



Tillæg 1.049 for Stigsborg Havnefront, Etape 1

Aalborg Byråd godkendte den 10. februar 2020 kommuneplantillæg 1.049 for Stigsborg Havnefront, Etape 1.

Planen består af:

- [Redegørelse til tillæg 1.049](#)
- [Retningslinje 7.1.3 Øvrige bymidter samt bydels- og lokalcentre](#)
- [Retningslinje 11.2.6 Rekreative ruter](#)
- [Retningslinje 11.3.8 Økologiske forbindelser](#)
- [Retningslinje 11.3.9 Barrierer for dyre- og plantelivet](#)
- [Retningslinje 11.4.1 Område A, Det nære kystlandskab](#)
- [Retningslinje 11.4.2 Område B, Planlagt kystlandskab](#)
- [Retningslinje 11.4.3 Område C, Kystlandskab](#)
- [Retningslinje 11.4.5 Landvinding](#)
- [Retningslinje 13.1 Veje](#)
- [Retningslinje 13.2 Cykelstier](#)
- [By- og bydelsbeskrivelse Nørresundby Midtby](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.C3](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.D8](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.D9](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.D11](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.D12](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.O3](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.R7](#)
- [Kommuneplanramme 1.2.R9](#)

Planen er først og fremmest tænkt som en digital plan. Det er dog op til dig selv, hvorvidt du ønsker at læse planen på skærmen, eller du vil udskrive den. Ønsker du en pdf-fil af det samlede tillæg, så tryk [her](#).

Sammen med kommuneplantillægget offentliggøres et forslag til [lokalplan 1-2-118](#).

Klagevejledning

Afgørelsen om godkendelsen af kommuneplantillægget kan for så vidt angår retlige spørgsmål påklages til Planklagenævnet.

Hvis du ønsker at klage over denne afgørelse, kan du klage til Planklagenævnet. Klager skal være indsendt **senest 3. april 2020**. Det koster et gebyr at klage. Læs mere om klageregler og gebyrer på www.naevneneshus.dk/planklagenævnet.

Hvad kan du klage over?

Du skal være klageberettiget for at kunne klage, dvs. have en væsentlig retlig interesse i sagens udfald.

Derudover kan du kun klage over retlige spørgsmål, jf. Planlovens § 58-62. Det vil sige, at du for eksempel kan klage over afgørelser, hvis du mener, at kommunen har fejlfortolket loven eller planbestemmelser, eller ikke har overholdt de gældende procedure- og kompetenceregler. Du kan ikke klage over, at du er uenig i kommunens beslutning. Det er Planklagenævnet, der vurderer, om din klage omfatter et retslig spørgsmål.

Klageportalen

Du sender klagen til Planklagenævnet via Klageportalen. Efterfølgende kommunikation om klagen sker også gennem Klageportalen. Du kan finde Klageportalen via www.naevneneshus.dk/planklagenævnet.

Hvis du er undtaget for digital selvbetjening og derfor ønsker at klage uden at bruge Klageportalen, skal du sende en begrundet anmodning til Aalborg Kommune, Plan & Udvikling. Vi videresender herefter anmodningen til Planklagenævnet, som træffer afgørelse om, hvorvidt din anmodning kan imødekommes.

Søgsmål

Hvis planen ønskes indbragt for domstolene, skal det ske inden 6 måneder fra annonceringsdatoen dvs. senest den 6. september 2020.

Kommunens planer

Alle planforslag kan ses her:

- Lokalplan: www.aalborg.dk/lokalplaner under "Forslag"
- Kommuneplantillæg: www.aalborgkommuneplan.dk under "Nyheder"

Alternativt ved personlig henvendelse hos:

- Bibliotekerne i Aalborg Kommune
- By- og Landskabsforvaltningen, Stigsborg Brygge 5, 9400 Nørresundby

10-02-2020



Redegørelse tillæg 1.049 for Stigsborg Havnefront, Etape 1

Ændringer i forhold til den gældende kommuneplan

Planforslagets baggrund

Stigsborg Havnefront skal udvikles til en ny bydel omkring Aalborgs bycentrum, som i de senere år har gennemgået en omfattende udvikling.

I 2016 afholdte Aalborg Kommune og Aalborg Havn A/S et parallelopdrag, hvor tre tværfaglige rådgiverhold udarbejdede forslag til udviklingsplan og -strategi for udviklingen af Stigsborg Havnefront.

Aalborg Byråd godkendte i marts 2017 udviklingsstrategien og en mere konkret [udviklingsplan for Stigsborg Havnefront Etape 1](#).

Udviklingen af Stigsborg Havnefront er opdelt i tre etaper. Etape 1 er den centrale ubebyggede del af området. Etape 2 er den vestligste del, hvor Hedegaard Agro ligger, og Etape 3 er den østligste del, hvor Nørresundby Boldklubs træningsbaner tidligere lå.



Dette kommuneplantillæg omfatter Etape 1 og omsætter udviklingsplanen til konkrete kommuneplanrammer og retningslinjer. Der er sideløbende lavet en rammelokalplan 1-2-118 for Etape 1.

Kommuneplantillæg og lokalplan fastsætter de overordnede rammer for byomdannelsen fra fabriksområde til cirka 210.000 etagemeter ny by, herunder et nyt børne- og ungeunivers (integreret skole, børnehave og vuggestue). I runde tal er der plads til 2.000 nye boliger, svarende til 3.900 beboere. Hertil kommer erhverv, butikker, plejehjem, park, byrum mv.

Udviklingen af Stigsborg Havnefront skal ses som en del af den samlede udvikling af Nørresundby. Der er ved at

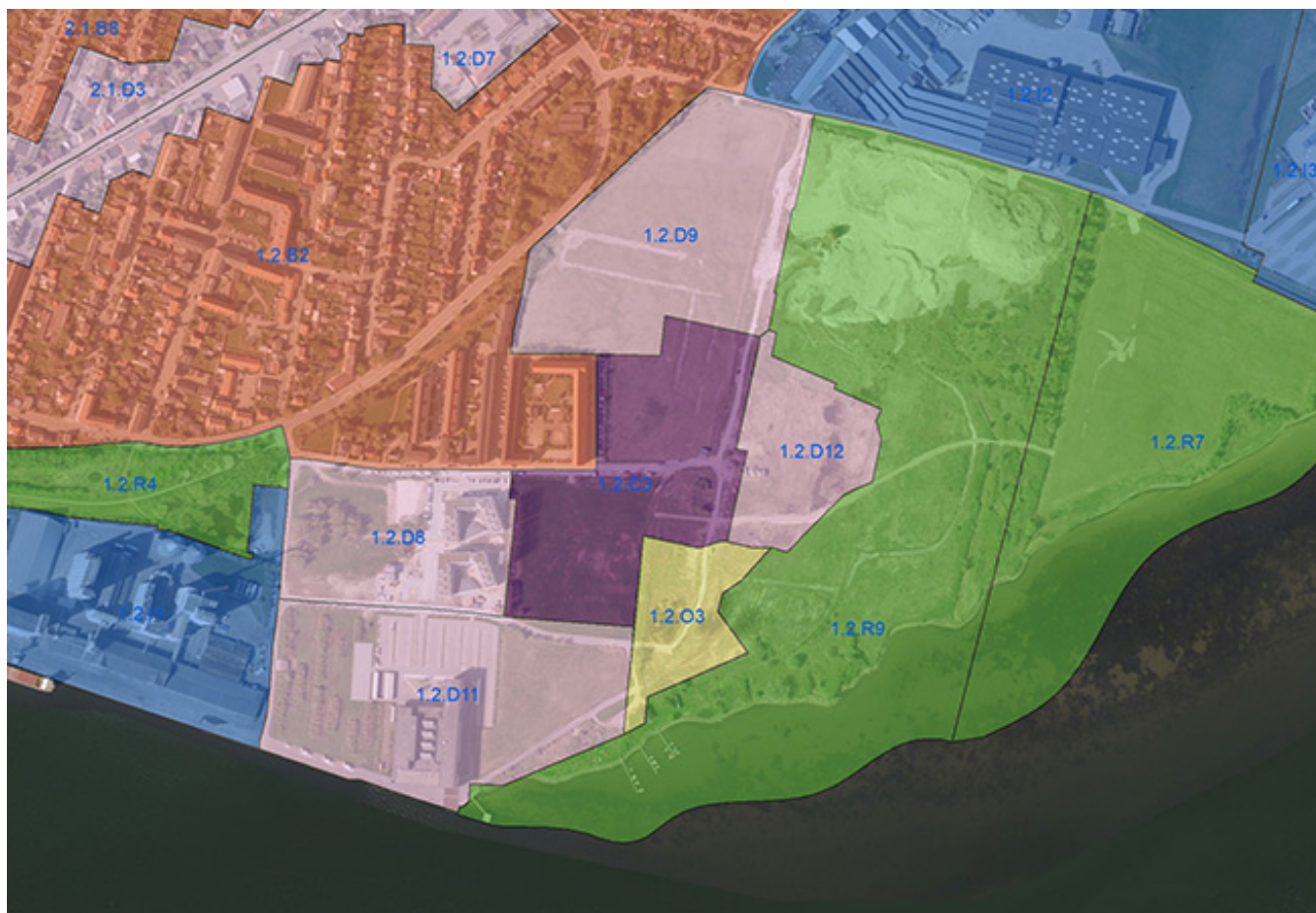
blive lavet en samlet byudviklingsplan for hele Nørresundby. Læs mere på www.aalborg.dk/noerresundby.

Kommuneplanrammer

Kommuneplantillægget omfatter en ændring af kommuneplanrammerne 1.2.D8, 1.2.D9, 1.2.R5 og 1.2.R7. Derudover tilføjes nye rammer, som vist på nedenstående billeder. Ændringerne er nødvendige for at realisere udviklingsplanen for Stigsborg Havnefront Etape 1. Området er i kommuneplanen udpeget som et egentligt byomdannelsesområde.



Eksisterende kommuneplanrammer.



Forslag til nye kommuneplanrammer.

I den eksisterende planlægning udlægger ramme 1.2.D9 området til blandet bolig og erhverv med mulighed for bebyggelse i 4 etager og en gennemsnitlig bebyggelsesprocent på 60% inkl. parken. Ændringen i den aktuelle planlægning består i, at der skabes mulighed for op til 6 etager og en bebyggelsesstruktur, som fastsættes i den enkelte lokalplan.

Den eksisterende ramme 1.2.D8 giver mulighed for en bebyggelsesprocent på 65% og maks. 5 etager. Rammen gøres mindre, og området vest for den kommunale administrationsbygning på Stigsborg Brygge 5 bliver en del af ny ramme 1.2.D11, som giver mulighed for 6 etager og en bebyggelsesstruktur, som fastsættes i den enkelte lokalplan.

Områdets tidligere anvendelse til svovlsyre- og gødningsfabrik og oliedepot har betydet, at der er områder indenfor Etape 1 af Stigsborg Havnefront med jord- og grundvandsforurening med tungmetaller, arsen og oliestoffer.

Den forurenede del af den tidligere Kemira-grund, selve fabriksområdet, udlægges til rekreativ ramme 1.2.R9. Det helt overordnede strategiske og fysiske greb for udviklingen af Etape 1 af Stigsborg Havnefront er omdannelse af fabriksområdet sammen med en ny kystlinje til en ny stor bypark, kaldet Stigsparken, der i fremtiden vil rumme mange forskellige aktiviteter til besøgende i alle aldre.

Et andet hovedgreb er placering af et børne- og ungeunivers med integreret skole, børnehave og daginstitution på kanten af parken og tæt knyttet til fjorden. Det er en central og attraktiv placering, og skolen bliver et vartegn, som kan ses fra fjorden, og en bylivsgenerator for hele bydelen. Derfor udlægges 1.2.O3 til offentlige formål.

Der skal skabes et bydelscenter omkring en centrale bygade i forbindelse med børne- og ungeuniverset. Målet er, at i bydelscenteret skal beboerne kunne få dækket dagliglivets primære behov fx indkøb, café, pizzeria, apotek og lignende. Derfor udlægges ramme 1.2.C3 i midten af bydelen, som både giver mulighed for butikker og blandet bolig og erhverv.

Fælles bestemmelser for de nye rammer er, at en opfølgende lokalplan skal fastsætte de præcise byggemuligheder via byggefelter.

Afgrænsningen af ramme 1.2.D8 er ændret, som beskrevet ovenfor. Anvendelser, byggemuligheder osv. ændres ikke for denne ramme, men der er lavet faktuelle og konsekvensændringer som følge af den ændrede områdefafgrænsning

Afgrænsningen af ramme 1.2.R7 ændres, så den passer til en fremrykningen af kysten, der er en del af håndteringen af forureningen fra Kemira. Anvendelsen til rekreative formål fastholdes for nuværende, men under mål beskrives, at området er en del af Etape 3 af Stigsborg Havnefront, hvorfor der skal bygges på området på sigt.

Den eksisterende ramme 1.2.R5 omfatter det tidligere Nørresundby Stadion, som nu er revet ned. Rammen udgår og erstattes af ramme 1.2.C3, der udlægger området til bydelscenter, som beskrevet ovenfor.

