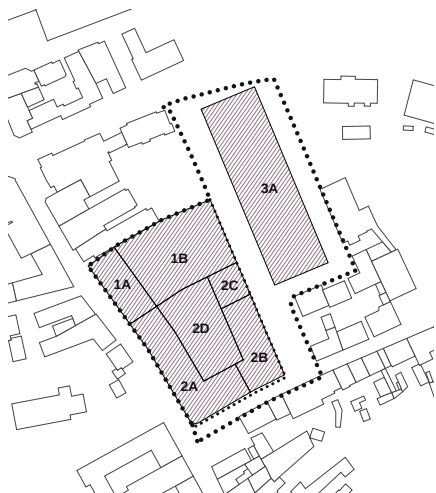


Illustration 10: Disponering af byggefeltet.

3.1 Lokalplanområdets disponering og anvendelse

Lokalplanområdet inddeles, som vist på bilag 2 samt på illustration 9, i delområde I og II.

Delområde I

Delområde I udlægges til centerformål med blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse.

Inden for delområde I må det samlede bruttoetageareal til butiksmål højst være 7.000 m². Det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 5.000 m² for dagligvarebutikker og 2.000 m² for udvalgswarebutikker. Heraf må den enkelte dagligvarebutik ikke overstige 5.000 m² og den enkelte udvalgswarebutik må ikke overstige 600 m².

Lokalplanen fastsætter desuden, at der i stueetagen mod Adelgade inden for byggefelt 1A og 2A skal opføres detailhandel, café, restaurant eller publikumsorienteret erhverv (se illustration 10). Endvidere må der indrettes boliger i nederste etage inden for byggefelt 2B og 2C på Skibsgade og på hjørnet mellem Skibsgade og Nytorv (se illustration 10).

Delområde II

Delområde II udlægges til centerformål med vej- og parkeringsareal, herunder mulighed for at opføre et nyt parkeringshus.

3.2 Bebyggelsens omfang og placering

Delområde I

Den eksisterende bebyggelse langs Adelgade består primært af mindre byhuse, der ligger gavl mod gavl og forskyder sig ind og ud langs Adelgades forløb. Fælle for de omkringliggende huses udtryk er, at de har en stueetage (base), der adskiller sig i sit facadeudtryk fra de overliggende etager.

Lokalplanen sikrer, at ny bebyggelse skal opføres, så den indpasses i Hobro bymidtes skala og udtryk, og ikke mindst at den nye bebyggelse respekterer

Illustration 11: Den nye bebyggelses højde i relation til Hobro Kirke. Hobro Kirke vil fortsat fremstå som et tydeligt pejlemærke i byen.



kirketårnet, som ét af byens tydelige pejlemærker. Dette er blandt andet vist på illustration 11. For hvert byggefelt fastlægger lokalplanen et maksimalt etageantal og en maksimal kotehøjde målt i meter/DVR90.

Lokalplanen omfatter eksisterende bebyggelse inden for byggefelt 1A og 1B. Bebyggelsen må enten renoveres eller nedrives og der kan opføres en ny bebyggelse ud fra lokalplanens bestemmelser. Den eksisterende bebyggelse inden for byggefeltene 2A, 2B, 2C og 2D forudsættes nedrevet.

Lokalplanen fastlægger, at ny bebyggelse inden for byggefeltene 2A, 2B og 2C skal opføres i en karréstruktur, hvor bebyggelsen er placeret ud mod de omkringliggende gader. Bebyggelsen inden for byggefelt 2A, 2B og 2C må opføres i varierende højder og etageantal fra 3 til 6 etager. Inden for byggefelt 2D, som er placeret imellem byggefeltene 2A, 2B og 2C, må den øverste etage udelukkende etableres som hævet gårdrum / tagterrasse.

Delområde II

Lokalplanen sikrer, at der kan opføres et nyt parkeringshus inden for byggefelt 3A. Parkeringshuset må opføres i højst 3 etager og med en topkote på 11,5 meter/DVR90 (svarende til en maksimal bygningshøjde på ca. 9 meter). Undtaget herfra er trappetårne, som må udføres højere. Med omfang og placering af byggefeltet sikres en vis afstand til Havnegade og det nordøstlige skel.

Parkeringshuset vil erstatte de eksisterende terrænparkeringspladser ved Nytorv samt sikre, at der etableres parkeringspladser til den nye bebyggelse. Parkeringshuset er for den nye bebyggelse inden for lokalplanområdet, såvel som for byens handlende og besøgende.

3.3 Bebyggelsens arkitektur

Delområde I

Facader generelt

Ny bebyggelse skal opføres, så den indpasser sig i bymidten, herunder særligt forløbet langs Adelgade og Skibsgade. Adelgade og Skibsgade er kendetegnet ved, at gadeforløbet dannes af enkelte huse, der står side om side. Lokalplanen fastsætter et minimum antal af lodrette opdelinger, som sikrer, at den nye bebyggelse bliver oplevet som enkelte huse med tydelige opdelinger i mindre facadeafsnit. Formålet er at undgå ens facader mod gaderne, samt at sikre



Illustration 12: Eksempel på lodrette og vandrette opdelinger af facaden ved renovering af den eksisterende bebyggelse (byggefelt 1A) - set mod Adelgade.

mindre facadeforskydninger på længere facadestrækninger. Desuden skaber de lodrette opdelinger en visuel rytme og variation, der gør bebyggelsen mere indbydende og tilpasset menneskelig skala.

Desuden fastsætter lokalplanen, at der skal være en vandret adskillelse mellem stueetagen (basen) og de øvrige etager. Dette sker for visuelt at nedskalere bebyggelsen og sikre en menneskelig skala med en tydelig base, der gør bebyggelsen mere imødekomende og harmonisk i gadebilledet.

Opdelinger af facaderne kan bestå af vandrette og/eller lodrette forskydninger, varierende detaljeringer i form af f.eks. reliefvirkning og mønstre i facaderne, kviste, karnapper eller frem-/tilbagetrukne bygningsdele.

Bebyggelsens facader i stueetagen mod Adelgade og Skibsgade, skal udføres i beton og/eller natursten i grålig nuance og/eller tegl i grålig, gullig og/eller rødlig farve, som vist i bilag 7. Materialerne og farverne er almindelige i den historiske kontekst og vil derfor fremstå som en naturlig del af midtbyen. Materialerne er robuste og har samtidig et udtryk, der giver liv og variation til byrummet, hvilket er med til at skabe et godt gademiljø.

Øvrige etager skal udføres i en gullig eller rødlig farve for at indpasse sig Hobro Kirke og den eksisterende bebyggelse i området i øvrigt.

Byggefelt 1A og 1B

Hvis den eksisterende bebyggelse inden for byggefeltene 1A og 1B renoveres, sikrer lokalplanen, at arkitekturen kan videreføres, som den er i dag. Dette sikres blandt andet ved at muliggøre, at facader på bebyggelse inden for byggefelt 1A mod Adelgade ved renovering må udføres i et ensartet materiale af metal, metallignende karakter og/eller tegl med et udtryk, som illustreret på bilag 6. Den nye facadebeklædning kan være gennemgående i alle etager, dog skal stueetagen have en åbenhed mod Adelgade og ved indgang fra Nytorv, som vist i bilag 6.

Hvis bebyggelsen derimod nedrives, skal de generelle facadebestemmelser, herunder bestemmelser for opdeling af facaden, materialevalg m.v., følges.

Byggefelt 2D

Der er ikke fastsat nogen bestemmelser i forhold til facadeudtryk eller materialer i forbindelse med byggefelt 2D, da der ikke er facader mod de omkringliggende veje, men alene mod de øvrige byggefelt.

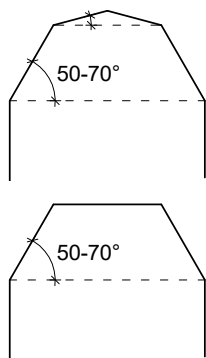


Illustration 13: Princip for 'nyfortolket' københavnertag. Øverst er vist et princip, hvor den midterste del af tagfladen har en taghældning lavere end 50-70° og nederst er vist med fladt tag.

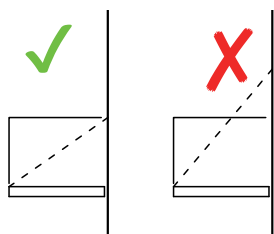


Illustration 14: Princip for altaner. Der må ikke etableres strækstænger eller barduner, som er højere end altan-rækværket.

Tage

Lokalplanen fastlægger, at tage på ny bebyggelse skal udføres som københavnertag med en hældning på mindst 50° og højst 70°. Den midterste del af tagfladen (imellem de to skrå tagflader) må gives en lavere taghældning eller etableres som et fladt tag, som et 'nyfortolket' københavnertag (se illustration 13). Hvis der ved den afsluttende boligbebyggelse mod nordøst etableres 5. og 6. etage, skal disse etableres med et dobbelthøjt 'nyfortolket' københavnertag. Undtaget herfra er dog bebyggelse for byggefelt 1B og 2D, som må udføres med flade tage. Desuden må bebyggelse inden for byggefelt 1A ved renovering af den eksisterende bebyggelse ligeledes udføres med fladt tag. På flade tage er der mulighed for at etablere tagterrasser, der kan indrettes med drivhuse, pergolaer, plantekasser, siddeplinte osv.

Tage skal beklædes med falsede metalplader, skiffer eller tagsten. Særligt for den midterste del af tagfladen, imellem de to skrå tagflader, gælder, at de desuden må udføres med tagpap.

Altaner

Altaner mod Adelgade, Skibsgade og Nytorv må ikke opsættes på søjler. Desuden må altaner ikke etableres med strækstænger eller barduner, der overstiger højden på altan-rækværket (se illustration 14). For at sikre altanerne mod støj fastsætter lokalplanen bestemmelser for mindste højder på værn omkring de altaner, som er tættest på vareleveringen ved Nytorv.

Tekniske installationer

Tekniske installationer på tage skal inddækkes og integreres i bebyggelsens arkitektoniske udtryk. De tekniske installationer skal beklædes med træ eller med samme materiale, som anvendes på bygningens facade eller skrå københavnertag.

Solenergianlæg og øvrige tekniske anlæg må kun placeres på vandrette tagflader, medmindre de integreres i facade- eller tagmateriale. Solenergianlæg må etableres i en højde på op til 1,0 meter over den enkelte tagflade. Solenergianlæg må ikke placeres inden for 45° fra vandret plan fra den skrå tagflade eller facade.

Sekundære bygninger

Sekundære bygninger må udføres i andre materialer, farver og tagformer end hovedbebyggelsen.

Sekundære bygninger og tekniske anlæg inden for delområde I skal opføres med en afstand på mindst 2,5 m fra facadelinjen på den primære bebyggelse. Undtaget er dog, hvis de sekundære bygninger og tekniske anlæg ikke medfører væsentlig gene for opholdszoner, udsyn eller adgangsforhold. Sekundære bygninger og tekniske anlæg inden for delområde II må opføres i skel.

Delområde II

Byggefelt 3A

Parkeringshuset skal opføres med en let og åben konstruktion med et transparent udtryk, så det virker lyst og imødekomende og dermed bidrager til at skabe tryghed. Illustration 15-16 viser opstalter, som parkeringshuset kan se ud.

Selve parkeringshuset skal opføres i stål, beton, træ eller lignende materialer, der egner sig til en let og åben arkitektur. Stueetagen skal fremstå åben i sit udtryk med mindst 30 % åbne facader, så der opnås visuel kontakt igennem og henover parkeringspladserne (se illustration 19 for referencefotos af parkeringshuse med åbne stueetager). Dette skaber transparens og forbedrer trygheden for fodgængere og brugere.

De øvrige etager skal beklædes med metal (så som perforerede metalplader), træ (så som trælister), eller lignende materialer, som ligeledes sikrer, at parkeringshuset får et transparent udtryk (se illustration 17 for referencefotos af materialer, som sikrer et åbent og transparent udtryk).

Trappetårne skal integreres og udføres i samme materiale som den øvrige bygning (se illustration 18 for eksempel på et trappetårn, som er integreret i parkeringshuset).

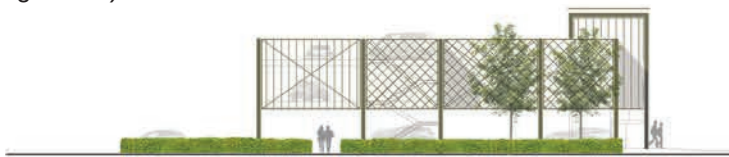


Illustration 15: Eksempel på opstalt af parkeringshus - set fra Havnegade (Målestok 1:500).



Illustration 16: Eksempel på opstalt af parkeringshus - set fra Nytorv (Målestok 1:500).

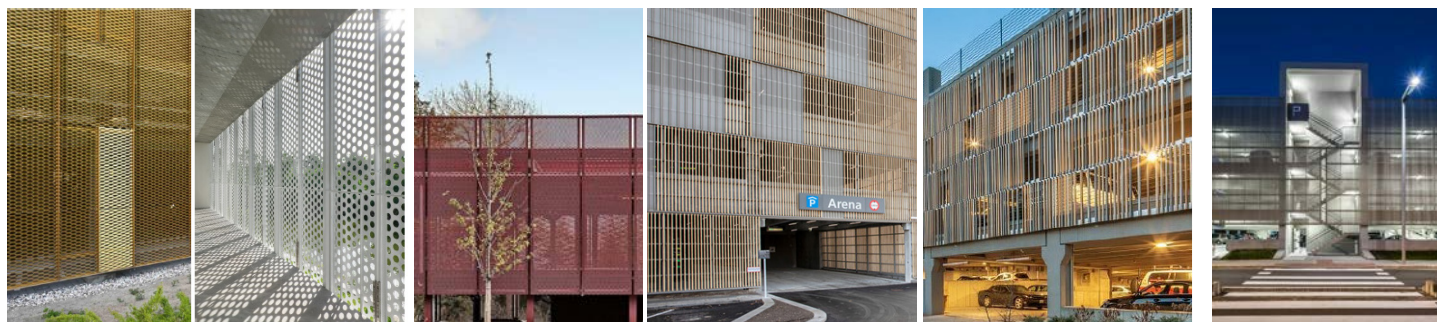


Illustration 17: Eksempler på metal- og træbeklædninger med et transparent udtryk.



Illustration 18: Eksempel på trappetårn.



Illustration 19: Eksempler på parkeringshuse med åbne stueetager.

Skiltning

Bymidten er byens centrum. En smuk og levende midtby er en kvalitet for alle der bor og færdes i byen. Bymidten er præget af fodgængere, cyklister og langsomt kørende trafik. Mariagerfjord Kommune ønsker, at skiltning tilpasses den lavere hastighed, hvorfor der i bymidten kan opsættes færre og mindre skilte end i de andre områder i byen.

Mariagerfjord Kommune ønsker en smuk og tilgængelig midtby og har fokus på skiltning på fortove, facader og i vinduer. Skiltning må ikke være til gene for fodgængerne og skiltningen på facader og i vinduer skal være afbalanceret og tilpasset bygningens samlede helhedsudtryk og skal harmonere med byens øvrige skiltning.

3.4 Infrastruktur

Veje og stier

Vejadgang til lokalplanområdet skal ske fra Havnegade og Nytorv.

Ind- og udkørsel til parkeringspladser i konstruktion inden for delområde I samt parkeringshuset inden for delområde II skal ske fra Nytorv. Adgang for fodgængere til parkeringshuset skal ske i et centralt placeret trappetårn, så der sikres nem adgang for de gående, som f.eks. skal til Adelgade.

For at forbedre de trafiksikkerhedsmæssige forhold ved Nytorv, skal gaden lukkes for gennemkørende trafik. Det sker ved etablering af en plads ud mod Skibsgade, som anvist på bilag 2. Desuden skal Skibsgade på vejstrækningen ud for byggefelt 2A og 2B (vejstrækning C-D) ensrettes, mens der for den øvrige del af Skibsgade (vejstrækning D-E) fortsat tillades trafik i begge retninger.

Lokalplanen sikrer, at der etableres en stiforbindelse fra Nytorv til Adelgade.

Parkering

Lokalplanen sikrer, at der kan opføres et parkeringshus inden for delområde II. Desuden sikrer lokalplanen, at der må indrettes parkeringspladser i konstruktion/parterre (delvist nedgravet parkeringskælder) inden for delområde I.

Det påkrævede antal parkeringspladser til nyopførte boliger inden for delområde I kan ikke alene indrettes inden for delområdet, og derfor skal yderligere parkeringspladser etableres i parkeringshuset inden for delområde II. Desuden kan nogle af parkeringspladserne etableres uden for lokalplanområdet efter nærmere aftale med Mariagerfjord Kommune.

3.5 Ubebyggede arealer

Opholdsarealer

Lokalplanen sikrer, at der inden for delområde I skal etableres opholdsarealer til boliger og erhverv. Opholdsarealer kan etableres som altaner, tagterrasser, hævede gårdum og som opholdsarealer på terræn.

Ligeledes sikrer lokalplanen, at der indrettes private opholdsarealer til hver bolig, samt fælles opholdsareal på det hævede gårdum inden for byggefelt 2D. Desuden må der etableres fælles opholdsareal på taget af byggefelt 1B. I gård-

rummet inden for byggefelt 2D er der fastsat en minimumsstørrelse til friareal, hvor der kan etableres legeredskaber, bænke og lignende. Endvidere fastsætter lokalplanen, at en andel af byggefeltets areal skal fremstå beplantet i form af plantekasser, bede eller lignende.

Plads

Idet vej A-B lukkes for gennemkørende trafik, skal der etableres en ny plads ved Nytorv / Skibsgade med et omfang, som vist på bilag 2. Der skal plantes mindst ét træ. Desuden må der etableres yderligere beplantning samt opsættes bænke, pergola og lignende.

Pladsen skal afskærmes med hegn, værn, pullerter eller lignende, som forhindrer fodgængere i at færdes fra pladsen til vendemulighed / vejareal.

Beplantning

For at sikre en flot og præsentabel ankomst til området, skal der etableres beplantning langs Havnegade imellem vejskel og byggefelt 3A, som vist på bilag 2.

Affald

Lokalplanen fastlægger placering af affaldshåndtering i form af en nedgravet affaldsløsning på Nytorv, som vist på bilag 2.

4. Forhold til anden planlægning og lovgivning

I dette afsnit redegøres nærmere for lokalplanens forhold til kommuneplanen og til den øvrige planlægning for lokalplanområdet.

4.1 Vandforsyningsloven

Grundvandsbeskyttelse

Bekendtgørelse om "krav til kommunernes planlægning inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og indvindingsoplande til almene vandforsyninger" trådte i kraft den 1. januar 2017. Bekendtgørelsen fastlægger regler for kommunens fysiske planlægning inden for de nævnte områder. Formålet er at sikre, at kommunens fysiske planlægning bidrager til forebyggelse af fare for forurening af nuværende og fremtidige grundvandsressourcer inden for områder med OSD og indvindingsoplande til almene vandforsyninger.

Lokalplanområdet ligger uden for områder med særlige drikkevandsinteresser, nitratfølsomme områder og indvindingsoplande til almene vandforsyninger. Mariagerfjord Kommune vurderer på denne baggrund, at lokalplanen ikke er i strid med administrationsmodellen i bekendtgørelsen.

4.2 Vandhåndtering

Der er udarbejdet en vandhåndteringsplan, som sikrer, at håndtering af regn- og overfladevand tænkes ind tidligt i planlægningen.

Lokalplanområdet er i dag separatloakeret og har høj befæstelse. Vandet skal derfor forsinkes for at opfylde de maksimalt tilladte befæstelsesgrader. Som en del af de fremtidige tiltag skal der etableres faskiner, som kan fungere som et bassin øst for parkeringshuset. Det nødvendige forsinkelsesvolumen er beregnet til 113 m³, og det er sandsynliggjort i vandhåndteringsplanen, at det er

muligt at etablere de krævede faskiner. Ved ekstreme regnhændelser skal der desuden kunne håndteres et skybrudsvolumen på 84 m³.

I det konkrete lokalplanområde ligger grundvandsspejlet typisk mellem 1 og 3 meter dybt i vinterperioden. Det betyder, at faskinerne skal sikres mod opdrift. Da Hobro ligger tæt på fjorden, er der også risiko for stormflod. Det anbefales i vandhåndteringsplanen, at parkeringshuset i tilfælde af stormflod kan håndtere vand i koter op til 2,32 meter/DVR90.

4.3 Kommuneplan

Lokalplanområdet er omfattet af rammebestemmelserne i Mariagerfjord Kommuneplan 2024, hvor lokalplanområdet ligger i rammeområderne (se illustration 20):

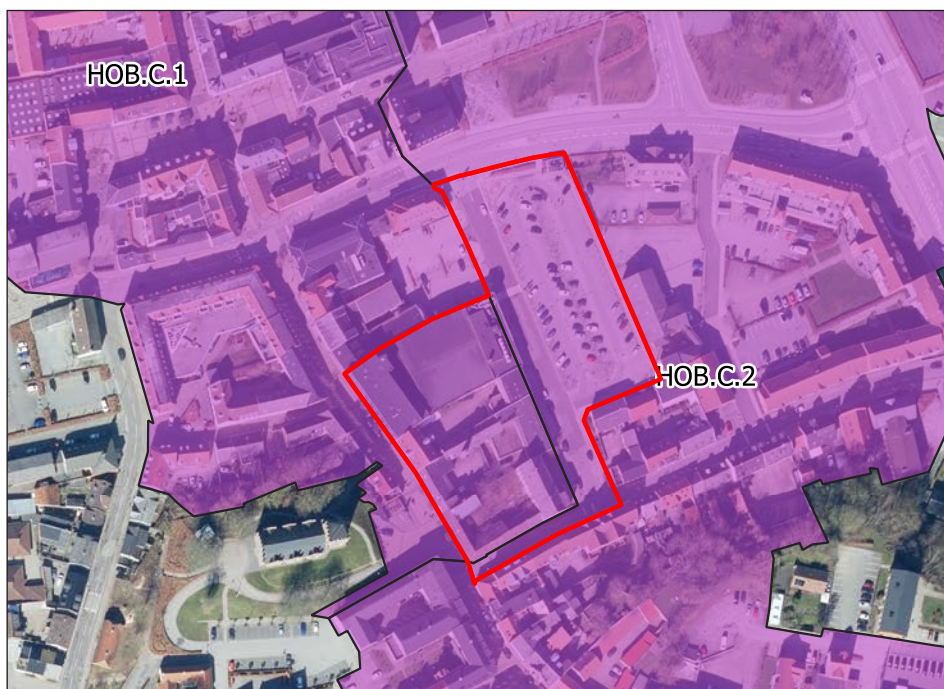
- HOB.C.1 - Centerområde - Hobro bymidte - Primært butiksområde
- HOB.C.2 - Centerområde - Hobro bymidte - Sekundært butiksområde

I rammeområde HOB.C.1 tillades bebyggelse i højst 2,5 etager og en maksimal bygningshøjde på 12 meter. 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 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.

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

Illustration 20: Planområdet ligger i kommuneplanramme HOB.C.1 og HOB.C.2, som er en del af Hobros centerområder.



Kulturarvsarealer

Ifølge Kommuneplan 2024 - 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, ikke skal føres videre.

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

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 materialemæssige karakter, farver og udformning, således at ny bebyggelse etableres under hensyntagen til Hobro Kirke som kulturhistorisk monument.

Klimatilpasning

Planlægning i området med risiko for oversvømmelse fra nedbør

En lille del af lokalplanområdet er ligger i et område, som i Mariagerfjord Kommuneplan 2024 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 skal 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.

På denne baggrund vurderer Mariagerfjord Kommune, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje KL.8.

Detailhandel

Centerstruktur

Lokalplanområdet er ligget i et område, som i Mariagerfjord Kommuneplan 2024 er udpeget som centerstruktur inden for detailhandel, jævnfør retningslinje De.1.

Ifølge retningslinje De.1 er Hobro udpeget som kommunens største hovedby og fungerer som hovedcenter for detailhandel. Byen har et bredt udvalg af butikker, der skal imødekomme borgernes varierede 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 Mariagerfjord Kommune, at lokalplanen ikke er i strid med retningslinje De.1.

Bymidten i Hadsund og Hobro

Lokalplanområdet ligger i et område, som i Mariagerfjord Kommuneplan 2024 er udpeget som bymidte i Hadsund og Hobro inden for detailhandel, jævnfør retningslinje De.2.

Ifølge retningslinje De.2 skal der i stueetagen i det primære område af bymidterne i Hobro og Hadsund være:

- butikker (alle brancher inden for dagligvarer og udvalgsvarer)
- spisesteder og caféer
- hotel
- kundeorienterede servicefunktioner (f.eks. frisører, behandlere, terapeuter mv.).
- kulturinstitutioner, som bidrager til bymidtens liv og attraktivitet med mange besøgende (f.eks. kirke, museum, bibliotek, biograf, teater, kulturhus, museum mv.).

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 samt på hjørnet af Skibsgade / 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 boligandelen i stueetagen er begrænset.

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

- butikker
- spisesteder og caféer
- kundeorienterede servicetilbud eller kulturinstitutioner
- kontorerhverv (f.eks. 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. Denne anvendelse er ikke i sig selv detailhandelsorienteret, men den understøtter detailhandlen.

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

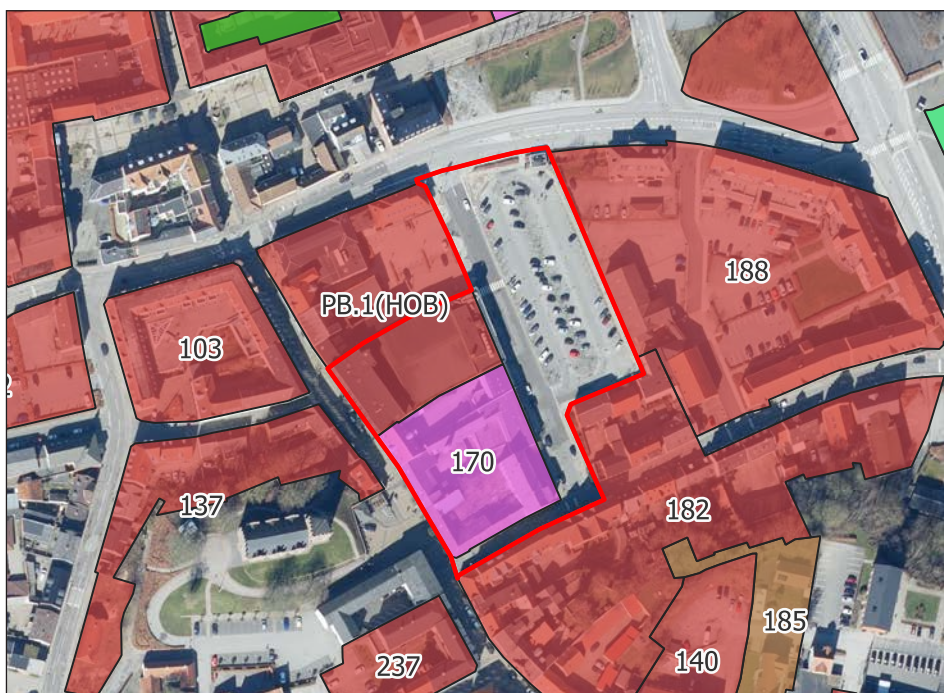
4.4 Lokalplaner og byplanvedtægter

Lokalplanområdet er omfattet af:

- Lokalplan nr. 170
- Partiel byplanvedtægt nr. 1. - For karréen Adelgade-Havnegade-Nytorv-Skibsgade i Hobro by, PB.1 (HOB).

