



**Plan og Byg**

**Postadresse:**

Nordre Kajgade 1  
9500 Hobro  
Tlf. 97 11 30 00  
raadhus@mariagerfjord.dk  
www.mariagerfjord.dk

**Journalnummer:**

01.02.05-P16-18-19

**Ref.: Vibeke Kjær Christensen (vikch)**

Direkte tlf. 97113674  
vikch@mariagerfjord.dk

Dato: 1.5.2020

**Personlig henvendelse:**

Rådhuset i Arden  
Østergade 22  
9510 Arden

## Notat om hørings svar til den offentlige høring af planforslag for bolig- og erhvervsområde Ny Blaakilde

I perioden 20. december 2019 til 17. februar 2020 har der været gennemført en offentlig høring af forslag til lokalplan 151/2020 for Ny Blaakilde – bolig- og erhvervsområde i Hobro samt forslag til kommuneplantillæg nr. 49.

Der er i forbindelse med den offentlige høring af ovennævnte planforslag indkommet hørings svar fra følgende:

- Miljøstyrelsen (ikke et veto)
- Danmarks Naturfredningsforening
- By og Land Mariagerfjord
- Faglige Seniorers Kommune gruppe Mariagerfjord Kommune
- Bestyrelsen for Himmerlands Teater
- Vindø Teglværk
- Hobro Værft og Beboere på Skibsbakken 5
- Beboer med ukendt adresse
- Beboer på Skibsbakken 1, 1. th
- Beboer på Skibsbakken 8
- Beboere på Gasværksvej 12
- Beboere på Skovvej 26 med tilhørende underskriftsindsamling med ca. 70 underskrifter
- Beboere på Skovvej 24
- Beboere på Skovvej 26
- Beboer på Beltoftsgade med tilhørende underskriftsindsamling med 88 underskrifter



- Beboere på Beltoftsgade 2
- Beboere på Beltoftsgade 9
- Beboer på Beltofsgade 16
- Beboer på Mariagervej 41 på vegne af en gruppe borgere i Bymarksskole-kvarteret
- Ejer af Søndre Kajgade 4-8
- Beboere på Blåkildevej 14
- Beboere på Lynghøj 6
- Beboer på Morbærvej 8
- Borgere i nærområdet til Ny Blåkilde med tilhørende underskriftsindsamling med 8 underskrifter
- Beboere med skel til det smalle stykke af Blåkildevej med tilhørende underskriftsindsamling med 9 underskrifter

Der er nogle gennemgående emner i høringssvarene, som vil blive behandlet overordnet i den første del af høeringsnotatet, mens de mere specifikke og enkeltstående bemærkninger vil blive behandlet i den sidste del af høeringsnotatet. Det vil ikke blive nævnt, hvilke høringssvar bemærkningerne er taget fra, men det vil kunne ses i de enkelte høringssvar, som er vedhæftet sagsfremstillingen.

### **Ændringer i bebyggelsesplanen**

Under og efter den offentlige høring af planforslagene har Fagenheden i samarbejde med CFBO foretaget en række ændringer i bebyggelsesplanen dels som en reaktion på de indkomne indsigelser og dels efter en fornyet dialog med Jan Gehl.

Ønsket om at etablere en levende bydel har været et hovedtema for planlægningen af Ny Blåkilde. Jan Gehl har særligt pointeret, at livet mellem husene i en dansk boligsammenhæng kan sikres ved, at der skabes virkelig gode rammer for udeophold samt gå- og cykeltrafik. Beboerne skal inviteres til at bruge bydelens fællesrum mest muligt, og derfor gøres der meget ud af, at der sikres overskuelige, hyggelige uderum med små dimensioner og gode klimaforhold.

Stræderne udgør rygraden i bebyggelsesplanen, og derfor har ét af hovedformålene med ændringsforslagene været at give de nord-sydgående stræder en endnu mere betydelig rolle i planen. Et andet hovedformål har været at sikre et endnu tydeligere hierarki, som er på de gåendes og cyklendes præmisser, og hvor biler må vige for de bløde trafikanter.



Konkret går ændringsforslagene i hovedtræk ud på, at den sydlige adgangsvej ind i området fra Gasværksvej erstattes af en sti. Derved er der kun én ny øst-vestgående adgangsvej i området mod tidligere to. På denne måde får de bilfrie stræder en endnu mere fremtrædende rolle for færdsel, ophold og liv i bydelen for de bløde trafikanter, og de nord-sydgående passager mellem fjord og skov styrkes yderligere. For at kompensere for de parkeringspladser, som tidligere lå langs den sydlige adgangsvej øges antallet af parkeringspladser tilsvarende langs den nordligste adgangsvej. Denne adgangsvej, som nu får mere karakter af en parkeringsgade, brydes af to såkaldte 'strædepladser', som vil blive mødesteder og samlingspunkter for beboerne, og hvor renovation i form af molokker og postkasser tænkes placeret. Med strædepladserne sikres også, at stræderne bliver gennemgående - i modsætning til tidligere, hvor stræderne var afbrudte i krydsningerne imellem disse og de to adgangsveje.