Retningslinje 7.1.3 Øvrige bymidter samt bydels- og lokalcentre

For at muliggøre butikker i den nye bydel udlægges et nyt bydelscenter Stigsborg med et max. bruttoetageareal på 5.000 m² og max. butiksstørrelse på 2.000 m² for dagligvarebutikker og 1.000 m² for udvalgswarebutikker.



Eksisterende udpegning af afgrænsede bymidte, bydelscentre og lokalcentre til butikker.



Forslag til udpegning af nyt bydelscenter på Stigsborg.

Jævnfør planlovens § 11 e stk. 3 skal redegørelsen for den del af kommuneplanen, der indeholder rammer for forsyningen med butikker, indeholde:

1. en vurdering af omfanget af det eksisterende bruttoetageareal til butiksformål i bymidten, bydelscentre, lokalcentre, områder til særlig pladskrævende varer og aflastningsområder fordelt på hovedbutikstyper og disses omsætning,
2. en vurdering af behovet for nybyggeri eller omdannelse af eksisterende bebyggelse til butiksformål,
3. en vurdering af nr. 1 og 2 i relation til målene for detailhandelsstrukturen, herunder en angivelse af, hvilket opland der forudsættes betjent af de butikker, der kan placeres inden for de udlagte arealer,
4. oplysning om, hvordan planlægningen tilgodeser målene for den kommunale hovedstruktur, herunder hvordan forslaget fremmer konkurrence og et varieret butiksudbud i de mindre og mellemstore byer samt bymiljøet i de områder, der foreslås udlagt til butiksformål, og
5. en angivelse af tilgængeligheden for de forskellige trafikarter til de udlagte arealer til butiksformål.

Herunder følger et forslag til redegørelsens indhold med reference til punkterne.

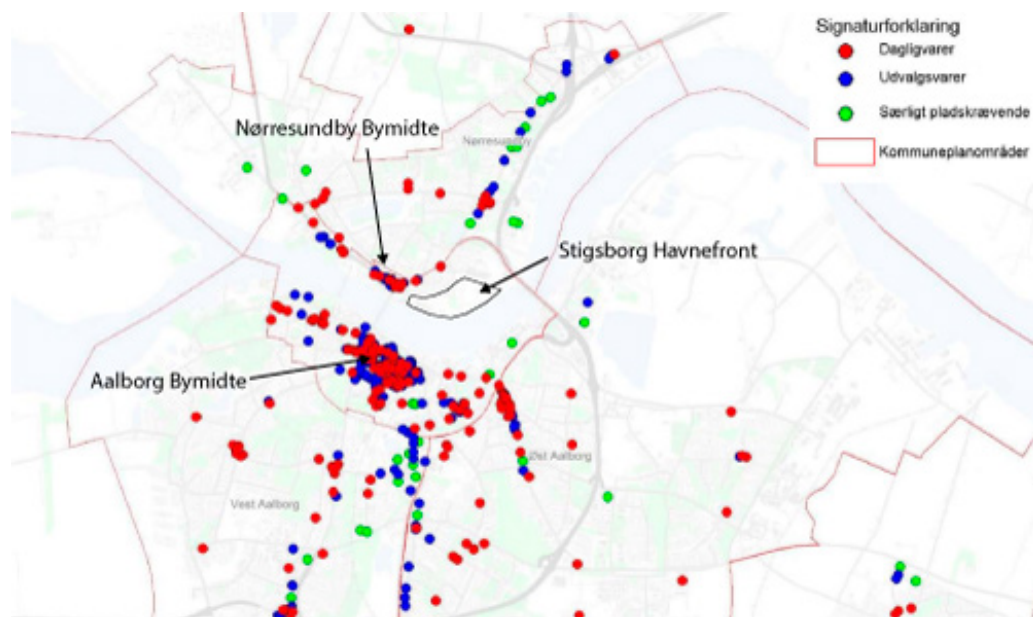
Ad. 1 Vurdering af eksisterende butiksfor syning i Nørresundby-området

Umiddelbart vest for Stigsborg Havnefront ligger Nørresundby bymidte, som er det væsentligste tyngdepunkt i Nørresundbyområdet, hvad angår butikker. I Nørresundby-området er der desuden tre eksisterende bydelscentre (Lindholm, Løvvangen og Nørre Uttrup) foruden et afgrænset centerområde ved Bouet.

Jævnfør Aalborg Kommunes seneste detailhandelsanalyse (Detailhandelsanalyse, Institut for Center-Planlægning (ICP), februar 2018) var der i 2016 i Nørresundby i alt 33 dagligvarebutikker, 43 udvalgs varebutikker samt 12 butikker med særligt pladskrævende varer. Det samlede bruttoareal var 62.900 m² og omsætningen var på 1,06 mia. kr.

Halvdelen af butikkerne i Nørresundby er koncentreret i Nørresundby bymidte. Her ligger i alt 41 butikker, hvoraf 66 % er udvalgs varebutikker. Nørresundby Bymidte er inden for de seneste år blevet udvidet til også at

omfatte et areal på Nordhavnen, dvs. i den vestligste udkant af Stigsborg Havnefront. Her åbnede i 2017 en dagligvarebutik (Superbrugsen).



Butikker i Aalborg og Nørresundby.

Handelsbalancen for dagligvarer var i 2016 106 % for Aalborg Kommune samlet set, mens forholdet for udvalgsvarer var 131 %. Handelsbalancen beskriver forholdet mellem den faktiske omsætning i samtlige butikker og det samlede forbrug hos borgerne i kommunen. Især detailhandelen i City Syd og Aalborg Midtby tiltrækker kunder fra hele Nordjylland. I Nørresundby-området vurderes handlen dog i højere grad at være baseret på lokale kunder.

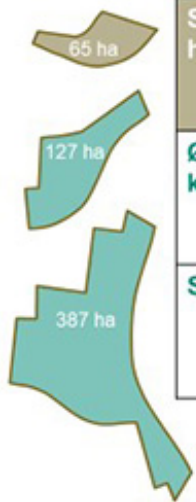
Der er generelt kamp om kunderne, og ICP forventer, at kampen i de kommende år bliver intensiveret. Dels fordi e-handel er i voldsom vækst i disse år, og dels fordi etableringen af flere discountbutikker rundt i lokalområderne har skærpet konkurrencesituationen på dagligvareområdet i Aalborg.

Ad 2 og 3 Behov for nyudlæg til butikker på Stigsborg og det potentielle handelsopland

Med Stigsborg Havnefront er det intentionen at skabe en helt ny bydel på nordøstsiden af fjorden i Aalborg. Her omdannes tidligere og nuværende industriarealer til bolig- og bymiljøer, som i omfang samlet svarer til en by, der er større end Svenstrup. Uanset at der i dag er god dækning med butikker i Nørresundby-området ønskes der sikret mulighed for lokal butiksforsyning i den nye bydel. Det vurderes at være afgørende for, om en bydel opleves som velfungerende for beboerne i dagligdagen, at hverdagens behov kan dækkes i nærmiljøet.

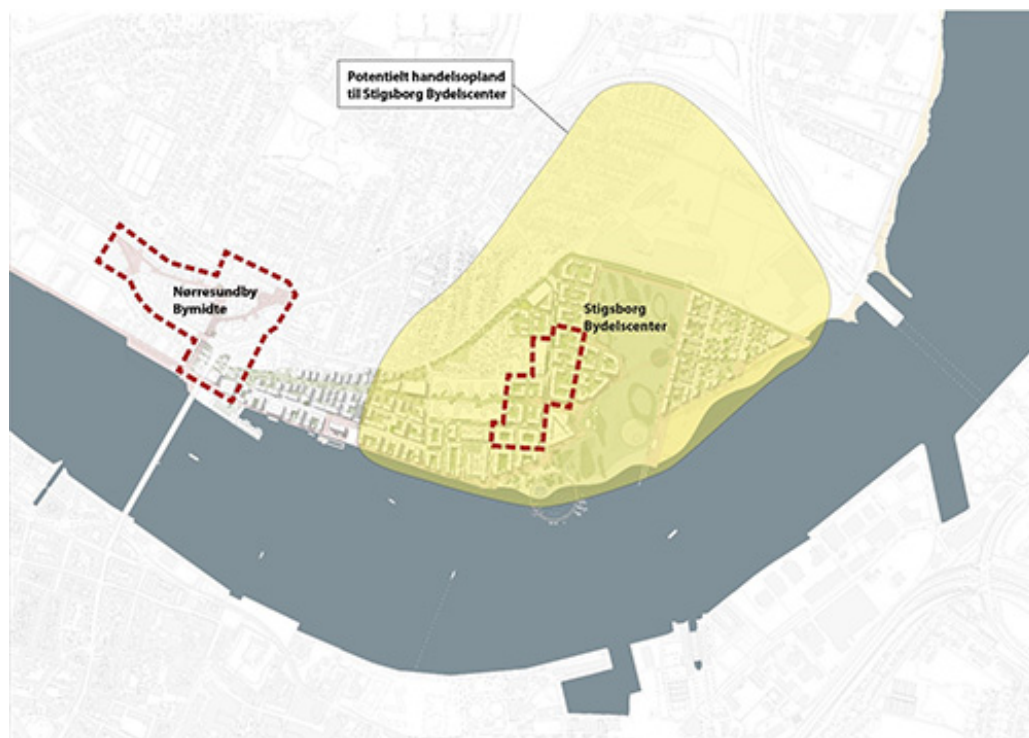
Stigsborg sammenlignet med andre bydele/byer

Til sammenligning er forsyningen med udvalgte byfunktioner i Øgadekvarteret og Svenstrup oplyst herunder. Svenstrup har lidt færre indbyggere end et fremtidigt Stigsborg Havnefront. Øgadekvarteret er i indbyggertal knap en halv gang større, men har en mere sammenlignelig bymæssig situation.



	Antal beboere	Antal plejehjem	Antal berneinstitutioner	Antal skoler	Udlagt butiksareal m2 (kp)
Stigsborg havnefront	7-8.000	1	1	1	?
Øgadekvarteret	10.330	1	2	1	7.800
Svenstrup	5.188	1	7	2	11.000

Med det aktuelle kommuneplantillæg foreslås afgrænset et nyt bydelscenter centralt i Etape 1 af Stigsborg Havnefront, hvor det nødvendige butiksareal til lokal dagligvareforsyning kan placeres. Som det ses af illustrationen herunder vurderes det potentielle handelsopland til et bydelscenter - udover Stigsborg Etape 1, Etape 3 og en del af Etape 2 - også at omfatte den del af den eksisterende bebyggelse i naboområder, som i dag har forholdsmæssig stor afstand til de eksisterende centerområder i Nørresundby Bymidte og Nørre Uttrup.



Et nyt Stigsborg Bydelscenter set i sammenhæng med den afgrænsede bymidte i Nørresundby og det potentielle handelsopland til bydelscenteret.

De eksisterende byområder omkring byudviklingsprojektet vurderes i dag primært at orientere sig mod Nørresundby Bymidte, hvad angår dagligvarehandel. Nørre Uttrup bydelscenter spiller sandsynligvis ikke nogen væsentlig rolle, da der er relativ stor afstand til centeret og dårlig tilgængelighed, på grund af

motorvejsudfletningens barrierevirkning.

Handelsoplandet er her afgrænset som de områder, der vil ligge i gå- eller cykelafstand til bydelscenteret og som ikke naturligt orienterer sig mod andre centerområder. Det er vurderet, at en del af området omkring Godthåbsgade mv. vil orientere sig mod Nørresundby Bymidte i kraft af nærheden til Østergade, og denne del vil således ikke indgå i handelsoplandet til et nyt bydelscenter. Dette vurderes ligeledes at gøre sig gældende for den vestligste del af Stigsborg-området ved Nordhavnen, Hedegård mm., som har stor nærhed og tilgængelighed til bymidten.

Jævnfør udviklingsplanen for Stigsborg Havnefront er der en samlet byggemulighed for alle tre etaper på cirka 400.000 m² og byggemuligheden for Etape 1 er 210.000 m². Der forventes en væsentlig boligandel på Stigsborg, men den præcise fordeling mellem boliger, erhverv og andre formål kendes ikke. Det antages her, at 10 % af etagearealet vil blive udnyttet til andre anvendelser end boliger.

I vurderingen af forbrugspotentialet inden for handelsoplandet til Stigsborg Bydelscenter antages det for Stigsborg Havnefront samlet set, at der vil blive bygget 300.000 m² boliger i løbet af de næste 10-25 år. Fradraget på 100.000 m² er dels begrundet i forventningen om en andel af erhverv mm. på 10% (ca. 40.000 m²) dels i, at en del af Etape 2 (Hedegårdområdet) vil orientere sig mod Nørresundby Bymidte (ca. 60.000 m²) og således ikke vil indgå i handelsoplandet til Stigsborg Bydelscenter.

Det svarer til, at der er et potentielt kundegrundlag på 6.356 beboere alene på Stigsborg Havnefront, når bydelen er fuldt udbygget om 25 år.

I Etape 1 forventes der (eksklusiv børn- og ungeunivers (integreret skole, børnehave og vuggestue) og en erhvervsandel på 10%) at blive bygget 175.000 m² boliger i løbet af de næste 5-10 år. Dette svarer til 3.707 nye potentielle kunder på kort sigt.