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

Illustration 21: Planområdet er omfattet af Lokalplan nr. 170 og Byplanvedtægt nr. 1, PB.1 (HOB).



område, der er omfattet af nærværende lokalplan.

4.5 Planloven

Zoneforhold

Lokalplanområdet ligger i byzone. Med lokalplanens endelige vedtagelse ændres der ikke på zoneforholdene.

De kystnære dele 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.

Lokalplanen stiller krav til bebyggelsens omfang og brug af materialer, således at det sikres, at ny bebyggelse indpasses i Hobro bymidte, jf. bilag 9.

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.

Påvirkning af bymiljøet

I redegørelsen til lokalplaner, der muliggør etablering af butikker, skal der i henhold til Planlovens § 16, stk. 5 gøres rede for bebyggelsens påvirkning af bymiljøet, herunder den eksisterende bebyggelse i området, friarealer og trafikale forhold.

Det overordnede mål med detailhandelsplanlægningen i Mariagerfjord Kommune er at styrke Hobro som en handelsby med en attraktiv og funktionel bymidte. Lokalplanen giver mulighed for at udvikle bymidten med en ny og tidssvarende stor dagligvarebutik samt øvrige, nye butiksfunktioner, der placeres i overensstemmelse med intentionerne om at samle detailhandlen i bymidten og dermed styrke områdets handels- og byliv.

Lokalplanen giver mulighed for etablering af butiksførmål med et samlet bruttoetageareal på op til 7.000 m². Det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 5.000 m² for dagligvarebutikker og 2.000 m² for udvalgswarebutikker. Den enkelte dagligvarebutik må ikke overstige 5.000 m² og den enkelte udvalgswarebutik må ikke overstige 600 m².

Lokalplanen fastlægger bestemmelser om bebyggelsernes omfang, placering og materialer for at sikre, at den nye bebyggelse tilpasses den øvrige bebyggelse i nærområdet - særligt mod Adelgade og Skibsgade.

Vejadgangen til lokalplanområdet skal ske fra Nytorv, som i dag. For at sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling skal Nytorv lukkes for gennemkørende trafik. Desuden bliver en del af Skibsgade ensrettet.

Lokalplanen muliggør etablering af et parkeringshus. Inden for lokalplanområdet skal parkeringspladser etableres i overensstemmelse med de gældende parkeringsnormer, så parkering af biler ikke påvirker naboområderne negativt.

Der er i dag ikke udlagt offentlige friarealer inden for lokalplanområdet, som den nye bebyggelse vil påvirke. Med lokalplanen sikres, at der etableres private og fælles opholdsarealer til boligerne, samt fælles opholdsarealer til erhverv. Desuden sikrer lokalplanen etablering af en plads på hjørnet af Nytorv/Skibsgade.

Det vurderes på denne baggrund, at den nye butiksbegyggelse ikke giver anledning til væsentlig påvirkning af det omgivende bymiljø.

Ekspropriation til virkeliggørelse af en lokalplan

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af § 47, stk. 1 i Planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriation vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en lokalplan eller byplanvedtægt og for varetagelse af almene samfundsinteresser.

Ekspropriation er tvungen afståelse af ejendom og kan efter Grundlovens § 73 kun ske ifølge lov hvor almenvellet kræver det og mod fuldstændig erstatning.

Efter praksis gælder desuden en række betingelser, som skal være opfyldt ved en ekspropriation. Ekspropriationen skal således være lovlig, nødvendig og tidsmæssigt aktuel for realiseringen af ekspropriationsformålet. Herudover skal ekspropriationen være rimelig i den konkrete situation.

En mere detaljeret gennemgang af betingelserne for ekspropriation herfor kan blandt andet findes i Erhvervsstyrelsens vejledning om reglerne for ekspropriation efter planloven.

Redegørelseskravet i § 16, stk. 3, gælder for lokalplanforslag, der offentliggøres efter den 1. januar 2019.

4.6 Miljølovgivningen

Jordforurening

Dele af lokalplanområdet er registreret som forurenet på hhv. vidensniveau 1 og vidensniveau 2. Vidensniveau 1 omfatter arealer, hvor der er kendskab til aktiviteter, der kan have forårsaget forurening på arealet, og vidensniveau 2 omfatter arealer, hvor der er dokumentation for jordforurening på arealet. Kortlægningen fremgår af illustration 22.

- Matr. nr. 71a er registreret som kortlagt på vidensniveau 2, da området tidligere har været anvendt til farveri.
- Matr. nr. 72c er registreret som kortlagt på vidensniveau 1 og vidensniveau 2, da området tidligere har været anvendt til maskinfabrikker og trykkeri.
- Matr. nr. 107a er registreret som kortlagt på vidensniveau 1, da området tidligere har været anvendt til oliefyringsanlæg.
- Matr. nr. 7000ap er registreret som kortlagt på vidensniveau 1 og vidensniveau 2, da området tidligere har været anvendt til farveri og oliefyringsanlæg.
- Matr. nr. 7000ba er registreret som kortlagt på vidensniveau 2, da området tidligere har været anvendt til renseri og trådvarefabrik.

Det tidligere renseri og trådvarefabrik på Skibsgade er blevet undersøgt af i 1992, 1999/2001 og 2014. Ved undersøgelserne er der konstateret forurening med klorerede opløsningsmidler. Det tidligere farveri på Adelgade er blevet undersøgt af i 2013 og 2022. Ved undersøgelserne er der konstateret forurening med olie samt klorerede opløsningsmidler.

Når arealet er kortlagt som forurenet, skal ejer eller bruger søge Mariagerfjord Kommune om tilladelse (efter Jordforureningslovens § 8), før arealet ændres til følsom anvendelse. Følsom anvendelse er i denne forbindelse: bolig, have,

Illustration 22: Der er kortlagt jordforurening i lokalplanområdet. De blå arealer er V1-kortlagt. De røde arealer er V2-kortlagte.



institution (f.eks. børnehave, vuggestue, dagpleje, skole, plejehjem), offentlig legeplads, rekreativt område, alment tilgængeligt område, kolonihave eller sommerhus.

Hvis der under bygge- eller jordarbejde på et areal, der ikke er kortlagt, konstateres en forurening af jorden, skal arbejdet standses og kommunen skal underrettes. Tilsvarende gælder på et kortlagt areal, såfremt den konstaterede forurening ikke er beskrevet i kortlægningen

Der henvises i øvrigt til Jordforureningsloven.

Områdeklassificering

Lokalplanområdet er omfattet af områdeklassificering jf. Mariagerfjord Kommunes Regulativ for områdeklassificering af 4. oktober 2022.

Områdeklassificeringen omfatter de områder, hvor jorden betragtes som lettere forurenet. Den lettere forurening kan stamme fra diffus forurening fra trafik og industri og fra den daglige brug gennem mange år. Områderne adskiller sig dermed fra kortlægningen af jordforureningen på enkelt ejendomme.

Som udgangspunkt er al jord inden for byzone udpeget som områdeklassificeret og dermed lettere forurenet. Efter en nærmere vurdering af de enkelte byområder har Mariagerfjord Kommune udpeget områder og udtaget eller inddraget dem i områdeklassificeringen. Udpegningen er foretaget efter en overordnet vurdering af bebyggelsers alder, påvirkning fra trafik, fyringsanlæg, forurenende virksomheder og mængden af tilført fyldjord. De områdeklassificerende områder er hovedsageligt gamle bykerner og industriområder.

Områderne fremgår af kort på kommunens hjemmeside.

Nærværende lokalplanområde er vurderet, ud fra de bestemte kriterier, til at være omfattet af områdeklassificeringen.

Jordflytninger fra områdeklassificerede og kortlagte arealer kan ikke ske frit, idet der er lovmæssigt krav om analysering af jord for konstatering af forureningsgraden, samt krav om anmeldelse af jordflytninger til Mariagerfjord Kommune. Reglerne for anmeldelse og dokumentation i forbindelse med flytning af jord fra området fremgår af Mariagerfjord Kommunes Regulativ for områdeklassificering af 4. oktober 2022.

Støj fra virksomheder

Virksomheder inden for lokalplanområdet er til enhver tid underlagt den gældende miljølovgivning. Dette betyder, at der uanset lokalplanens bestemmelser, ikke kan etableres virksomheder, som påfører eksisterende boliger eller anden miljøfølsom anvendelse, urimelige støjgener. Dette er i henhold til vejledningen "Vejledning nr. 5 om ekstern støj fra virksomheder", som blev udsendt fra Miljøstyrelsen i 1984 samt efterfølgende tillæg hertil. Heri er der fastlagt støjgrænser i forhold til forskellige anvendelsestyper, som danner grundlag for fastsættelsen af støjniveauet i det konkrete område, jf. illustration 23.

En virksomhed skal ikke alene overholde den grænseværdi, der gælder for det område, inden for hvilket virksomheden ligger. Virksomheden skal også overholde de grænseværdier, der gælder for de omliggende områder, f.eks. boligområder, der belastes af støj fra virksomheden.

Illustration 23: Vejledende grænseværdier for støjbelastningen fra virksomheder målt udendørs (dB(A)).

Områdetype \ Tidsrum	Mandag - fredag kl. 07.00-18.00 lørdag kl. 07.00-14.00	Mandag - fredag: kl. 18.00-22.00 Lørdag: kl. 14.00-22.00 Søn- og helligdag kl. 07.00-22.00	Alle dage kl. 22.00-07.00
1. Erhvervs- og industriområder	70	70	70
2. Erhvervs- og industriområder med for bud mod generende virksomheder	60	60	60
3. Områder for blandet bolig- og erhvervsbebyggelse, centerområder	55	45	40
4. Etageboligområder	50	45	40
5. Boligområder for åben og lav boligbebyggelse	45	40	35
6. Sommerhusområder og offentligt tilgængelige rekreative områder. Særlige naturområder	40	35	35

Luftforurening fra virksomheder

Virksomheder, der etablerer sig i lokalplanområdet, skal sikre sig, at driften ikke medfører væsentlige gener i omgivelserne, i form af støv, lugt eller anden luftforurening. Dette gælder såvel i forhold til naboarealer inden for planområdet, som i forhold til andre naboområder.

Giver en virksomhed anledning til uacceptabel luftforurening eller gener i form af lugt eller støv, vil miljømyndigheden kunne regulere dette efter reglerne i Miljøbeskyttelsesloven.

Miljøstyrelsen har udarbejdet vejledninger om regulering af luftforurening fra virksomheder, herunder vejledning nr. 2712024 "Luftvejledningen" og vejledning

nr. 72/2024 "B-værdivejledningen", der indeholder vejledende grænseværdier for den enkelte virksomheds bidrag til luftforureningen i omgivelserne. For lugt er der blandt andet udgivet vejledning nr. 4/1985 om begrænsning af lugt fra virksomheder. Ved vurdering af om en virksomheds udledning til luft medfører uacceptabel forurening vil de vejledende grænseværdier være grundlag for vurderingen.

Støj fra trafik

Det skal sikres, at støjniveauet fra Havnegade og Nytorv ikke overstiger Miljøstyrelsens til enhver tid gældende grænseværdier for "Støj fra veje" (p.t. vejledning nr. 4 fra 2007), se illustration 24. Støjniveauet på facader og udendørs opholdsarealer må således ikke overstige $L_{den}=58\text{ dB(A)}$, ligesom det indendørs støjniveau ikke må overstige $L_{den}=33\text{ dB}$ i sove- og opholdsrum.

For nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder, hvor der er ønske om at forny bymæssig bebyggelse eller vitalisere boligkvarterer, herunder også i forbindelse med "huludfyldning" i eksisterende karrébyggeri, er der dog mulighed for at fravige grænserne for støj.

Der kan i disse særlige situationer planlægges nye støjisolerede boliger under forudsætning af, at:

- Alle udendørs områder, der anvendes til ophold i umiddelbar tilknytning til boligerne har et støjniveau lavere end 58 dB(A). Det samme gælder områder i nærheden af boligen, der overvejende anvendes til færdsel til fods (f.eks. gangstier, men ikke fortove mellem boligen og vejen), og
- Udformningen af boligernes facade sker, så der er et støjniveau på højst 46 dB indendørs i sove- og opholdsrum med åbne vinduer (f.eks. med særlig afskærmning uden for vinduet, eller særligt isolerende konstruktioner) samt
- Boligerne orienteres, så der så vidt muligt er opholds- og soverum mod boligens stille facade og sekundære rum mod gaden.

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

Bygningsreglementets krav til indendørs støjniveau med lukkede vinduer skal være overholdt for at bygningen kan tages i brug. Krav om støjniveauet fra trafik, som skal overholdes indendørs, når vinduerne er lukkede er $L_{den}\ 33\text{ dB}$ i beboelses- og opholdsrum i boliger.

Der er i forbindelse med planlægningen udarbejdet et notat med vurdering af vejstøj (se miljørapport). Formålet med rapporten var at beregne trafikstøjbelastningen på bygningens facader samt på de planlagte opholdsarealer, og sammenholde disse resultater med Miljøstyrelsens grænseværdier for trafikstøj.

Umiddelbart øst for boligbebyggelsen er der planlagt opført et offentligt parkeringshus i to etager over terræn. Trafik til og fra parkeringshuset samt støjpåvirkningen fra parkeringsaktiviteterne er inkluderet i beregningerne.

Område	Vejledende-grænseværdi
Rekreative områder i det åbne land, sommerhus-områder, campingpladser o.l.	$L_{den}\ 53\text{ dB}$
Boligområder, børnehaver, vuggestuer, skoler og undervisningsbygninger, plejehjem, hospitaler o.l. Desuden kolonihaver, udendørs opholdsarealer og parker.	$L_{den}\ 58\text{ dB}$
Hoteller, kontorer mv.	$L_{den}\ 63\text{ dB}$

Illustration 24: Vejledende grænseværdier for vejtrafikstøj.

Som beregningsgrundlag er anvendt trafikdata leveret af Mariagerfjord Kommune. Disse data er korrigeret for den forventede stigning i trafikmængde som følge af etableringen af flere parkeringspladser.

Beregningerne viser, at støjniveauet ved facaderne når op på maksimalt 58 dB Lden, hvilket er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens grænseværdi for trafikstøj. Ligeledes overholder det udlagte opholdsareal på tagterrassen kravet om maksimalt 58 dB Lden. På illustration 25-26 fremgår trafikstøjniveauet på facaderne mod hhv. nordøst og sydvest.

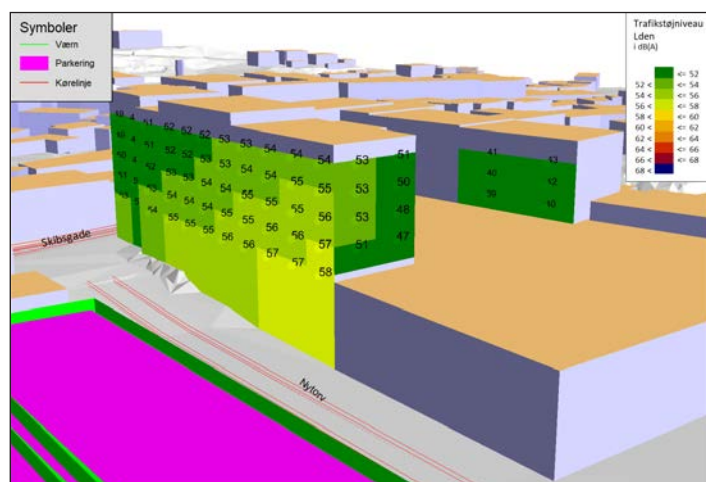


Illustration 25: Trafikstøjniveauet på facaderne set fra nordøst.

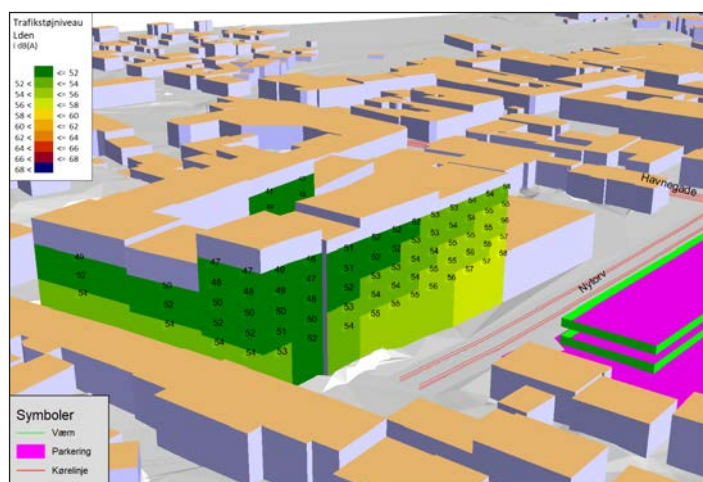


Illustration 26: Trafikstøjniveauet på facaderne set fra sydvest.

Der er ligeledes udarbejdet støjeregninger for Nytorv, Havnegade og Skibsgade, som er baseret på de nuværende trafikmængder. Adelgade vest for lokalplanområdet er en gågade med så lav trafikbelastning, at den vurderes at være uden betydning i forhold til støj.

I lokalplanen stilles det som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse, at bebyggelsen og de eventuelle udendørs opholdsarealer skal være sikret mod støj fra veje.

Trafik

COWI har i juni 2023 udarbejdet et trafiknotat (se miljørapport), som blandt andet indeholder en vurdering af:

- De trafikale konsekvenser for krydset Havnegade/Nytorv ved opførelse af nyt parkeringshus og ny bebyggelse til butikker og boliger m.v.
- Trafiksikkerheden af adgangsforhold for biltrafikken og lette trafikanter.
- Vareindlevering til Føtex.

I sammenfatningen i trafiknotatet fremgår, at kapacitetsberegninger for krydset Havnegade/Nytorv viser en god trafikafvikling (såkaldt 'serviceniveau A'), selv 10 år efter projektfærdiggørelse. Den største forsinkelse forventes at være for udkørende trafik fra Nytorv med en middelforsinkelse på 10 sekunder og en maksimal kølængde på tre køretøjer.

Trafiksikkerhedsvurderingen peger på nogle nødvendige tiltag, blandt andet:

- Sikring af oversigt ved fodgængerfeltet på Nytorv.
- Fjernelse af affaldscontainere i afsætningslommen.
- Ophør af 30-minutters kantstensparkering på Nytorv for bedre oversigt.
- Forbedret afmærkning i krydset Havnegade/Nytorv.

Den øgede trafik vil dog belaste krydset Brogade/Havnegade markant. Løsningen kan være at forlænge venstresvingsbaner eller ombygge krydset med to ligeudspor på Brogade.

For at forbedre de trafiksikkerhedsmæssige forhold ved Nytorv sikrer lokalplanen, at der sker en permanent lukning for gennemkørsel fra Skibsgade til Nytorv. I stedet ledes trafikken via H. I. Bies Plads. Nytorv afsluttes med en vendemulighed samt en plads mellem Nytorv og Skibsgade. Et værn skal forhindre fodgængere i at færdes på vendemuligheden.

Nytorv er ca. 13 meter bred, og en opstramning af tværprofilet kan forbedre forholdene for fodgængere. Cykeludkørslen ændres til Havnegade, hvor der – i modsætning til i dag – ikke etableres cykelbane.

4.7 Internationale naturbeskyttelsesområder

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet pålægger EU's medlemslande at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske for EU-landene. Det skal ske ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Habitatområderne og fuglebeskyttelsesområderne udgør tilsammen Natura 2000-områderne. Det er myndighedens ansvar at sikre, at der er tilvejebragt tilstrækkelige oplysninger til at afgøre, om planen kan skade et Natura 2000-område.

Såfremt vurderingen viser, at planen vil skade det internationale naturbeskyttelsesområdes integritet, at planen vil indebære forringelse af områdets naturtyper eller levesteder for arterne, eller at planen kan medføre forstyrrelser, der har betydelige konsekvenser for de arter, området er udpeget for, kan planen ikke gennemføres.

Nærmeste Natura 2000-område er nr. 30, Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simested og Nørre Ådal, Skravad Bæk, er beliggende 5 km for lokalplanområdet. Mariagerfjord Kommune vurderer, at det kommende lokalplanområde ikke medfører forringelser i forhold til udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Som følge af afstanden til Natura 2000-området samt, at planlægning (skriv hvad der planlægges for f.eks. til boligområde) hverken i sig selv eller sammen med andre planer og projekter vil medføre hverken en direkte eller en forstyrrende påvirkning ind i Natura 2000-området.

Særligt beskyttede arter

I henhold til Habitatbekendtgørelsens § 10 gælder det, at en lokalplan, som enten i sig selv eller i forbindelse med andre planer, kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområde i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i Habitatsdirektivets bilag IV, ikke kan vedtages hvis gennemførelsen af planen har virkninger som nævnt.

HabitatVision har i februar 2025 foretaget en levestedsvurdering af flagermus inden for lokalplanområdet. I konklusionen (s. 23) fremgår, at:

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 er dog 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.

Det er Mariagerfjord Kommunes vurdering, at lokalplanens vedtagelse ikke påvirker de særligt beskyttede arter væsentligt.

4.8 Museumsloven

Arkæologiske forhold

Lokalplanområdet er beliggende i Kulturarvsarealet (Fund og fortidsminder: Sted- og lok.nr. 140703-60) af national betydning for Hobros historiske midtby. Et kulturarvsareal er et kulturhistorisk interesseområde med skjulte fortidsminder. Det er udpeget af Slots- & Kulturstyrelsen for at underrette planmyndighederne om forekomsten af væsentlige bevaringsværdier, der har betydning for planlægningen (museumsloven kap. 8 § 23 stk. 4), og for at advare potentielle bygherrer om forekomsten af disse bevaringsværdier. Kulturarvsarealerne er tænkt som et incitament til at bevare fortidsminderne.

Potentielle bygherrer kan få en udtalelse fra Nordjyske Museer angående planområdets skjulte fortidsminder (museumsloven kap. 8 §§ 25-27). En sådan udtalelse skal baseres på en større arkæologisk forundersøgelse, der kan præcisere omfanget og karakteren af de skjulte fortidsminder. I udgangspunktet bør potentielle bygherrer dog forvente væsentlige fortidsminder inden for lokalplanområdet.

Eventuelle spørgsmål herom kan rettes til Nordjyske Museer.

4.9 Vejlovgivningen

Vejbetjening

Lokalplanområdet vejbetjenes fra de offentlige veje Nytorv, Skibsgade og Adelgade. Mariagerfjord Kommune vurderer, at vejene er velegnet til at betjene lokalplanområdet.

Stier

Der skal etableres en stiforbindelse, som sikrer adgang fra Nytorv til Adelgade, som vist på bilag 2.

Parkering

I parkeringsnormen er bestemt, at der for bilparkering gælder, at der ved:

- Etageboliger skal etableres mindst 1,5 p-plads pr. bolig.

- Kontor og liberalt erhverv skal etableres 1 p-plads pr. 100 m² erhvervsareal, dog mindst 3 p-pladser.
- Dagligvare- og udvalgsvarerforretning skal etableres 1 p-plads pr. 25 m² salgsareal og 1 p-plads pr. 50 m² øvrigt erhvervsareal.

For cykelparkering gælder, at der ved:

- Etageboliger skal etableres 2 cykel-p-pladser pr. 100 m².
- Daglig- og udvalgsvarer samt kontor og liberalt erhverv skal etableres 1 cykel-p-plads pr. 50 m².

Parkeringspladser må etableres uden for lokalplanområdet.

Ved ændringer eller etablering af vejadgang, parkeringsplads m.v. skal der indsendes vejprojekteringsmateriale i henhold til de til enhver tid gældende bestemmelser i "Lov om offentlig vej" og "Lov om private fællesveje" til vejmyndighedens og politiets godkendelse.

4.10 Forsyning

Spildevandsplanen

Kloakering af området skal som udgangspunkt ske i henhold til den til enhver tid gældende Spildevandsplan for Mariagerfjord Kommune.

Lokalplanområdet er omfattet af Mariagerfjord Kommunes Spildevandsplan. Det fremgår af den gældende spildevandsplan, at området er separatkloakeret, med undtagelse af matr. nr. 72b, Hobro Bygrunde, som ikke er planlagt til at blive separatkloakeret. Mariagerfjord Kommune anbefaler dog, at ejendommen forberedes til separatkloakering, idet det er Mariagerfjord Kommunes målsætning, at alle byområder i kommunen på sigt skal separatkloakeres.

Vandforsyningsplanen

Vandforsyningen af området skal ske i henhold til den til enhver tid gældende vandforsyningsplan.

På tidspunktet for denne lokalplans endelige vedtagelse er lokalplanområdet vandforsynet fra Mariagerfjord Vand A/S, hvorfor vandforsyning skal ske herfra.

5. Miljøvurdering

Når Mariagerfjord Kommune udarbejder en lokalplan, skal der ifølge § 8, stk. 2 i "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)" udarbejdes en miljøvurdering i følgende tilfælde:

- Hvis lokalplanen fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, der er omfattet af lovens bilag 1 og 2.
- Hvis indholdet af lokalplanen kan påvirke et udpeget internationalt naturbeskyttelsesområde væsentligt.
- Hvis der fastlægges rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som kommunen vurderer kan få væsentlig indvirkning på miljøet.

Der fastlægges ikke rammer for fremtidige anlægstilladelser til et projekt, som er omfattet af lovens bilag 1 og 2.

Med henblik på at få afklaret, om lokalplanen fastlægger rammer for fremtidige anlægstilladelser til projekter, som Mariagerfjord Kommune vurderer kan få væsentlig indvirkning på miljøet, er der foretaget en screening i henhold til "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)". Screeningen er indsat som bilag til lokalplanen.

Screeningsresultat

Mariagerfjord Kommune har vurderet, at kommuneplantillæg nr. 7 og lokalplan 198/2025 er omfattet af krav om miljøvurdering, jf. miljøvurderingsloven (Lovbekendtgørelse nr. 1976 af 27. okt. 2021 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)).

Der er derfor udarbejdet en miljørapport efter miljøvurderingslovens afsnit II. Forud for udarbejdelsen af miljørapporten er der gennemført en afgrænsning af miljøvurderingens omfang med henblik på at fastlægge miljørapportens indhold og omfang.

Miljørapportens vurderinger omfatter både forslag til kommuneplantillæg nr. 7 og forslag til lokalplan 198. Lokalplanforslaget er udarbejdet sideløbende med kommuneplantillægget.

Herunder følger et ikke-teknisk resumé af vurderingerne af planernes indvirkning på miljøet. De forskellige miljøemner er beskrevet, så der tages udgangspunkt i de eksisterende forhold, hvorefter miljøpåvirkningerne vurderes. Miljøvurderingerne er foretaget med udgangspunkt i det eksisterende plangrundlag, som svarer til 0-alternativet.

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 fortove 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. Trafikoplægningsplaner vurderes ikke at ændre adgangen væsentligt. Samlet set forventes en forbedring af trafikikkerheden og fremkommeligheden for fodgængere, hvilket udgør en positiv effekt i forhold til de eksisterende forhold.

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 forudsætter 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 tagterrasse, 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 vigtige.

gere 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 eftermiddags-spidsstimen, 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 trafiksikkerheden 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.

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.

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 planer 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 5 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 kar-rébebyggelse 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.

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.

- Kirke 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 sam-

men. 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.

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 højst 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.

Befolkning og menneskers sundhed

- 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.

- 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 nabobebyggelse efter kl. 16.

Ved vintersolhverv fremgår det, at både den planlagte bygning sammen med eksisterende nabobebyggelse 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.

- 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.

- 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 snittegninger, 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.

Kulturarv

Kulturarv er primært vurderet på baggrund af visualiseringer. Det vurderes, at planområdets anvendelse til karrébebyggelse til blandet-, bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse 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 komplimentere 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.