Langs Blåkildevej friholdes et større areal til beplantning, så skoven 'trækkes' over vejen og ind i området, hvorved afgrænsningen mod Blåkildevej bliver grønnere, fordi vejen får et grønt profil på begge sider af vejen.

Endelig er der også arbejdet med at etablere flere grønne arealer i området, som særligt vil være til glæde for de fremtidige beboere. Boligområdet suppleres med et grønt fællesareal ud til den nye øst-vestgående stiforbindelse, hvor der tidligere var en adgangsvej. Også ved ankomsten til området fra Gasværksvej i det nordvestlige hjørne bliver et areal friholdt til et grønt areal, som kan udnyttes til en portal til området. Dette vil sikre en mere grøn og smuk ankomst til området.

## **Trafik – veje i området omkring Ny Blaakilde**

### *Indhold i høringsvar*

Søndre Kajgade er uegnet som adgangsvej, da den er brostensbelagt samtidig med, at al trafikken skal forbi de kulturinstitutioner og restauranter, som ligger i området ved Søndre Kaj. Kajen er samtidig anløbsplads for Svanen, og Søndre Kaj bruges også til ugentligt træf for veteranbiler. Endelig er Fiskerihavnen under renovering og udbygning. Der stilles spørgsmålstegn ved, om der vil kunne arrangeres evt. træskibstræf i Hobro Havn, hvis planerne gennemføres. Mertrafikken hen over Søndre Kaj vil påvirke livet på kajen.

Området vil blive stærkt påvirket af den lange byggefase med tung trafik, som kører jord, sand og byggematerialer til og fra Ny Blaakilde.

Brogade er ikke gearret til mertrafikken fra Ny Blaakilde.

Den del af Blåkildevej, som går fra Brogade og frem til lokalplanområdet bør lukkes for gennemkørende biltrafik, da det allerede nu er problematisk at komme ud på Brogade fra Skovvej samtidig med, at der i forvejen er trafikale problemer i området omkring Blåkildevej, Fayesgade og Skovvej. Brogade bør dog holdes åben for cyklister og gående.



Beboerne på Ny Blaakilde vil sandsynligvis benytte ruten Skibsgade/Grøndalsvej/-Skovvej/Brogade og det vil belaste beboerne i dette område. Grøndalsvej bør skiltes med gennemkørende trafik forbudt.

Trafikken til og fra området vil belaste den trafikale situation i Hobro Midtby og vil skubbe til processen med at få etableret en omfartsvej vest for Hobro (Håndværkerparken, Fyrkatvej, Aalykkevej), hvor der vil blive taget en bid af Onsild Ådal og naturen i det område.

Det fremstår noget uklart efter borgermødet, om det er muligt at skabe en vejadgang til området fra Ørnedalsvej igennem skoven til VUC.

Søndre Kajgade ikke er egnet som adgang, da belægningen allerede nu er mærket af kørsel med blandt andet lastbiler til Vindø Teglværk.

Gasværksvej bør trafiksikres med fortov og cykelsti.

Der kan forventes trafikkaos i lyskrydset ved Brogade om morgenen og ved arbejdstidsophør. Samtidig er Skovvej ikke egnet til trafikken medmindre der etableres en lysregulering ved Brogade.

Vindø Teglværk er bekymret for, at de kommende beboere i området vil køre ud forbi teglværket og op igennem skoven, når de bliver trætte af at køre ad Søndre Kajgade. Vindø Teglværk ser gerne, at denne mulighed fjernes, da de har kørsel med gummiged og lastbiler i området.

Kommunen bør regne bagud og overveje hvor meget trafik, man vil kunne tåle over havnen også regne ud, hvor mange boliger, det svarer til.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

I det trafiknotat, som COWI har udarbejdet i forbindelse med lokalplanarbejdet og arbejdet med kommuneplantillægget, er det sandsynliggjort, at al trafikken til og fra Ny Blaakilde vil kunne afvikles via Søndre Kajgade og Horsøvej. En beregning i dobbeltkrydset Brogade/Havnegade/Horsøvej viser at der i 2030 uden trafik fra Ny Blaakilde vil være problemer med at afvikle trafikken tilfredsstillende. Disse udfordringer forværres kun marginalt ved den nye trafik fra Ny Blaakilde.

COWI vurderer, at der ved en ombygning af de to dobbelte lyskryds til et nyt firbenet kryds kan opnås en tilfredsstillende trafikafvikling, også med mertrafikken fra Ny Blaakilde. Men uden en ombygning af krydsene vil de nye beboere fra Ny Blaakilde altså opleve en trafikafvikling og serviceniveau som de øvrige beboere i Hobro igennem det dobbelte lyskryds og vil altså kun give en marginal forværring i trafikafviklingen. Det skal hertil bemærkes, at en del af grundlaget for planlægningen af den nye bydel Ny Blaakilde



er at infrastrukturen i området i udpræget grad opfordrer til at gå og cykle så meget som muligt, hvorfor en del af trafikken til og fra Ny Blaakilde forventes at være på gåben eller cykel, hvilket ikke genererer biltrafik på Søndre Kaj.