Ifølge Aalborg Kommunes befolkningsstatistik fordelt på planzoner boede der pr. 1.1.2019 i alt 2.387 personer inden for de planzoner, som berøres af det forventede handelsopland til Stigsborg Bydelscenter. Tallet reduceres her til 1.747 ud fra en antagelse om, at en del af de berørte planzoner vil orientere sig mod Nørresundby Bymidte.

Samlet forventes der et indbyggertal på 5.454 inden for handelsoplandet i 2028, og at indbyggertallet vil stige til ca. 8.100 frem mod 2040. Dette svarer til hhv. 2.797 og 4.154 husstande, med 1,95 beboere pr. husstand, som er gennemsnittet i Aalborg Kommune.

I skemaet herunder ses det forventede forbrugspotentiale og arealbehov til butikker henholdsvis for Etape 1, for hele Stigsborg Havnefront og inklusiv eksisterende byområder indenfor handelsoplandet.

	Etape 1 (2028)	Etape 1, 2 og 3 (2040)
Stigsborg Havnefront		
Kundegrundlag	1.901 husstande	3.259 husstande
Forbrugspotentiale (1)	78 mio kr.	134 mio kr.
Arealbehov til butikker (2)	2.235 m ²	3.829 m ²
Øvrig handelsopland (eksisterende byområder)		

Kundegrundlag	896 husstande	896 husstande
Hele handelsoplandet		
Kundegrundlag i alt	2.797 husstande	4.154 husstande
Samlet forbrugspotentiale	115 mio. kr.	171 mio. kr.
Samlet arealbehov til butikker	3.286 m ²	4.885 m ²

(1) Forbrugspotentialet er udregnet med udgangspunkt i Danmarks Statistiks opgørelse over forbruget pr. husstand i Region Nordjylland til fødevarer, drikkevarer og tobak. Det er i 2017 angivet til samlet 41.157 kr. pr. husstand. Forbruget forventes at stige frem mod 2040, men samtidig trækker øget e-handel i modsat retning. Derfor er det her konservativt anslået, at forbruget pr. husstand er det samme også frem mod 2040.

(2) ICP anslår at den gennemsnitlige arealbelastning for dagligvareomsætning i 2028 vil være 35.000 kr./m².

Alene vurderet ud fra det forventede nybyggeri til boliger i Etape 1 – dvs. eksklusiv beboere der allerede bor i det forventede handelsopland, og som i dag køber ind i andre eksisterende butikker – er der et forbrugspotentiale på 78 mio. kr. og et arealbehov på knap 2.500 m² til butikker, hvis målet om en lokal forsyning med dagligvarer skal opfyldes.

Hvis hele handelsoplandet medregnes, er der potentiale til udlæg af ca. 3.500 m² etageareal til dagligvarebutikker frem mod 2028. Hvis man ønsker at fremtidssikre bydelens forsyning med dagligvarer - også set i forhold til Etape 2 og 3 - skal der udlægges 5.000 m² etageareal til butikker i bydelscenteret.

Ad 4 Sammenhæng med kommuneplanens mål

Jævnfør Aalborg Kommuneplan skal butikker placeres inden for de afgrænsede bymidter, bydelscentre og lokalcentre. Ud over den vestligste udkant af Stigsborg Havnefront, som ligger inden for afgrænsningen af Nørresundby Bymidte, er der ikke i dag afgrænset centerområder indenfor bydelen, og der kan derfor ikke etableres butikker som en del af etape 1 uden en ændring af kommuneplanen.

Udlæg af areal til et bydelscenter i Etape 1 vil dog være i overensstemmelse med et andet af kommuneplanens målsætninger – målet om lokal butiksforsyning. Her betones vigtigheden af at sikre grundlag for en forsyning med dagligvarer tæt ved folks bopæl, både med henblik på funktionalitet og bæredygtighed - at få hverdagen til at fungere for beboerne i det daglige og minimere behovet for at køre i bil - og med henblik på at fremme levende bymiljøer. Et bydelscenter som en del af Stigsborg Etape 1 vil netop bidrage til dette.

Det er vigtigt, at placeringen af nye butikker er tilpasset det lokale marked for at undgå, at balancen i centerstrukturen tipper. Planlovens og kommuneplanens intensjoner er både at styrke detailhandelen i bymidten og sikre en god lokal forsyning tæt på boligerne.

Det er intentionen, at Nørresundby Bymidte og Stigsborg Bydelscenter skal understøtte hinanden. Og mange af bydelens beboere vil givetvis bruge begge indkøbsmuligheder i større eller mindre grad. Der er ca. 620 m mellem kanten af Nørresundby Bymidte og kanten af Stigsborg Bydelscenter. Der gives kun mulighed for udvalgswarebutikker på op til 1.000 m², da de fleste udvalgswarebutikker fortsat skal placeres i Nørresundby Midtby.

Stigsborg Bydelscenter vurderes dog at være så underordnet en konkurrent til Nørresundby Bymidte, at der ikke er væsentlig risiko for at nye dagligvarebutikker i bydelscenteret vil medføre omsætningstab af betydning i Bymidten. Bymidten er en stærk konkurrent i kraft af flere store dagligvarebutikker med bredt sortiment (Føtex,

Rema 1000 og Superbrugsen), som suppleres af en koncentration af special- og udvalgswarebutikker samt service. Bymidten har desuden en ganske central placering i Nørresundbyområdet og god tilgængelighed i kraft af tilknytningen til overordnet infrastruktur.

Stigsborg Bydelscenter vurderes derfor kun at få meget lokal betydning som centrum i den nye bydel, og den alt overvejende del af kunderne til bydelscenteret forventes at være tilflytterne til den nye bydel.

Den lokale betydning for Stigsborg kan derimod blive ganske væsentlig. Placeringen af dagligvarebutikker som en del af et urbant bymiljø omkring Stigsborg Bygade vurderes at være et afgørende virkemiddel i forhold til at fremme realiseringen af en aktiv, levende og funktionel bydel.

ICP vurderer, at presset fra øget e-handel fremadrettet vil stille større krav til, at de fysiske butikker skal yde noget ekstra for at sikre, at kunderne vælger at handle der. Det kan være i form af muligheden for personlig kontakt, service og ved at gøre det til en oplevelse at besøge den fysiske butik fx ved at kombinere detailhandelsbutik, café og mødested. Bymiljøet i bydelscenteret omkring Stigsborg Bygade har netop potentialet til at tage denne udfordring op.



Bydelscenteret placeres omkring Stigsborg Bygade – hensigten er at skabe plads til byliv, opholdskvalitet og oplevelser langs gaden. I gadens indretning prioriteres cyklister og gående.

Ad 5 Trafikal tilgængelighed for de forskellige trafikarter

Der lægges i Aalborgs Kommuneplan vægt på at sikre god trafikal tilgængelighed for alle trafikarter til butiksområderne, og særligt for de lokale bydelscentre er det tilgængelighed for fodgængere og cyklister, der prioriteres højt.

Bydelscenter Stigsborg har netop først og fremmest til hensigt at sikre den lokale dagligvareforsyning, hvorfor også cyklister og gående har højst prioritet her. Tilgængelighed for disse trafikarter sikres via at vidt forgrenet stinet i eget tracé, langs veje og ad promenader med forbindelse til alle boligbebyggelser. Supplerende kan det siges, at bydelscenteret placeres i umiddelbar tilknytning til Stigsborg børne- og ungeunivers (med skole, børnehave og vuggestue), hvor der ligeledes er stor fokus på tilgængelighed og trafiksikkerhed for bløde trafikanter.

Tilgængelighed for biler sikres via beliggenheden omkring Stigsborg Bygade, som er den centrale fordelingsvej gennem Etape 1. Parkering skal ske i p-hus centralt i bydelscenteret.

Busbetjening forventes at ske via bybuslinie ad Limfjordsvej og Stigsborg Bygade med stoppested ved Limfjordsvej i umiddelbar tilknytning til bydelscenteret.

Retningslinje 13.2 Cykelstier

Når udviklingsstrategien for Stigsborg Havnefront er realiseret fuldt ud (både Etape 1, 2 og 3) vil der bo i omegnen af 7-8.000 indbyggere i den nye bydel. Hertil kommer kontorerhverv, skole, institutioner, lokale

butikker, caféer osv. Konsekvensen er uundgåeligt en betydelig stigning i trafikken i området samt til og fra området.

For at denne byudvikling kan lykkes, uden at trafikken på de omgivende veje bryder sammen, er fremme af bæredygtig mobilitet en forudsætning. På grund af den centrale beliggenhed i Aalborg vurderes der på Stigsborg at være et særligt potentiale for at flytte transportarbejde fra biler til cykel- og gangtrafik. Dette søges fremmet ved at prioritere et veludbygget sammenhængende stinet med god færdselskomfort for cyklister og gående. Ambitionen for Stigsborg er, at beboerne ikke oplever et behov for en bil i det daglige. Man tager kun bilen, når det er nødvendigt.

Cykelstier i Etape 1 sikres i rammelokalplan 1-2-118, men for at sikre sammenhængende cykelforbindelser i hele Stigsborg-området optages planlagte stiforbindelser fx langs havnefronten og Syrestien i kommuneplanen.



Eksisterende arealreservationer til cykelstier.



Forslag til nye arealreservationer til cykelforbindelser (vist med stiptet streg). De blå felter viser byggefelter i Etape 1 af Stigsborg Havnefront.

Som et led i arbejdet med bæredygtig mobilitet er der ved kommuneplantillæggets tilblivelse igangsat undersøgelser af de tekniske, byplanmæssige og økonomiske muligheder i at etablere en cykel- og gangbro over Limfjorden fra Stigsborgs Fjordplads til Musikkens Plads på Aalborg-siden. En cykel- og gangbro på denne placering vurderes at kunne ændre radikalt på byens transportmønstre. Herved kobles Stigsborg og Nørresundby direkte med Aalborgs kommercielle og kulturelle centrum og supercykelstien til Aalborg Universitet. Det skaber desuden eksempelvis mulighed for, at den nye Stigsborg Skole kan have et opland/skoledistrikt, der omfatter dele af Aalborg Midtby.

Retningslinje 11.2.6 Rekreative ruter

Bydelen indrettes med bæredygtig mobilitet som styrende designparameter bl.a. i form af et højt prioriteret stinet. Med et veludbygget stinet i form af promenader og Syrestien, hvor bløde trafikanter færdes i eget trace, samt fortove og brede cykelstier langs de overordnede veje, er det også hensigten at skabe god tilgængelighed for fodgængere.

For at sikre sammenhængende ruter gennem hele Stigsborg Havnefront og koblinger til den øvrige by, optages planlagte ruter i kommuneplanen. En række forbindelser fx lang Syrestien, havnefronten og en mulig broforbindelse over Limfjorden følger udpegningen af cykelforbindelser.



Eksisterende udpegning af rekreative ruter.



Forslag til nyt rekreativt rutenet (vist med stiptet streg). De blå felter viser byggefeltet i Etape 1 af Stigsborg Havnefront.

Retningslinje 13.1 Veje

Stigsborg-området får vejadgang via Engvej. En realisering af planerne vil således medføre en øget biltrafikbelastning af det omgivende vejnet, herunder især Engvej og dennes tilslutninger til Østerbrogade og Østergade.

Der er lavet analyser af den forventede fremtidige belastningsgrad af de to kryds ved Østerbrogade og Østergade ved en realisering af Etape 1. Vurderingen er, at trafikken i begge kryds ikke kan afvikles uden tilpasning af signalanlægget. Selv om tilpasninger kan trafikken kun afvikles med lavest acceptable serviceniveau, store kølængder og risiko for sammenbrud. I forlængelse heraf blev det besluttet, at der skal etableres en ny tilslutning til motorvejen ved Borgmestersvinget inden Etape 1 er fuldt udbygget.

Kommuneplantillægget udpeger arealreservation til et nyt fire-benet kryds nord for den kommende nord-sydgående Stigsborg Bygade, og en forlængelse af Stigsborgvej mod øst og kobling på Borgmestersvinget/Nørresundbygrenen, således Stigsborg-området får sin "egen" motorvejsafkørsel.

Der udpeges ligeledes arealreservation, der sikrer, at krydset Engvej/Nordre Havnegade kan bygges om til et fire-benet kryds ud for Limfjordsvej.



Forslag til nye vejreservationer (vist med blå stiptet linje). De blå felter viser byggefelter i Etape 1 af Stigsborg Havnefront.

Retningslinje 11.4.1 Område A, Det nære kystlandskab, 11.4.2 Område B, Planlagt kystlandskab og 11.4.3 Område C, Kystlandskab

En del af arealerne langs kysten foran den tidligere Kemira-fabrik er i den eksisterende kommuneplan udpeget til "Område A", dvs. områder som skal friholdes for byudvikling, større tekniske anlæg mv. En mindre del af kysten er udpeget til "Område C", som er områder uden eller med begrænset visuel forbindelse med kysten. Sidstnævnte må betragtes som en fejl.



Eksisterende udpegning af kystlandskabet, hvor gule områder er "A område", grå områder er "B områder" og orange områder er "C områder".



Forslag til ændret udpegning af kystlandskabet, hvor grå områder er "B områder".

Som en del af løsningen i forhold til at håndtere jordforureningen fra Kemira, planlægges en fremrykning af kystlinjen ud for Etape 1 med op til 100 meter ud i Limfjorden.