Samlet vurdering

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

Miljøemne	Vurdering af miljøpåvirkning
Befolkning Fremkommelighed og trafikssikkerhed	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

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 miljøgener 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.

Klagevejledning

Ifølge reglerne i Planlovens kapitel 14 kan du klage til Planklagenævnet over, at kommunen har besluttet, at der skal udarbejdes en miljøvurdering. Du kan kun klage over retlige spørgsmål. Klagen skal være modtaget af Planklagenævnet i Nævnens hus senest 4 uger efter offentliggørelsen.

Det kan være svært at afgøre, om der er tale om et retligt spørgsmål. I hovedtræk handler retlige spørgsmål om, hvorvidt reglerne i Planloven og i Miljøvurderingsloven er overholdt.

Hvordan klager jeg?

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Planklagenævnet. Du kan finde klageportalen på www.naevneneshus.dk, hvor du skal logge ind med NEMID. Klagen sendes gennem Klageportalen til den myndighed, der har truffet afgørelsen.

Klagen skal være indgivet inden fire uger efter at dette lokalplanforslag er offentliggjort. En klage er indgivet, når den er tilgængelig for myndigheden i Klageportalen. Når du klager som privatperson koster det 900 kr. og 1800 kr. for virksomheder, organisationer og offentlige myndigheder. Du betaler gebyret med betalingskort i Klageportalen.

Planklagenævnet skal som udgangspunkt afvise en klage, der kommer uden om Klageportalen, hvis der ikke er særlige grunde til det. Hvis du ønsker at blive fritaget for at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Mariagerfjord Kommune. Mariagerfjord Kommune videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Gebyret tilbagebetales, hvis

- klagesagen fører til, at den påklagede afgørelse ændres eller ophæves,
- du får helt eller delvis medhold i klagen, eller
- klagen afvises som følge af overskredet klagefrist, manglende klageberettigelse eller fordi klagen ikke er omfattet af Planklagenævnets kompetence.

Planklagenævnet kan beslutte at tilbagebetale klagegebyret, hvis der er indledt forhandlinger om projektilpasninger, og disse forhandlinger fører til, at du trækker din klage tilbage, eller du i øvrigt trækker din klage tilbage, før Planklagenævnet har truffet afgørelse i sagen.

Gebyret tilbagebetales dog ikke, hvis nævnet vurderer, at der er forhold, der taler imod at tilbagebetale gebyret, f.eks. hvis du trækker klagen tilbage meget sent, herunder efter at klager har haft et afgørelsesudkast i partshøring.

Hvis du ønsker afgørelsen indbragt for domstolene, skal dette ske inden for 6 måneder fra modtagelse af afgørelsen fra Planklagenævnet.

6. Servitutter

Private tilstandsservitutter (dvs. servitutter, der sikrer en bestemt tilstand opretholdt), der er uforenelige med lokalplanen, fortrænges af planen jf. Planlovens § 18.

Rådighedsservitutter (dvs. servitutter, der giver ret til at råde over andres ejendom) kan ifølge planlovens § 47 eksproprieres af kommunen, når det er væsentligt for at gennemføre en plan.

Der er ved udarbejdelse af lokalplanen gennemført en servitutundersøgelse, følgende servitutter har betydning for realiseringen af lokalplanen.

På matr. nr. 107a, Hobro Bygrunde er der tinglyst følgende servitut:

- *Dokument af 6. januar 1971 om fælles brandmur/gavl mv, gangsti, mv. Servituten omhandler en forpligtigelse til at opføre en brandmur og bevare en gangsti langs det nordlige skel.*

Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplanen.

På matr. nr. 70a Hobro Bygrunde er der tinglyst følgende servitut:

- Dokument af 26. juni 1890 om udsigt mv, fælles brandmur/gavl mv, vindue mv. Servituten omhandler fælles brug af en brandmur, gavl og skorsten samt sikring af udsigt fra vindue. Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplan.

På matr. nr. 71a Hobro Bygrunde er der tinglyst følgende servitutter:

- Dokument af 26. juni 1890 om udsigt mv, fælles brandmur/gavl mv, vindue mv. Servituten omhandler fælles brug af en brandmur, gavl og skorsten samt udsigt fra vindue. Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplan.
- Dokument af 7. december 1911 om naboforhold. Servituten omhandler fem vinduer, der skal fjernes og tilmures samt sikring af udsigt. Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplan.

På matr. nr. 72b Hobro Bygrunde er der tinglyst følgende servitutter:

- Dokument af 11. marts 1826 om at de ubebyggede areal ikke må benyttes til underjordiske anlæg. Servituten omhandler forbud mod at etablere underjordiske anlæg på ubebygget areal. Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplan.
- Dokument af 21. august 1995 om bestemmelser om vedligeholdelse af ejendommen mv. Servituten omhandler et påbud om vedligeholdelse af ejendommen mm. Servituten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servituten aflyses med lokalplan.

På matr. nr. 72c Hobro Bygrunde er der tinglyst følgende servitutter:

- Dokument af 18. august 1867 om oversigt. Servitutten omhandler vedligeholdelse af oversigtsareal ved p-plads på Nytorv. Servitutten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servitutten aflyses med lokalplan.
- Dokument af 21. august 1995 om bestemmelser om vedligeholdelse af ejendommen mv. Servitutten omhandler et påbud om vedligeholdelse af ejendommen mm. Servitutten er til hinder for realiseringen af lokalplanen. Servitutten aflyses med lokalplan.

Alle andre servitutter, der er tinglyst på lokalplanområdet indtil lokalplanens endelige vedtagelse, har ingen betydning for lokalplanen.

Generelt om servitutter

Ejere, bygherre og deres rådgivere bør sikre sig et overblik over tinglyste servitutter, der har betydning for bygge- og anlægsarbejder. Opmærksomheden henledes på, at ikke alle rør, kabler eller ledninger er tinglyst. Derfor bør relevante forsyningsselskaber høres, forinden jordarbejder påbegyndes. Det kan f.eks. dreje sig om el-, telefon-, tele- og tv-kabler, vandledninger, fjernvarmeledninger, gasledninger og spildevandsledninger.

For vejarealer gælder specifikt at enhver, der erhvervsmæssigt udfører gravearbejder på en vej, uanset om det er en offentlig vej eller en privat fællesvej, har pligt til at forespørge i ledningsregisteret (LER) forud for gravearbejdet.

BESTEMMELSER

Lokalplan 198/2025 - Blandet bolig-, erhvervs- og butikksbebyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro.

I henhold til lov om planlægning (Lovbekendtgørelse nr. 572 af 29/05/2024 med senere ændringer), fastsættes hermed følgende bestemmelser for det i § 2 nævnte område.

§ 1 Lokalplanens formål

1.1 Lokalplanens formål er:

- at fastsætte områdets anvendelse til blandet bolig-, erhvervs- og butikksbebyggelse,
- 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.

Der henvises i øvrigt til redegørelsens afsnit 3 om lokalplanens formål og indhold.

§ 2 Område- og zonestatus

2.1 Lokalplanområdet afgrænses som vist på bilag 1 og omfatter matr.nre. 70a, 71a, 72b, 72c og 107a, Hobro Bygrunde, samt en del af matr.nre 7000ap, 7000ba og 7000n, Hobro Bygrunde.

Lokalplanen omfatter desuden alle parceller, der efter offentliggørelse af den endelige vedtagelse af lokalplanen, udstykkes fra de nævnte ejendomme.

2.2 Lokalplanområdet er, som vist på bilag 2, opdelt i delområde I og II.

2.3 Lokalplanområdet ligger i byzone. Denne status opretholdes ved den endelige vedtagelse af lokalplanen.

§ 3 Lokalplanområdets anvendelse

Delområde I

- 3.1 Delområde I skal anvendes til centerformål med blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse. Boligerne må kun anvendes til helårsbeboelse.

- 3.2 Det samlede bruttoetageareal til butiksformål må ikke overstige 7.000 m².

Det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 5.000 m² for dagligvarebutikker og 2.000 m² for udvalgswarebutikker.

Den enkelte dagligvarebutik må højst være 5.000 m², og en udvalgswarebutik må højst være 600 m².

- 3.3 Inden for byggefelt 1A og 2A, som vist på bilag 2, skal der etableres detailhandel, café, restaurant eller publikumsorienteret erhverv i stueetagen mod Adelgade.

Dog må der inden for byggefelt 2A og 2B indrettes boliger i stueetagen (nederste etage) mod Skibsgade og på det sydøstlige hjørne mellem Skibsgade og Nytorv, som vist med særlig signatur på bilag 2.

Delområde II

- 3.4 Delområde II skal anvendes til centerformål med vej- og parkeringsareal, herunder parkeringshus.

Fælles

- 3.5 Der må inden for lokalplanområdet opføres anlæg til områdets tekniske forsyning.

§ 4 Udstykning

- 4.1 Udstykning inden for lokalplanområdet må finde sted, såfremt dette ikke strider imod lokalplanens øvrige intentioner og bestemmelser.

§ 5 Bebyggelsens omfang og placering

Delområde I

Bebyggelsens omfang

- 5.1 Bebyggelsens samlede bruttoetageareal må ikke overstige 15.000 m².¹

- 5.2 Bebyggelse skal opføres inden for de på bilag 2 viste byggefelter. Uden for byggefelterne må der etableres tagudhæng, gesimser samt altaner.

1 Bruttoetagearealet beregnes ud fra bygningsreglementets regler. Til etagearealet medregnes dog ikke del af kælderen, hvor det omgivende terræn ligger mindre end 1,25 meter under loftet i kælderen. Desuden medregnes ikke åbne altaner, tagterrasser m.v.

5.3 Bebyggelse må højst opføres i følgende etageantal og koter:

Byggefeltbetegnelse	Maksimalt etageantal	Topkote (målt i meter/DVR90)
1A	4	23,5
1B	3*	21,5
2A	4	24,5
2B	6	27,5
2C	6	25,5
2D	3*	15,5

*Den øverste etage må udelukkende etableres som tagterrace.

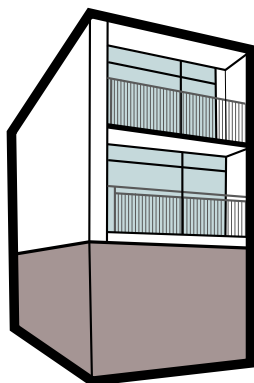


Illustration 27: Princip for indeliggende altan.

Bebyggelsens højde reguleres ud fra de fastsatte topkoter, som angivet på bilag 4.

5.4 Tekniske installationer og evt. elevatorstårne må placeres højst 1,0 meter over bygningernes topkote.

Altaner og karnapper

5.5 Til hver bolig over stueetagen må der opføres altaner, indeliggende altaner (se illustration 27) og/eller karnapper, som vist på bilag 4a, 4b, 5a, 5b, 5c og 5d.

5.6 Altaner og karnapper må rage højst 1,5 meter ud fra facaden. Såfremt der ønskes en større dybde på altanen end 1,5 meter, skal den større dybde etableres som en delvist indeliggende altan.

Altaner må etableres uden for byggefelter.

Delområde II5.7 Bebyggelsens samlede bruttoetageareal må ikke overstige 7.300 m².

5.8 Bebyggelse skal opføres inden for det på bilag 2 viste byggefelt.

5.9 Bebyggelse må højst opføres i følgende etageantal og kote:

Byggefeltbetegnelse	Maksimalt etageantal	Topkote (målt i meter/DVR90)
3A	3	11,5

5.10 Tekniske installationer og evt. elevatorstårne må placeres højst 1,0 meter over bygningens topkote.

Sekundære bygninger

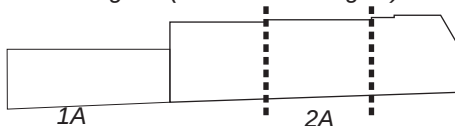
5.11 Uden for byggefelterne må der opføres sekundære bygninger og tekniske anlæg til områdets forsyning og drift, såsom cykelskure, teknikbygninger, skure og lignende under hensyntagen til kørsel med redningskøretøjer. Se desuden §§ 5.13-5.14.

5.12 Sekundære bygninger må opføres i højst 1 etage og med en bygningshøjde på højst 3,0 meter fra topkoten på byggefelterne 1B og 2D.

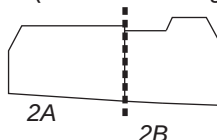
- 5.13 Sekundære bygninger og tekniske anlæg inden for delområde I skal opføres med en afstand på mindst 2,5 m fra facadelinjen på den primære bebyggelse. Undtaget er dog, hvis den sekundære bygning eller tekniske anlæg ikke medfører væsentlig gene for opholdszoner, udsyn eller adgangsforhold.
- 5.14 Sekundære bygninger og tekniske anlæg inden for delområde II må opføres i skel.

§ 6 Bebyggelsens ydre fremtræden

Mod Adelgade (se desuden bilag 5c)



Mod Skibsgade (se desuden bilag 5a)



Mod Nytorv (se desuden bilag 5d)

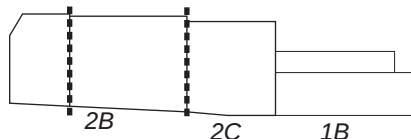


Illustration 28: Principper for mindste antal lodrette opdelinger mod hhv. Adelgade, Skibsgade og Nytorv.

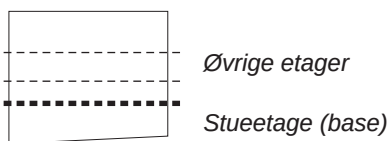


Illustration 29: Princip for vandret opdeling imellem stueetagen (basen) og de øvrige etager.

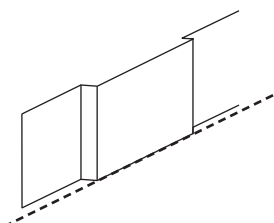


Illustration 30: Princip for reliefvirkning, hvor dele af facaden trækkes frem og andre dele tilbage.

Delområde I

Facader - generelt

- 6.1 Facader skal opdeles lodret i forskellige facadeafsnit, som vist på bilag 5a-5d. Se desuden § 6.4.

Facader skal udføres med mindst følgende antal lodrette opdelinger (se illustration 28):

- Byggefelt 2A mod Adelgade: mindst 2 lodrette opdelinger.
- Byggefelt 2A og 2B mod Skibsgade: i alt mindst 1 lodret opdeling.
- Byggefelt 2B og 2C mod Nytorv: i alt mindst 2 lodrette opdelinger.

- 6.2 Gesimshøjder mellem lodrette opdelinger skal variere, som vist i princippet på bilag 5a-5d.

- 6.3 Facader på bebyggelse skal opdeles vandret imellem stueetagen (basen) og de øvrige etager, som vist i princippet på bilag 5a-5d (se illustration 29). Se desuden § 6.4.

Ovenstående gælder dog ikke for bebyggelse inden for byggefelt 1A og 1B, hvis den eksisterende bygning bevares eller/og renoveres. I dette tilfælde skal der ikke være en vandret opdeling imellem base og de øvrige etager.²

- 6.4 Opdeling af facaderne skal ske ved materiale- og/eller farveskift, frem- eller tilbagerykning af facader, differentiering i detaljering eller lignende.

- 6.5 Facader skal gives en reliefvirkning, hvor dele af facaden trækkes tilbage og andre dele rykkes frem (se illustration 30).

2

Hvis den eksisterende bebyggelse renoveres, sikrer lokalplanen, at arkitekturen kan videreføres, som den er i dag. Hvis bebyggelsen nedrives, skal de generelle facadebestemmelser, jævnfør § 6, herunder bestemmelser for opdeling af facaden, materialevalg m.v., følges.

- 6.6 Facader på bebyggelse skal ud mod Adelgade, Skibsgade og Nytorv i stueetagen (basen) udføres i tegl, natursten og/eller beton.

For øvrige etager skal facaden ud mod Adelgade, Skibsgade og Nytorv fremstå som murværk og/eller som pudsede, malede eller kalklignende³ facader.

Undtaget herfra er facader på bebyggelsen i byggefelt 1A og 1B, hvis den eksisterende bygning bevares eller/og renoveres. I dette tilfælde må facaderne også udføres i et ensartet materiale af metal, metallignende karakter og/eller tegl med et udtryk, som anvist på bilag 6.

- 6.7 Facadefarver i stueetagen (basen) skal være i grålige, gullige og/eller rødlige nuancer, som vist på bilag 6.

Facadefarver over stueetagen skal være i gullige og/eller rødlige nuancer, som vist på bilag 6.

For bebyggelse inden for byggefelt 1A og 1B ved renovering, se dog § 6.6.

- 6.8 Der må ikke anvendes blanke eller reflekterende facadematerialer med et glanstal højere end 20. Vinduesflader er undtaget.

- 6.9 Der må ikke være synlige gennemgående lodrette elementsamlinger, bortset fra konstruktivt nødvendige dilatationsfuger. Dilatationsfugerne skal udføres i forbindelse med facadeforskydninger eller skjules bag tagnedløb. Vandrette elementsamlinger skal udføres med fuger som murværket i øvrigt.

- 6.10 Sokler skal udføres, så de fremstår i en højde på højst 1,2 meter. Således skal kældre, der på grund af terrænet har en hel eller delvis fri facade, udføres som ydervægge.

- 6.11 Elevatortårne, ventilationsanlæg og lignende skal integreres i bygningens arkitektoniske udtryk.

Elevatortårne skal beklædes med det samme materiale, som er anvendt til facade eller tag inden for det pågældende byggefelt.

Ventilationsanlæg skal afskærmes.

- 6.12 Der skal inden for byggefelt 2A og/eller 2B etableres en portgennemgang, som sikrer gående adgang fra gaderum til tagterrasse ovenpå byggefelt 2D.

Vinduer og døre

- 6.13 Vindues- og dørrammer må ikke udføres i plast-materiale.

3 Med 'kalklignende' menes en mat overflade, som opnås ved blandt andet silikatbaseret maling eller ved kalkning.

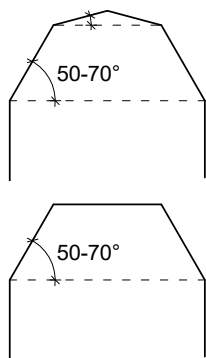


Illustration 31: Princip for nyfortolket københavnertag. Øverst er vist et princip, hvor den midterste del af tagfladen har en taghældning lavere end 50-70° og nederst er vist med fladt tag.

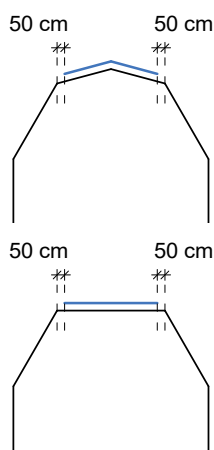


Illustration 32: Princip for placering af evt. solceller/solfangere på tage.

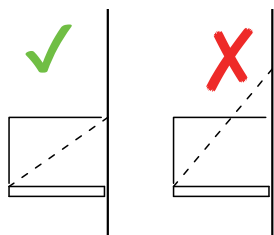


Illustration 33: Princip for altaner. Der må ikke etableres strækstænger eller barduner, som er højere end altan-rækværket.

Tage

- 6.14 Inden for byggefelt 1B og 2D må bebyggelse udføres med flade tage.

Desuden må bebyggelse inden for byggefelt 1A ved renovering ligeledes udføres med fladt tag.

- 6.15 Inden for byggefelt 1A, 2A, 2B og 2C skal den øverste etage udformes som et københavnertag med en taghældning på mellem 50° og 70°, jf. dog § 6.16.

Den midterste del af tagfladen (imellem de to skrå tagflader) må gives en lavere taghældning eller etableres som et fladt tag, som anvist på bilag 5a-5d og 6 (se desuden illustration 31).

- 6.16 Hvis der inden for byggefelt 2C etableres en 6. etage, skal 5. og 6. etage udformes med et dobbelthøjt københavnertag med en taghældning på mellem 50° og 70°. Se bilag 5d.

Den midterste del af tagfladen (imellem de to skrå tagflader) må gives en lavere taghældning eller etableres som et fladt tag.

- 6.17 Tage skal beklædes med falsede metalplader i gullige, rødlige eller grålige nuancer, skiffer i grålig nuance eller tagsten i gullige eller rødlige nuancer. Den midterste del af tagfladen, imellem de to skrå tagflader, må udføres med tagpap.

- 6.18 Til tagbeklædning må der ikke anvendes tagmaterialer, som indeholder zink, kobber og bly.

- 6.19 Der må ikke anvendes blanke eller reflekterende tagmaterialer med et glanstal højere end 20. Vinduesflader og solceller/solfangere er undtaget. (Glaserede og ædelengroberede tagstentypen vil normalt være for blanke til at opfylde kravet.)

Solceller/solfangere

- 6.20 Dele af tagfladen på bebyggelse inden for byggefelt 1A, 2A, 2B og 2C må forsynes med solceller/solfangere. Dog må evt. solceller/solfangere inden for byggefelt 2A, 2B og 2C alene opsættes på den midterste tagflade mellem tagets yderste skrå tagflader, som vist på illustration 32.

- 6.21 Solenergianlæg må etableres i en højde på op til 1,0 meter over den enkelte tagflade.

Altaner og tagterrasser

- 6.22 Altaner mod Adelgade, Skibsgade og Nytorv må ikke opsættes på søjler. Altaner må ikke etableres med strækstænger eller barduner, der overstiger højden på altan-rækværket (se desuden illustration 33).

- 6.23 Værn på altaner og tagterrasser må højst være 1,5 meter høje, målt fra færdigt gulv, jf. dog § 6.26-6.27.

- 6.24 Inden for byggefelt 1B skal værn på tagterrasser mod Nytorv være mindst 1,5 meter høje, målt fra færdigt gulv. Værn skal udføres som et tæt værn. Undersiden af en evt. overliggende altan skal udføres i støjabsorberende⁴ materiale.
- 6.25 Inden for byggefelt 2C skal værn på altaner og tagterrasser mod Nytorv være mindst 1,7 meter høje, målt fra færdigt gulv. Værn skal udføres som et tæt værn. Undersiden af en evt. overliggende altan skal udføres i støjabsorberende⁴ materiale.
- 6.26 Værn på altaner inden for samme facadeafsnit, jf. § 6.1, skal gives et ensartet udseende. Værn på altaner skal variere mellem lodrette opdelinger.

Sekundære bygninger

- 6.27 Sekundære bygninger må udføres i andre materialer, farver og tagformer end hovedbebyggelsen.

Delområde II

- 6.28 Facader på parkeringshus skal opføres med en let og åben konstruktion med et transparent udtryk.

Stueetagen skal fremstå med mindst 30 % åbne facader.

- 6.29 Facader på parkeringshus skal beklædes med metal, såsom perforerede plader, træ, såsom listebeklædning, eller lignende⁵.
- 6.30 Trappetårne skal integreres arkitektonisk i parkeringshuset. Trappetårne skal udføres i samme materiale, som den øvrige bebyggelse.
- 6.31 Inden for byggefelt 3A må bebyggelse udføres med flade tage.

§ 7 Skiltning

Skilte på facaden

- 7.1 Den primære skiltning skal være skiltning på én facade. Såfremt en virksomhed ligger med facade mod to veje (f.eks. Adelgade og Skibsgade eller Skibsgade og Nytorv), er der mulighed for skiltning på hver facade.

Erhverv i stueetagen har altid skilteretten på facaden – undtaget byggefelt 1B.

4 Støjabsorberende underside kan f.eks. udføres som træbeton med 40 mm mineraluld.

5 Selve parkeringshuset opføres i stål, beton, træ eller lignende, men skal beklædes med perforerede metalplader, listebeklædning af træ eller lignende, så parkeringshuset får et transparent udtryk.

7.2 Skiltning på facaden skal udføres som:

- Bemaling på vinduer og døre eller opsætning af enkeltbogstaver på vinduer og døre.
- Der må kun skiltes med firmanavn og/eller logo.
- Såfremt der er flere virksomheder på en ejendom skal al skiltning samordnes for så vidt angår størrelse, farve, glans og placering, så der opnås en god helhedsvirkning. Logofigurer kan opsættes, såfremt de samordnes som øvrige skiltning.
- Facadeskiltning over vinduer og døre med enkeltbogstaver.
- Facadeskiltning over eller imellem vinduer og døre med enkeltbogstaver, maksimal højde 30 cm.
- Skiltning skal tilpasses efter facadens fagopdeling, vindues- og dørformater, murpillers bredde, farver m.v.
- Tilklæbning af mere end 20 % af vinduesfladerne eller blænding af vinduer tillades ikke.
- Som hovedregel skiltes der ikke over butiksfacaden. Ejendomme med erhverv på 1. etage og opefter må have en diskret skiltning, udført som enkeltstående bogstaver, i ét eller flere af lejemålets vinduer.
- Skilte opsat over murkrone/tagfod tillades ikke.
- Permanent opsætning af produktreklameflag, bannere, flagguirlander og lignende tillades ikke⁶.
- Det er ikke tilladt at opsætte farvede bånd, friser, plader, kasser og lignende, med mindre det er en del af den oprindelige arkitektur.
- Der må ikke opsættes flag og vimpler på facader.

Udhængsskilte

7.3 Udhængsskilte skal udføres som:

- Skilte må ikke dække over bygningsdetaljer, herunder døre, vinduer, gesimser, friser, facadebånd m.m.
- Skilte skal udføres som faste skilte og må ikke være mekanisk bevægelige og/eller roterende.
- Der kan opsættes ét udhængsskilt for hver butik, dog kan der opsættes ét til hver gadeside, hvis butikken ligger på et hjørne.
- Skilte må højst række 1,0 meter ud fra bygningen.
- Skiltet skal placeres mindst 2,8 meter over terræn og en maksimal skilteflade på op til 0,5 m².

Klapskilte

7.4 For klapskilte gælder:

- Der må opsættes ét klapskilt pr. butik.

6 Dog kan midlertidig opsætning af 14-dages varighed tillades i forbindelse med særlige begivenheder, men kun efter indhentning af tilladelse fra Mariagerfjord Kommune. Der må ikke reklameres for enkeltprodukter.

Lysskilte og belysning af skilte

- 7.5 Lys fra skilte må ikke være til gene for omgivelserne, herunder trafiksikkerheden.
- Til belysning af skilte skal der anvendes spotlamper og armaturer. Lys fra spotlamper og armaturer skal være i hvide nuancer. Lys og spotlamper skal monteres, så de ikke er til ulempe for trafikanter eller beboere i omkringliggende boliger. Lysstyrken skal tilpasses omgivelserne. Spots må kun belyse skiltet.
 - Lysskilte skal udformes, så de skæmmer facaden mindst muligt og skal, som med andre facadeskilte, placeres i tilknytning til indgangsdør og vinduer.
 - Indvendig belyste skilte må kun belyse bogstaver og/eller logo.

Baldakiner og markiser

- 7.6 For baldakiner og markiser gælder:
- Det er ikke tilladt at etablere faste baldakiner.
 - Markiser skal tilpasses husets arkitektur og opdeles efter vindues-/dørpartier.
 - Markiser skal udføres af ensfarvet refleksfrit lærred og farven skal afstemmes efter bygningens øvrige farver, og skal rulles ind efter almindelig forretningstids ophør.
 - Markisens underkant skal mindst være 2,8 meter over terræn. Markisens fremspring fra facaden må højst være 1,8 meter.
 - I gader med kørebane og fortov skal markiser holde en afstand på mindst 1,0 meter fra kørebanekanten (forkant af fortov).
 - Markiser over butiksfacaden skal udføres uden tekst og logo⁷.

§ 8 Ubebyggede arealer**Delområde I**

- 8.1 Der skal tilvejebringes opholdsarealer svarende til mindst 20 % af boligetagearealet og 5 % af erhvervsetagearealet. Altaner, tagterrasser, hævede gårdrum og fællesarealer på terræn må indgå i opgørelsen af opholdsarealerne.
- 8.2 Inden for byggefelt 2D skal mindst 500 m² af opholdsarealet til boliger, jf. § 8.1, disponeres til fælles opholdsareal til bebyggelsen.

