



**Plan**

**Postadresse:**

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

Journalnummer:  
01.00.00-P15-1-12

Ref.: Anne Iversen Hansen  
Direkte tlf. 97113680  
aniha@mariagerfjord.dk

Dato: 20.2.2013

**Personlig henvendelse:**

Rådhuset i Arden  
Østergade 22  
9510 Arden

## Notat om indsigelser i foroffentlighedsfase for slagterigrunden i Hadsund

Mariagerfjord Kommune har afholdt foroffentlighedsfase forud for en planlægning for slagterigrunden i Hadsund i perioden 14. januar 2013 til 18. februar 2013. I den forbindelse er der afholdt offentligt møde d. 23. januar. Referatet fra dette møde udgør et supplement til dette notat.

Der er i forbindelse med foroffentlighedsfasen indkommet indsigelser/bemærkninger fra følgende inden udløbet af offentlighedsfasen:

- Søren Hjort Kjær
- Simon Hald
- Mads H. Kjær
- Gitte S. Larsen, Mejerigade 4
- Karen Rosenkilde
- Peter V. Riise
- Heino Wessel Hansen
- Henning Pedersen
- Hadsund Handel
- Ejerforeningen Torvet 11
- Torben Kronholm
- Andelsboligforeningen Marcussens Bro
- By & Land

I det følgende er hovedindholdet af indsigelserne gengivet og fulgt af Planafdelingens kommentarer.



## **Bevaring af antikvariatet og det gamle maskinsnedkeri**

Søren Hjort Kjær, Simon Hald, Mads H. Kjær, Torben Kronholm, By & Land samt Heino Wessel Hansen argumenterer for en bevaring af de to bygninger, som er beliggende på sydsiden af Alsvej (adressen Østre Alle 2). Begrundelsen for ønsket er, at de to bygninger repræsenterer et kapitel i Hadsunds erhvervs- og industrihistorie, som ikke ses ret mange steder i byen længere. Bygningerne foreslås omdannet til f.eks. kontor, butik eller andet erhverv. Der er særligt maskinsnedkeriet, der fremhæves som en bygning der bør bevares.

### *Plans bemærkninger*

De to ejendomme fra ca. 1912 danner en fin facadelinje langs Alsvej, hvor der tidligere har løbet en jernbane. De er ikke omfattet af frednings- eller bevaringsdeklarationer. En eventuel udnævnelse som bevaringsværdig skal begrundes i bygningens arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdi samt originalitet og tilstand i nævnte prioriteringsrækkefølge. Det er planafdelingens vurdering, at de to bygninger repræsenterer en høj lokal kulturhistorisk og miljømæssig værdi, men kun en middel arkitektonisk værdi hvad angår maskinsnedkeriet og en lav arkitektonisk værdi for antikvariatet.

Vurderingen er baseret på en besigtigelse 18. februar 2013 suppleret af en gennemgang af lokalhistoriske publikationer og dialog med Nordjyllands Historiske Museum (se bilag). Det er desuden Plans vurdering, at bygningerne skal renoveres gennemgribende, hvis de skal overgå til anden anvendelse. Ejendommene er i privat eje, og kommunen kan ikke kræve dem istandsat eller på anden vis forhindre et forfald.

Projektgruppen har vurderet, at det vil give den bedste helhedsløsning at fjerne de to bygninger. Dette vil give udsigt fra byen og Alsvej til fjorden, men vil også skabe et større rum omkring Alsvej, der kan virke diffust. Plan vurderer, at de to bygningers beliggenhed op mod Alsvej er med til at definere byrummet, og at der bør stilles krav til det nye byområdes afgrænsning mod Alsvej.

### **Åbne rum og karakteren langs Alsvej**

By & Land glæder sig over, at man med lukningen af slagteriet får mulighed for at skabe et egentligt gaderum i det diffuse rum, som gadegennembruddet i 1970'erne har skabt. Foreningen foreslår, at bebyggelsen rykkes tættere på Alsvej, med parkering på bagsiden, for at understøtte oplevelsen af et gaderum. Heino Wessel Hansen argumenterer for, at der ikke bør skabes flere store, åbne rum i området op mod Alsvej. Dette vil blive tilfældet, hvis alle bygninger nedrives, og en stor del af slagterigrunden udlægges til parkering som vist på forslaget.

Peter V. Riise foreslår, at der anlægges en bred midterrabat med træer som det ses på Unter den Linden i Berlin. Heino Wessel Hansen påpeger, at det er væsentligt at få løst krydsningen af Alsvej på en sikker og indbydende måde, men at den megen trafik udgør



en barriere. Hadsund Handel anfører, at den megen trafik på Alsvej og niveauforskellene over den sydvestlige del af Alsvej vil gøre det svært at få slagterigrunden til at hænge sammen med bymidten.