Den eksisterende kystlinje består i væsentlig grad af tidligere opfyld, som fjordvandets strømninger og erodering over tid har modificeret til det nuværende "naturlige" udtryk, men hvor kysten, især i den østligste del, må siges at være stærkt medtaget pga. kronisk erosion. Med kystfremrykningen vil dette udtryk ændres, men løsningen er en forudsætning for at forbedre miljøforholdene i fjorden med hensyn til udsivning af forurening, overdækning af forurenede bundsedimenter og dermed forbedring af badevandskvaliteten. Miljøforhold og strategi for håndtering af forurening af både jord og vand er beskrevet i den tilhørende miljørapport og i rammelokalplan 1-2-118.



Den planlagte kystfremrykning er her illustreret på et luftfoto fra 2017.

Som en konsekvens af planlægningen for Etape 1 af Stigsborg Havnefront, herunder ovennævnte kystfremrykning ændres de nævnte "Område A" og "Område C" til "Område B" i kommuneplanen. Område B omfatter planlagte arealer til byudvikling.

Dette betyder også, at der er overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje 2.1.2 Byomdannelse, byudvikling og miljø, hvor Stigsborg Havnefront er udpeget som et byomdannelsesområde.

Retningslinje 11.4.5 Landvinding

Retningslinjen fastslår: "Der kan ikke opføres bebyggelse eller anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse, bortset fra erhvervshavneanlæg, andre overordnede infrastrukturanlæg eller allerede godkendte udlæg."

Forudsætningen for realisering af udviklingsplanen for Stigsborg Havnefront er håndtering af forureningen fra den tidligere Kemira-fabrik. Og her spiller inddragelse af arealer på søterritoriet og kystbeskyttelse en rolle via fremrykning af kystlinjen som en del af forureningshåndteringen.

Stigsborg Havnefront er tilføjet som udtagelse i den generelle retningslinje.

Retningslinje 11.3.8 Økologiske forbindelser og 11.3.9 Barrierer for dyre- og plantelivet

Kyststrækningen fra den kommunale administrationsbygning på Stigsborg Brygge 5 og til Nordjyske Motorvej er udpeget som en økologisk forbindelse i den nuværende kommuneplan. Ifølge kommuneplanens retningslinjer skal levesteder og spredningsmuligheder for dyr og planter sikres indenfor de økologiske forbindelser, fx skal barrierer for spredningen af dyr og planter så vidt muligt undgås.

Som beskrevet ovenfor er del af løsningen i forhold til at håndtere jordforureningen fra Kemira en fremrykning af kystlinjen ud i Limfjorden. Afdækning af forurening med jord er en del af løsningen. Disse hensyn er afvejet og fundet væsentligere end hensynet til bevaring af den udpegede økologiske forbindelse og naturkvaliteter.



Eksisterende udpegning af økologisk forbindelse, vist med grøn skravering.



Forslag til ændring af udpegning af økologiske forbindelser.

Den udpegede økologiske forbindelse løber langs hele kysten fra Hals til Aalborg, kun afbrudt af Nordjyllandsværket. For mange dyr udgør motorvejen en barriere, og det vil være et naturligt sted at stoppe den økologiske forbindelse. Men Stigsborg Havnefront etape 1 er i dag levested for en bestand af flagermus og en række af byens almindelige dyrearter, fx hare, rådyr, småfugle og insekter. Levestedsbetingelserne for en del af det eksisterende dyreliv vil blive bevaret i den fremtidige 15 ha store Stigspark, som forventes at få en stor grad af naturpræg, og i kraft af en generel prioritering af træer og anden beplantning i den bebyggede del af området. På en række punkter vil den aktuelle planlægning bidrage til at sikre dyrene i området bedre levestedsbetingelser.

Ved kommuneplantillæggets tilblivelse er der ved blive gennemført en generel revision af kommuneplanens retningslinjer, herunder udpegning af Grønt Danmarkskort, som bl.a. erstatter kommuneplanens eksisterende retningslinjer for økologiske forbindelser. De endelige principper for udpegning af Grønt Danmarkskort kendes ikke på nuværende tidspunkt, men det kan overvejes fx at lade Stigsparken indgå i det Grønne Danmarkskort. Dette beslutes ifm. vedtagelsen af en kommuneplanrevision.

By- og bydelsbeskrivelse Nørresundby Midtby

Der er lavet en række faktuelle rettelser af bydelsbeskrivelsen. En større samlet revision afventer Byudviklingsplan Nørresundby, som ved kommuneplantillæggets tilblivelse er i proces.

Læs mere om om Byudviklingsplan Nørresundby på www.aalborg.dk/noerresundby.

Overordnede bindinger

Natura 2000

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 sig, at der er tilvejebragt tilstrækkelige oplysninger til at afgøre, om planen/projektet kan skade et Natura 2000-område.

Nærmeste Natura 2000-områder er Nibe Bredning, Halkær Ådal og Sønderup Ådal, som ligger 5,5 km væk. I kraft af afstanden vurderes kommuneplantillægget ikke at kunne få væsentlig betydning for Natura 2000 områder.

Bilag IV-arter

Bilag IV i EU's habitatdirektiv indeholder en liste over udvalgte dyre- og plantearter, som medlemslandene er forpligtet til generelt at beskytte, både inden for og uden for Natura 2000-områderne. Det handler bl.a. om forbud mod ødelæggelse af yngle/rasteområder og mod at forstyrre fugle på reder.

Kommuneplantillæggets område indgår i udbredelsesområdet for en række arter opført på EU-habitatdirektivets bilag IV. For disse arter vurderes arealet i dag at indgå som levested for flagermus, - især som furagerings-område for dværgflagermus, sydflagermus, men også den væsentligt mere sjældne dampflagermus, der trækker og furagerer langs fjorden.

Det planlagte vurderes ikke at medføre en væsentlig trussel for områdets bestand af flagermus. Tværtimod vurderes den fremtidige park med træer og anden beplantning i sammenhæng med træer i den bebyggede del af Stigsborg Havnefront Etape 1 at kunne bidrage til at sikre dyrene bedre levestedsbetingelser.

Miljøvurdering

"Lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM)" indeholder kriterier for hvilke planer, der kræver udarbejdelse af en miljørapport.

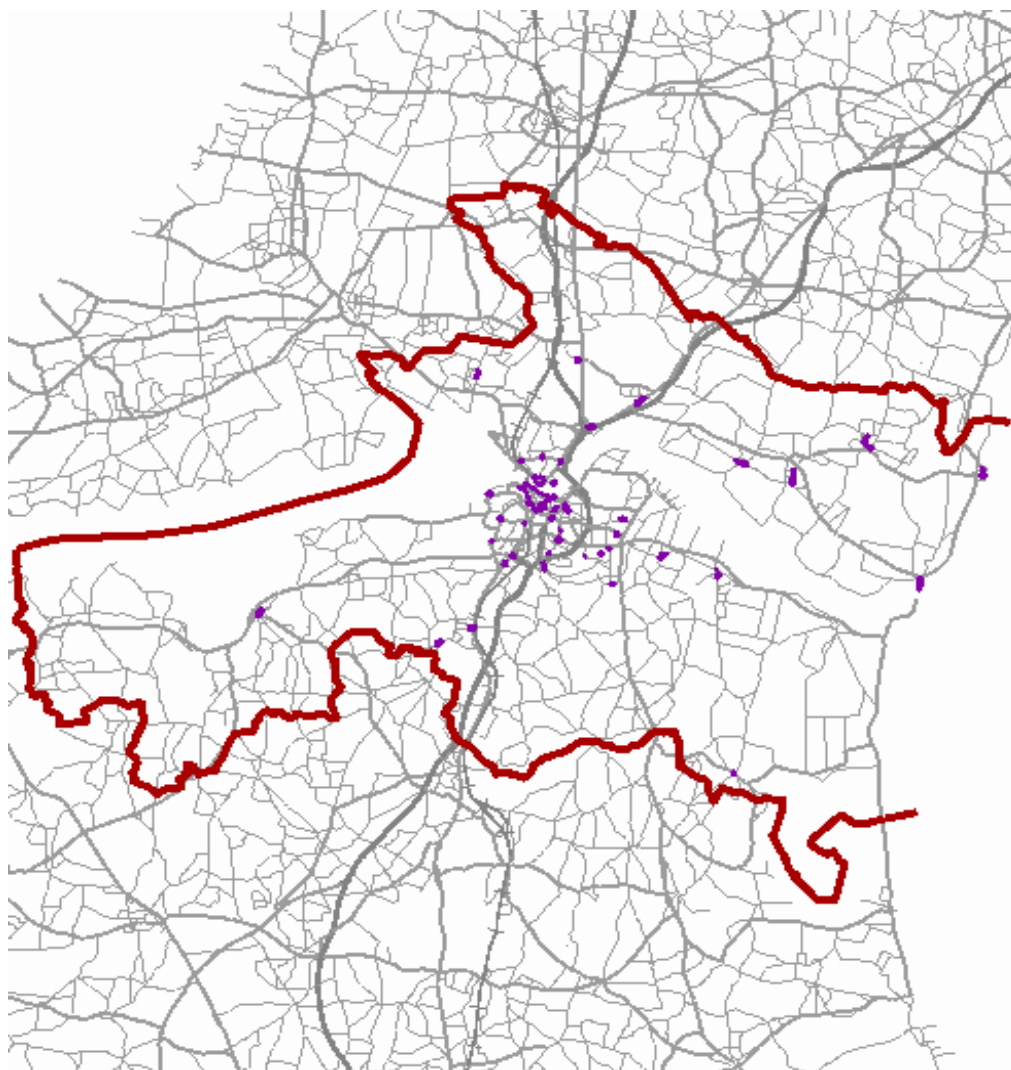
For at danne et overblik over, om kommuneplantillægget kan få en væsentlig indvirkning på miljøet, er der foretaget en miljøscreening. I forbindelse med screeningen er berørte myndigheder hørt.

Resultatet er, at der er udarbejdet en samlet miljørapport for dette kommuneplantillæg og lokalplan 1-2-118, som er lavet sideløbende. I miljørapporten beskrives, hvordan planens realisering forventes at påvirke miljøet, og hvordan planens miljøpåvirkninger skal overvåges. Miljørapporten kan ses sammen med lokalplanen.

10-02-2020



7.1.3 Øvrige bymidter samt bydels- og lokalcentre



- Afgrænsningen af øvrige bymidter, bydelscentre og lokalcentre er vist på ovenstående kort.
- I kommunens byer og bydele skal butikker som hovedregel placeres indenfor de afgrænsede områder til butiksformål.
- Maksimale butiksstørrelser og rammer for det maksimale bruttoetageareal til butiksformål (butiksareal) i kommunens øvrige bymidter, bydelscentre og lokalcentre fremgår af nedenstående skema.

Bemærkninger til retningslinien

Betegnelse	Bymidte, Aflastningscenter, Bydelscenter og Lokalcenter	Max butiksstørrelse (m ²)		Samlet butiksareal 2008 (m ²)	Maksimalt butiksareal (m ²)
		Dagligvarer	Udvalgsvarer		

Ordforklaring:

Dagligvarer: Kolonial, slagter, bager, tobak, kiosk, m.m.

Udvalgsvarer: Tøj, sko, sport, genbrug, isenkram, reservedele til

Bouet		3.500	1.000	11.085	12.870
Lindholm	Bydelscenter	3.500	1.000	1.452	3.900
Løvvangen	Bydelscenter	3.500	1.000	4.337	7.500
Nørre Uttrup	Bydelscenter	3.500	1.000	3.780	9.000
Vestbyen Vest	Bydelscenter	3.500	1.000	3.898	9.000
Ø-gadekvarteret	Bydelscenter	3.500	1.000	2.976	5.300
Østre Havn	Bydelscenter	2.000	250	0	2.500
Vejgård	Bydelscenter	3.500	1.000	11.124	15.500
Hadsundvej	Lokalcenter	1.200	500	1.069	3.000
Eternitten	Bydelscenter	3.500	1.000	0	7.000
Grønlandskvarteret	Bydelscenter	3.500	1.000	1.467	5.500
Grønlandskvarteret, Danalien	Lokalcenter	1.000	500	1.000	2.500
Grønlandskvarteret, Byplanvej	Lokalcenter	1.000	500	2.000	3.000
Gug	Bydelscenter	3.500	1.000	2.444	6.000
Hobrovejskvarteret	Bydelscenter	3.500	1.000	2.745	4.000
Hasseris	Bydelscenter	3.500	1.000	4.394	8.500
Mølholm	Bydelscenter	3.500	1.000	0	5.000
Skalborg Bakke	Lokalcenter	1.000	500	1.500	3.000
Sofiendal, Skelagervej	Lokalcenter	1.000	500	800	3.000

biler, blomster, bøger,
radio, galleri,
gaveartikler o.lign.