Inden for det fælles opholdsareal må der opstilles legeredskaber, bænke og lignende, der understøtter områdets anvendelse til fælles opholdsareal.

7 Dog kan påskrift på markise siddende på butiksfacaden tillades i begrænset omfang, hvis det er den eneste skiltemulighed, og her kun på kanten.

8.3 Der kan for opholdsarealet inden for byggefelt 2D beplantes med f.eks. plantekasser, bede og lignende på mindst 10 % af byggefeltets areal.

8.4 Der skal indrettes privat opholdsareal til hver bolig.

Delområde II

8.5 Mod Havnegade skal der etableres beplantning i form af hæk, buske og/eller træer, som vist på bilag 2.

8.6 Der skal etableres en plads imellem Skibsgade og Nytorv med et omfang, som vist på bilag 2.

Der skal på pladsen plantes mindst ét træ. Udover beplantning må der etableres bænke, pergola og lignende.

Generelt

Befæstelsesgrad

8.7 Befæstelsesgraden for lokalplanområdet må som helhed ikke overstige 70 % af lokalplanområdets areal.

Såfremt befæstelsesgraden for lokalplanområdet overstiger 70 %, skal der, inden overfladevandet ledes til forsyningsselskabets ledninger, etableres lokal regnvandshåndtering, som forsinker/neddrogler overfladevandet fra de befæstede arealer svarende til en afledning, der svarer til en befæstelsesgrad på 70 %.

Oplag

8.8 Udendørs oplagring må ikke finde sted. Der må ikke henstilles containere, både, campingvogne, lastbiler og uindregistrerede køretøjer på ubebyggede arealer eller udenfor dertil indrettede parkeringspladser.

§ 9 Veje, til- og frakørselsforhold, stier samt parkering

Veje

9.1 Lokalplanområdet skal vejbetjenes fra Havnegade og Skibsgade, som vist på bilag 2.

9.2 Ved den eksisterende vej, Nytorv, skal der udlægges areal til vej A-B, som vist på bilag 2. Vej A-B skal lukkes for gennemkørende trafik.

9.3 For enden af vej A-B skal der etableres en vendemulighed for biler.

Der skal der opsættes hegn, værn, pullerter eller lignende omkring vendemuligheden med en placering som vist i princippet på bilag 2.

9.4 Ved den eksisterende vej, Skibsgade, benævnt vej C-D og D-E, som vist i bilag 2, skal vej C-D være ensrettet.

9.5 Varelevering må ske fra Nytorv inden for areal til varelevering, som vist på bilag 2.

Stier

- 9.6 Der skal etableres fortove på begge sider af Skibsgade, som vist på bilag 4a. Fortove skal anlægges i en bredde på mindst 1,2 meter på hver side.
- 9.7 Inden for byggefelt 1A og 1B skal der etableres en stiforbindelse, som forbinder Nytorv med Adelgade, som vist på bilag 2. Stiforbindelsen skal anlægges i en bredde på mindst 2,0 meter.

Parkering

- 9.8 Der må etableres et parkeringshus inden for byggefelt 3A, som vist på bilag 2.
- 9.9 Adgang til parkeringshuset skal ske med en placering i princippet som vist på bilag 2.
- 9.10 Der må anlægges parkeringspladser på terræn inden for delområde II.
- 9.11 Der må indrettes parkeringspladser i konstruktion / parterre (delvist nedgravet parkeringskælder) inden for delområde I.
- 9.12 Adgang til parkeringspladser i konstruktion / parterre (delvist nedgravet parkeringskælder) skal ske med placeringer i princippet som vist på bilag 2.

§ 10 Tekniske anlæg

- 10.1 Alle kabler inden for lokalplanområdet skal fremføres som jordkabler.
- 10.2 Anlæg til områdets tekniske forsyning må opføres i en højde af 3 meter over terræn og højst udgøre 30 m² bebygget areal.
- 10.3 Anlæg til områdets tekniske forsyning skal placeres og udformes på en sådan måde, at deres synlighed fra fælles og offentlige arealer, herunder veje og stier, begrænses mest muligt.
- 10.4 Transformatorstationer skal beklædes i træ.

Hvis transformatorstationer placeres i tæt nærhed til bebyggelse, kan facadebeklædningen udføres i samme materialer som denne.
- 10.5 Der skal etableres anlæg til affald i form af nedgravet affaldsløsning med en placering i princippet som vist på bilag 2 ⁸.

8 Erhvervsaffald fra større erhverv / butikker vil blive håndteret i affaldsrum internt i bebyggelserne inden for delområde I.

§ 11 Servitutter

- 11.1 Private tilstandsservitutter (dvs. servitutter, der sikrer en bestemt tilstand opretholdt), der er uforenlige med lokalplanen, fortrænges af planens bestemmelser jf. Planlovens § 18.
- 11.2 Følgende dokumenter ophæves for lokalplanens område:
- Dokument om fælles brandmur/gavl mv, gangsti, mv., tinglyst 6. januar 1971 på matr. nr. 107a Hobro Bygrunde.
 - Dokument om udsigt mv, fælles brandmur/gavl mv, vindue mv., tinglyst 26. juni 1890 på matr. nre. 70a og 71a Hobro Bygrunde.
 - Dokument om naboforholdet, tinglyst 7. december 1911 på matr.nr. 71a Hobro Bygrunde.
 - Dokument om at det ubebyggede areal ikke må benyttes til underjordiske anlæg, tinglyst 11. marts 1826 på matr.nr. 72b Hobro Bygrunde.
 - Dokument om bestemmelser om vedligeholdelse af ejendommen mv., tinglyst 21. august 1995 på matr.nre. 72b og 72c Hobro Bygrunde.
 - Dokument om oversigt, tinglyst 18. august 1867 på matr. nr. 72c Hobro Bygrunde.

§ 12 Forudsætninger for ibrugtagning

Delområde I

- 12.1 Før ny bebyggelse tages i brug, skal følgende være opfyldt:
- Parkeringspladser, som er bestemt i § 9, skal være etableret.
 - Fælles udendørs opholdsareal, som er bestemt i § 8, skal være etableret.
 - Der skal indsendes dokumentation til Mariagerfjord Kommune på, at bebyggelsen kan overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser.
 - Vandhåndtering, som er bestemt i § 8.7.
 - Bebyggelsen skal være tilsluttet spildevandsforsyningen i overensstemmelse med Spildevandsplanen (jf. redegørelsens afsnit 4.10).
 - Bebyggelsen skal være tilsluttet en almen vandforsyning (jf. redegørelsens afsnit 4.10).
 - Nyt fortov langs Skibsgade, som er bestemt i § 9, skal være etableret.

Delområde II

- 12.2 Før ny bebyggelse tages i brug, skal følgende være opfyldt:
- Beplantning langs Havnegade, som beskrevet i § 8, skal være etableret.
 - Plads, som beskrevet i § 8, skal være etableret.
 - Hegning eller lignende imellem vendemulighed ved vej A-B og pladsen, som beskrevet i § 9.3.

§ 13 Ophævelse af lokalplan

- 13.1 Følgende lokalplaner ophæves endeligt ved den endelige vedtagelse af nærværende lokalplan:
- Lokalplan nr. 170 for et centerområde mellem Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro, vedtaget af Hobro Byråd den 9.10.1990.
- 13.2 Følgende lokalplaner ophæves ved den endelige vedtagelse af nærværende lokalplan, for området som er omfattet af nærværende lokalplan.
- Dele af byplanvedtægt nr. 1, PB.1(HOB) for karreen Adelgade, Havnegade, Nytorv, Skibsgade i Hobro, vedtaget af Hobro Byråd 11.11.1967.

§ 14 Lokalplanens midlertidige retsvirkninger

- 14.1 Når et forslag til en lokalplan er offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af forslaget, ikke bebygges eller i øvrigt udnyttes på en måde, der skaber risiko for en foregribelse af den endelige plans indhold, jf. Planlovens § 17.
- 14.2 De midlertidige retsvirkninger indebærer et forbud mod udstykning, ændret anvendelse og bebyggelse, med mindre en byggetilladelse er givet inden offentliggørelsen af forslaget.
- 14.3 De midlertidige retsvirkninger gælder indtil den endeligt vedtagne lokalplan er offentliggjort - dog højst ét år efter forslagets offentliggørelse.
- 14.4 Når fristen for fremsættelse af indsigelser og ændringsforslag er udløbet, kan Byrådet dog tillade, at en ejendom, der er omfattet af planen, bebygges eller i øvrigt udnyttes efter lokalplanforslaget, såfremt dette er i overensstemmelse med kommuneplanen, og der ikke er tale om at påbegynde et byggearbejde m.v., der er lokalplanpligtig efter Planlovens § 13, stk. 2.

§ 15 Lokalplanens retsvirkninger

- 15.1 Når lokalplanen er endeligt vedtaget og offentliggjort, må ejendomme, der er omfattet af planen, ifølge Planlovens § 18 kun udstykkes, bebygges eller anvendes i overensstemmelse med planen, medmindre der meddeles dispensation efter reglerne i Planlovens §§ 19 og 40.
- 15.2 Den eksisterende lovlige anvendelse af en ejendom kan fortsætte som hidtil. Lokalplanen medfører ikke i sig selv pligt til etablering af de anlæg m.v., der er indeholdt i planen.

- 15.3 Byrådet kan dispensere fra lokalplanen jf. Planlovens § 19, hvis dispensationen ikke er i strid med principperne i lokalplanen.
- 15.4 Skønnes en ansøgning om dispensation at berøre naboer, skal der foretages en naboorientering, før dispensationen kan gives.
- 15.5 Nyt byggeri, anlæg og ændret anvendelse, som er i strid med planens principper, kan kun etableres ved udarbejdelse af en ny lokalplan.
- 15.6 I henhold til Planlovens § 47 kan der foretages ekspropriation af private ejendomme eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af lokalplanen.

Dog bortfalder adgangen til at foretage ekspropriation, hvis beslutningen ikke er truffet inden 5 år efter offentliggørelsen af planen.

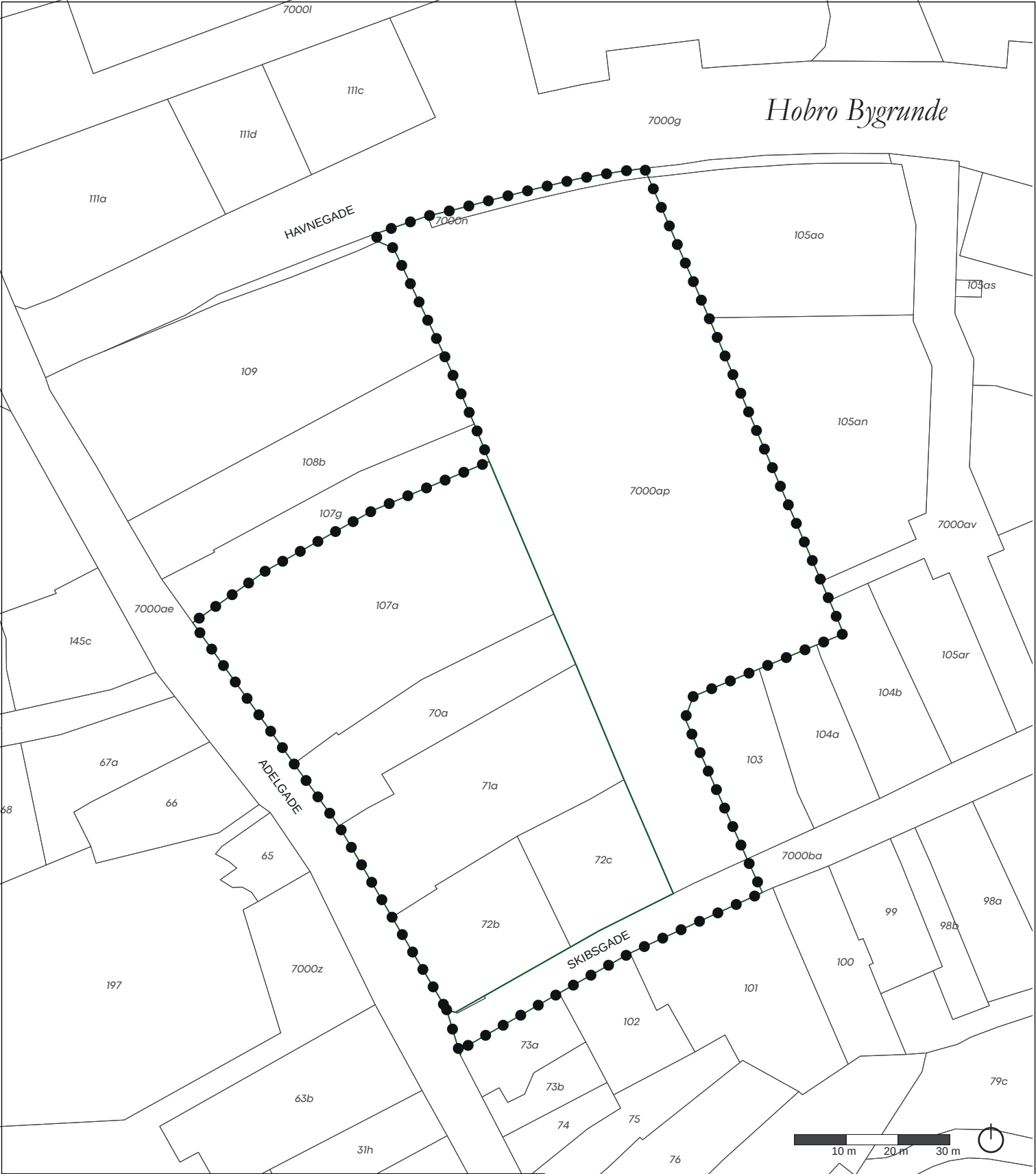
Vedtagelsespåtegning

Foranstående er vedtaget som forslag til Lokalplan 198/2025 for Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro af Byrådet den *XX. mrd. 2025*.

Mogens Jespersen
Borgmester

Anne Velling Christiansen
Kommunaldirektør

BILAG



Signaturforklaring

- ● ● Lokalplanafgrænsning
- Skel
- 70a Matrikelnummer



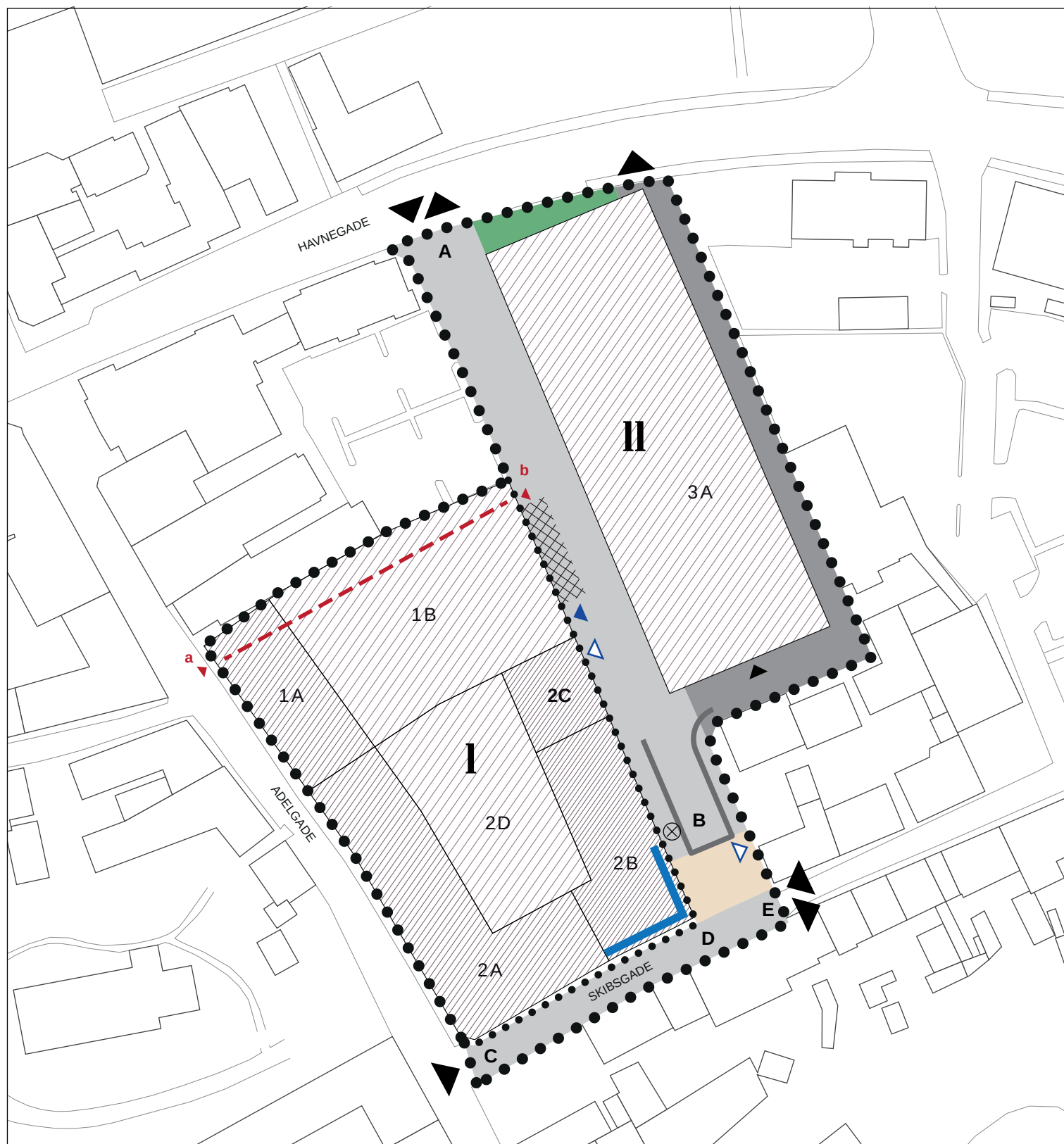
**Mariagerfjord
Kommune**

Teknik & Miljø
Østergade 22, 9510 Arden
Tlf: 97113000
E-mail: raadhus@mariagerfjord.dk

Bilag 1: Matrikelkort

Lokalplan 198/2025
Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs
Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro

Husk ! Kortdata er vejledende, skel kan ikke afsættes efter matrikelkortet



Signaturforklaring

● ● ● Lokalplanafgrænsning

● ● ● Delområdegrænse

II Delområdebetegnelse

Byggefelt (maks. 3 etager)

1A Byggefeltbetegnelse

▲ Vejadgang til lokalplanområde

▲ Vejadgang til nyt P-hus

▲ Vejadgang til eksisterende P-hus

▲ Vejadgang til privat parkering

--- Stiforbindelse

Vejareal

Parkeringsareal

Areal til varelevering

A Vejbetegnelse

a Stibetegnelse

Plads

⊗ Renovation

Hegn/værn

Mulighed for boliger i stueetage

Grønt areal



Mariagerfjord
Kommune

Teknik & Miljø
Østergade 22, 9510 Arden
Tlf: 97113000

E-mail: raadhus@mariagerfjord.dk

Bilag 2: Lokalplankort

Lokalplan 198/2025

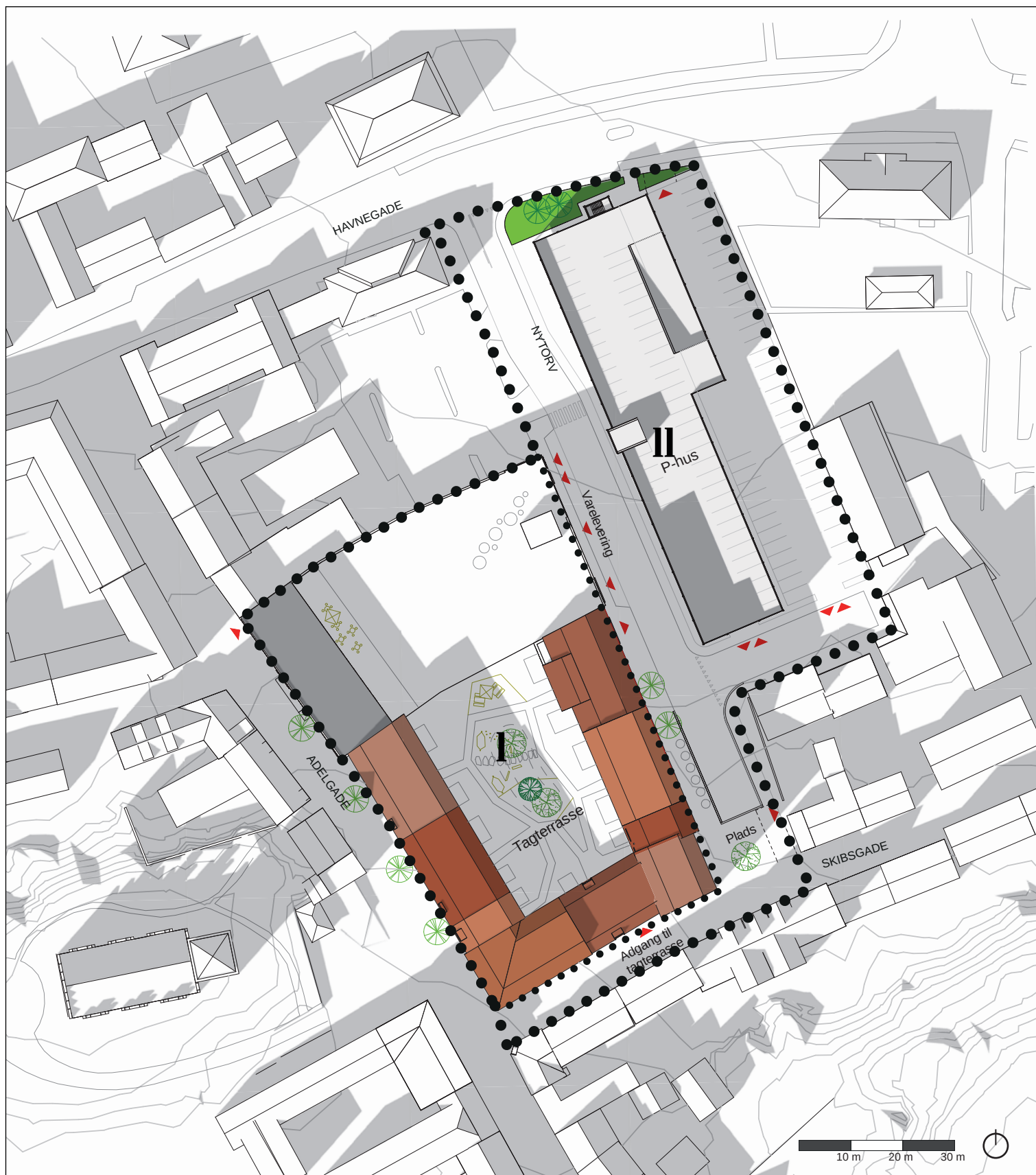
Blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs
Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro

Husk ! Kortdata er vejledende, skal kan ikke afsættes efter matrikelkortet

Målforhold: 1:1.000

Dato: 04-07-2025

Sagbeh.: Plan & Byg



Mariagerfjord
Kommune

Teknik & Miljø
Østergade 22, 9510 Arden
Tlf: 97113000

E-mail: raadhus@mariagerfjord.dk

Bilag 3: Illustrationsplan

Lokalplan 198/2025

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

Husk ! Kortdata er vejledende, skel kan ikke afsættes efter matrikelkortet

Målforhold: 1:1.000

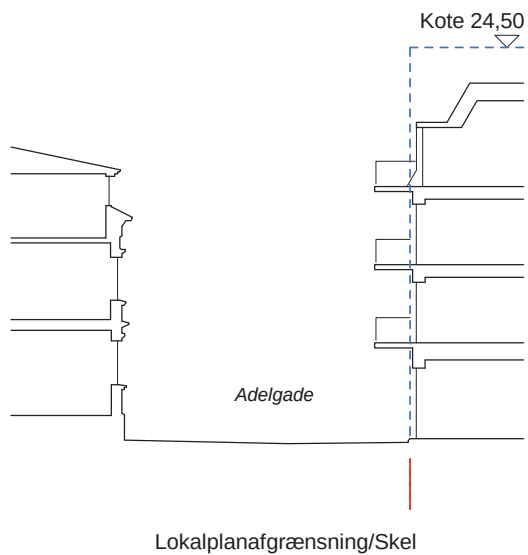
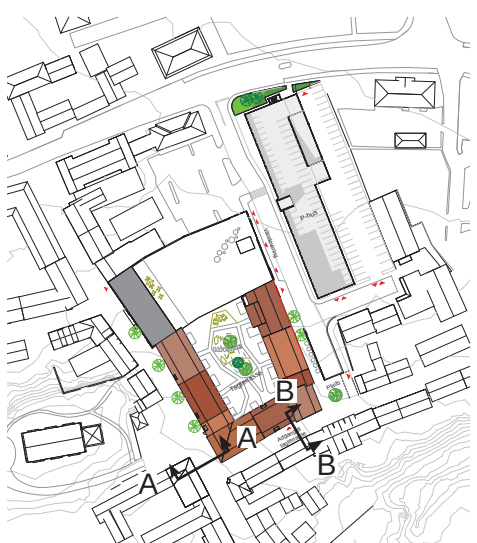
Dato: 04-07-2025

Sagbeh.: Plan & Byg

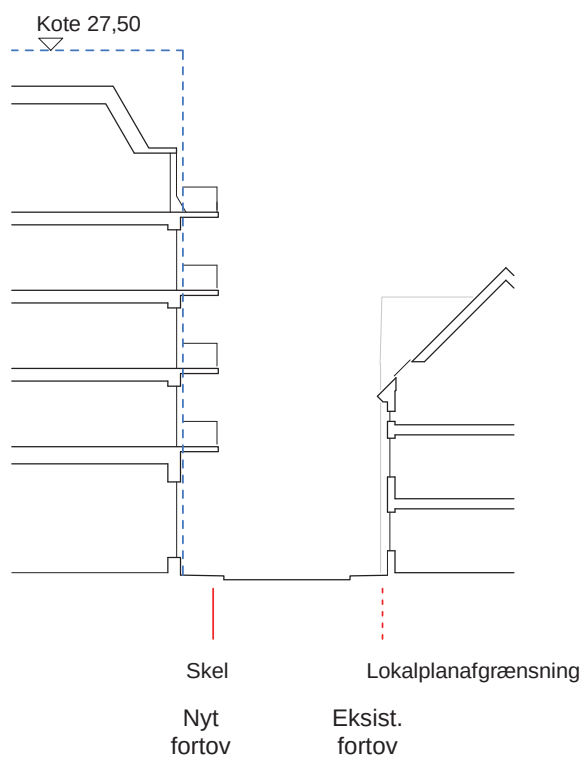
Bilag 4a: Snit

SNIT VED ADELGADE OG SKIBSGADE

Målforshold: 1:300



SNIT A-A

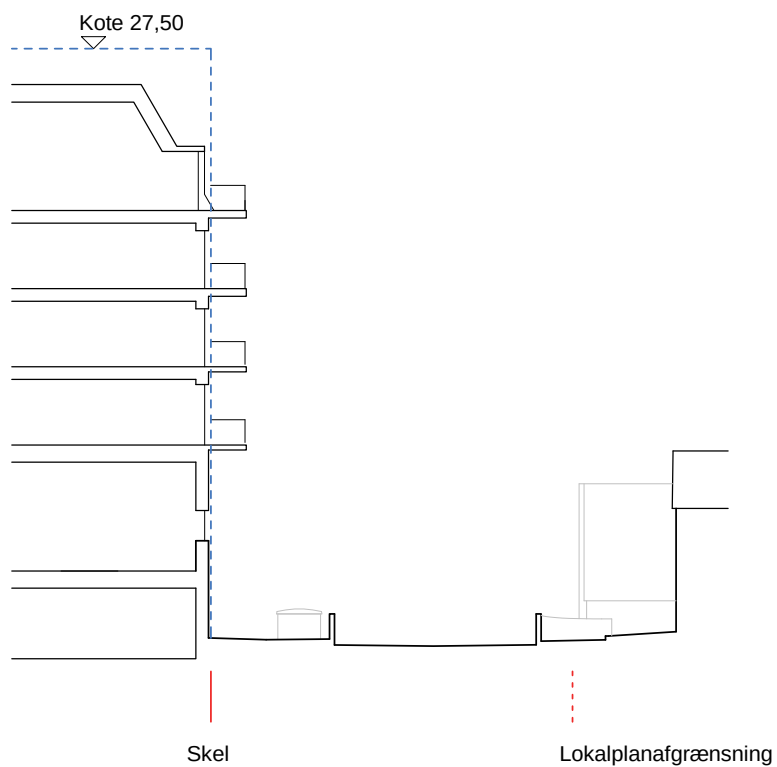
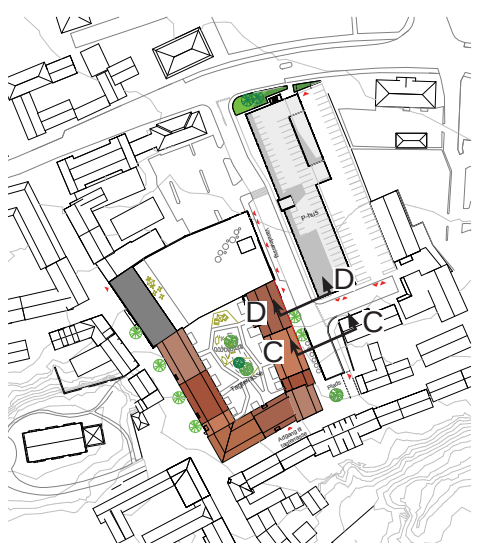