Det er givet, at de kommende beboere i Ny Blaakilde vil benytte sig af hele vejnettet omkring lokalplanområdet. Dette kan betyde, at nogle vil køre ad Skibsgade og Grøndalsvej, mens andre vil køre ad Blåkildevej, videre ad Skovvej og ud på Brogade. Nogle vil måske forsøge sig med skovvejen i Hobro Østerskov.

Fagenheden anbefaler, at der ikke foretages ændringer i det omkringliggende vejnet på nuværende tidspunkt, men hvis der viser sig at fremkomme trafikale problemer i området omkring Ny Blaakilde kan forbedringer af vejnettet komme på tale. Konkret kan forbedringer omfatte at ensrette eller lukke Blåkildevej frem mod Skovvej, at etablere en lysregulering på Brogade eller at lukke Grøndalsvej for gennemkørende trafik. Dette kan først afklares, når Ny Blaakilde realiseres.

Det skal bemærkes, at lokalplanen ikke kan regulere forhold, som er uden for lokalplanområdet, hvorfor beslutninger vedrørende det omkringliggende vejnet ikke er direkte omfattet af arbejdet med lokalplanen.

Skiltningen om at kørsel i begge retninger er forbudt igennem skoven er misvisende, hvorfor Fagenheden foreslår, at der opsættes et skilt om gennemkørsel forbudt efter dialog og godkendelse ved politiet. Det skal gerne være med til at forhindre trafik forbi Vindø Teglværk og videre igennem skoven, da dette i forvejen ikke er tilladt.

Fagenheden vurderer, at Søndre Kajgade er uegnet til tung trafik. Underbunden/råjorden der skal bære den tunge trafik, har vist sig at være af tvivlsom kvalitet ned til 6,0 meters dybde. Det er rystelser og vibrationer fra de tunge lastbiler, der ødelægger brostensbelægningen. Til gengæld er bæreevnen for personbil trafik acceptabel på den eksisterende underbund og belægning.

Når anlægsarbejdet med byggemodningen af Ny Blaakilde sættes i gang, vil den øgede tunge trafikmængde potentielt være medårsag til yderligere forringelses af kørevejen på Søndre Kajgade. Derfor er det besluttet, at renovering af Søndre Kajgade, udsættes til byggemodningen på Ny Blaakilde er afsluttet.

Det er endvidere besluttet, at renovering af Søndre Kajgades vej-del skal udføres med en armeret betonplade som bæreunderlag, fordi denne betonplade vil kunne optage og fordele rystelserne fra tunge køretøjer. Oven på betonpladen udføres brostensbelægningen. Med denne løsning vil der forventeligt gå 10-15 år før belægningen igen skal omlægges, trods trafik med tunge køretøjer.



## **Trafik – stiforbindelser**

### *Indbold i hørings svar*

Der savnes en undersøgelse af trafiksikkerheden på havnen med den kommende biltrafik og de bløde trafikanter.

Stien langs fjorden bør gøres bredere, da den er meget benyttet af løbere, gående og cyklende.

Der bør etableres fortov og cykelsti langs Gasværksvej.

### *Fagenhedens bemærkninger*

Først og fremmest skal det pointeres, at hele bebyggelsesplanen for Ny Blaakilde netop er bygget op omkring et stærkt ønske om, at beboerne og andre færdes til fods eller på cykel til, i og igennem området. Stræderne, som er det helt bærende element i planen, er planlagt til kun at give mulighed for færdsel til fods eller på cykel – ikke i bil. Tidligere var stræderne afbrudte af de øst-vestgående adgangsveje, men med nedlæggelsen af den sydlige adgangsvej samt indarbejdelsen af de såkaldte strædepladser i krydsningerne imellem de nu gennemgående stræder og den nordlige adgangsvej sikres, at de bløde trafikanter har forrang. Al færdsel i Ny Blaakilde er således tilrettelagt på en sådan måde, at det i endnu højere grad sker på de bløde trafikanters præmisser.

Fagenheden er dog enig i, at trafiksikkerheden fra havnen og til det nye boligområde bør undergå en nærmere undersøgelse. Fagenheden har derfor foretaget en indledende undersøgelse og vil som en følge heraf foreslå, at der etableres et fortov fra havnen (Skibsgade 56) og frem til ankomstområdet for Ny Blaakilde i enten den ene eller i begge sider af vejen, se kort vedhæftet sagsfremstillingen. Fagenheden har samtidig vurderet, at trafiksikkerheden for de bløde trafikanter er god på den strækning, der løber langs fjorden fra Nordre Kajgade til Skibsgade 56, og som for nylig er blevet omlagt.

Den del af stien langs fjorden, som er omfattet af lokalplanforslaget, er udlagt i en bredde af 3,0 meter. Fagenheden foreslår, at dette udlæg udvides til 3,5 meter samtidig med at den anlagte sti, som på nuværende tidspunkt har en belagt bredde på ca. 1 meter, udvides til en belagt bredde af 2,5 meter. Fagenheden foreslår, at stien udvides frem til Torvet.

I forbindelse med Fagenhedens behandling af hørings svarene omkring forholdene for de bløde trafikanter, er Fagenheden blevet opmærksom på, at der er en stiforbindelse neden for Hobro Alderdomshjem, som løber bag GASmuseet, og som fungerer som smutvej for bløde trafikanter. Fagenheden foreslår, at denne sti sikres i lokalplanens delområde III, således at der udlægges et areal til sti i dette område.