#### *Plans bemærkninger*

Plan ser gerne, at området på begge sider af Alsvej bearbejdes og får en mere bymæssig karakter, idet den nuværende struktur er resultatet af et gadegennembrud. I de forudgående drøftelser med projektgruppen er byggeriet trukket længere op mod Alsvej, men parkeringsarealet fremstår stadig dominerende og vil med den viste udformning skabe et stort, åbent rum langs Alsvej. Det er plans vurdering, at der i lokaplanlægningen bør stilles krav til rumskabende bebyggelse og/eller beplantning, som kan hindre oplevelsen af et stort, diffust gaderum.

Der er forud for foroffentlighedsfasen udarbejdet overslagsbetragtninger på den trafikmængde, som projektet på slagterigrunden forventes at generere, og de antyder en trafikmængde i underkanten af årsdøgnetrafikken på Brogade i Hobro. Plan vurderer, at det vil være muligt at krydse Alsvej ved denne trafikmængde, men at der vil være ventetid for fodgængere i spidstimerne. Ideen om en midterhelle på Alsvej indgår i de drøftelser, som Mariagerfjord Kommune har haft med projektgruppen og Vejdirektoratet. En midterhelle vil kunne afholde bilister fra at foretage farlige sving på tværs af vognbanerne, og det vil lette mulighederne for at de bløde trafikanter kan krydse Alsvej. Der er endnu ikke aftaler på plads vedrørende anlægsøkonomi for en midterhelle.

### **Bygningshøjde og områdets profil mod fjorden**

Gitte S. Larsen, Ejerforeningen Torvet 11 og Henning Pedersen argumenterer for, at et byggeri i 5 etager vil blokere for en stor del af det bagved liggende bykvarters udsigt mod fjorden. Karen Rosenkilde og Ejerforeningen Torvet 11 argumenterer for, at bebyggelsen ned mod fjorden højst bør være 2 etager, da det er profilen langs hele havnen, og Henning Pedersen foreslår en skala, der passer til Marcussens Bro.

Ejerforeningen Marcussens Bro argumenterer for, at der principielt ikke bør bygges højere end 8 meter i et område på 100 meter fra fjorden, af hensyn til byens niveaudelte terræn og udsigtsforholdene for den bagved liggende bebyggelse.

Heino Wessel Hansen og Torben Kronholm foreslår begge 3 etager, som den nuværende ramme giver mulighed for, og at bebyggelse syd for den viste bygade/cykelsti holdes i samme skala som Marcussens Bro. Der argumenteres for, at bebyggelsen tættest på fjorden bør indskrænkes, så der i stedet kan laves en mere grøn fjordpark med offentligt tilgængelige opholdsarealer ned mod fjorden med adgang fra cykelstien. Peter V. Riise anfører ligeledes, at bebyggelsen bør falde i højde ned mod fjorden og harmonerer med den omkringliggende bebyggelses arkitektoniske udtryk i form af teglstensfacader, sprossede vinduer og røde sadeltage.



By & Land argumenterer for, at byens skala generelt er 3½ etage, og at vejanlæggene Randersvej og dele af Alsvej ligger i 1. sals højde. Derfor bør bebyggelsen på slagterigrunden indrettes herefter med bebyggelse i 3½ etage mod Randersvej og 2½ etage på resten af grunden. Der opponeres mod, at den øverste halve etage på de viste visualiseringer fremstår meget høj. Foreningen ønsker desuden, at der stilles krav om 2-sidet taghældning og byggeri i blank teglstensmur, og anfører et ønske om god offentlig adgang langs fjorden.

#### *Plans bemærkninger*

Den tilstødende bebyggelse mod fjorden er gennemgående i 1-2½ etager, og et nyt byggeri bør forholde sig særligt til de omgivende bydele, som kan få påført skyggegener. Slagterigrunden er imidlertid beliggende centralt i Hadsund by op mod broen over Mariager Fjord og et stort vejanlæg, der er resultatet af et gadegennembrud. Terrænet ligger desuden 1-2½ meter lavere end vejen op mod Randersvej. Disse forhold betyder, at der kan og bør arbejdes med en graduering i højden, og Plan finder det byarkitektonisk og miljømæssigt hensigtsmæssigt at placere den højeste bebyggelse op mod de store trafikanelæg mod nord-vest, mens bebyggelsen trappes ned mod sydøst.