SNIT B-B

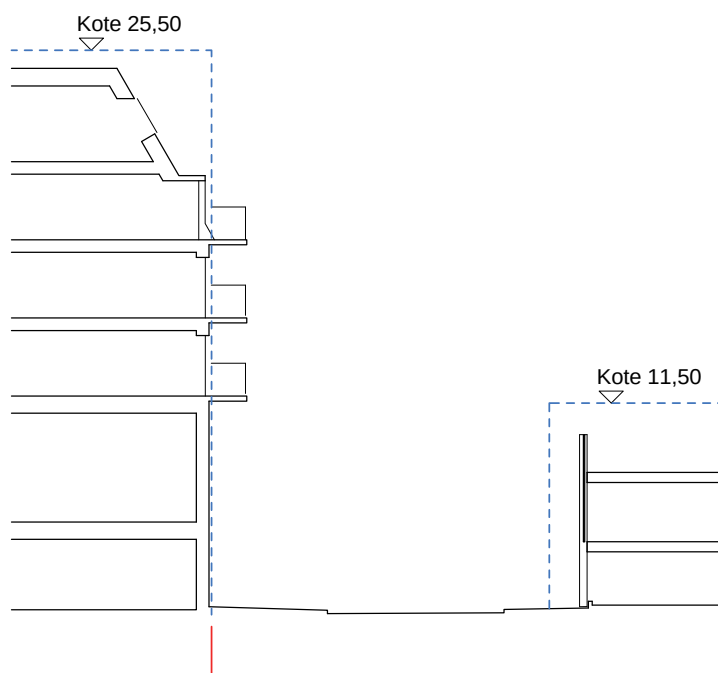
Bilag 4b: Snit

SNIT VED NYTORV

Målforhold: 1:300



SNIT C-C



SNIT D-D

Bilag 5a: Facader

FACADE MOD SYD (SKIBSGADE)

Målforhold: 1:250



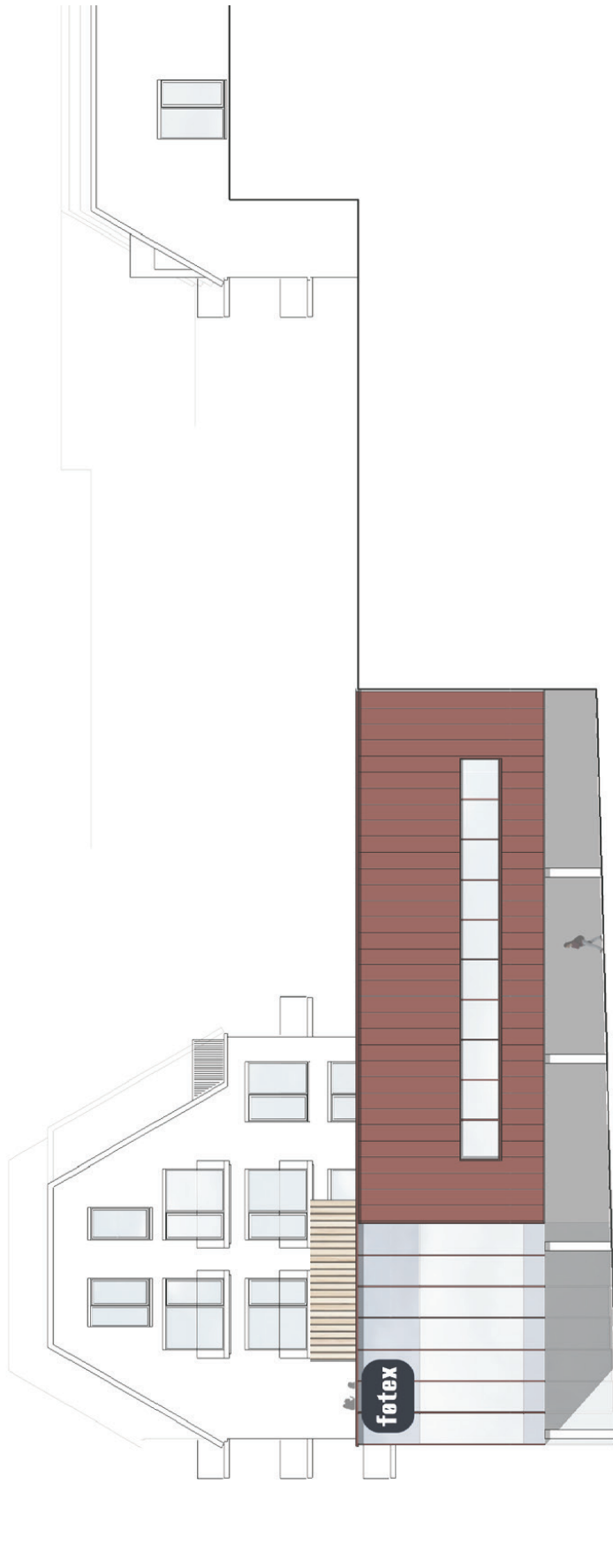
Byggefelt
2A

Byggefelt
2B

Bilag 5b: Facader

FACADE MOD NORD

Målforhold: 1:250



Nytorv

Stiforbindelse fra Nytorv til Adelgade
(renovering af eksisterende bebyggelse)

Byggefelt
1B

Bilag 5c: Facader

FACADE MOD VEST (ADELGADE)

Målforhold: 1:250



Vinduer i stueetagen

Vandrette vinduesbånd

Byggefelt
1A

Byggefelt
2A



Vinduer i stueetagen

Lodrette opdelinger

Vandret opdeling mellem stue-
etage (base) og øvrige etager.

Byggefelt
2A



Bilag 5d: Facader

FACADE MOD ØST (NYTORV)

Målforhold: 1:250



*Vandret opdeling mellem stue-
etage (base) og øvrige etager.*

Byggefelt
2B

Byggefelt
2C



*Vejadgang til ny
parkering*

*Vejadgang til
eksisterende
parkering*

Varelevering

*Stiforbindelse
til Adelgade*

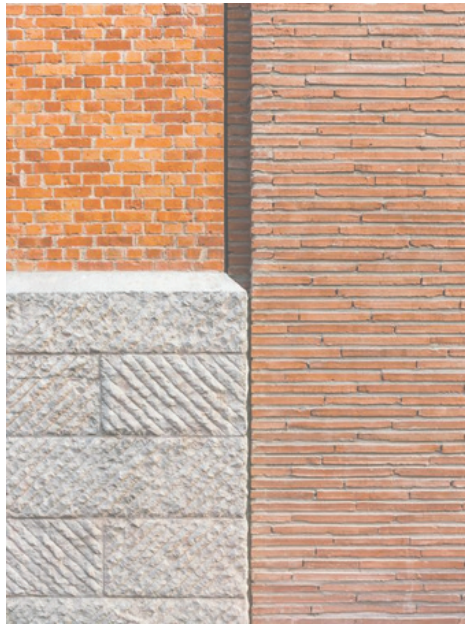
Byggefelt
2C

Byggefelt
1B



Bilag 6: Farver og materialekarakterer

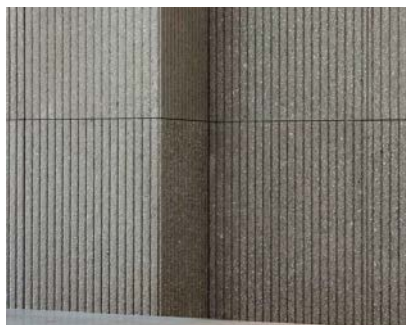
REFERENCEFOTOS



Inspiration fra Hobro Kirkes granit samt røde og gullige teglsten.



Eksempler på tegl, reliefvirkning og mønstermurværk i gullige nuancer.



Eksempler på beton og reliefvirkning og mønstermurværk i grålige nuancer.

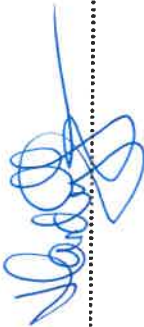
Bilag 7: Servitutredegørelse

Servitutredegørelse – 70a Hobro Bygrunde

Ejer: Preben Midtgård ApS

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig		Privat					
		Tilst.	Rådlig	Tilst.	Rådlig				
26.06.1890-903383-78	Dok om udsigt mv, fælles brandmur/gavl mv, vindue mv			X		Matr.nr. 71a og 71b	X		Servituten omhandler fælles brug af brandmur, gavl og skorsten samt udsigt fra vindue. Servitутten vedr. projektområdet.
21.06.2000-4654-78	Lejekontrakt til Butik Aase v/ Aase Eskildsen, Adelgade 50, 9500 Hobro.				X		X		Servitутten omhandler leje af butikslokale på ca. 170 m², lager i kælder, lagerskur i gården samt 3 p-pladser. Det fremgår af lejekontrakten at lejemålet fortsætter indtil det opsiges. Servitутten omhandler projektområdet.

Hobro, den 19. april 2023


.....

Landinspektørcentret LG98 A/S, 9500 Hobro

Servitutredegørelse – 71a Hobro Bygrunde

Ejer: Ove Rasmussen Ejendomme A/S

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				Påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig	Privat						
		Tilst.	Rådig	Tilst.	Rådig				
26.06.1890-903383-78	Dok om udsigt mv, fælles brandmur/gavl mv, vindue mv			X		Matr.nr. 70 og 71b	X		Servituten omhandler fælles brug af brandmur, gavl og skorsten samt udsigt fra vindue. Servituten vedr. projektområdet.
07.12.1911-903384-78	Dok om naboforholdet			X		Matr.nr. 70	X		Servituten omhandler 5 stk. vinduer der skal fjernes og tilmures samt udsigt. Servituten omhandler projektområdet.

Hobro, den 19. april 2023


.....
Hardy G. Jensen, Landinspektør

Servitutredegørelse – 72b Hobro Bygrunde

Ejer: Ejendomsselskabet 2011 ApS

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				Påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig		Privat					
		Tilst.	Rådlig	Tilst.	Rådlig				
11.03.1926-903385-78	Dok om at det ubebyggede areal ikke må benyttes til underjordiske anlæg	X				Mariagerfjord kommune	X		Servitut omhandlende forbud mod underjordiske anlæg på ubebygget areal. Servitutten vedr. projektområdet.
21.08.1995-7636-78	Dok om bestemmelser om vedligeholdelse af ejendommen mv	X				Mariagerfjord kommune		X	Servitut omhandlende påbud om vedligeholdelse af ejendommen mm. Servitutten vedr. projektområdet.

Hobro, den 19. april 2023


Hardy G. Jensen, Landinspektør

Servitutredegørelse – 72c Hobro Bygrunde

Ejer: Ejendomsselskabet 2011 ApS

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				Påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig		Privat					
		Tilst.	Rådlig	Tilst.	Rådlig				
24.01.1967-474-78	Lejekontrakt med Spare-og Lånekassen for Hobro og Omegn				X			X	Servitutten omhandler skilteretten på den nordre gavl på matr.nr. 72c Hobro Bygrunde. Det fremgår at lejemålet vedvarer indtil 31. marts 1977, herefter har lejereren mulighed for at forny lejemålet. Servitutten vedr. projektområdet.
18.08.1967-45666-78	Dok. Om oversigt	X				Mariagerfjord kommune		X	Servitutten omhandler vedligeholdelse af oversigtsareal ved p-pladser på Nytorv. Servitutten vedr. projektområdet.
21.08.1995-7636-78	Dok om bestemmelser om vedligeholdelse af ejendommen mv	X				Mariagerfjord kommune		X	Servitutten omhandler påbud om vedligeholdelse af ejendommen mm. Servitutten vedr. projektområdet.

Hobro, den 18. april 2023


Hardy G. Jensen, landinspektør

Servitutredegørelse – 107a Hobro Bygrunde – opdelt i 2 ejerlejligheder

Ejerlejlighed 1, Adelgade 39, ejer: Ejendomsselskabet 2011 ApS

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				Påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig		Privat					
		Tilst.	Rådlig	Tilst.	Rådlig				
06.01.1971-42-78	Dok om fælles brandmur/gavl mv, gangsti mv,	X				Mariagerfjord kommune		X	Servituten omhandler forpligtigelse til at opføre brandmur og gangsti, langs det nordlige skel, senest 2 år efter sammenlægning. Servituten vedr. projektområdet.
18.06.1993-3764-78	Lejekontrakt med Dansk Supermarked A/S, (rette lysningsdato er 21.06.1993)				X			X	Servituten omhandler lejekontrakt mellem ejer og Dansk Supermarked. Det fremgår af lejekontrakten at lejemålet starter den 1.09.1991 og kan herefter opsiges med 12 mdrs. Varsel. Servituten vedr. projektområdet.

Hobro, den 19. april 2023


.....
Hardy G. Jensen, Landinspektør

Landinspektørentret LG98 A/S, 9500 Hobro

Servitutredegørelse – 107a Hobro Bygrunde – opdelt i 2 ejerlejligheder
Ejerlejlighed 2, Adelgade 39, 2. 1., ejer: Ejendomsselskabet 2011 ApS

Dato	Ordlyd	Serv. karakter				Påtale jf. servitut-tekst	Kan ophæves med lokalplan	Bør aflyses	Bemærkning
		Offentlig		Privat					
		Tilst.	Rådlig	Tilst.	Rådlig				
06.01.1971-42-78	Dok om fælles brandmur/gavl mv, gangsti mv,	X				Mariagerfjord kommune		X	Servituten omhandler forpligtigelse til at opføre brandmur og gangsti, langs det nordlige skel, senest 2 år efter sammenlægning. Servituten vedr. projektområdet.
18.06.1993-3764-78	Lejekontrakt med Dansk Supermarked A/S, (rette lysningsdato er 21.06.1993)				X			X	Servituten omhandler lejekontrakt mellem ejer og Dansk Supermarked. Det fremgår af lejekontrakten at lejemålet starter den 1.09.1991 og kan herefter opsiges med 12 mdr's. Varsel. Servituten vedr. projektområdet.

Hobro, den 19. april 2023


.....
Hardy G. Jensen, landinspektør

Bilag 8: Screening for miljøvurdering

MILJØVURDERING AF PLANEN

Screening af forslag til Lokalplan 198/2025 for blandet bolig-, erhvervs- og butiksbebyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro og kommuneplantillæg nr. 7 til kommuneplan 2024.

Der er foretaget en screening af planforslaget, fordi de jf. § 8, stk. 2 i "Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)" fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser. Screeningen tager udgangspunkt i det miljøbegreb, der er defineret i lovens § 1, stk. 2.

Ved afgørelse af, om lokalplanen må antages at kunne få væsentlig indvirkning på miljøet, er der jf. lovens § 10, stk. 1 taget hensyn til kriterierne i bilag 3.

PLANENS INDVIRKNING PÅ MILJØET, MILJØPARAMETRE	Ikke relevant	Væsentlig negativ virkning	Ingen væsentlig virkning	Væsentlig positiv virkning	EVENTUELLE BEMÆRKNINGER
Har planen indflydelse på andre planer, herunder også planer der indgår i et hierarki?					Lokalplanen er den nederste plan i planhierkiet, og har direkte retsvirkning for borgerne. Den har derfor ikke indflydelse på andre planer.
Fremmer planen bæredygtig udvikling?			x		
Er der miljøproblemer af relevans for planen?			x		
Har planen relevans for gennemførelse af miljøstyrelsens støjvejledning, Miljøbeskyttelsesloven eller Jordforureningsloven?					Behandles på de kommende sider i screeningen.
Er der sandsynlige, varige, hyppige eller permanente indvirkninger på miljøet?		x		x	Behandles i miljørapporten,
Giver planen samlet set anledning til væsentlig indvirkning på miljøet?		x		x	Behandles i miljørapporten,
Har planen indvirkning af grænseoverskridende karakter?			x		Behandles på de kommende sider i screeningen.
Er planen til fare for menneskers sundhed eller miljøet? (f.eks. på grund af ulykker)					
Påvirker planen et stort geografisk område eller en stor befolkningsgruppe?			x		
Er der særlige karakteristiske naturtræk eller kulturarv inden for området?					Behandles på de kommende sider i screeningen.
Giver lokalplanen anledning til udledninger der overskrider grænseværdier? (Anvendelse af kobber og zink, støj, virksomheder eller aktiviteter med risiko for grundvandet)			x		
Er der tale om intensiv arealudnyttelse inden for området?				x	Behandles på de kommende sider i screeningen.
Indvirker lokalplanen på områder eller landskaber, som har en anerkendt beskyttelsesstatus på nationalt plan eller internationalt plan.					Behandles på de kommende sider i screeningen.

De grå felter indikerer at emnet er uddybet på de kommende sider af screeningen.

PLANENS INDVIRKNING PÅ MILJØET, MILJØPARAMETRE	EVENTUELLE BEMÆRKNINGER			
	Ikke relevant	Væsentlig negativ virkning	Ingen væsentlig virkning	Væsentlig positiv virkning

Befolkning og sundhed				
Sundhedstilstand		X		Da lokalplanen giver mulighed for opførelse af bebyggelse, der er højere og har et større volumen end den omkringliggende bebyggelse, kan bebyggelsen have en påvirkning i form af skygge og indbliksgener på de omkringliggende boliger.
Støj		X		Bebyggelsen skal opføres i et allerede tæt bebygget område samtidig med, at opførelse af en etageboligbebyggelse i op til 6 etager og et p-hus med 2 dæk er et større anlægsarbejde. Der kan derfor forekomme støj i anlægsfasen, som kan påvirke den omkringliggende bebyggelse.
Særlige grupper (f.eks. handicappede)			X	
Friluftsliv/rekreative interesser			X	
Biologisk mangfoldighed				
Dyreliv			X	
Planteliv			X	
Sjældne, udryddelsestruede el. fredede dyr, planter el. naturtyper		X		Området består af ældre forladte bygninger med mulige passageindgange for flagermus, samt er bygningerne et potentiel levested for flagermus.
Nærliggende naturbeskyttelses- og fuglebeskyttelsesområder			X	Det Natura 2000-område, der ligger nærmest lokalplanområdet er område nr. 30 - Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals Ådal. Lokalplanområdet ligger cirka 3,5 km fra dette Natura 2000-område. Mariagerfjord Kommune vurderer, at det kommende lokalplanområde ikke medfører forringelser i forhold til bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-området, og det er kommunens vurdering, at lokalplanen ikke påvirker det internationale naturbeskyttelsesområde væsentligt, da lokalplanen giver mulighed for boligbebyggelse i et allerede tæt bebygget område i Hobro.
Habitat-områder			X	
Spredningskorridorer, barrierer			X	
Naturbeskyttelseslovens § 3-arealer			X	Der findes ikke beskyttet natur inden for lokalplanområdet.
Grønne områder			X	
Skovrejsning/skovnedlæggelse	X			Der indgår ikke skovrejsning eller skovnedlæggelse i lokalplanen.
Fredning	X			Der findes ingen fredning inden for lokalplanområdet.
Landskab				
Landskabelig værdi, æstetik, Naturbeskyttelseslovens beskyttelseslinier		X		Opførelse af en karrebebyggelse i op til 6 etager og et p-hus med 2 dæk kan have en påvirkning af både nærområdet og landskabet i det hele taget.
Geologiske særpræg			X	
Visuelle sammenhænge		X		Opførelse af en karrebebyggelse i op til 6 etager og et p-hus med 2 dæk kan medføre en visuel påvirkning af både nærområdet og landskabet i det hele taget.

PLANENS INDVIRKNING PÅ MILJØET, MILJØPARAMETRE		Ikke relevant	Væsentlig negativ virkning	Ingen væsentlig virkning	Væsentlig positiv virkning	EVENTUELLE BEMÆRKNINGER
--	--	---------------	----------------------------	--------------------------	----------------------------	-------------------------

Kulturarv						
Kulthistoriske værdier			X			Lokalplanområdet er beliggende inden for Hobros kulturarvsareal af national betydning. Der er også i nærområdet til planområdet udpeget en række lokaliteter, som er udpeget som kulturmiljøer i kommuneplanen. Der kan forekomme en visuel påvirkning af disse kulturmiljøer.
Arkæologiske værdier				X		I forbindelse med gennemførelse af separat kloakering på Nytorv i Hobro, mellem Havnegade og Skibsgade, var der et ønske om at udføre en arkæologisk overvågning, da der må forventes fund fra yngre middelalder og frem til ca. 1800. Ned mod Skibsgade kan der muligvis også påtræffes fund fra 11-1200-tallet. I forbindelse med anlægsfasen skal der foretages arkæologiske undersøgelser
Kirker			X			Hobro Kirke ligger centralt i Hobro i en afstand af ca. 38 meter fra lokalplanområdet. Kirken ligger dermed i nærområdet til karrebebyggelsen. Der kan forekomme en visuel påvirkning af kirken.
Fredede/ bevaringsværdige bygninger og sammenhænge			X			Indenfor lokalplanområdet er der i den gældende lokalplan registreret en bevaringsværdi bygning, med en høj bevaringsværdi, som derved er sikret bevaret i lokalplanens formålsparagraf.
Bystruktur						
Bystruktur og bymiljø				X		Lokalplanen indeholder bestemmelser, som sikrer, at bebyggelsen indpasses i lokalområdet at bygningens højde ikke overstiger Hobro Kirkes tårn og at bygningen indeles i sektioner som afspejler gågadens struktur. Samtidig skal bebyggelsen udføres i materialer, som er tilpasset Hobro Kirkes farver og nuancer.
Arkitektoniske værdier				X		
Jordbund						
Jordforurening, eksisterende				X		Indenfor lokalplanområdet er der både V1 og V2 kortlagt forurening.
Risiko for forurening				X		
Jordhåndtering/ flytning				X		
Råstoffer				X		
Erosion				X		
Vand						
Overfladevand, udledning til vandløb, vådområder eller hav				X		
Udledning af spildevand				X		
Grundvandsforhold, nedsivning, øget indvinding				X		
Risiko for forurening af grundvandsressourcen				X		
Luft						
Luftforurening (støv, lugt og andre emissioner)	X					
Emissioner fra trafik til og fra området				X		

PLANENS INDVIRKNING PÅ MILJØET, MILJØPARAMETRE		Ikke relevant	Væsentlig negativ virkning	Ingen væsentlig virkning	Væsentlig positiv virkning	EVENTUELLE BEMÆRKNINGER
---	--	---------------	----------------------------	--------------------------	----------------------------	-------------------------

Trafik og anlæg						
Trafikafvikling/ belastning			X			Bebyggelsen skal opføres i et allerede tæt bebygget område samtidig med, at der opføres et parkeringshus, for at tilvejebringe de antal parkeringspladser boligerne og erhvervet skal have. Samtidig øges antallet af parkeringspladserne på Nytorv der hvilket skaber en potentiel risiko for kødannelse og opstuvning på Havnegade. Der kan forekomme støj i anlægsfasen af parkeringshuset, som kan påvirke den omkringliggende bebyggelse.
Indendørs og udendørs støjpåvirkning			X			Lokalplanområdet ligger ud til Nytorv hvor der skal opføres et parkeringshus hvilket giver risiko for at støjgrænsenerne for boliger ikke kan overholdes.
Påvirkninger fra vibrationer				X		
Energiforbrug				X		
Sikkerhed				X		
Risiko for ulykker				X		
Offentlig adgang				X		
Klimatiske forhold						
Eventuel påvirkning af klima				X		
Ressourcer og affald						
Arealforbrug				X		Ved opførelse af en en karrebebyggelse i op til 6 etager og et parkeringshus er der tale om en fortætning af byen og dermed et meget begrænset arealforbrug.
Energiforbrug, anlæg og drift				X		
Vandforbrug				X		
Produkter, materialer, råstoffer, fornybarhed				X		
Kemikalier, miljøfremmede stoffer				X		
Affald, genanvendelse				X		Affald fra nedrivning af den bebyggelse, som findes inden for lokalplanområdet, vil blive håndteret efter den gældende lovgivning.
Sikkerhed						
Kriminalitet				X		
Brands, eksplosion, giftpåvirkning m.v.				X		
Socioøkonomiske effekter						
Påvirkning af sociale forhold				X		
Påvirkning af erhvervslivet				X		
Materielle goder						
Herlighedsværdier				X		Karrebebyggelsen giver mulighed for en boform og større butikslokaler til midtbyens butikker, som ikke findes i forvejen i Hobro midtby. Udbuddet af boformer og butiksarealer udvides dermed.
Muligheder for arealanvendelse				X		
Servicefunktioner				X		

Hvad er en lokalplan?

En lokalplan fastlægger bindende bestemmelser for udnyttelsen af ejendomme inden for planens område.

Bestemmelserne kan omhandle den fremtidige anvendelse af det areal og de bygninger, som lokalplanen omfatter, bebyggelsens art, omfang og udformning, friarealers anvendelse, fællesanlæg, afskærmende foranstaltninger, beplantning, vej- og stiforhold m.m.

Lokalplanen er delt op i to dele:

- En redegørelsesdel, der redegør for planens intentioner og forhold til anden lovgivning.
- En bestemmelsesdel, der fastlægger bindende bestemmelser for grundejere, lejere og brugere.

Hvornår skal der laves en lokalplan?

Ifølge Planloven skal der laves en lokalplan, når det er nødvendigt for at realisere kommuneplanen.

Der skal også laves en lokalplan, før der gennemføres større udstyknings- eller større bygge- og anlægsarbejder, herunder nedrivning af bebyggelse.

Byrådet kan endvidere på ethvert tidspunkt beslutte at udarbejde et forslag til en lokalplan.

Hvad er virkningen af en lokalplan?

Der må ikke etableres forhold, som er i strid med en lokalplan eller et lokalplanforslag.