Indkildevej	Bydelscenter	3.500	1.000	5.706	8.500
Universitetsomr. Føtex	Bydelscenter	3.500	1.000	3.600	4.500
Universitetsomr. Einsteins Boulev.	Bydelscenter	3.500	1.000	545	5.000
Universitetsomr. Fredrik Bajers Vej	Lokalcenter	1.200	500	0	3.000
Tornhøj	Bydelscenter	3.500	1.000	2.976	8.000
Smedegård	Bydelscenter	3.500	1.000	1.686	5.000
Stigsborg	Bydelscenter	2.000	1.000	0	5.000
Nibe	Bymidte	3.500	2.000	9.919	14.500
Svenstrup	Bymidte	3.500	2.000	5.674	11.000
Godthåb	Bymidte	3.000	1.000	0	3.000
Gistrup	Bymidte	3.500	2.000	2.914	6.700
Klarup	Bymidte	3.500	2.000	2.510	6.500
Storvorde, syd	Bymidte	3.500	2.000	1.882	6.275
Storvorde, nord	Lokalcenter	1.000	500	300	1.000
Kongerslev	Bymidte	3.500	2.000	2.828	5.115
Hals	Bymidte	3.500	2.000	6.155	10.735
Hou	Bymidte	3.500	2.000	1.381	4.000
Ulsted	Bymidte	3.500	2.000	2.284	4.500
Gandrup	Bymidte	3.500	2.000	1.207	5.300

Vester Hassing	Bymidte	3.500	2.000	2.723	5.500
Vodskov	Bymidte	3.500	2.000	6.918	11.000
Vadum	Bymidte	3.500	2.000	2.275	4.500
Vestbjerg	Bymidte	3.500	2.000	1.500	4.500

Bydelene

Bydelscentre og lokalcentre indenfor det sammenhængende byområde skal styrkes. Der ønskes et varieret butiksudbud til betjening af bydelene. Butikker skal primært placeres inden for de afgrænsede centerområder for at styrke bydelscentre.

Byerne udenfor Aalborg

I byer med afgrænset butiksområde styrkes centerområderne ved, at nyetablering af butikker primært skal ske inden for disse afgrænsede områder. Disse byer skal også betjene oplandet ved at have mulighed for et større udvalg og større butikker end de øvrige oplandsbyer.

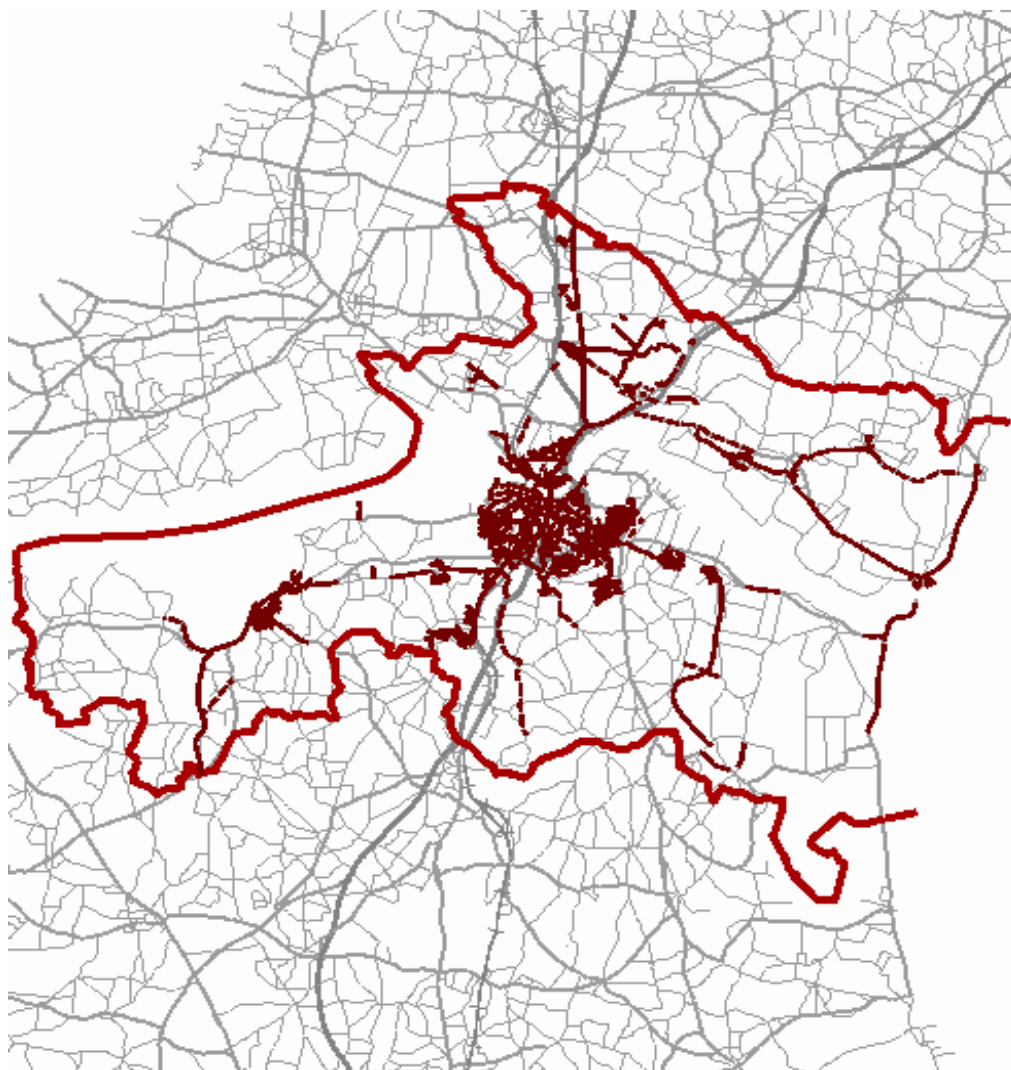
Byer med afgrænset centerområde: Nibe, Svenstrup, Gistrup, Klarup, Storvorde, Kongerslev, Hals, Hou, Ulsted, Gandrup, Vester Hassing, Vodskov, Vadum og Vestbjerg.

Beregning af bruttoetagearealet til butiksformål sker efter bygningsreglementets bestemmelser om beregning af bebyggelsens etageareal, idet dog den del af kælderen, hvor det omgivende terræn ligger mindre end 1,25 m under loftet i kælderen medregnes (jf. Planlovens §5t, stk. 1). Ved beregning af bruttoetagearealet kan fradrages arealer til personalekantine, personaletogiletter, personalefitnessfaciliteter og personalepauserum, dog maksimalt i alt 200 m² (jf. Planlovens §5t, stk. 2).

10-02-2020



13.2 Cykelstier



Arealreservationer til nye cykelstier

Der skal sikres mulighed for etablering af de på kortet angivne cykelstier og cykelmotorveje.

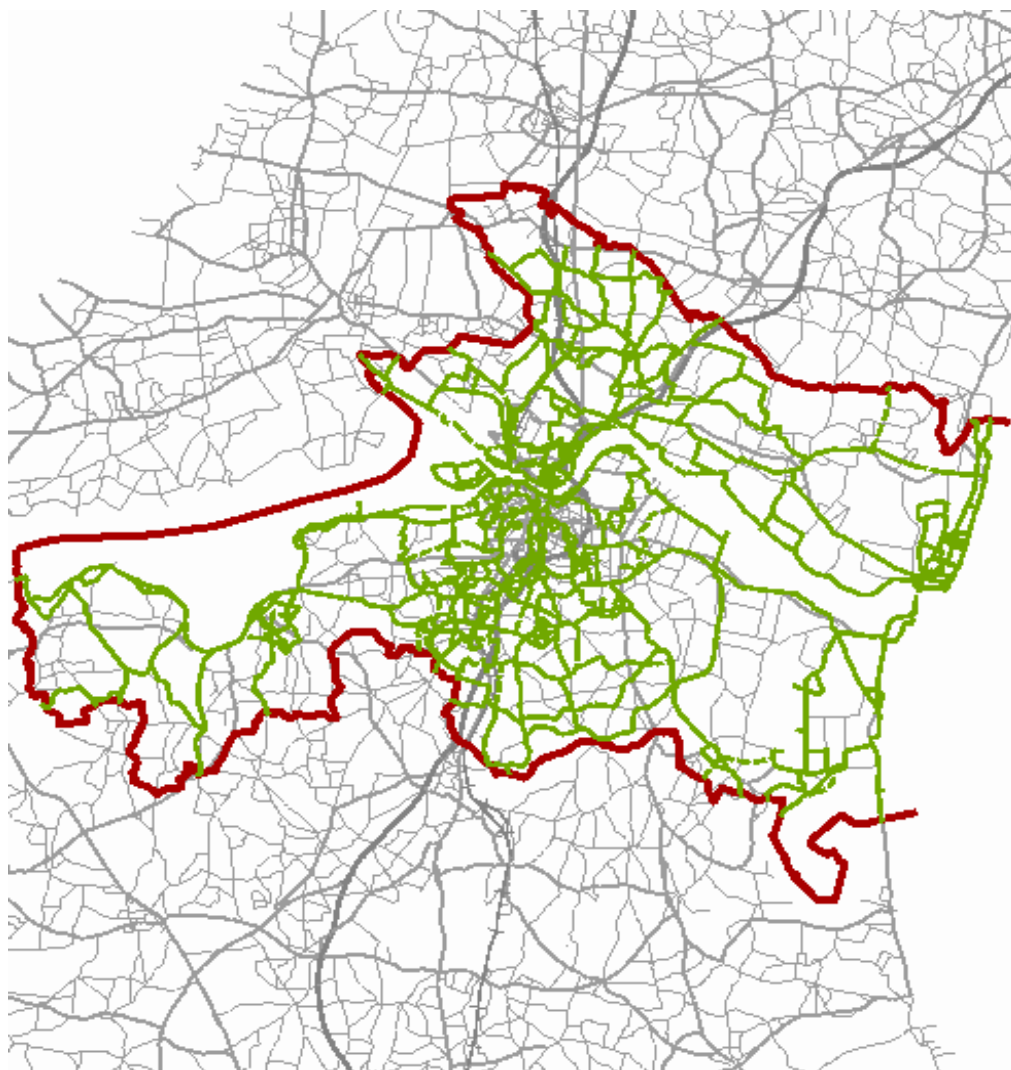
Bemærkninger til retningslinien

Cykelmotorvejene skal give hurtig og direkte forbindelse mellem større bolig- og arbejdsstedsområder.

10-02-2020



11.2.6 Rekreative ruter



- Planlægning og lovadadministration skal opfylde målet om, at sikre og forbedre de rekreative færdselsmuligheder for offentligheden i et sammenhængende rekreativt stinet og må ikke føre til dispositioner, der hindrer, at disse ruter kan etableres og opretholdes.

Bemærkninger til retningslinien

De rekreative færdselsmuligheder for offentligheden i det åbne land skal forbedres. Nærrereative hverdagsoplevelser og tilgængelighed til større sammenhængende landskaber og naturoplevelser skal tilgodeses nutidens og fremtidens behov for motion og rekreation for alle aldersgrupper og på alle niveauer. Særligt i kystzonen, i de særlige værdifulde naturområder og i Grøn-blå Struktur er det vigtigt at sikre og forbedre adgangsmulighederne. De rekreative ruter skal have sammenhæng med det overordnede stinet i Regionen.

De rekreative ruter indeholder de eksisterende regionale cykel- og vandrerruter samt det overordnede eksisterende og fremtidige rekreative stinet. Det overordnede rekreative stinet, kan i den lokale planlægning suppleres af sekundære stier.

Cykelstier, der ikke har et rekreativt formål, er vist i [retningslinie 13.2](#) om infrastruktur og omfattet af Trafik- og Miljøhandlingsplanen.

Uudnyttede og eksisterende adgangsmuligheder fra byerne og til det åbne land skal sikres, og bedre forbindelser i et sammenhængende rekreativt stinet skal skabes.

I forbindelse med naturplaner, grønne udviklingsplaner, golfbaner o.l. skal en flersidig anvendelse tilgodeses, så der også kan etableres gå-, løbe- og rideruter, der har en sammenhæng med det planlagte eller eksisterende stinet og som kan bruges af offentligheden.

Naturbeskyttelseslovens §§ 22-27 regulerer rettighederne for offentlighedens færdsel i det åbne land nærmere og sikrer at eksisterende mark- og biveje, der benyttes som rekreative stier, bevares.