Fagenheden har også forbedret stiforholdene for de bløde trafikanter på langs af Blåkildevej frem til nr. 9. Der er indtegnet en øst-vestgående stiforbindelse inden for lokalplanområdet tæt på Blåkildevej. Denne sti tilsluttes Blåkildevej i to punkter. Tæt på



Blåkildevej/Skovvej planlægges en dobbeltrettet sti, som vist på kortet, der er vedhæftet sagsfremstillingen. Fra tilslutningen af stien mod øst, kan de bløde trafikanter få let adgang til skoven.

Forholdene for de bløde trafikanter vil med gennemførelse af projekterne i og omkring Ny Blaakilde blive kraftigt forbedret, da adgangen langs fjorden bliver gjort bredere samtidig med, at der bliver en mere klar forbindelse mellem byen og skoven ved at stræderne bliver gennemgående og dermed mere markante. Samtidig bliver der nu adgang til området, hvor der tidligere var renseanlæg og nu en tom grusplads, hvorved det bliver mere attraktivt at bevæge sig fra byen og ud til Hobro Østerskov og de rekreative værdier, der findes her. Fagenheden vil også arbejde videre med at gøre adgangene til skoven mere tydelige – eksempelvis ved opsætning af skilte ved indgangene.

### **Parkeringsforhold inden for lokalplanområdet**

#### *Indhold i høringsvar*

Den østligste del af delområde II er omfattet af strandbeskyttelseslinjen, hvorfor den del af delområdet ikke kan anvendes til parkering og bebyggelse. Spørgsmålet er derfor, om der er tilstrækkelig med parkeringspladser indregnet i projektet. Der tvivles på, at parkeringsnormen med 1,5 p-plads pr. bolig vil blive efterlevet, da det ikke står i lokalplanens bestemmelser. Der skal også tages hensyn til, at de eksisterende erhverv i området har behov for parkeringspladser.

Det bør bestemmes i lokalplanen, at al parkering skal ske i fælles parkeringsanlæg.

Parkeringsområderne bør anlægges som grønne parkeringspladser med en befæstelse, der har stor gennemtrængelighed og tillader lav plantevækst.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

Fagenheden har i udarbejdelsen af lokalplanforslaget sikret, at kommuneplanens parkeringsnormer overholdes. Det betyder f.eks., at der til tæt-lav boliger, så som rækkehuse, skal etableres min. 1 p-plads pr. bolig + ½ p-plads i et fælles anlæg. Det skal hertil bemærkes, at parkeringsnormen har andre krav, hvad angår f.eks. ældre- og ungdomsboliger. Da parkeringsnormen forudsættes overholdt i planområdet, er der ikke indarbejdet bestemmelser herom i lokalplanforslaget. Dette er sædvanlig praksis i kommunens lokalplaner.

Lokalplanforslaget sikrer endvidere, at parkeringskravene skal overholdes inden for forskellige, afgrænsede områder, jf. Bilag 7, som er vedhæftet sagsfremstillingen.

For den del af lokalplanområdet, som pt. ejes af Mariagerfjord Kommune, er kommuneplanens parkeringsnormer sikret overholdt ved, at der kan etableres en række parkeringspladser på terræn langs Gasværksvej samt langs adgangsvejen. Der er også indarbejdet en mulighed for, at der må opføres en parkeringskælder i området. I så fald vil



en del af parkeringspladserne langs Gasværksvej blive erstattet af en rampe til parkeringskælderen.

I den del af lokalplanområdet, som ejes af den private grundejer, vil der hovedsageligt blive etableret parkeringspladser i parkeringskælder.

I Ny Blaakilde ønskes en mangfoldighed med forskellige boligtyper. Forskellige boligtyper kan have varierende parkeringsbehov, og for at fastholde fleksibiliteten i forhold til boligtyper er der ikke i lokalplanen fastlagt et maksimalt antal boliger ej heller et maksimalt antal parkeringspladser. Dette er beskrevet nærmere i afsnittet ”Antal boliger” nedenfor.

I lokalplanforslaget er det bestemt, at der skal udlægges arealer til parkeringsområder på terræn, som vist på lokalplanens kortbilag. Samtidig gives der mulighed for etablering af parkeringskældre. Dette fremgår også på kortbilagene, hvor nedkørselsramper til parkeringskældrene er vist med principielle placeringer. På denne måde er det reguleret, at parkering skal foregå i samlede parkeringsområder på terræn eller i kældre. Det er således ikke muligt at opføre private parkeringspladser i direkte tilknytning til de enkelte boliger.

Nedgange til parkeringskældre skal ske fra fællesarealer, og disse foreslås fastlagt med principielle placeringer på kortbilag i lokalplanen. Som nævnt i notat fra Jan Gehl, som er vedhæftet sagsfremstillingen, er det afgørende for tankerne om en levende bydel og livet mellem husene, at en gåtur i bebyggelsen indgår som et led i al færdsel til og fra området. Ideer om f.eks. at føre elevatorer direkte fra boliger ned i parkeringskældre vil ”privatisere” en stor del af udelivet og være helt ødelæggende for det samlede aktivitetsniveau for mødemulighederne og dermed for hovedtankerne bag Ny Blaakildeplanen.