Lokalplanen regulerer dog kun fremtidige forhold. Det betyder, at lovlig, eksisterende bebyggelse eller anvendelse kan fortsætte som hidtil, selv om den er i strid med en lokalplan eller et lokalplanforslag.

Offentliggørelse af lokalplanen

Før en lokalplan kan vedtages endeligt, skal der fremlægges et forslag til offentlig høring i mindst 2 uger. I dette tidsrum kan alle med interesse komme med indsigelser, idéer, kommentarer og forslag til lokalplanforslaget.

Indsigelse eller ændringsforslag indsendes til:

Mariagerfjord Kommune
Teknik og Miljø,
Nordre Kajgade 1,
9500 Hobro

eller til plan@mariagerfjord.dk



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 butiksbebyggelse 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 butiksbebyggelse 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 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.

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 butiksbebyggelse og delområde II udlægges til vej- og parkeringsareal, herunder parkeringshus.

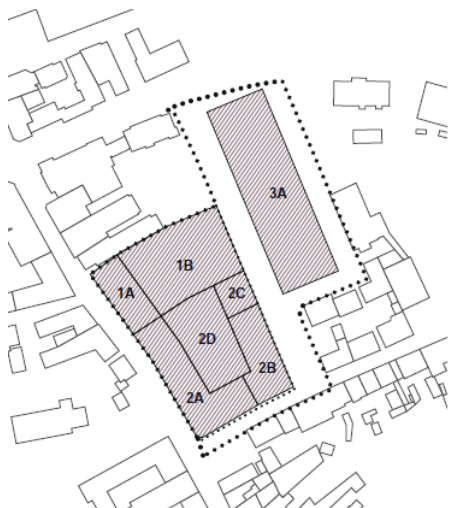


Fig. 1: Planområdets indeling i delområder og byggefelter.

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 forudsætter 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- bebyggelse 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 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

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 butiksbegyggelse langs Adelgade, Skibsgade og Nytorv i Hobro. Projektet vil skabe mulighed for etablering af en ny blandet bolig-, erhvervs- og butiksbegyggelse 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 butiksbegyggelse 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.

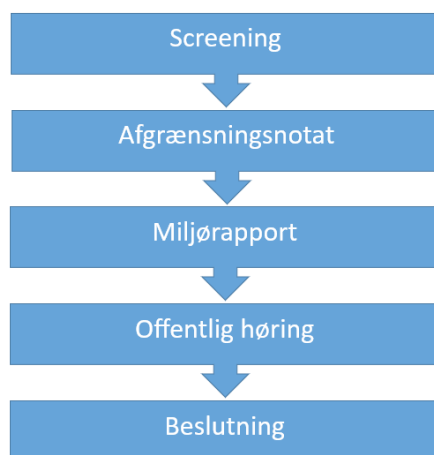
Miljørapporten skal bl.a. indeholde de oplysninger, som med rimelighed kan forlanges med hensyntagen til den aktuelle viden og gængse vurderingsmetoder og til, hvor detaljeret planen er, hvad planen indeholder, på hvilket trin i et beslutningsforløb planen befinder sig. Desuden skal miljørapporten indeholde 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.

Offenlig 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.

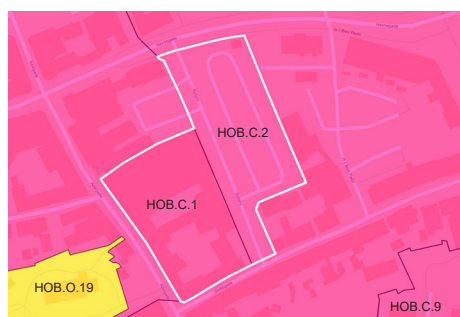


Fig. 3: Planområdets placering iht. kommuneplanens rammer

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 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.

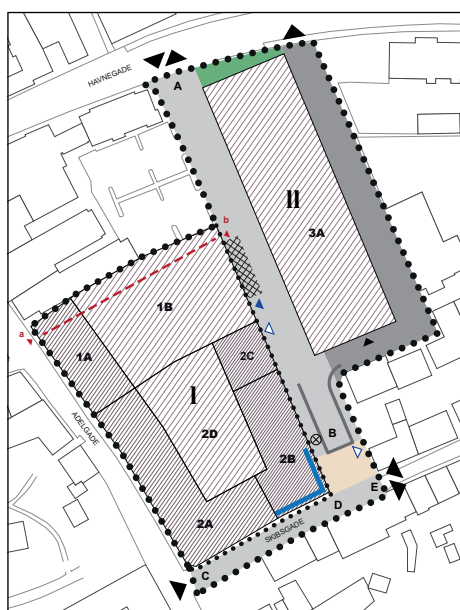


Fig. 4: Situationsplan over placering af værn, ny plads og lukning af vej.

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 ligger 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 trafikssikkerhed 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 trafikssikkerhed 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 trafikssikkerhed	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 sommersolhverv (juni), jævndøgn (marts og september) og vintersolhverv (december). Ved sommersolhverv vises skyggerne for tre tidspunkter på dagen (kl. 8, 12 og 16). Ved vintersolhverv 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.

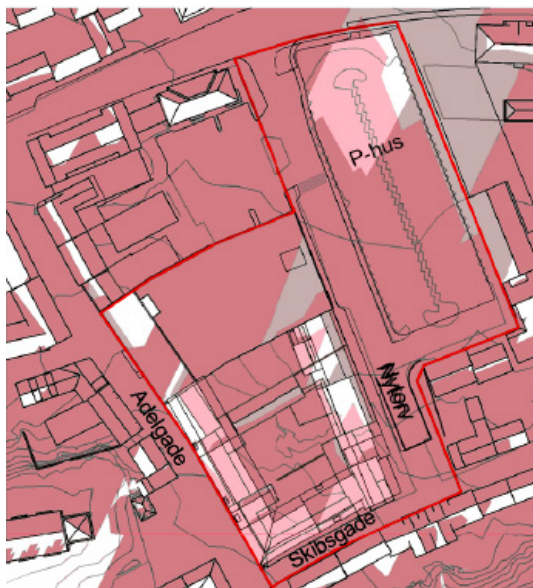


Fig. 13: Skyggediagram, december kl. 15.00. - Skyggen fra ny bebyggelse vist med grå signatur. [Eriksen Arkitekter, 2024]

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.

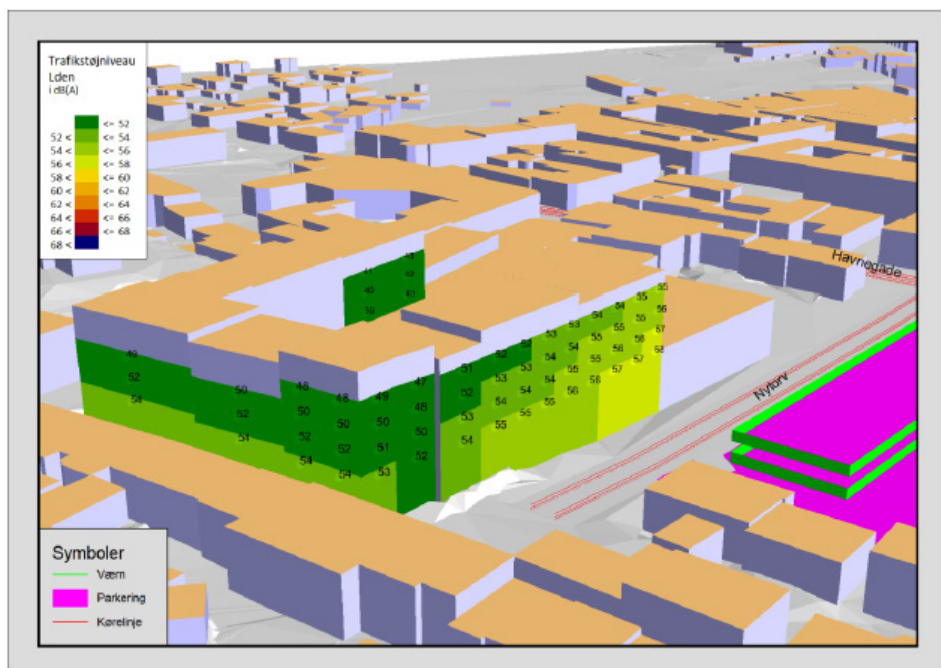


Fig. 14: Facadeniveau set fra sydvest. [VM acoustics, 2024]

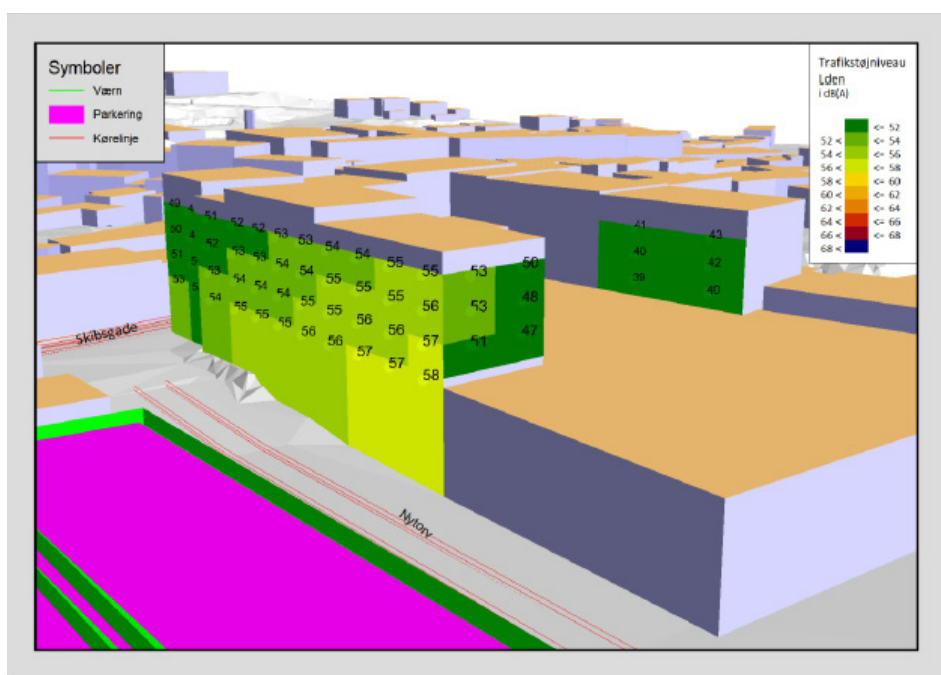


Fig. 15: Facadeniveau set fra nordøst. [VM acoustics, 2024]

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 støjkluder 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.

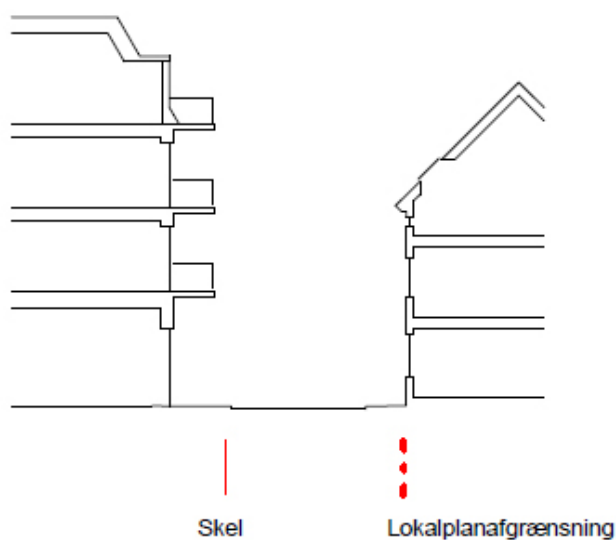


Fig. 17: Snit A-A langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

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.

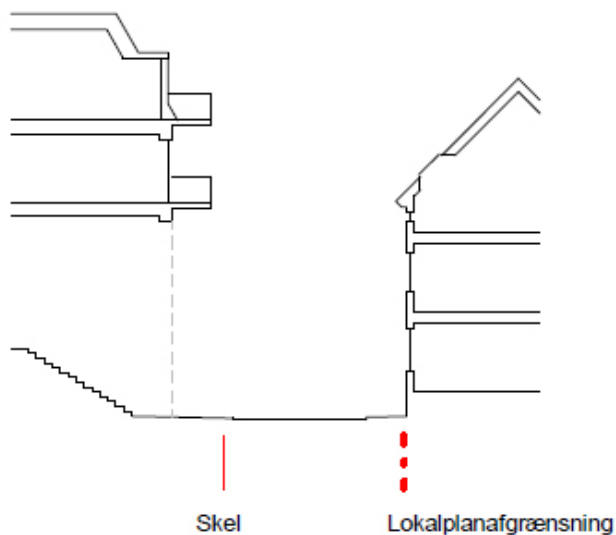


Fig. 18: Snit B-B langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

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.

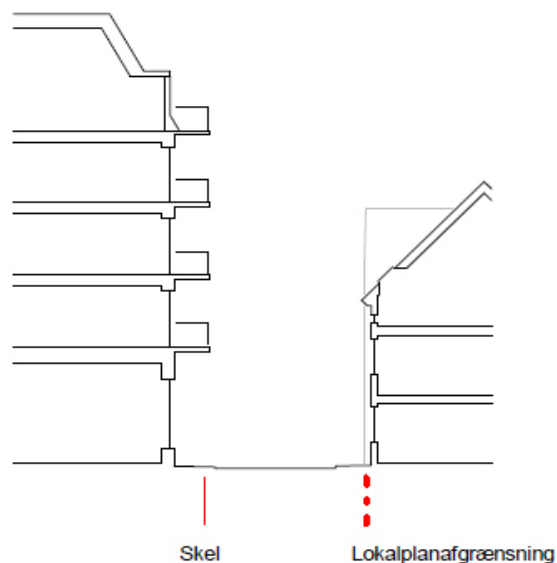


Fig. 19: Snit C-C langs Skibsgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

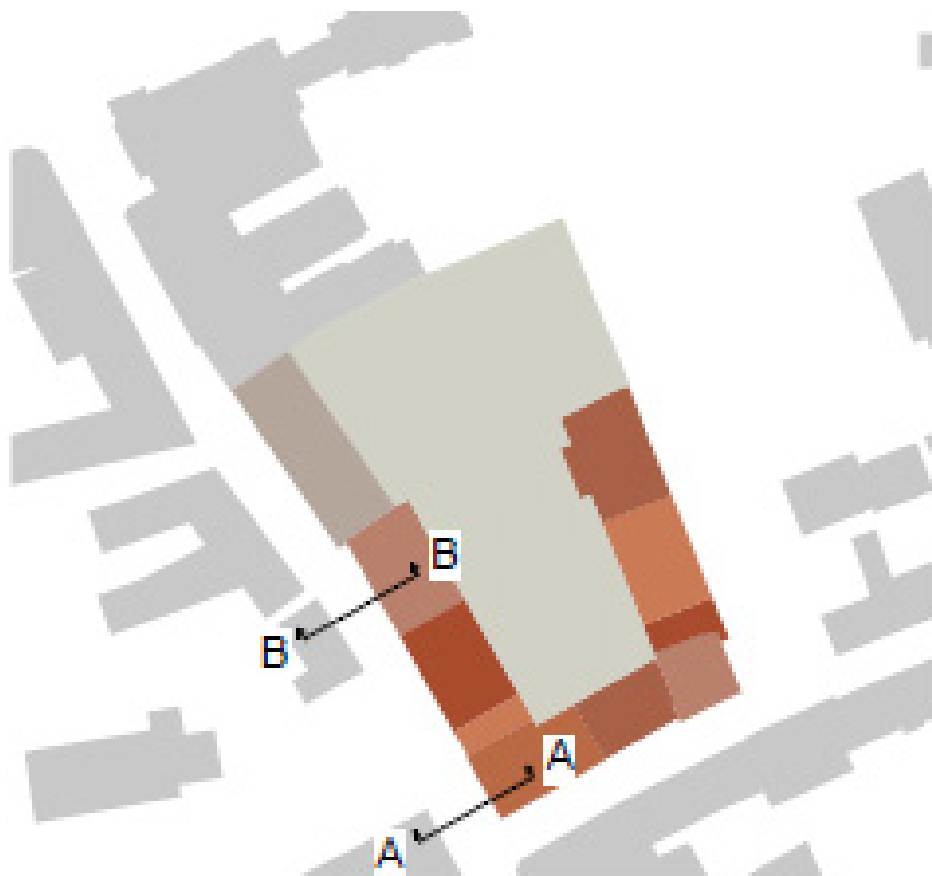


Fig. 20: oversigtskort over snit langs Adelgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

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.

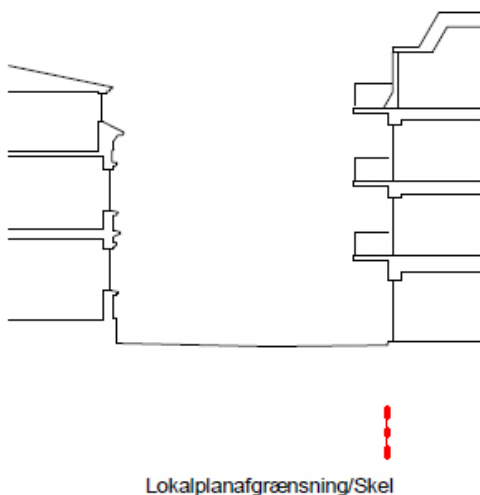


Fig. 21: Snit A-A på Adelgade [Eriksen Arkitekter, 2024]

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 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.

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

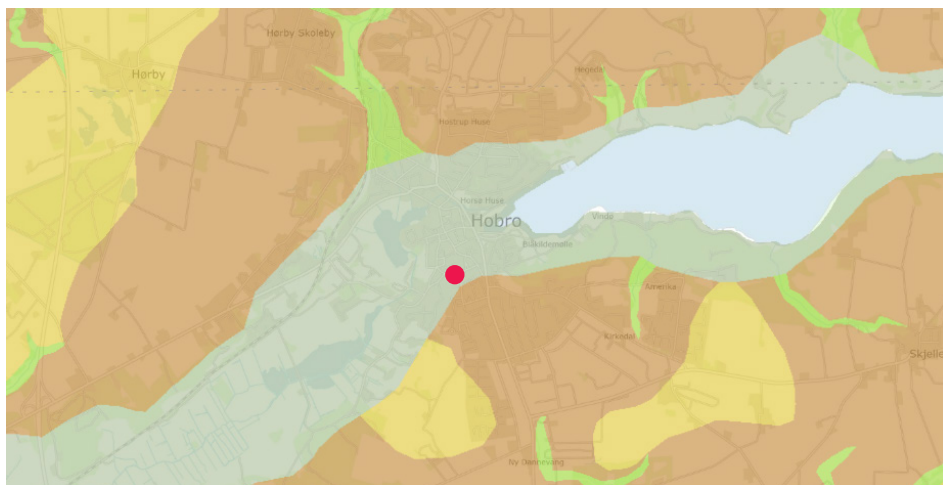


Fig. 24: Geomorfologisk kort med angivelse af landskabstyper. Planområdet angivet med rød prik. [GEUS, 2023]



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

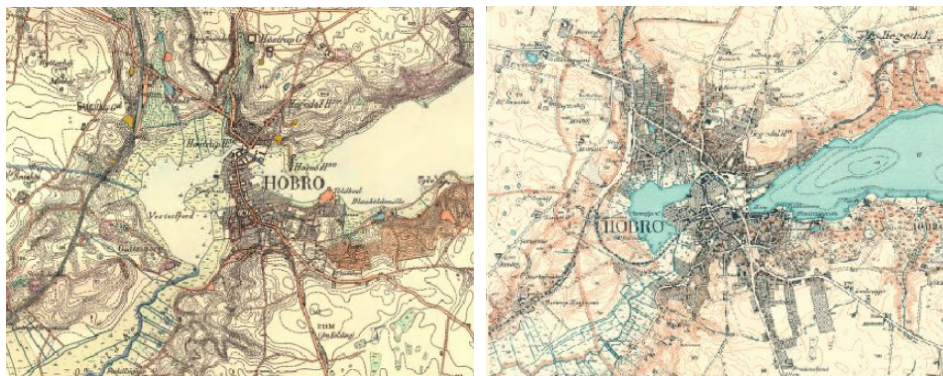


Fig. 26: Højt målebordsblad fra 1879 til venstre og Lavt målebordsblad fra 1879 (rettet i 1943) [Historiske kort på nettet, GST 2023]

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.

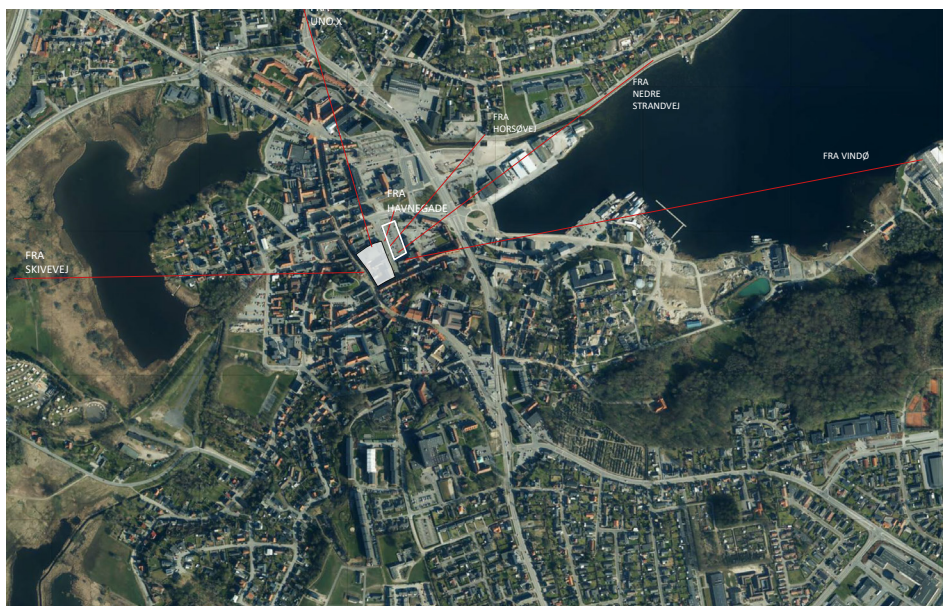


Fig. 27: Kort med oversigt over fotostandpunkter, hvor der er udarbejdet visualiseringer [Eriksen Arkitekter, 2025]

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

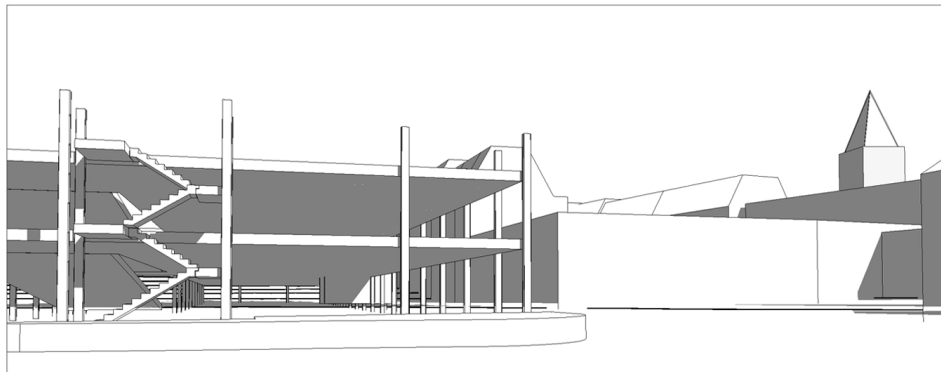


Fig. 34: Ekstra visualisering, set fra modsat side af Havnegade. [Eriksen Arkitekter 2024]

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 complimentere 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 oplistes 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.			
		<u>Driftsfase:</u> 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.	<u>Driftsfase:</u> Lille	<u>Driftsfase:</u> Ud	-

Ressourcer og affald (f.eks. affald og anvendelse af råstoffer)	Arealforbrug	<u>Anlægsfase:</u> Der etableres et parkeringshus på Nytorv, hvor der på nuværende tidspunkt er en parkeringsplads på terræn.	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> Ud	-
		<u>Driftsfase:</u> 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.	<u>Driftsfase:</u> Ubetydelig	<u>Driftsfase:</u> Ud	-
	Energiforbrug	<u>Anlægsfase:</u> 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	<u>Anlægsfase:</u> Lille	<u>Anlægsfase:</u> 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

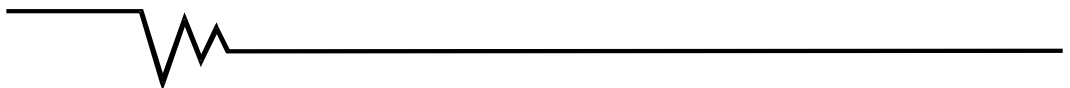
Rapport nr. antal sider	BE-01-110725. Sider inkl. denne: 9
Rapport titel	Vejtrafikstøjniveau på Projekt Adelgade i Hobro.
Beregningssted	Projekt Adelgade, 9500 Hobro
Rekvirent	Morten Nielsen, EnergyTech Estate Mariagervej 58B, 9500 Hobro Mobil: 2763 2864 E-mail: moni@energytech.dk
Dato	11. juli 2025
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 Mariagerfjord kommune. På matriklen er 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 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 Mariagerfjord kommune. På matriklen er projekteret etageboliger i op til 6 etager med erhverv i stueetagen (se bilag 1).

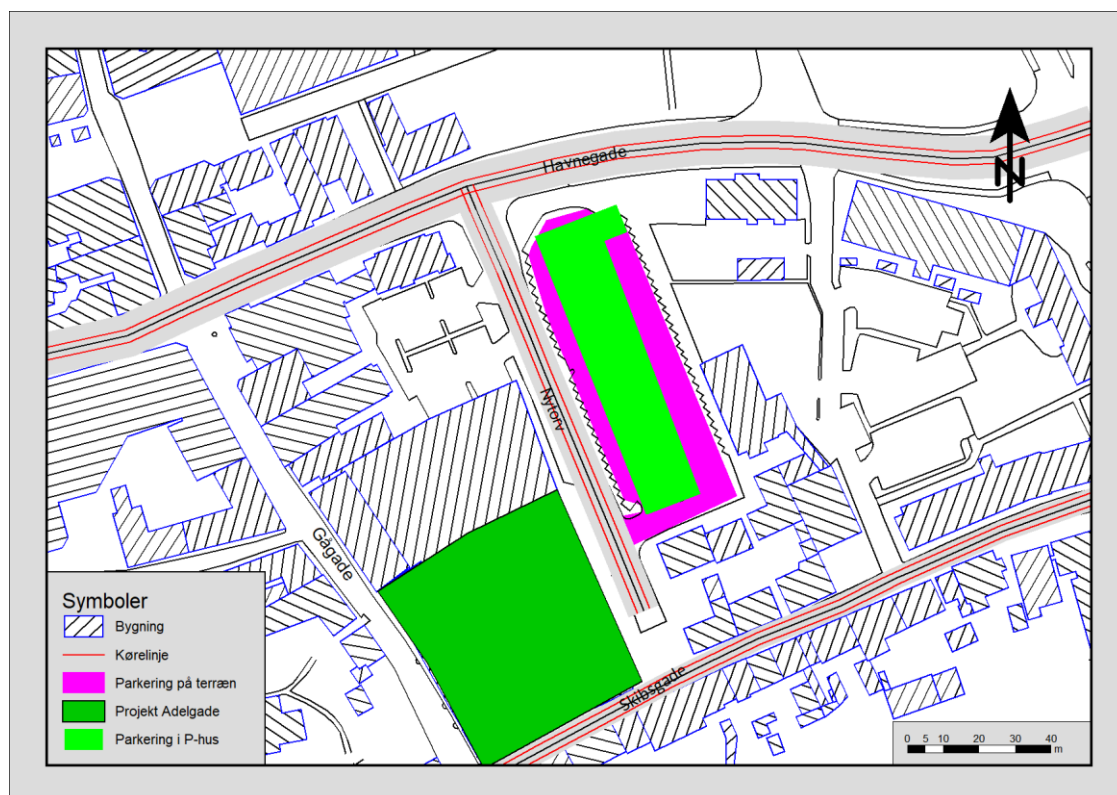
Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau.