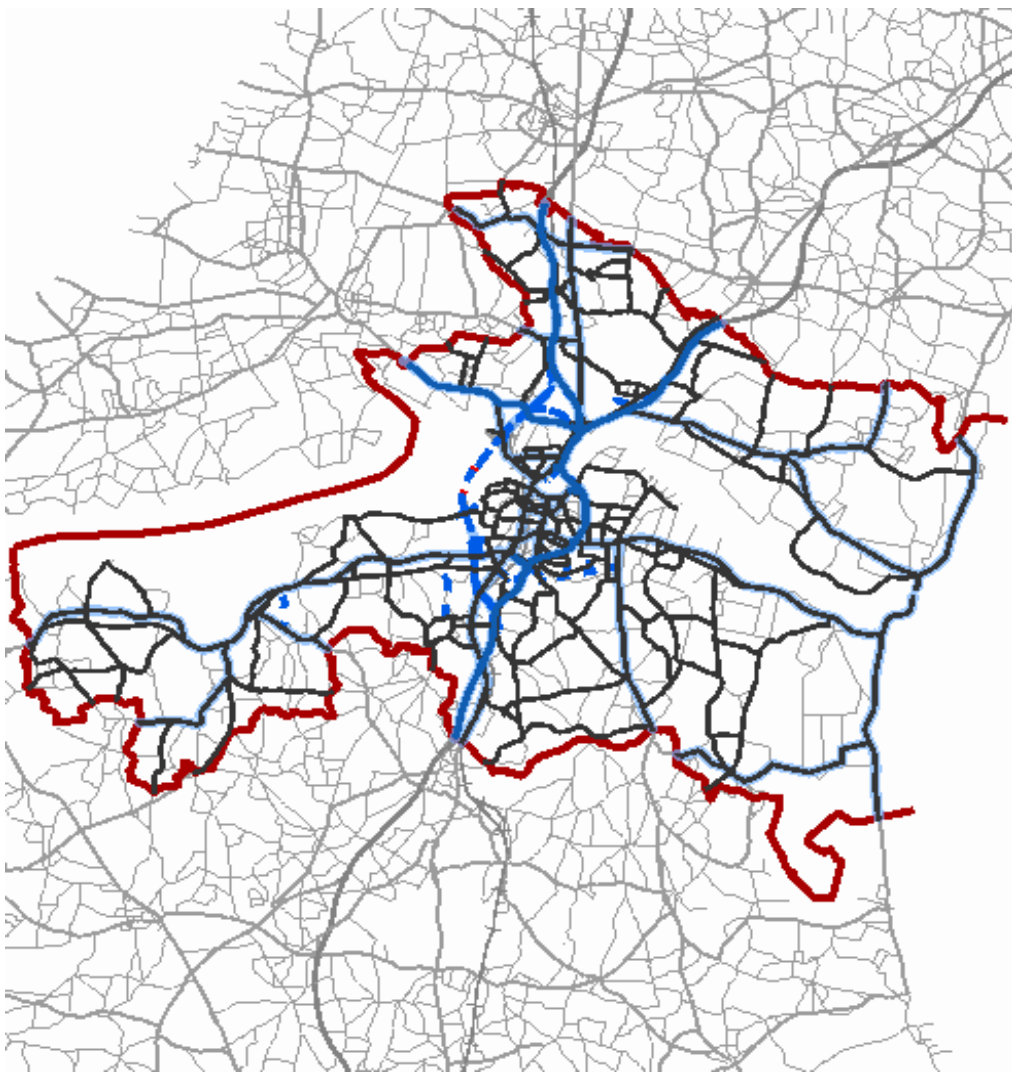


Cykelsti

10-02-2020



13.1 Veje



Arealreservationer til nye veje og vejudvidelser

Linjeføringer og planlægningszoner for reservation af vejanlæg er vist på kortet. Lovadministration, planlægning og anlægsvirksomhed m.v. må ikke føre til dispositioner, der hindrer mulighed for at realisere planerne for nye vejanlæg.

I henhold til målene for infrastruktur og trafik skal der sikres areal til planlagte veje.

Nye veje eller vejforlægninger skal placeres under hensyntagen til andre arealinteresser.

Der reserveres følgende:

- En korridor til en ny motorvejs-vestforbindelse fastsat ud fra Vejdirektoratets tinglyste byggelinjer for vejprojektet (se kort)
- En 50 meter bred korridor til forbindelsen mellem den nye motorvejsforbindelse ved Mølholmsvej og Aalborg Vestby ved Nørholmsvej.
- En 25 meter bred korridor til Skelagervejs forlængelse til Ny Nibevej.
- En korridor i variabel bredde til anlæg af tilslutningsanlæg ved Mariendal Mølle samt forbindelsesveje til Hobrovej via Dallvej, Skelagervejs forlængelse med tilslutning til Ny Nibevej samt linjeføringsvariant for

anlæggets forløb fra Ny Lufthavnsvej til eksisterende tilslutningsanlæg til motorvejen E39 ved Vestbjerg.

- En korridor i variabel bredde til forlægning af Høvejen mod nord.
- Areal i henhold til tinglyste byggelinjer til etablering af Egnspanvej.
- En korridor i variabel bredde til etablering af tilslutning af Stigsborgkvarteret til Borgmestersvinget.

Der skal endvidere sikres mulighed for etablering af de på kortet angivne overordnede veje.

Bemærkninger til retningslinien

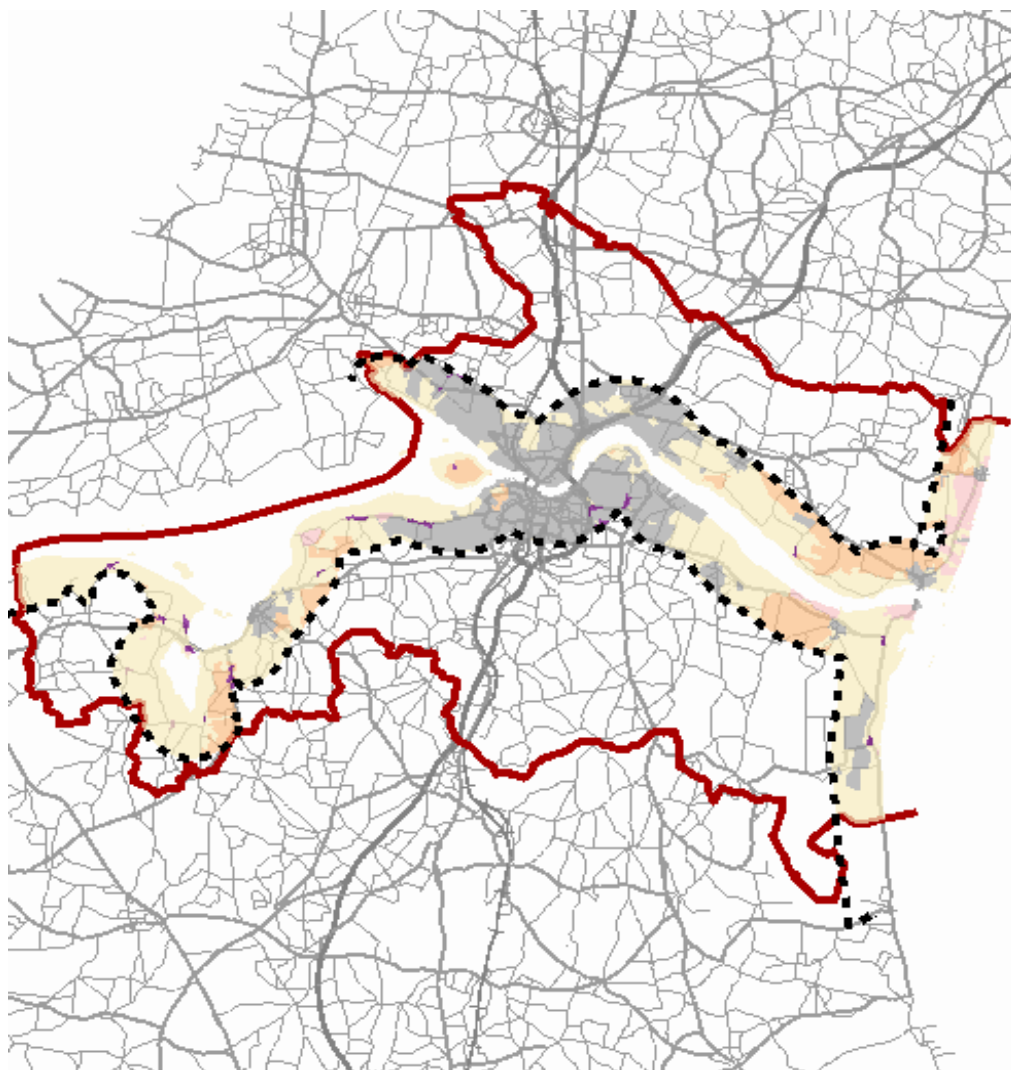
En del af projekterne vil kræve udarbejdelse af kommuneplantillæg med tilhørende VVM-redegørelse.

Retningslinjen forpligter ikke byrådet økonomisk, og der er hermed ikke taget stilling til, hvornår de enkelte anlæg skal gennemføres.

10-02-2020



11.4.1 Område A, Det nære kystlandskab



- Område A (det gule område) på ovenstående kort, skal som hovedregel friholdes for byudvikling, større tekniske anlæg, ferie- og fritidsanlæg, råstofindvinding mv. Der kan tillades etablering af primitive overnatningsanlæg samt støttepunkter for friluftslivet og formidlingsaktiviteter i eksisterende bygninger. Det er en forudsætning, at landskabelige og naturmæssige interesser ikke tilsidesættes.
- Derudover kan der i beskedent omfang tillades byggeri i landsbyer, udvidelse af eksisterende campingpladser, råstofindvinding og byggeri til fiskerierhverv, hvor der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær lokalisering.

Bemærkninger til retningslinien

Som hovedregel omfatter det nære kystlandskab:

- Fredede områder, nationale beskyttelsesområder, internationale fuglebeskyttelsesområder, særlige værdifulde naturområder, øvrige særligt værdifulde landskaber, geologiske interesse- og beskyttelsesområder, kirkebeskyttelseszoner og kulturgeografiske beskyttelsesområder.
- Områder med høj landskabelig kvalitet og sårbare områder, der opfattes som en del af kyst- eller fjordlandskabet, selvom der ikke er visuel kontakt med kysten – eksempelvis indlandsklitter og rimme-/dobbelandskaber vest for Hou og nord for Høstemark og lignende.
- Småarealer i tilknytning til områder med høj beskyttelsesværdi.
- Områder mellem punktvisse bebyggelser i landskabet.
- Åbne, uberørte landskaber, grønne kiler eller større sammenhængende områder uden markante landskabelige værdier, men med visuel kontakt til kysten, og som ikke ligger i tilknytning til eller er præget af større tekniske anlæg eller byudvikling.



Luftfoto af Nibe.

Inden for område A kan der som hovedregel ikke planlægges for byudvikling og ferie-/fritidsanlæg af regional betydning. Arealudlæg til sådanne formål kan kun indpasses efter fornyet kommuneplanlægning. Der kan ikke udlægges nye sommerhusområder, hoteller, campingpladser, fritidshavne mv., jf. [kommuneplanens afsnit 10 Turisme og fritid](#).

Særlige typer anlæg kan dog etableres inden for område A, når der foreligger en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse herfor, og hvis det sker uden at tilsidesætte landskabelige eller naturmæssige hensyn.

Det drejer sig blandt andet om:

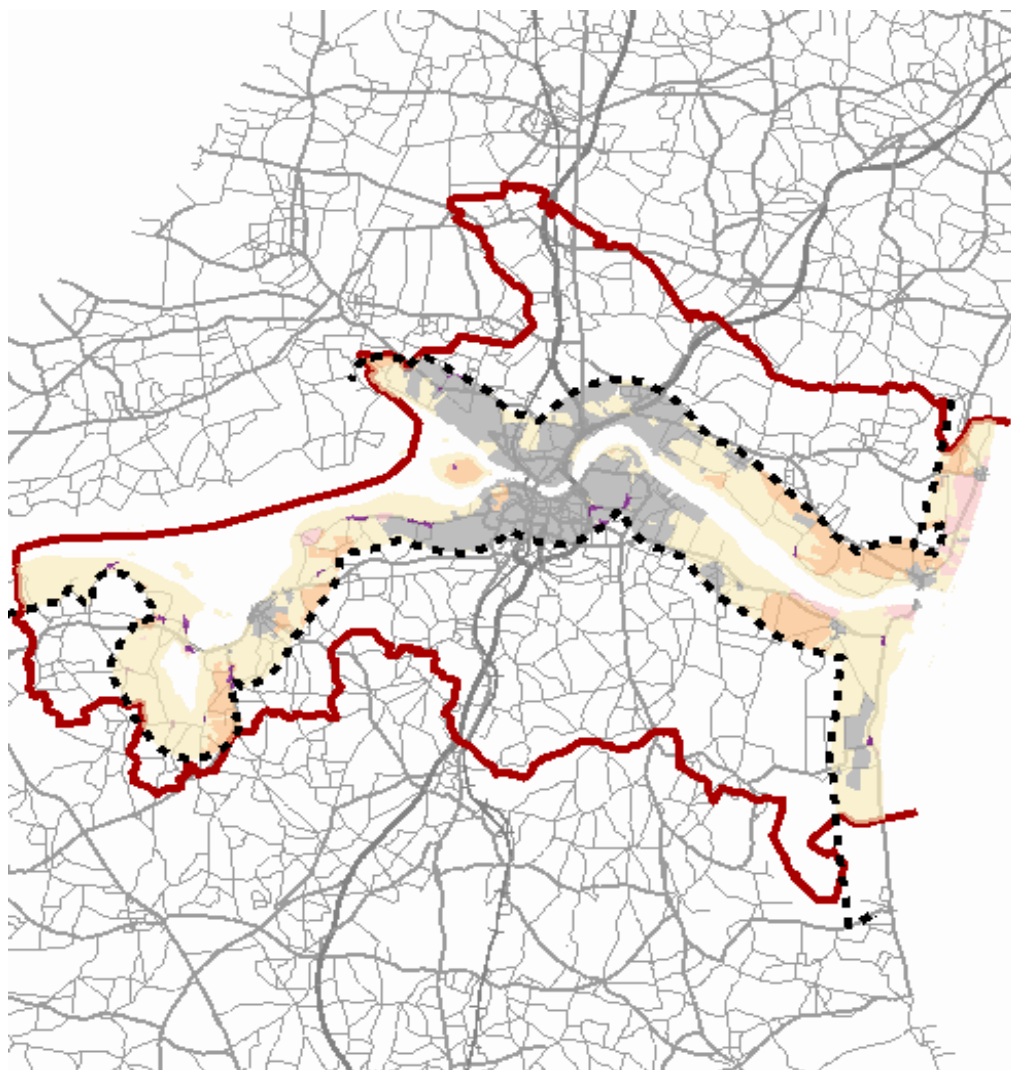
- Etablering af støttepunkter/mindre, rekreative anlæg i områder af stor naturmæssig, landskabelig og rekreativ værdi, jf. [retningslinie 11.3.2](#).
- Aktiviteter, der sigter på formidling af væsentlige natur-, landskabs-, kulturhistoriske eller geologiske værdier, vil kunne etableres inden for eksisterende bygningsrammer, hvis det er foreneligt med hensynet til arealinteresserne og er planlægningsmæssigt og funktionelt begrundet.
- Begrænset landværts byggemulighed efter konkret vurdering i form af huludfyldning i mindre landsbyer, som ikke er særskilt afgrænset eller omfattet af landzonelokalplan. For særskilt afgrænsede landsbyer eller lokalplanlagte landsbyer kan der ske mindre byudvikling, jf. [retningslinie 11.4.2](#).
- Udvidelse af eksisterende campingpladser, jf. [retningslinie 11.4.2](#).
- Planlagt kystlandskab - hvis det er visuelt, landskabeligt og miljømæssigt ubetænkeligt.
- Nye arealer til råstofindvinding i begrænset omfang og til lokal forsyning.
- Faciliteter der er nødvendige for fiskerierhvervet.