I delområde II anvendes en del af det areal, som er omfattet af strandbeskyttelseslinjen allerede i dag til parkering, hvilket er i overensstemmelse med den gældende lokalplan. Lokalplanforslaget ændrer ikke på disse forhold. Hvis dette areal på et tidspunkt skal anvendes til erhvervsformål kræver dette en dispensation fra strandbeskyttelseslinjen. En sådan ansøgning vil blive behandlet af Kystdirektoratet.

I lokalplanforslaget er det bestemt, at parkeringsbåse på terræn skal etableres med permeabel asfalt, belægningssten, græsarmering eller lignende. Fagenheden foreslår, at det i lokalplanen præciseres, at belægningssten skal være permeable.

Endvidere foreslår Fagenheden, at der muliggøres opførelse af carporte inden for arealer udlagt til parkering på terræn. I så fald skal det gælde, at tage på carporte skal opføres som levende, grønne tage, og at bagsiderne på carportene skal opføres med begrønning.





## **Antal boliger**

### *Indbold i høringsvar*

Antallet af boliger, som i miljørapporten er beskrevet som højst 273 boliger, skal nedbringes, og det harmonerer ikke med det antal, som ellers har været nævnt.

Det anbefales, at der foretages en analyse af den eksisterende boligkapacitet i Hobro og en fremskrivning af, hvilke boligtyper, der bliver efterspørgsel på i fremtiden og hvor mange boliger, der vil kunne sælges i en by som Hobro.

### *Fagenhedens bemærkninger*

I lokalplanforslaget er det bevidst ikke reguleret, hvor mange boliger, der kan opføres/indrettes i Ny Blaakilde. I lokalplanforslaget er der i stedet for udlagt præcise byggefelt, som hver især har et fastlagt maksimalt etageantal. Dette - sammen med parkeringsnormen – vil sikre et maksimalt antal boliger inden for området. Det skal således bemærkes, at lokalplanen i sig selv indeholder en regulering af antallet af boliger, da omfanget af parkeringspladser helt naturligt vil regulere dette, da det forudsættes, at parkeringsnormen skal overholdes.

De omtalte 273 boliger er alene brugt i forbindelse med miljørapporten, som følger lokalplanforslaget. Heri er den trafikale konsekvens af, at der etableres boliger på Ny Blaakilde, vurderet. Til brug for denne vurdering er der derfor brugt det højeste antal boliger, som Fagenheden forestiller sig kan blive etableret i området.

Fremfor at indarbejde en regulering af antal boliger i lokalplanen, foreslår Fagenheden at det reguleres, hvor mange m<sup>2</sup> boligbebyggelse (bruttoetageareal), der kan etableres inden for delområde I samt ligeledes inden for hvert af de områderne, som er vist på bilag 7, som er vedhæftet sagsfremstillingen. På denne måde vil lokalplanen fortsat være fleksibel i forhold til boligmarkedet, hvad angår størrelsen på den enkelte bolig. Lokalplanen vil også fortsat være fleksibel i forhold til typen af boliger i form af ungdomsboliger, ældreboliger, ældrevenlige boliger osv. afhængig af, hvad markedet måtte efterspørge. Uden en regulering af antal boliger er der desuden mulighed for, at der kan opføres nye, alternative boligformer, som kan opstå undervejs i realiseringen af lokalplanen. Det være sig eksempelvis seniorbofællesskaber, som opføres mange steder rundt omkring i landet.

Fagenheden foreslår, at bebyggelsen i delområde I (den tæt-lave bebyggelse) skal reguleres med følgende (lokalplanens kortbilag 7 med områdegrensene er vedhæftet sagsfremstillingen):



Delområde I	Grundareal	Forslag til maks. byggeret bolig pr. område	Beregnet maks. bebyggelsesprocent pr. område (reguleres ikke i lokalplanen)	Antal boliger med en størrelse på 100 m <sup>2</sup>
A	11.907m <sup>2</sup>	7.500 m <sup>2</sup>	62,9 %	75
B	8.527m <sup>2</sup>	5.600 m <sup>2</sup>	65,7 %	56
C (tidligere C+D)	18.337m <sup>2</sup>	10.500 m <sup>2</sup>	57,3 %	105
I alt	40.811 m <sup>2</sup>	23.600 m <sup>2</sup>	57,8 %	236

Fagenheden foreslår, at der ikke fastlægges begrænsninger på delområde II, fordi der ingen konkrete projekter er for området på nuværende tidspunkt. Lokalplanen indeholder dog fortsat begrænsninger i form af byggefelter og maksimale etageantal sammenholdt med mulighederne for etablering af parkeringspladser.

Det skal bemærkes, at sekundære bygninger, så som carporte og skure, ikke regnes med i forslag til maksimal byggeret pr. delområde/område og i bebyggelsesprocenten pr. område. Dette er i overensstemmelse med bygningsreglementets fradragsregler, hvori det fremgår, at omfanget af sekundære bygninger ikke skal regnes med i bebyggelsesprocenten, hvis omfanget er under 10 m<sup>2</sup>. Fagenheden vurderer, at sekundære bygninger bør undtages fra regnskabet, da det vil være en forholdsvis stor byrde i byggesagsbehandlingen at skulle holde styr på omfanget af sekundære bygninger for hver enkelt boligenhed.