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

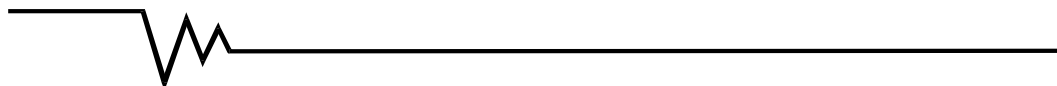
Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariagerfjord kommune leverede trafikdata korrigeret med den forventede ekstra trafik grundet øgningen i antal parkeringspladser. Beregningerne er et led i udarbejdelsen af en lokalplan. Som grundlag for beregningerne ligger de af Mariagerfjord kommune leverede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

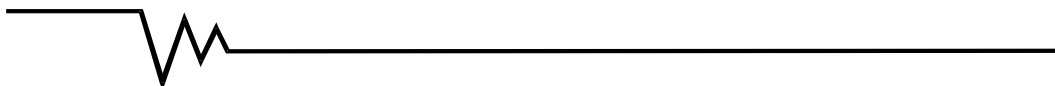
Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for veje fremgår af Miljøstyrelsens vejledning 4/2007: "Støj fra veje" (ref.2). De vejledende grænseværdier for trafikstøj gælder for udlægning af nye støjfølsomme områder langs eksisterende veje.

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 17.2.2025).
- Ved punktberegningerne er støjbelastningen bestemt som fritfeltsværdi, således at de beregnede støjniveauer kan relateres til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdier.
- Ved punktberegningerne 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 punktberegningerne 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

Støjregningerne 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 17.2.2025) benyttet.

Trafiktallene (ÅDT) er leveret af Mariagerfjord kommune.

Ud fra en trafikanalyse udført af Cowi ” TRAFIKANALYSE – NY BEBYGGELSE PÅ HAVNEGADE, HOBRO, VERSION 2” fra 28/6-2023 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.

Adelgade vest for byggeriet er en gågade med så lav trafikbelastning, at den vurderes som neglignibel.

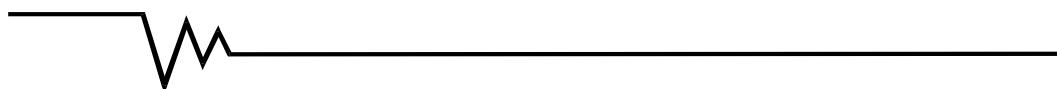
Trafikken fordeles ligeligt i hver retning.

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

Døgnfordelingen regnes som lokalvej i by.

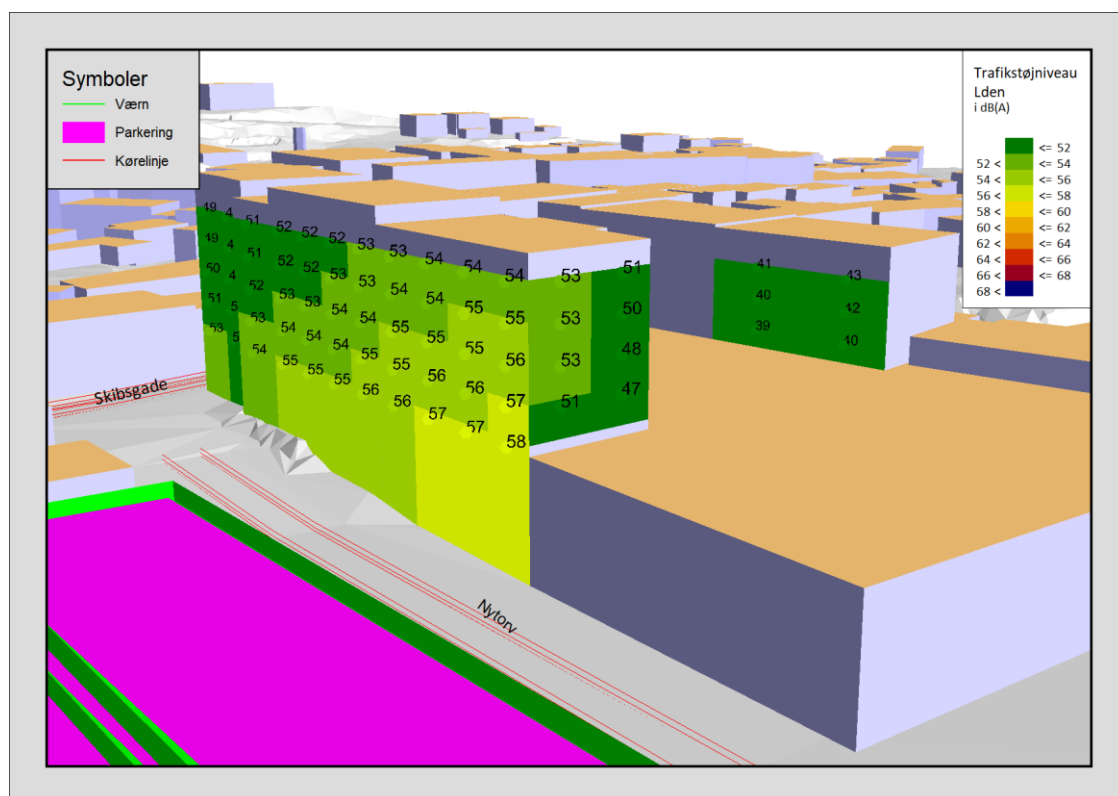
Der regnes med standard vejbelægning (SMA11).

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

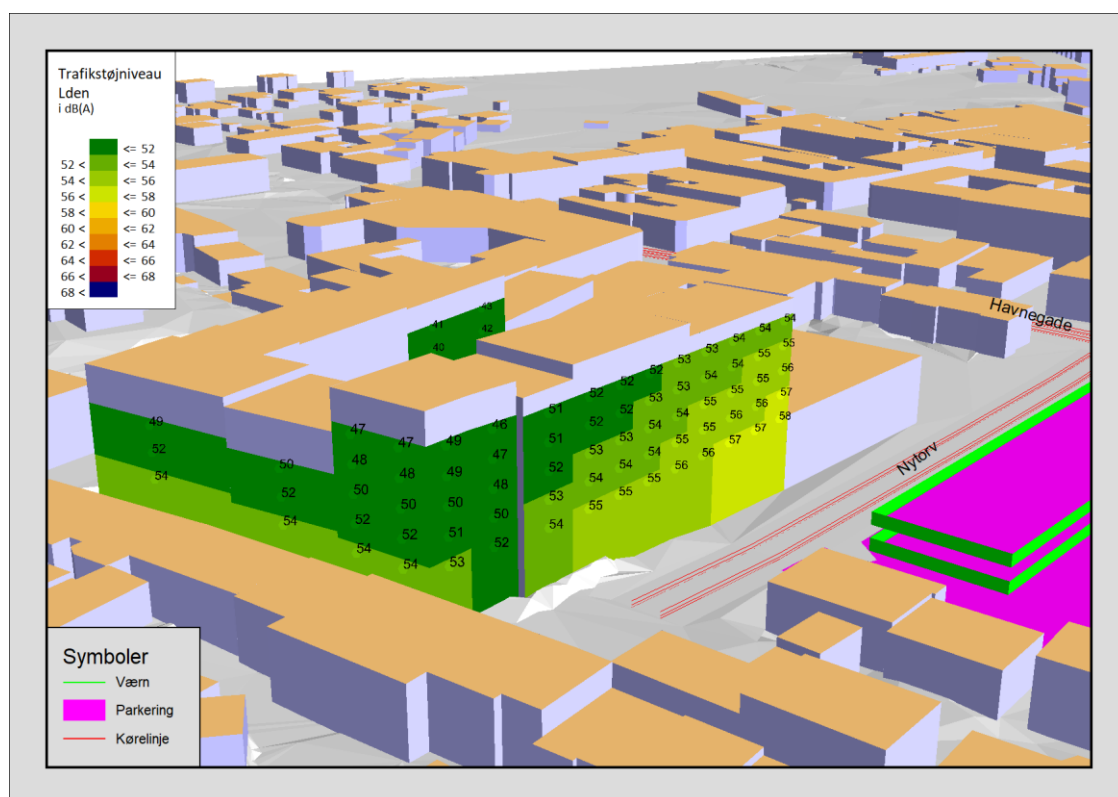


3. Resultater for vejstøj

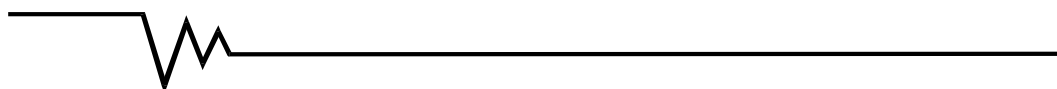
Trafikstøjniveauet på facaderne er vist i figur 3a og 3b.



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 Mariagerfjord kommune. På matriklen er projekteret etageboliger i op til 6 etager med erhverv i stueetagen

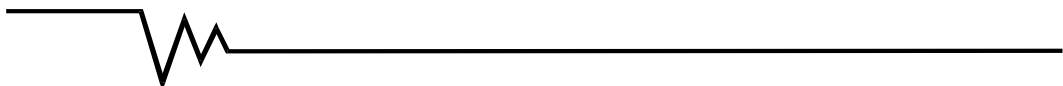
Formålet er at beregne trafikstøjbelastningen på facader og opholdsarealer og relatere resultaterne til Miljøstyrelsens krav til maksimalt trafikstøjniveau.

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.

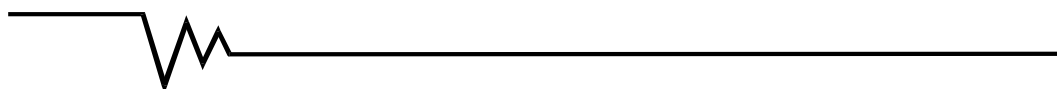
Facadeniveauet er beregnet til op til 58 dB L_{den} , og således er Miljøstyrelsens krav på maksimalt 58 dB L_{den} overholdt på alle facader.

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 1



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 støjkluder er angivet af rekvirenten.

2. Virksomheden

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

De indregnede støjkluder er:

- Varelevering og lastbilkørsel

3. Beregningspunkter og grænseværdier

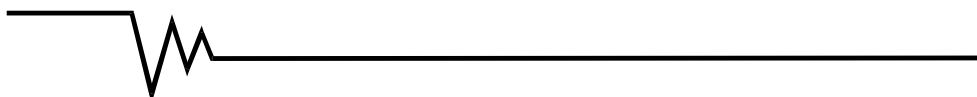
Støjvilkårene for ekstern støj fra virksomheder er som vist i nedenstående skema svarende til grænseværdierne i Miljøstyrelsens vejledning nr.5/1984.

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)

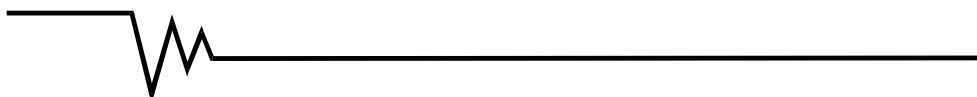
Som det ses, er der vareleveringer i natperioden, hvilket vil blive den mest støjbelastende periode, da referencetidsrummet og da grænseværdien tillige er lavest, bliver dette perioden med de mest skærpende vilkår

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:

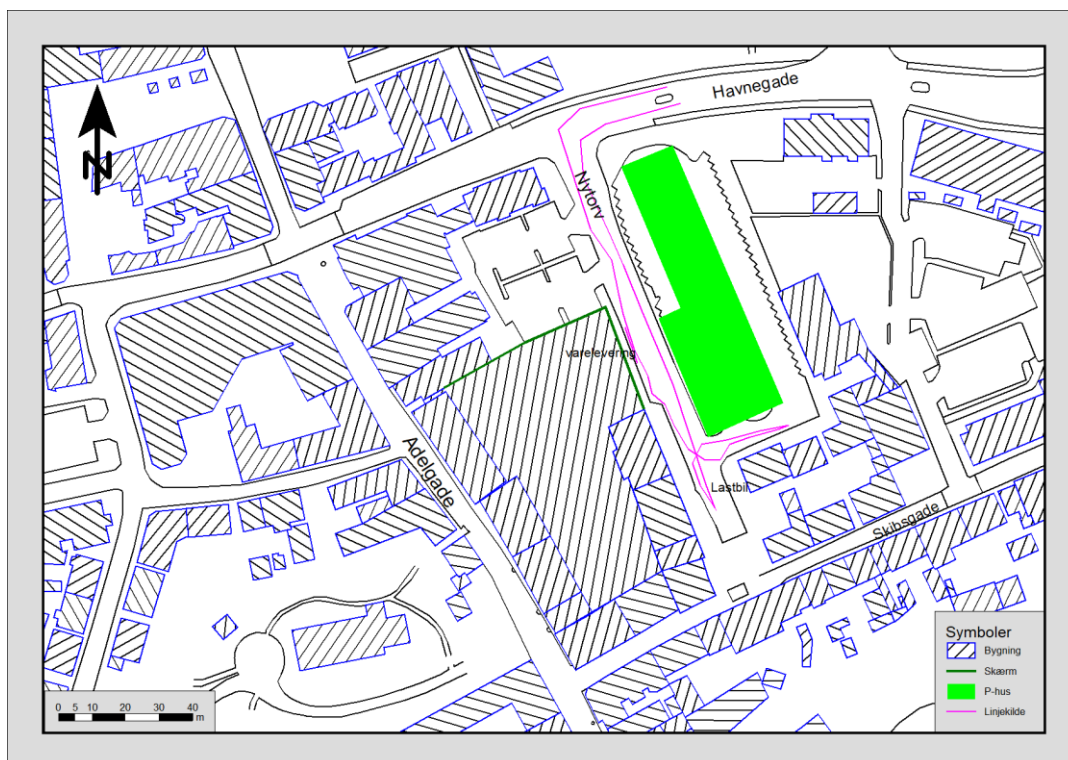
Samlet varelevering:

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.

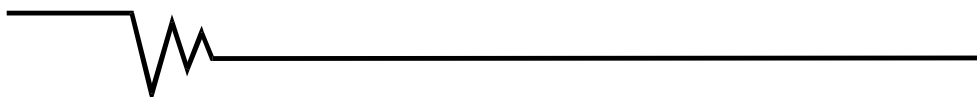
Ankommende/afgående lastbiler i forbindelse med varelevering:

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.

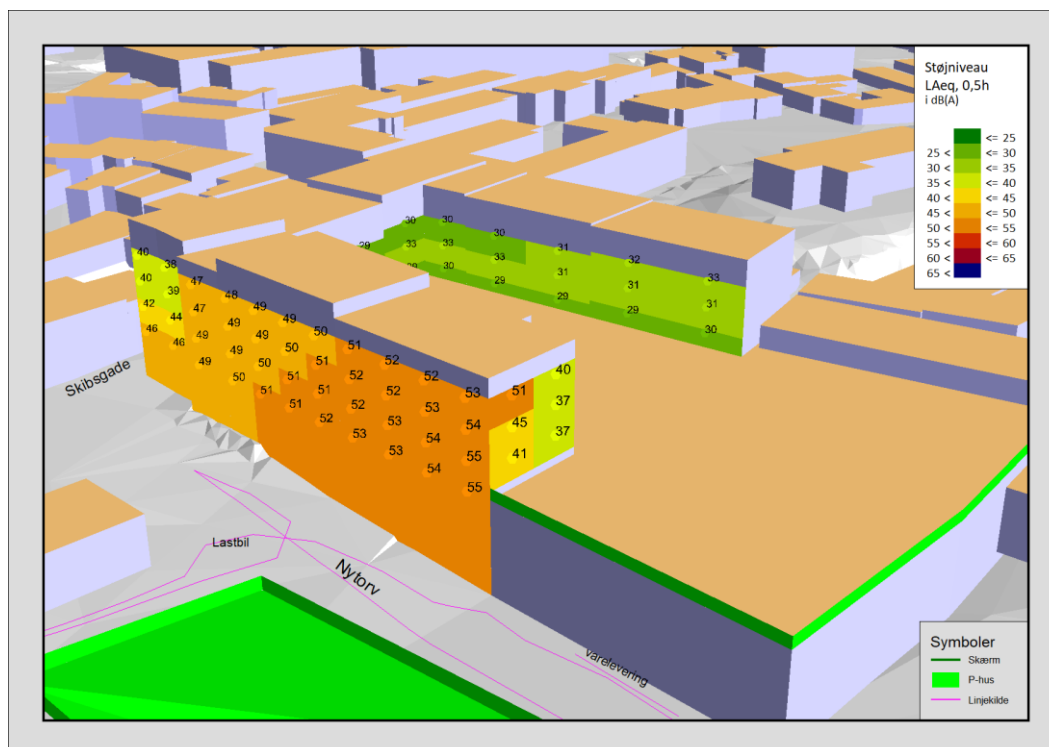
Støjkildeplaceringer samt skærme kan ses på nedenstående figur 1.



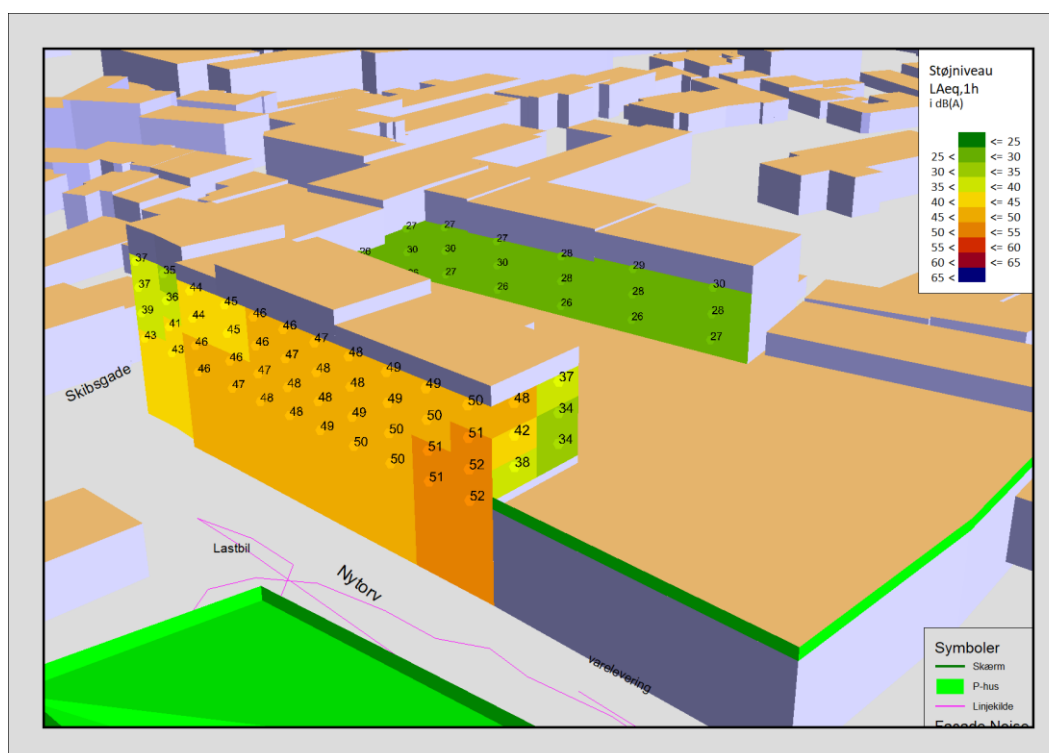
Figur 1. Situationsplan med skitsering af støjkloderne og skærm.



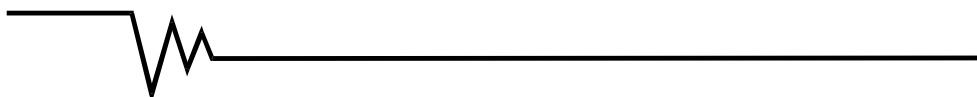
6. Beregningsresultater

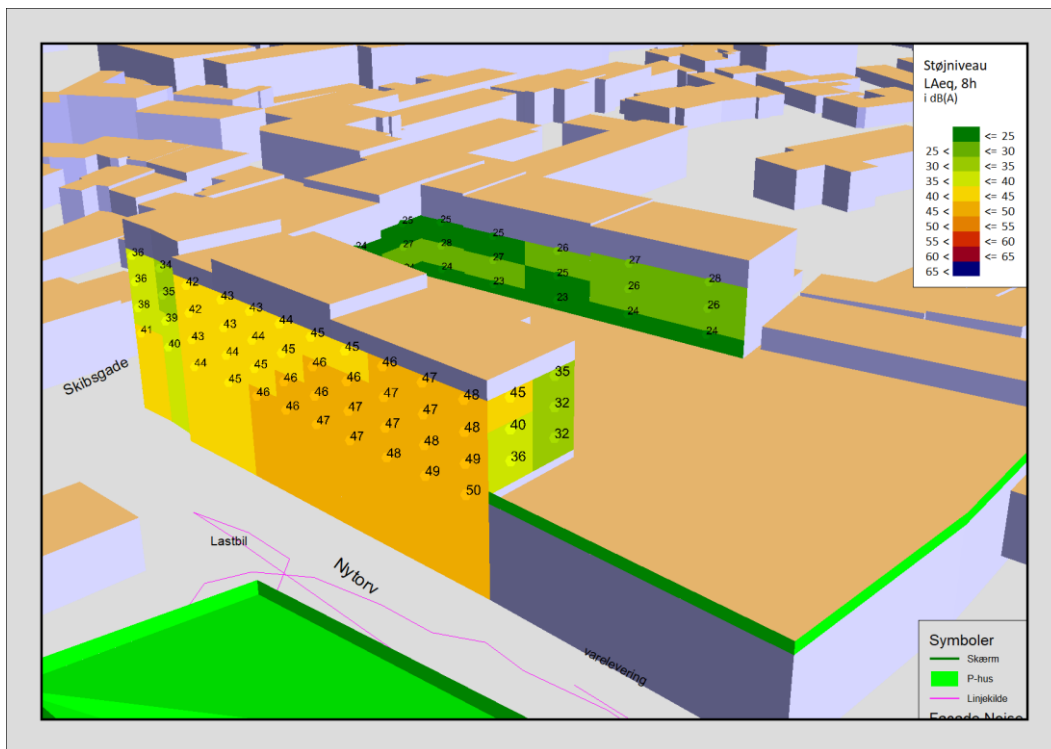


Figur 2. Facadeniveauer i natperioden. sit.1. Grænseværdi max. 40 dB(A)

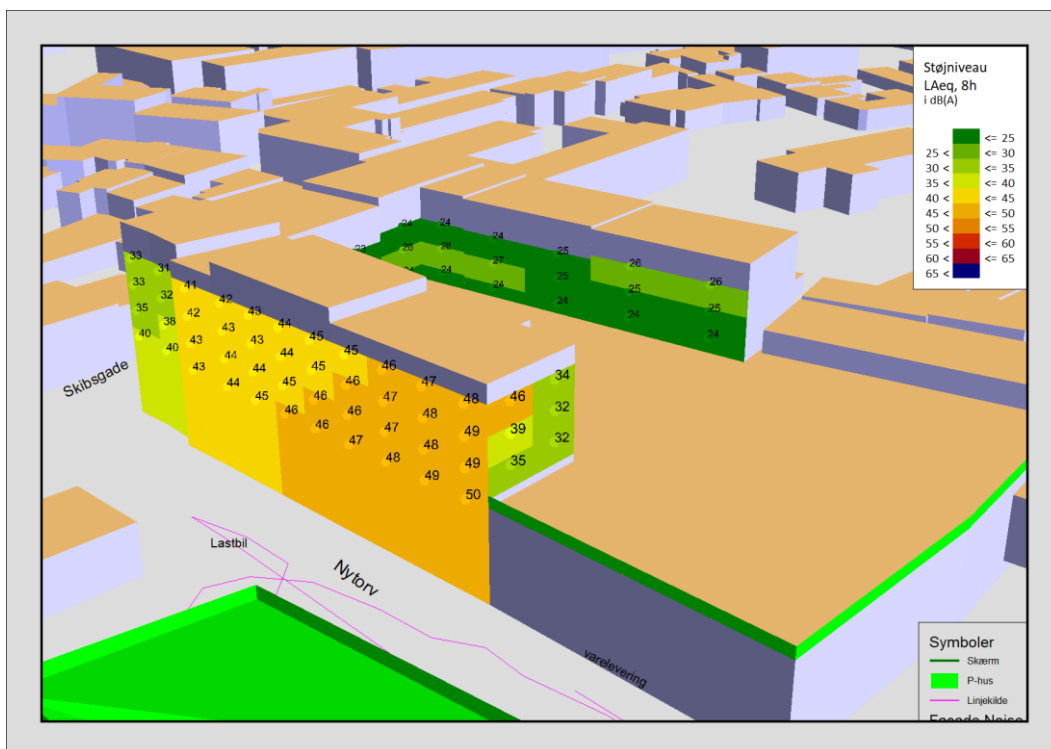


Figur 3. Facadeniveauer i aftenperioden. sit.2. Grænseværdi max. 45 dB(A)

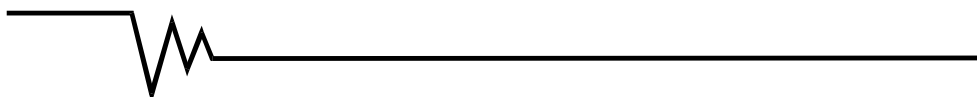




Figur 4. Facadeniveauer i dagperioden. sit.3. Grænseværdi max. 55 dB(A)



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



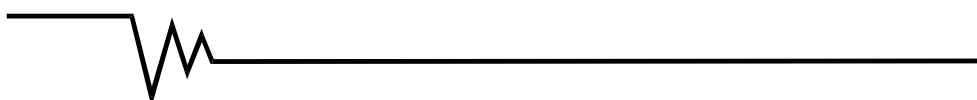
Om der er grundlag for et tillæg for impulser eller rene toner afhænger af støjen, støjens afskærmning samt baggrundsstøjen. Da baggrundsstøjen i byen om dagen og aftenen er betydelig, gives normalt ikke tillæg for impulser. Et tillæg for impulser vil lægge 5 dB til de beregnede resultater, og det forventes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

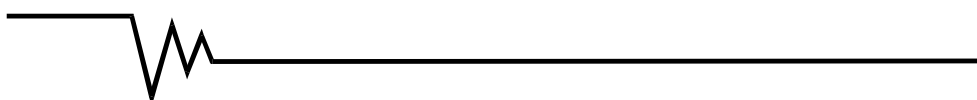
Beregningspunkt	Støjbelastning L_r dag/aften/søndag/nat dB(A)	Grænseværdi dag/aften/søndag/nat dB(A)
4. Hele døgnet, som nu	50/52/50/60	55/45/45/40
5. Dag/aften/søndag	50/52/50/-	55/45/45/-
6. Dag/søndag	50/-/50/-	55/-/45/-

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.

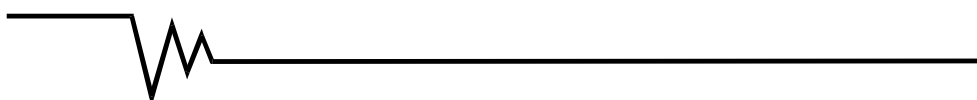




Figur 7. Støjkonturkort 1,5 m. over tagterrasse i dagperioden om søndagen med daglevering sit. 2+3.