Retningslinien er ikke til hinder for, at eksisterende bygninger kan udnyttes i overensstemmelse med kommuneplanens øvrige retningslinier.

10-02-2020



11.4.2 Område B, Planlagt kystlandskab



- Område B omfatter planlagte arealer til byudvikling, ferie- og fritidsanlæg, tekniske anlæg, råstofindvinding, sommerhusbebyggelse samt vindmølleparker, jf. ovenstående kort. Det enkelte areal kan kun udnyttes i overensstemmelse med den planlagte anvendelse.
- Herudover omfatter område B landsbyer, der er omfattet af landzonelokalplaner eller er entydigt afgrænset i kommuneplanen. Inden for afgrænsningen kan der fortsat ske en begrænset udvikling, jf. ovenstående kort.

Bemærkninger til retningslinien

Det planlagte kystlandskab omfatter allerede planlagte arealreservationer og områder, der kræver nærmere planlægning, samt tracéer eller områder uden markante, regionale landskabs- eller naturinteresser. Det drejer sig typisk om almindelige natur- eller jordbrugsområder og bynære områder uden markante landskabs- eller naturinteresser.

Lokalplanforslag for byggeri og anlæg i de kystnære dele af byzonen, der kan påvirke kysten visuelt, skal indeholde en redegørelse for påvirkningen, ifølge Planlovens §16 stk. 4.

Område B omfatter følgende anvendelser:

- Kommuneplanramme (bolig, erhverv og offentlige formål)
- Afgrænsningsby eller lokalplanlagt by i landzone
- Særlige ferie- og fritidsanlæg
- Graveområder
- Vindmølleparker
- Sommerhusområder
- Tekniske anlæg
- Campingpladser
- Havne og lufthavne

Retningslinien betyder, at arealer udlagt til et formål ikke kan udnyttes til andet formål.

Fremtidig byudvikling søges drejet væk fra kysten for at sikre så lange, åbne kyststrækninger som muligt og lokaliseres derfor i tilknytning til og bag eksisterende bebyggelse. Eventuel overførsel til område B sker i forbindelse med revision af kommuneplanen og kan komme på tale, hvor eksisterende rammer er udnyttet fuldt ud, eller hvor eksisterende arealudlæg tilbageføres til område A eller C. Forslag til ændringer vil primært skulle fremsættes i forbindelse med kommuneplanrevisionen.

Tekniske anlæg skal så vidt muligt placeres landværts eksisterende anlæg eller byzone, jf. [retningslinie14.1.2](#).

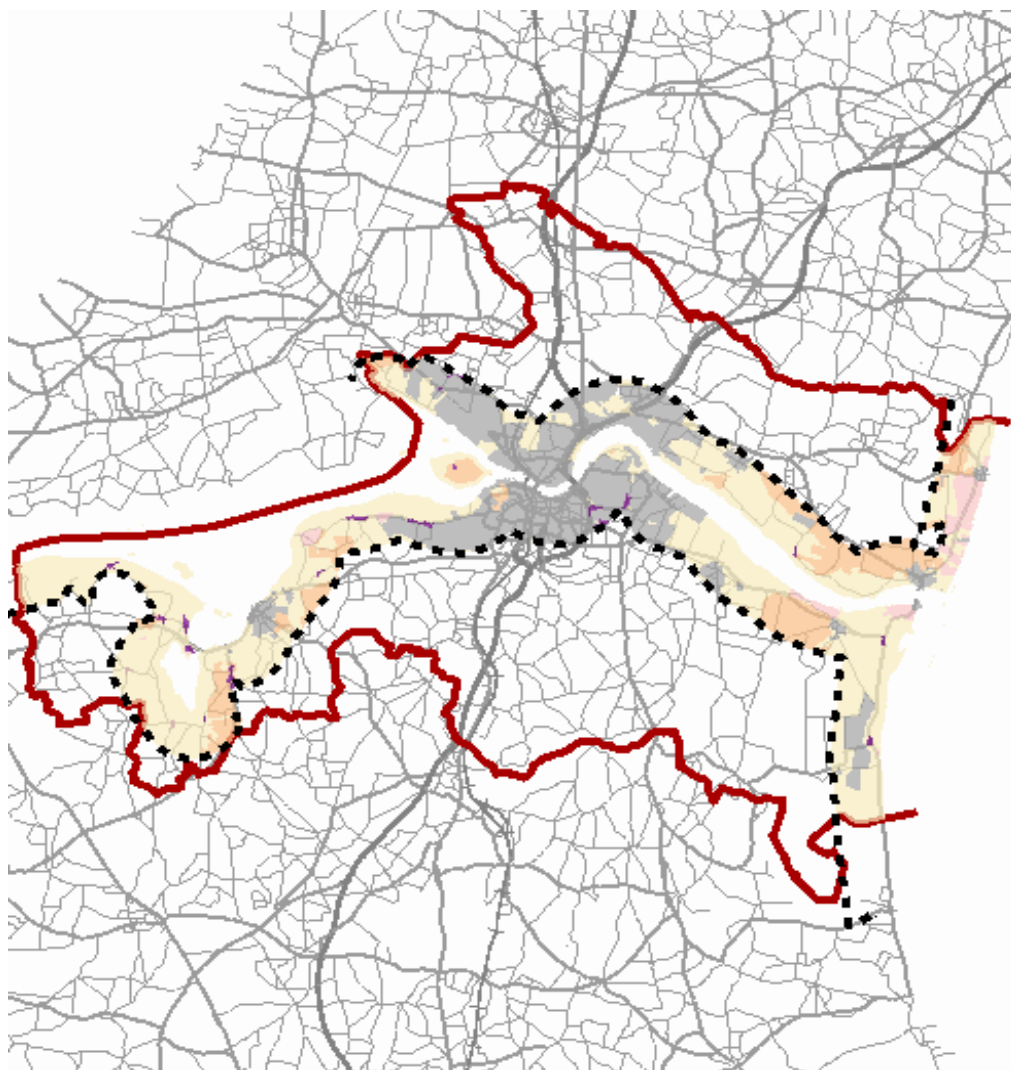
Eksisterende campingpladser kan udvides, hvis det er visuelt, landskabeligt og miljømæssigt ubetænkeligt.

I områder præget af intensiv udnyttelse med visuel kontakt til kysten foretages samlet planlægning for udnyttelse, oprydning og forbedring.

10-02-2020



11.4.3 Område C, Kystlandskab



- Område C omfatter den del af kystnærhedszonen, der ikke er omfattet af område A og B. Område C kan anvendes efter bestemmelserne for det åbne land, men forudsat, at tilknytningen til kystnærhedszonen er særligt planlægningsmæssigt eller funktionelt begrundet, og at den visuelle påvirkning er begrænset og lokal.

Bemærkninger til retningslinien

Kystlandskabet omfatter den del af kystnærhedszonen, der ikke er omfattet af A og B - det vil i realiteten sige områder uden eller med begrænset visuel forbindelse med kysten samt områder, som ikke er præget af denne. Desuden omfatter kystlandskabet arealer langs større vejanlæg. Kystlandskabet kan indeholde enkelte mindre områder af høj landskabelig og naturmæssig værdi, men primært almindelige natur- og jordbrugsområder.

Den visuelle kontakt med kysten er i område C oftest begrænset. Imidlertid vil etablering af anlæg eller ændret anvendelse mange steder kunne ses over store afstande afhængig af terræn, beplantning og

Planlovens bestemmelser om at kystnærhedszonen skal søges friholdt for bebyggelse og anlæg, som ikke er afhængig af den kystnære beliggenhed, gælder i såvel A, B som C-områder.

bebyggelse. Da område C primært omfatter ubebyggede dele af kystnærhedszonen skal det sikres og gennem anvendelse af visualiseringer belyses, at anvendelsen kun får lokal og begrænset visuel påvirkning. Således bør eventuelle anlæg tilpasses eksisterende bebyggelse og anlæg i området såvel i højde, udstrækning som anvendelse, så den visuelle påvirkning af omgivelserne bliver mindst muligt, og eventuel visuel påvirkning af kysten skal undgås. Risikoen for at anlæg kan medføre visuel påvirkning over store områder gælder i særlig grad de omfattende, lavtliggende fjordlandskaber med ”dobbelt kyst” i den østlige del af Limfjorden.



Luffoto af Hals by.

10-02-2020



11.4.5 Landvinding

- Der kan ikke opføres bebyggelse eller anlæg på land, som forudsætter inddragelse af arealer på søterritoriet eller særlig kystbeskyttelse, bortset fra erhvervshavneanlæg, andre overordnede infrastrukturanlæg eller allerede godkendte udlæg.
- Der kan etableres en fremrykning af kysten inkl. ny kystbeskyttelse på Stigsborg Havnefront som en del af forureningshåndteringen fra Kemira-grunden.

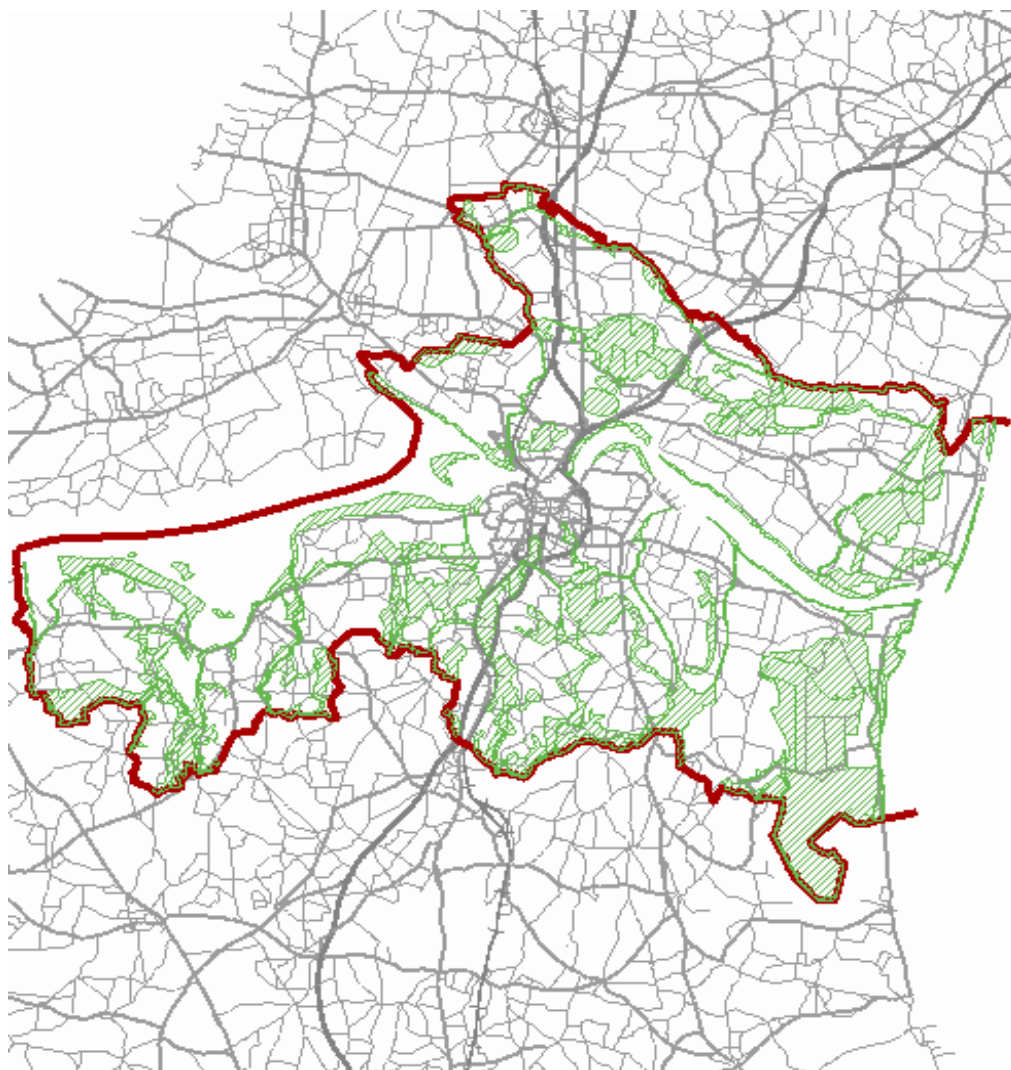
Bemærkninger til retningslinien

Opfyldning på søterritoriet skal som udgangspunkt undgås, for at de naturgivne forhold så vidt muligt kan opretholdes i kystområderne, så de dynamiske processer mellem land og hav kan forløbe uhindret.