### Antal etager og bygningshøjder

#### *Indbold i høringsvar*

Det er for voldsomt at etablere bebyggelse i 3 etager i delområde I. Dette vil virke alt for dominerende i forhold til den eksisterende bebyggelse på Gasværksvej og Blåkildevej. Bebyggelsen bør opføres i 2 eller 2,5 etage. Der bør desuden skabes større afstand mellem bygningerne, så der ikke er skygger imellem bebyggelserne.

Tilsvarende er 6 etager i delområde II også for højt. Her bør bebyggelsen ikke overstige 3 etager. Her bør bygningshøjden ikke overstige højden på de eksisterende bygninger.

Bebyggelsen er for høj. Det vil passe bedre ind i omgivelserne, hvis bebyggelsen bliver lavere. Samtidig vil det også mindske påvirkningen af udsigt fra de bagvedliggende huse.

Bebyggelse i 26 meters højde er fremmed for Hobro og vil øge presset for yderligere højt byggeri i Hobro.

De maksimale bygningshøjder overstiger de normale højder.



### *Fagenhedens bemærkninger*

Bebyggelsen langs Søndre Kajgade, Skibsgade og Gasværksvej er præget af en stor variation i såvel højder som etageantal. En række bebyggelser som blandt andet GASmuseet og det gule pakhud dominerer billedet. Anderledes ser det ud i boligområdet omkring Skovvej, Fayesgade og Grøndalsvej, som er præget af énfamiliehuse i én og halvanden etage. Fagenheden vurderer, at bydelen Ny Blaakilde bør ses som en forlængelse af bebyggelsen langs med fjorden snarere end som sammenhængende med boligområdet omkring Skovvej m.fl. Ny Blaakilde vil blive et bolig- og erhvervsområde ved fjorden, hvorimod området omkring Skovvej ligger på en hævet fladen oven for de mere fjordnære arealer ved Søndre Kajgade og Gasværksvej. På den baggrund ønskes en bebyggelse, som i højder og etageantal afspejler de eksisterende bebyggelser langs havnen.

Samtidig er der også blandt andet fra statens side et generelt ønske om fortætning i de centrale, bynære områder, fordi en lav udnyttelse af arealerne (som almindelige parcelhus- og rækkehusområder i 1-1½ etage) er for ødselt og imod tankerne om ressourceforbrug.

Endvidere vurderer Fagenheden, at Ny Blaakilde, som er et fantastisk område imellem fjorden og skoven og i tæt afstand til bymidten, bør indrettes til de mange - og ikke til de få. Samtidig vil en vis kritisk masse sammen med den konkrete bebyggelsesstruktur, som er bygget op omkring stræderne, øge mulighederne for fællesskab og bidrage til at modvirke ensomhed, hvilket er en vigtig dagsorden i byplanlægningen i disse år.

I lokalplan 223, som på nuværende tidspunkt gælder for ejendommen Blåkildevej 17 (tidl. VUC), er der givet mulighed for at udbygge en tidligere eksisterende silo til et nyt byggeri i op til 26,5 meters højde. Muligheden for et højt byggeri er videreført i lokalplanforslaget, hvor der muliggøres et byggeri i op til 6 etager i en højde over terræn efter byggemodning på 25,0 meter.

Udover at regulere de maksimale etageantal, regulerer lokalplanen også de maksimale bygningshøjder. Disse højder er fastsat, så der er sikret en vis fleksibilitet i forhold til konkret taghældning og -opbygning. I mange tilfælde vil bygningerne dog ikke blive opført i de maksimale højder. Dette afhænger bl.a. af, hvor brede bygningerne bliver og hvilken taghældning bygningerne gives, så der opnås smukke gavle.

## **Energiltag**

### *Indhold i høringsvar*

Der bør stilles krav til, at bygninger skal udføres med energivenlig indretning, grønne tage (tage med planter som tagbelægning) og/eller solceller på tagene.

### *Fagenhedens bemærkninger*

Fagenheden er enige i, at der i lokalplanen bør stilles krav om, at tage på evt. carporte skal etableres som grønne tage, samtidig med at carporte skal begrønnes på bagsiderne.



I lokalplanen gives der mulighed for at etablere solceller på tagene, men det stilles ikke som et krav. Som minimum skal Bygningsreglementet 2020 følges, og heri fremgår bl.a. et minimumkrav til energitiltag, som er væsentligt skærpet siden det forrige bygningsreglement. Det er Fagenhedens vurdering, at det er op til den enkelte projektudvikler at fastlægge ønsker og krav til energitiltag. Lokalplanen begrænser ikke projekter med et højere ambitionsniveau, hvad angår energitiltag.

### **Fællesarealer**

#### *Indbold i høringsvar*

Der bør indarbejdes flere og større fællesarealer til legepladser og rekreative fællesområder til boldspil m.v.

En del af området skal udlægges til park eller udlægges til et naturområde.