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.

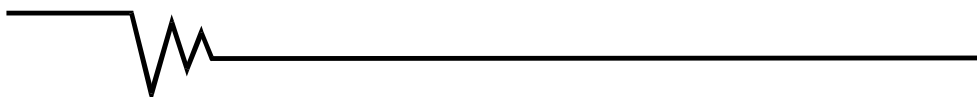
Støjbelastningen er i overensstemmelse med Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993 i det mest belastede punkt på facaderne beregnet til:

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/-

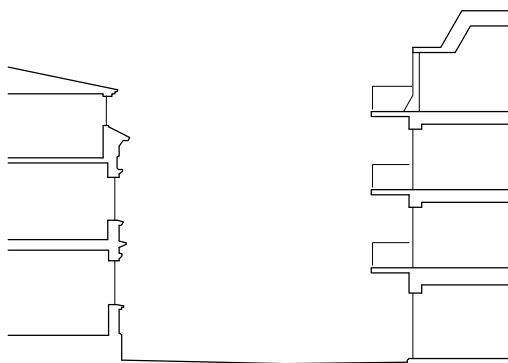
Der er givet tillæg for impulser i natperioden, men ikke i dag- og aftenperioden.

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.

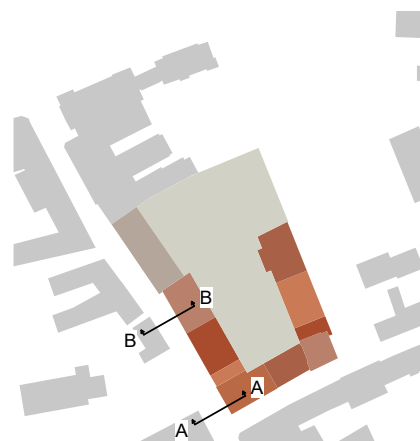


Bilag 5



Lokalplanafgrænsning/Skel

Snit A-A



Lokalplanafgrænsning/Skel

Snit B-B

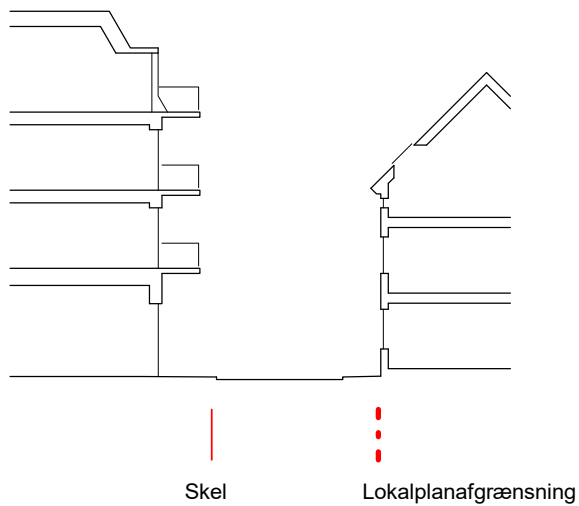
ADELGADE, HOBRO

Snit i Adelgade

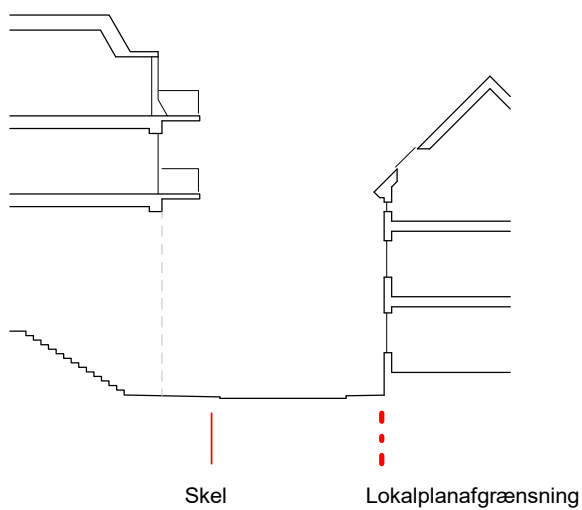
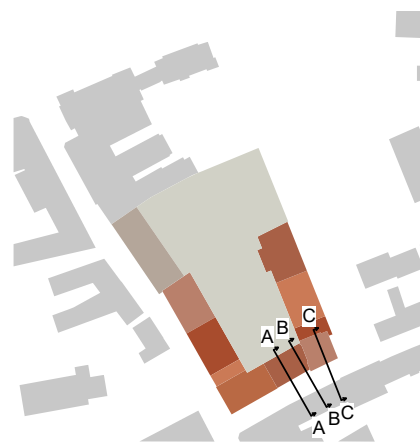
1:300

6. september 2024

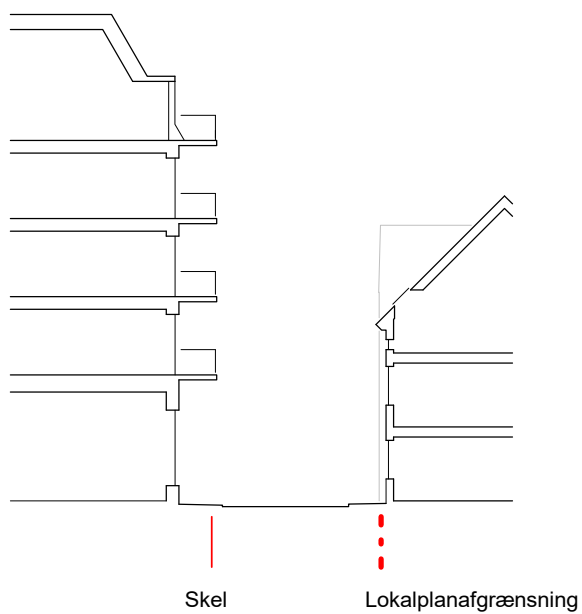
ERIKSEN
ARKITEKTER M.A.A.



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.

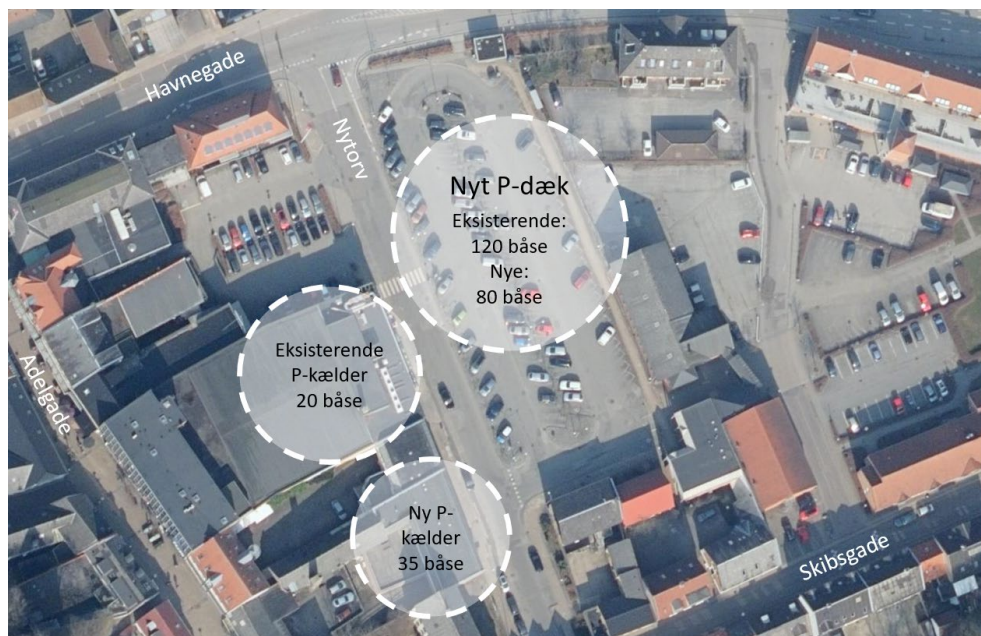
3 Projektbeskrivelse

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.

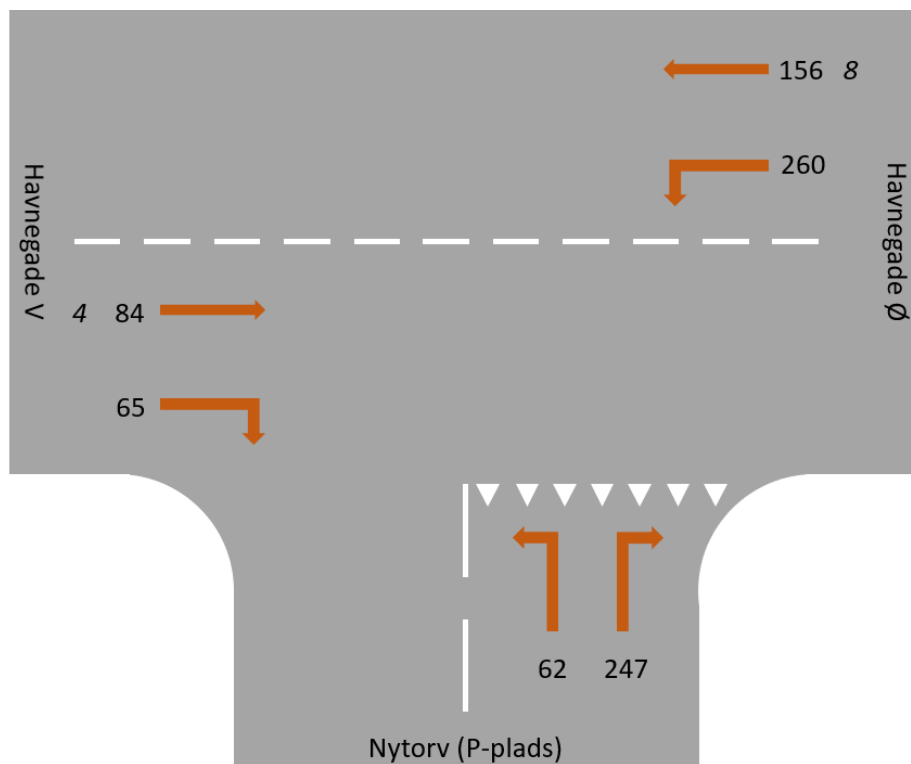
Trafiktællingen på H I Biesgade viser en ÅDT (årsdøgntrafik) på 1.844 køretøjer. H I Biesgade giver adgang til et større parkeringsanlæg og Hobro busstation. Parkeringsanlægget på H I Biesgade ligger i gåafstand til gågaden, hvormed en del parkeringssøgende trafik vil anvende denne. Ud fra trafiktællingen 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:

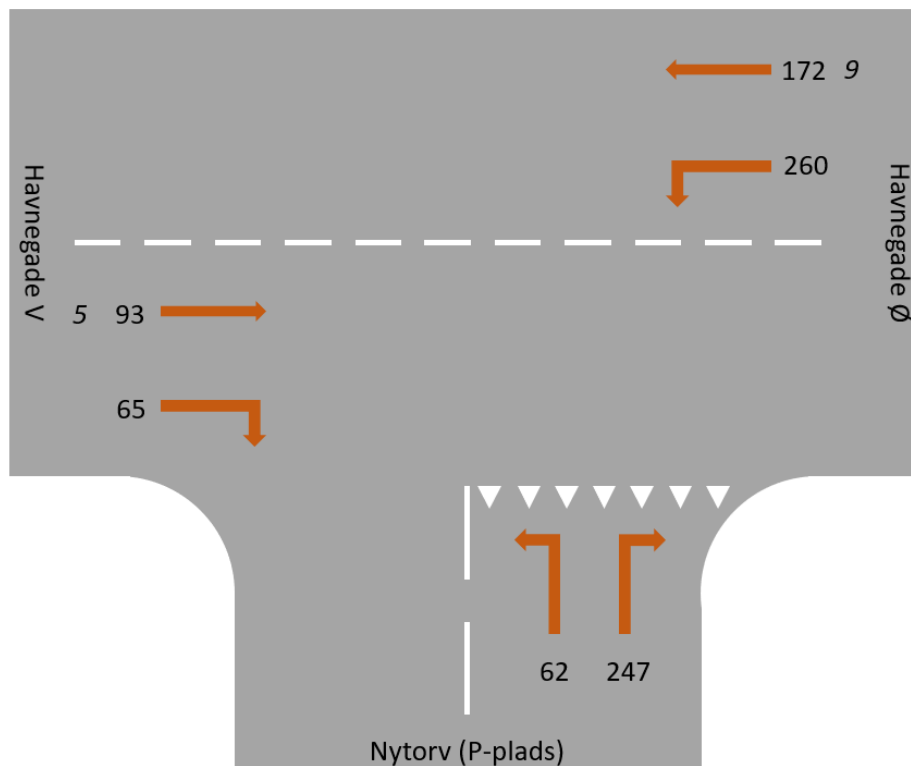
- > 12% af trafikken vil ske i eftermiddagsspidstimen
 - > 240 køretøjer
- > 5,0% vil være tung trafik
 - > 12 tunge køretøjer
- > I spidstimen vil 65% af trafikken komme fra øst og 35% fra vest.
 - > Fordeling: 156 fra øst / 84 fra vest
- > Trafikken fremskrives til prognoseåret + 10 år, med en trafikstigning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

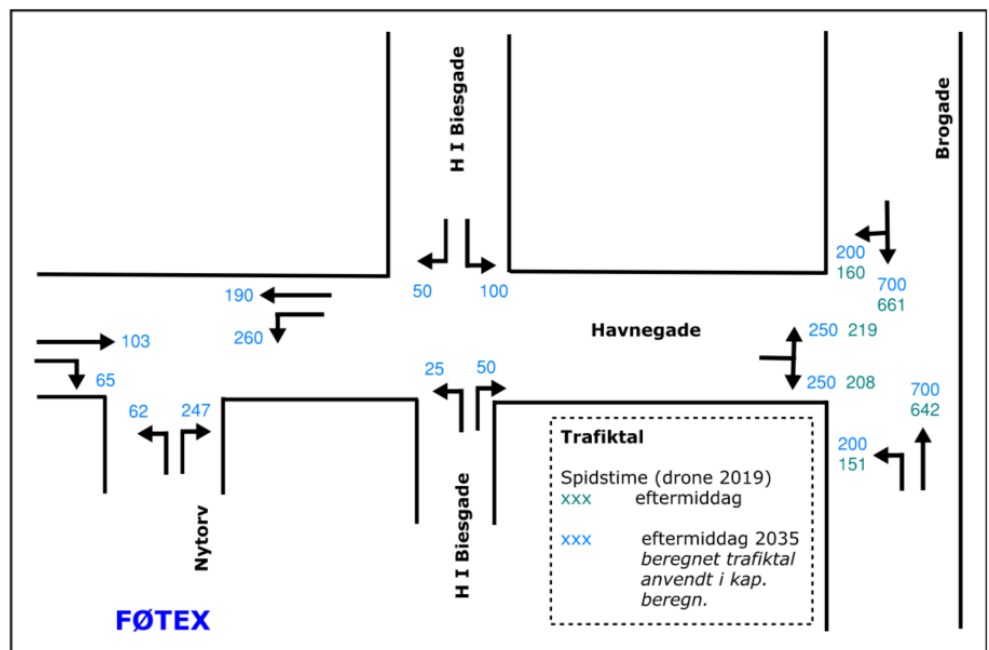
Trafikgrundlag

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]

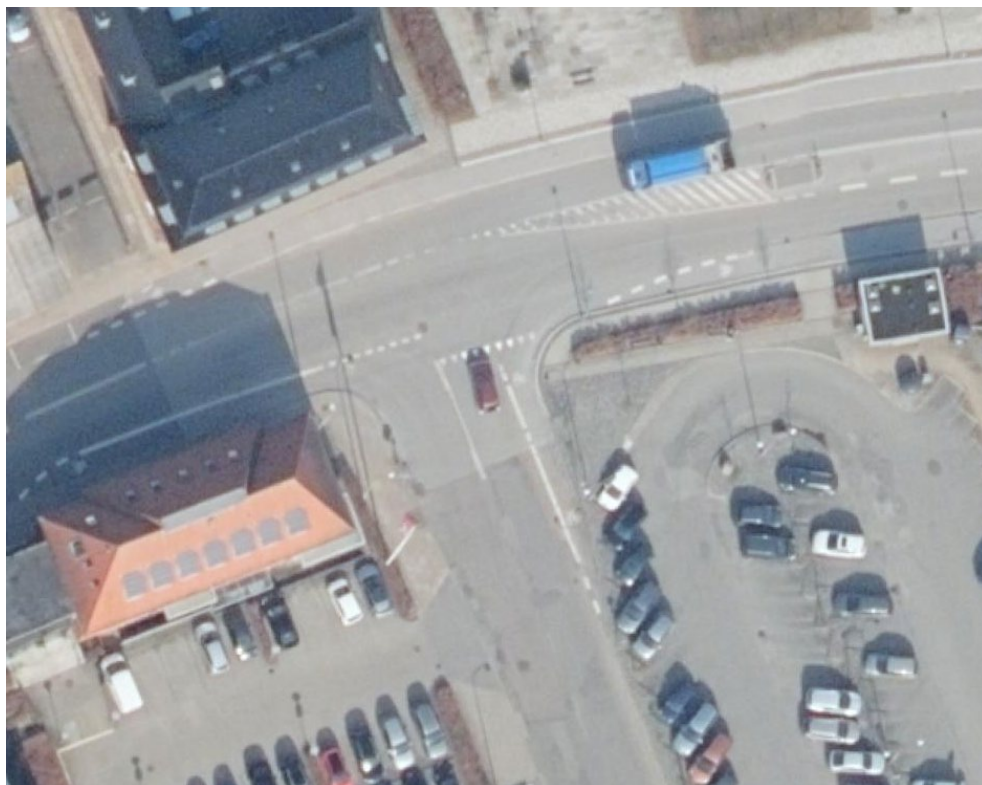
Ved udkørsel fra den nye parkeringskælder, skal det sikres at den ind- og udkørende biltrafik har oversigt til fortovet og biltrafikken på Nytorv. Der er i dagens situation tilladt 30 minutters parkering langs det vestlige fortov, som det fremgår af figur 6-3. Parkerede biler vil kunne medføre dårlig 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.



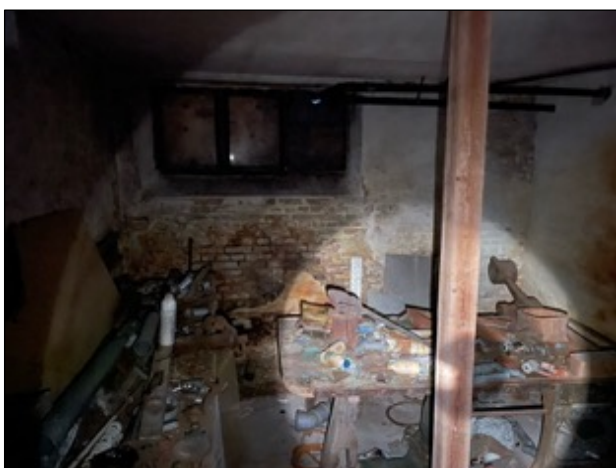
Figur 12. Loftrum i Adelgade 45/Skibsgade 1



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. Fugleekskrementer 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



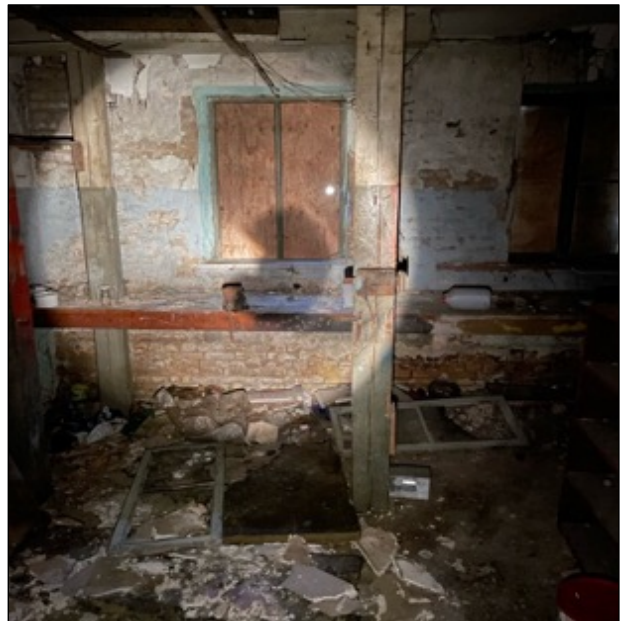
Figur 33. Skibsgade 3. 2. etage



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 loftrumene 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.

Loftrumene 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.

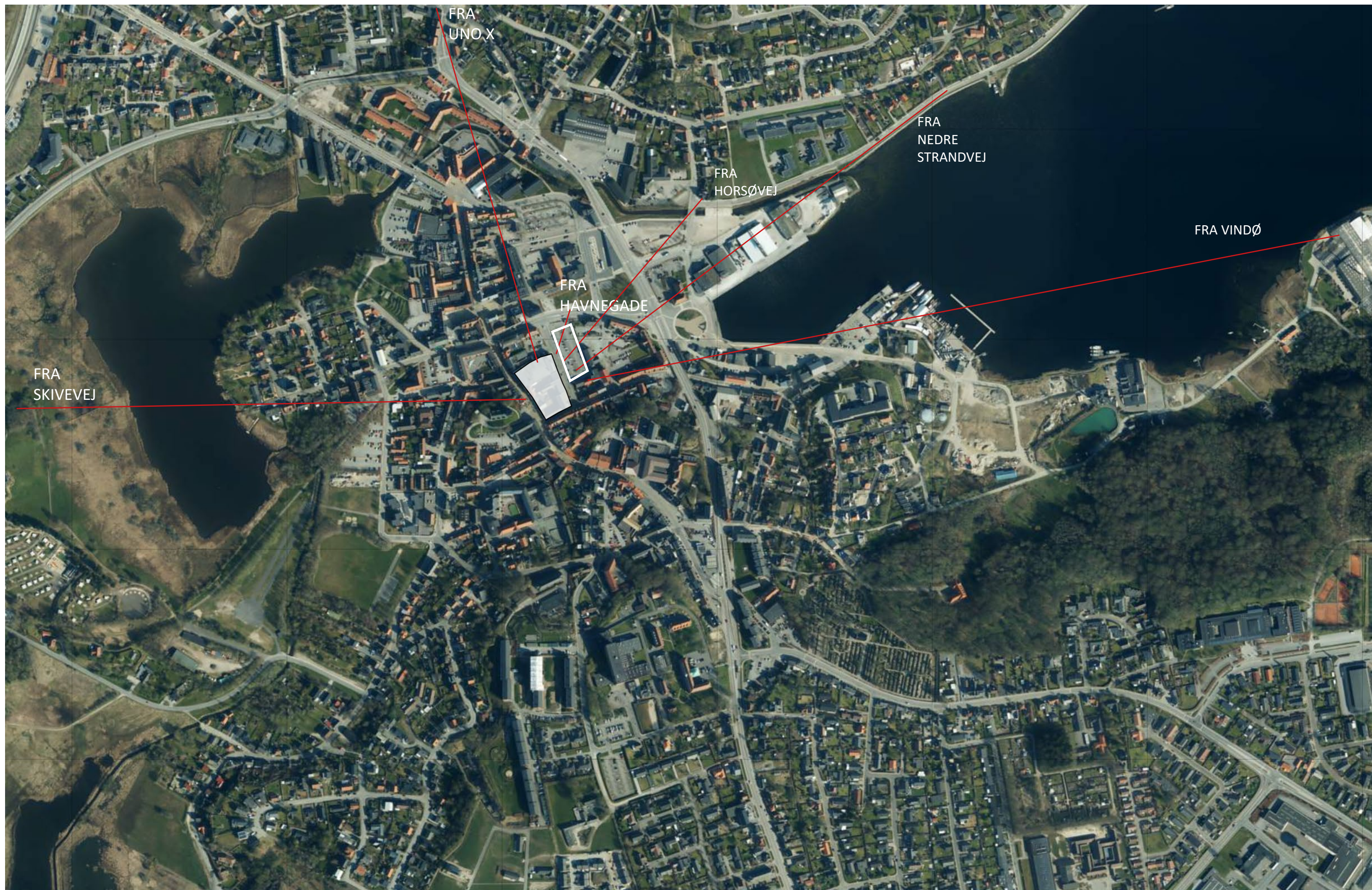
Froidevaux, J. S., Boughey, K. L., Hawkins, C. L., Jones, G., & Collins, J. (2020). Evaluating survey methods for bat roost detection in ecological impact assessment. *Animal conservation*, 23(5), 597-606.

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



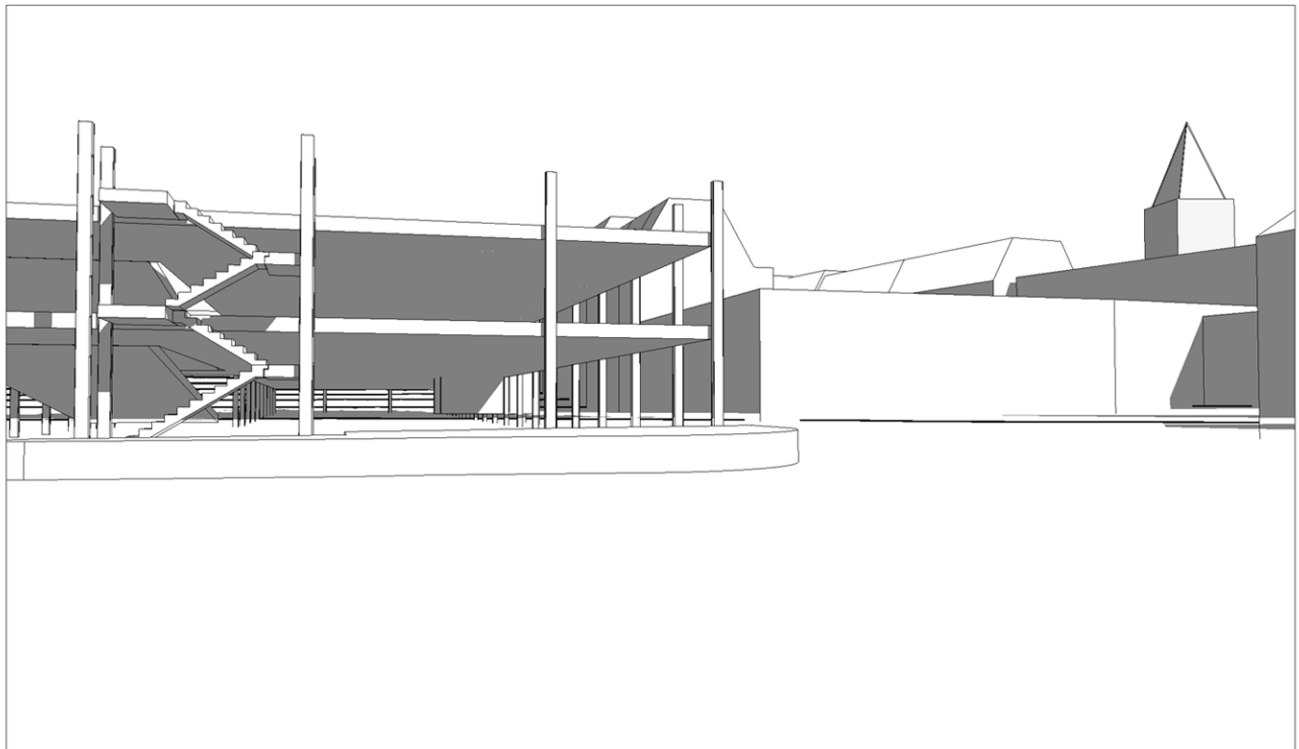
FRA HAVNEGADE - PLACERING I BYEN

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.