Projektgruppen har tidligere argumenteret for, at et profil med en bebyggelse, der er lavest mod fjorden (2-3 etager) og højest på hjørnet op mod rundkørslen ved Randersvej (4-5 etager) var det byarkitektonisk set mest harmoniske, og denne vurdering deler planafdelingen. På borgermødet blev der vist visualiseringer, der knækker bebyggelsen midt på, så den både er høj mod Alsvej og mod fjorden. Denne disponering virker som en stor kontrast til især Marcussens Bro, og de 5 etager vil betyde, at det ikke er muligt at se byens bagved liggende landskabsprofil, når man kommer kørende nordpå ad Randersvej (se projektgruppens visualiseringer).

I forhold til byggestil, så bærer Hadsunds havnefront præg af mange forskellige stilarter og materialer, og plan finder, at det nævnte materialevalg er typisk for dele af Hadsunds nuværende og tidligere handeleggader, men ikke for bebyggelsen langs fjorden. Det tilstødende Marcussens Bro er opført i sort træ med gult tegl på taget, gule teglgavle og vinduer uden sprosser.

På den anden side af broen ligger restaurant Da Vinci ligeledes i sort beklædning med rødt tegltag, og dernæst Trip Trap bygningen i rød træbeklædning med sort paptag. I og på begge sider af disse områder ligger private villaer og enkelte erhvervsejendomme i blandet byggestil. Bymidten nord for slagterigrunden er præget af blandet byggeri med både blank mur (rød og gul) og pudsede facader. Tage fremstår både som flade tage og sadeltage med høj rejsning i rødt, brunt og sort. Plan vurderer på denne baggrund, at der kan anvendes et bredere materialevalg på slagterigrunden, uden at der skabes voldsomme kontraster til den omkringliggende bebyggelse, men at der bør være særligt fokus den kommende bebyggelses tagform.



Ideen om en offentligt tilgængelig fjordpark er tænkt ind i mindre målestok i form af en stiforbindelse nærmest fjorden.

Plan vurderer, at området kan bære en bebyggelse i 4 – undtagelsesvist 5 - etager op mod rundkørslen ved Randersvej, som trapper ned mod fjorden og Marcussens Bro til 1-3 etager og anbefaler, at der arbejdes videre med projektet inden for disse rammer.

### **Detailhandelsstrukturen**

Heino Wessel Hansen advarer imod at åbne op for for mange dagligvarebutikker i Hadsund med henvisning til, at forretningslivet i Storegade er sårbart og den tidligere Aldi-bygning har stået tom i årevis. Heino Wessel Hansen, Torben Kronholm, Henning Pedersen samt By & Land stiller alle spørgsmålstejn ved, om flere butikker vil gavne byens handelsliv. Ligeledes bemærker indsigerne, at der ikke bør gives tilladelse til en tankstation på slagterigrunden, da der er flere tankstationer, som er lukket i byen, og en sådan trafikskabende funktion ikke passer ind i et boligområde. Butikker og tankstation vil skabe en del trafik i området, som kan undgås, hvis området i højere grad bliver et boligområde.

Hadsund Handel argumenterer for, at der kun er en butikskæde, der ikke er etableret i byen i dag, og som vil have interesse i en by af Hadsunds størrelse. Derfor frygter Hadsund Handel, at projektet vil forrykke byens detailhandelsstruktur, så midtbyen risikerer ”at smuldre”. Foreningen foreslår derfor, at der gives mulighed for én dagligvareforretning i området og at det viste andet butikslejemål indrettes til en anden type butik.

#### *Plans bemærkninger*

Planafdelingen er opmærksom på detailhandelsstrukturen i Hadsund, og vurderer på linje med Hadsund Handel, at en butik på slagterigrunden vil kunne fungere i den nuværende struktur, men at to butikker vil kunne udgøre en ankerfunktion, som drejer strukturen i en mere nord-syd gående akse, der kan få negative konsekvenser for dele af Storegade. Fra Plans side gøres der opmærksom på, at kommunen ikke har mulighed for at regulere, hvilke butikker, der kan komme til byen eller flytte fra eksisterende placeringer i Hadsund. Den kan udelukkende anvise placeringsmuligheder. Det kan oplyses, at det blandt de landsdækkende kæder kun er Rema1000, Føtex og Superbest, der ikke er repræsenterede i Hadsund.

Plan anser en tankstation for at være en trafikskabende funktion, der er naturligt hjemmehørende langs større indfaldsveje. Såfremt der skal gives mulighed for placering af et tankanlæg, bør der stilles krav til anlægges skiltning, fysiske fremtræden og placering på grunden. Mulighederne for en vellykket indpasning afhænger også af, hvor bymæssig en karakter, Alsvej skal have.