Det fælles opholdsareal ved Gasværksvej bør udvides, så der bliver skabt et gadekærsmiljø med de fugtige områder i den sydvestlige del af lokalplanområdet.

Der bør indrettes et mindre grønt område ved ankomsten til området, da dette kan fungere som picnic område for byens borgere og for besøgende til GASmuseet.

Det bør stilles som en betingelse for ibrugtagning af det enkelte boligafsnit, at de fælles opholdsarealer er etableret.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

I lokalplanen er det bestemt, at der skal være et fælles opholdsareal i området omkring kilden ved Gasværksvej, et område ved Mølledammen og et torv ud mod fjorden imellem ejendommene Blåkildevej 15 og 17 (hhv. Mediehuset Wiegaard og tidl. VUC). Arealet ved Gasværksvej udgør ca. 745 m<sup>2</sup>, arealet ved Mølledammen udgør ca. 500 m<sup>2</sup> og Torvet udgør ca. 835 m<sup>2</sup>.

I forbindelse med tilretningen af bebyggelsesplanen efter den offentlige høring af planforslagene er der bl.a. på baggrund af høringsvarene arbejdet med yderligere fælles opholdsarealer i området til alles gavn og glæde. Fagenheden foreslår således, at der udlægges areal til endnu et fælles opholdsareal i forbindelse med den nye sti, som erstatter den sydligste adgangsvej. Dette areal vil i lokalplanen blive udlagt til et fælles opholdsareal. Dette areal udgør ca. 165 m<sup>2</sup>. Samtidig foreslår Fagenheden, at der etableres et fælles opholdsareal i det nordvestlige hjørne ved ankomsten til boligområdet fra Gasværksvej. Det er efterfølgende op til grundejerforeningen, hvad de ønsker at bruge de fælles opholdsarealer til. Torvet vil derimod ikke blive overdraget til grundejerforeningen, da dette er til brug for alle borgerne i Hobro.

Det skal endvidere bemærkes, at lokalplanen sikrer, at der for enden af hvert strædes møde med fjorden, skal etableres såkaldte 'fjordpladser' på mindst 75 m<sup>2</sup> pr. stræde.



Der er således en del fælles friarealer i området, som vil have karakter af åndehuller, men det er helt bevidst, at der ikke er udlagt endnu større fællesarealer i områder, da erfaringerne fra lignende områder viser, at disse arealer ofte ligger urørte hen - kombineret med, at de er en udgift for den pågældende grundejerforening i form af vedligeholdelse. I planen er de mindre åndehuller prioriteret frem for store grønne kiler og parklignende områder, da de mindre områder indbyder mest til ophold for området beboere. Dette er også i tråd med ønsket om at skabe 'en landsby i byen', herunder den generelle skala, som området er skitseret med.

Fagenheden vurderer, at der i lokalplanens bestemmelse om forudsætning for ibrugtagen bør tilføjes, at de fælles opholdsarealer skal være etableret inden for de enkelte områder på lokalplanens kortbilag 7.

### **Kommuneplanens retningslinjer**

#### *Indhold i høringsvar*

Det er betænkeligt, at kommunen helt tilsidesætter, at området ligger i et større sammenhængende landskab og i et bevaringsværdigt landskab.

Miljøbestyrelsen bemærker, at udpegning af den økologiske forbindelse, som planområdet ligger inden for, bør tilrettes ved den næste kommuneplanrevision, så den afspejler de faktiske forhold.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

I forbindelse med den forestående kommuneplanrevision arbejder Center for Byråd, Personale og Strategi med, at afgrænsningen af de økologiske forbindelser, større sammenhængende landskaber og bevaringsværdige landskaber tilrettes, så de fremover ikke dækker områder i byzone. Dette vil også komme til at gælde for Ny Blaakilde.

### **Affaldshåndtering**

#### *Indhold i høringsvar*

Affaldshåndtering bør fjernes fra de eksisterende boliger omkring Ny Blaakilde og lægges ind i området.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

Affaldshåndtering er i den reviderede bebyggelsesplan placeret inde i området i forbindelse med adgangsvejen samt langs Blåkildevej. Affaldshåndtering sker således ikke længere i nærheden af eksisterende boliger. På lokalplankortene vil der blive indtegnet et princip for placering af anlæg til affaldshåndtering, således at placeringerne sikres.

### **Etapeplan, realisering af planen og midlertidig anvendelse**

#### *Indhold i høringsvar*



Der bør udarbejdes en etapeplan for udbygningen af området, så udviklingen ikke kommer til at ske i mere eller mindre tilfældig rækkefølge.

Der bør udarbejdes en plan for de ubebyggede byggegrunde, så de ikke kommer til at stå ubenyttede hen ind til hele området er bebygget. De ubebyggede arealer kan med fordel etableres i græs, med beplantning, midlertidige byhaver m.v.

Der bør fastsættes begrænsninger på de tidsrum, der må arbejdes på den kommende byggeplads af hensyn til de omkringboende.

#### *Fagenhedens bemærkninger*

I forbindelse med en revision af planloven i 2016 blev det muligt at give en midlertidig dispensation fra en lokalplan, så arealer ikke står ubrugte hen. Bestemmelsen tænkes særligt anvendt i tilfælde, hvor der er udarbejdet en ny lokalplan, som endnu ikke kan realiseres, eller hvor en ældre lokalplan ikke længere er aktuel, men endnu ikke er erstattet af en ny plan.

Som eksempler på anlæg og aktiviteter m.v., der vil kunne meddeles en 3-årig midlertidig dispensation til, kan nævnes øvelokaler, kunststillinger, parkering på terræn, musikarrangementer, teater, sportsaktiviteter og midlertidige lokaler til virksomheder f.eks. iværksættervirksomheder. Det vil med disse nye muligheder i Planloven være muligt at give lov til at arealerne bliver brugt til andre aktiviteter indtil lokalplanen bliver realiseret.

Mariagerfjord Kommune kan ikke med lokalplanen bestemme en etapevis udbygning, men kommunen kan med salg af kommunes grundareal i den nordvestlige del af lokalplanområdet fastsætte forskellige betingelser i forbindelse med udbuddet.

Det er ikke muligt med en lokalplan at styre en etapevis udbygning af området, ligesom det heller ikke er muligt at regulere det tidsrum, som der arbejdes i, når lokalplanen skal realiseres. Dog skal de almindelige regler for støj overholdes – som i alle andre byggeprojekter.

#### **Støjvold og forurening**

##### *Indhold i høringsvar*

Der bør etableres en støjvold langs Blåkildevej og Gasværksvej, da der er meget lastbiltrafik.

Der er risiko for spredning af tungmetaller eller andre giftige stoffer fra de tidligere slambassiner. Der er frygt for, at miljøgifte kan være ført med grundvandet fra slambassinerne og ind i lokalplanområdet.



### *Fagenhedens bemærkninger*

Fagenheden vurderer, at der ikke er tilstrækkelig med trafik på Gasværksvej og Blåkildevej til at der er behov for anlæggelse af en støjvold.

Fagenheden er bekendt med forureningen i området. Dette vil blive håndteret i forbindelse med byggesagsbehandlingen.

## **Visualiseringer og den kystnære del af byzonen**

### *Indhold i høringsvar*

Der bør udarbejdes visualiseringer fra lystbådehavnen, alderdomshjemmet, Skibsbakken og andre veje, som kan blive påvirket af den nye bebyggelse i Ny Blaakilde.

Bebyggelsen i Ny Blaakilde vil afvige væsentligt i højde og volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, hvorfor der skal redegøres nærmere for områdets placering i den kystnære del af byzonen.

### *Fagenhedens bemærkninger*

I lokalplanforslaget er det beskrevet, at bebyggelsen i Ny Blaakilde ikke vil afvige i højde og volumen fra den eksisterende bebyggelse i området, da den nye bebyggelse vil fremtræde som en naturlig udfyldning af bebyggelsen, som i forvejen findes langs havnen i Hobro. Som beskrevet tidligere i dette notat (se afsnit om ”Antal etager og bygningshøjder”) er bebyggelsen langs fjorden præget af en stor variation i højder og etageantal. Her findes f.eks. bebyggelser som GASmuseet og det gule pakhús mellem den centrale del af Hobro og lokalplanområdet og længere mod øst ejendommen Blåkildevej 15, som i dag huser Mediehuset Wiegaarden, samt ejendommen Blåkildevej 17, som tidligere har huset VUC. Sidstnævnte bebyggelser er omfattet af lokalplanens delområde II.

Som tidligere skrevet vurderer Fagenheden, at den nye bydel, Ny Blaakilde, med bolig- og erhvervsbebyggelser bør ses som en forlængelse af bebyggelsen langs med fjorden – snarere end som et boligområde sammenhængende med boligområdet omkring Skovvej m.m.

## **Kommuneplantillægget**

### *Indhold i høringsvar*

Bebyggelsesprocenten i kommuneplantillægget bør ændres hvad angår rammeområde HOB.B.56 (svarer til lokalplanens delområde I), så den ikke overstiger 30%. Dette vil svare til den gældende bebyggelsesprocent i nabokvarteret HOB.B.7. Samtidig bør bygningshøjderne mindskes, så der sikres en bebyggelse, der i karakter er i bedre overensstemmelse med de omgivende bebyggelser og landskabet.

Bygningshøjden på 26,5 meter for rammeområde HOB.E.13 foreslås ændret til at bygningshøjder ikke må overstige nuværende bygningers højde.



*Fagenhedens bemærkninger*

Som tidligere nævnt under afsnittet om ”antal etager og bygningshøjder” vurderer Fagenheden, at bydelen Ny Blaakilde bør ses som en forlængelse af bebyggelsen langs med fjorden snarere end som sammenhængende med boligområdet omkring Skovvej m.fl. Ny Blaakilde vil blive et bolig- og erhvervsområde ved fjorden, hvorimod området omkring Skovvej ligger på en hævet fladen oven for de mere fjordnære arealer ved Søndre Kajgade og Gasværksvej. På den baggrund ønskes en bebyggelse, som udover at afspejle de eksisterende bebyggelser langs havnen i højder og etageantal også har en tæthed, som adskiller sig fra boligområdet omkring Skovvej.