## **Afvikling af trafikken fra Randersvej ad Alsvej**

Peter V Riise, Torben Kronholm og Karen Rosenkilde ønsker en svingbane fra Randersvej til Alsvej, som kan aflaste rundkørslen i myldretiden og om sommeren. Der argumenteres for, at trafikken på disse tidspunkter er meget tæt, og Peter V. Riise anfører desuden, at den viste udkørsel til Alsvej er farlig. Torben Kronholm og Ejerforeningen Marcussens Bro nævner, at det er væsentligt at sikre gode cykelforbindelser gennem området. Torben Kronholm nævner i den forbindelse muligheden for at lukke den nuværende fodgænger- og cykelovergang i rundkørslen ved Randersvej, og i stedet lede de bløde trafikanter i en tunnel til Mejerigade.

### *Plans bemærkninger*

Der har tidligere været en vejbane langs Randersvej, og Plan vurderer, at det vil være fysisk muligt at etablere en svingbane i dialog med Vejdirektoratet, der er myndighed på dette vejanlæg. Der er imidlertid på nuværende tidspunkt ikke afsat midler hverken hos Vejdirektoratet eller i Mariagerfjord Kommune til en svingbane.

Mariagerfjord Kommune har forud for foroffentlighedsfasen været i dialog med Vejdirektoratet om den viste udkørsel. Den er placeret som den eksisterende udkørsel fra slagteriet, og den vil udelukkende være beregnet til højresvingende lastbiler, der leverer varer og afhenter affald fra butikkerne. Udkørslen er et væsentligt ønske fra projektgruppen, men den er betinget af, at forholdene for cyklister i området kan løses tilfredsstillende.

Ideen om en tunnel fra slagterigrunden til Mejerigade har været drøftet på et tidligt stadie i forløbet, og er blevet afvist, da terrænforskellene ikke er tilstrækkeligt store til at der kan laves en tunnel, som man kan se hele vejen igennem, og da der er betydelige ledningsanlæg langs Alsvej. Plan vurderer umiddelbart, at behovet for at krydse Alsvej vil være større længere mod øst, da der er et begrænset butiksliv i Mejerigade. Der er ikke afsat økonomi til en tunnelloøsning.

## **Bymæssige sammenhænge**

Heino Wessel Hansen efterlyser en samlet plan for udviklingen af Hadsunds havneområder øst og vest for broen, der tager højde for byens udviklingspotentialer og begrænsede vækst. I den sammenhæng stiller han forslag om en udvidelse af den eksisterende cykel- og gangtunnel under Randersvej. Hadsund Handel efterlyser også en stillingtagen til den vestlige side af havnen (tømmerhandelgrunden), og udtrykker bekymring for, om dette område nedprioriteres til fordel for slagterigrunden. Foreningen argumenterer for, at investeringer i slagterigrunden primært vil komme beboerne i de nye lejligheder til gavn.

Ejerforeningen Marcussens Bro protesterer imod, at der i det viste projektforslag er indtegnet en sigtelinje, som skærer ind over ejerforeningens område. Ejerforeningen anfører, at den har planer om at bygge yderligere 4 lejligheder på arealet.



By & Land er bekymrede for den trafik, som to dagligvarebutikker vil generere i området, og henleder opmærksomheden på, at der sikres gode og trygge forbindelser gennem området for cyklister. Foreningen finder, at en dobbeltrettet cykelrute, som den der er vist i skitserne, vil kunne give ude fra kommende et ærinde i området og dermed åbne det op.

#### *Plans bemærkninger*

Fra Plans side arbejdes der sideløbende med de to havneområder, hvor kommunen står som ejer af en del af det vestlige område, mens slagterigrunden er privat ejet. Da begge områder indgår i kommuneplanen, har Byrådet pligt til at virke for en udvikling begge steder. Cykelforbindelserne i og igennem området er drøftet over flere omgange, og Plan vil fortsat arbejde på at integrere slagterigrunden bedre i byens overordnede net af stier. Der foreligger en budgetaftale for havneområdet vest for broen, som binder et beløb til realisering af en kanal i dette område, mens der ikke er afsat kommunale midler til udvikling af slagterigrunden.

I forhold til udviklingsmulighederne på Marcussens Bro vil ny bebyggelse kræve byggetilladelse. Den eksisterende bebyggelse er ikke i overensstemmelse med den gældende lokalplan, og Plan mener principielt, at der bør udarbejdes en ny lokalplan for Marcussens Bro. I den videre planlægning bør det sikres, at der skabes tilstrækkeligt med visuelle og fysiske forbindelser til fjorden inden for slagterigrundens område.