10-02-2020



11.3.8 Økologiske forbindelser



- I de økologiske forbindelser, der er vist på ovenstående kort, skal planlægning og administration vedrørende arealanvendelsen og tilstanden forbedre levesteder og spredningsmuligheder for de dyr og planter, som forbindelserne skal sikre.

Bemærkninger til retningslinien

De økologiske forbindelser skal sikre, at bestande af planter og dyr kan spredes i landskabet og udveksle tilstrækkeligt med individer og gener til at fastholde en sund udvikling. Samtidig skal forbindelserne gøre det muligt for plante- og dyrearter at komme til de nye levesteder, der skabes i landskabet. Det gælder eksempelvis nye vandhuller, vådområder, skovrejsning og læhegn. De økologiske forbindelser omfatter de nuværende værdifulde naturområder. Mellem disse er udpeget et netværk bestående af mindre naturområder og potentielle naturområder som kan forbedre størrelsen og sammenhængen i naturområderne hvorved spredningsmuligheder og naturværdierne kan forbedres. Udpegningsen af økologiske forbindelser indgår i udpegningen



Egeblad

af Grøn-blå struktur, jf. [retningslinie 11.1.2](#), idet ønsket om at forbedre sammenhængen i naturområderne er en vigtig del af den Grøn-blå struktur.

Der er udpeget store overordnede forbindelser mellem de vigtigste naturområder, men der findes samtidig et net af små forbindelser og ledelinier over alt i landskabet fx langs markveje og små vandløb. Beskyttelsen af disse mindre landskabselementer er indeholdt i [retningslinie 11.3.3](#).

De udpegede forbindelser kan opdeles i seks kategorier:

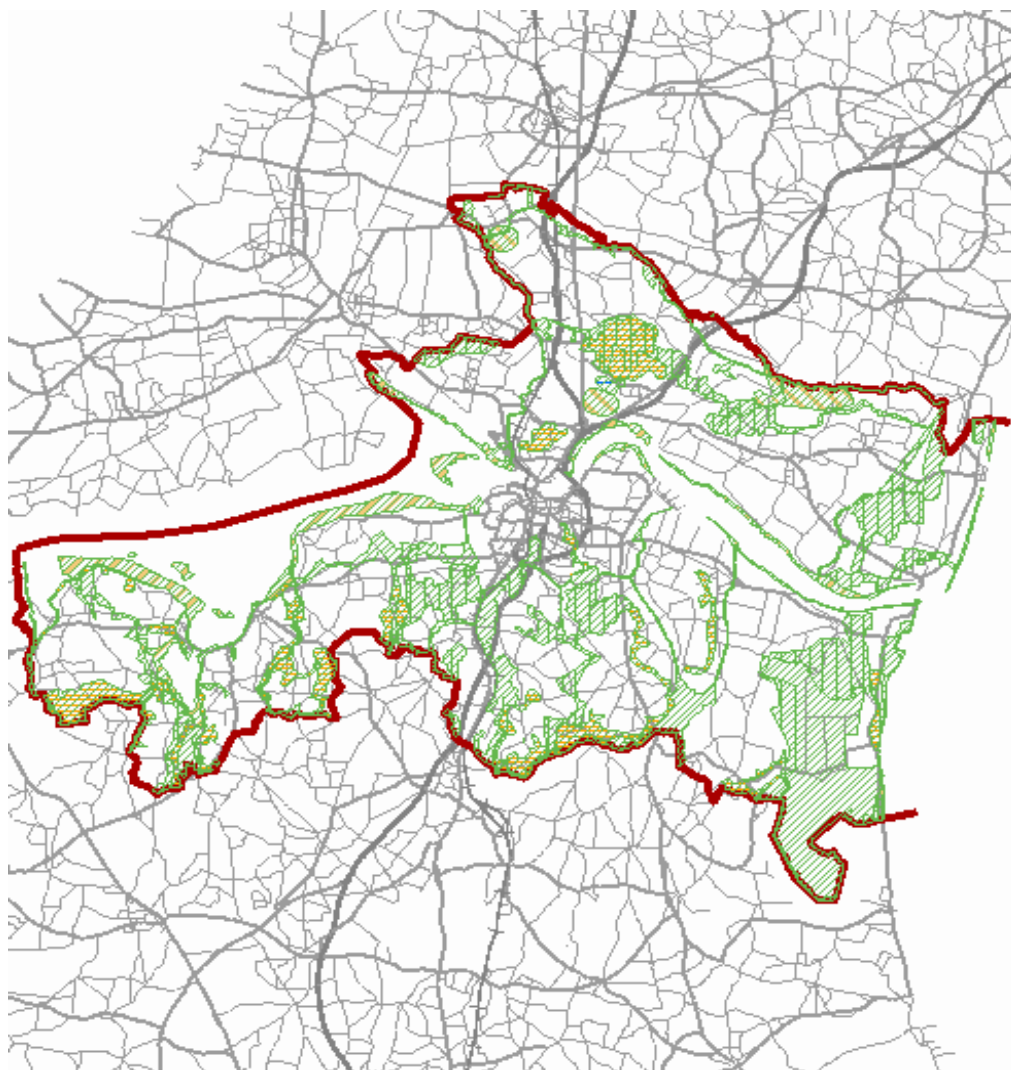
- Skovforbindelser (inkl. områder med skovrejsning eller mange levende hegn),
- tørbundsforbindelser (overdrev, heder, klitområder mv.),
- våde forbindelser (vandløb og deres omgivelser, moser osv.),
- strandengsforbindelser,
- vandhulsområder, hvor tætheden af vandhuller er stor og muliggør spredning, samt
- åbne områder (uden skov, hegn og lignende), der er særligt værdifulde for rastende fugle.

De økologiske forbindelser er forskellige med hensyn til naturtyper og arter, men de rummer alle en koncentration af værdifuld natur som beskyttede naturtyper og skove. I forvaltningen af de økologiske forbindelser er det vigtigt at vurdere, om en påtænkt ændring i arealanvendelsen eller tilstanden er forenelig med de naturtyper og arter, forbindelsen skal sikre. En ændring i form af fx tilplantning kan være gavnlig for en skovforbindelse, men uønsket i forbindelse med lysåbne naturarealer som enge, heder og overdrev.

10-02-2020



11.3.9 Barrierer for dyre- og plantelivet



- I de økologiske forbindelser, der er vist på ovenstående kort, skal barrierer for spredningen af dyr og planter så vidt muligt undgås. Hvor et nyt anlæg med barrierevirkning ikke kan undgås, skal virkningen reduceres mest muligt.

Bemærkninger til retningslinien

Barrierer for planter og dyrs spredning kan være vidt forskellige. Mens planters udbredelse kan bremses af bebyggede eller dyrkede arealer, virker tekniske anlæg som veje, jernbaner og visse ledningsanlæg som barrierer for mange dyr. En indsamling af oplysninger om trafikdrab af dyr viser, at infrastrukturanlæg spiller en betydelig rolle som barrierer for dyrs spredning.

Barrierer for spredning er et væsentligt problem, for isolerede bestande af dyr og planter har dårlige betingelser for langsigtet udvikling. For sårbare dyrearter kan trafikdrab også være et problem ved direkte at reducere bestanden.



Trafikdræbt ræv

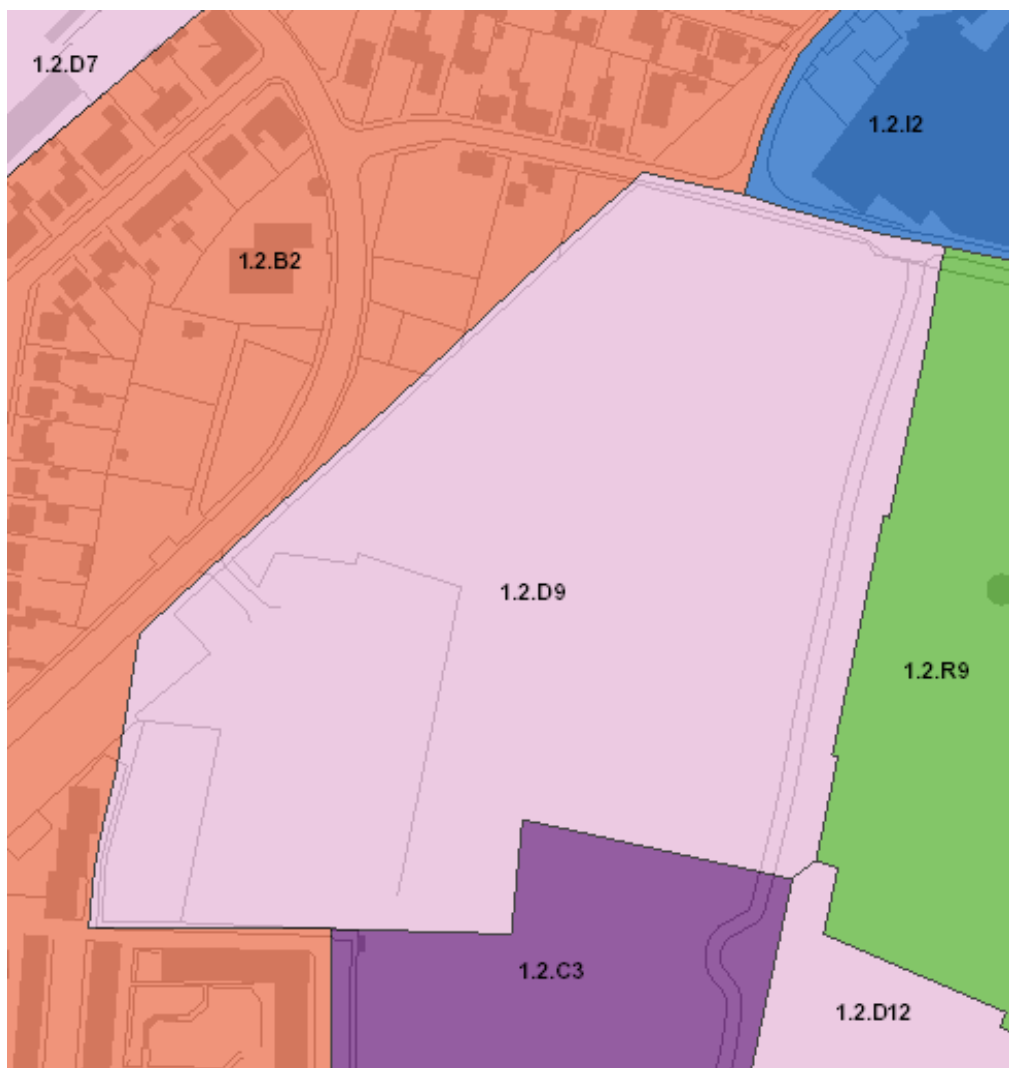
Hvor nye tekniske anlæg nødvendigvis må passere en økologisk forbindelse, er det et krav, at barrierevirkningen bliver mindst mulig, fx ved at der etableres effektive faunapassager. I visse tilfælde kan der også være behov for hegning af vejanlæg, så dyrene ledes til de egnede passagemuligheder, og trafikdrab undgås.

De økologiske forbindelser kan mindske barriereeffekten af vejanlæg ved at understøtte etablerede og kommende faunapassager og lignende. For at sikre, at dyrene benytter de ønskede ruter i landskabet, kan anlæggelsen af faunapassager efter behov ledsages af forbedringer af de økologiske forbindelser i tilknytning til passagerne.

10-02-2020



1.2.D9 Stigsborg - Parkkvarteret nord



Mål

Målet med planlægningen er at fastlægge rammer for områdets fremtidige omdannelse og udvikling til boligområde, hvor der også er plads til kontorer o.lign.

Der lægges stor vægt på en høj arkitektonisk standard. Bebyggelsen i Stigsborg skal være varieret og oplevelsesrig.

Typologisk diversitet, skift i højder, forskellige boligtyper og program er med til at give kvartererne kompleksitet og variation i struktur og volumen.

Anvendelse

Området skal anvendes til blandet bolig og erhvervsområde.

Anvendelse

Boliger (tæt lav og etage)
Restaurant o.l.
Hotel o.l.
Kontorer
Service
Kulturelle formål
Undervisning
Institutioner
Rekreative formål
Tekniske anlæg

Anvendelsen er specificeret i [Bilag A](#).

Der skal reserveres areal til et p-hus.

Langs den kommende bygade skal der sikres placering af bylivsskabende funktioner i stueetagen med åbne/aktive facader.

Byggemuligheder

Etager: 2-6

En lokalplan skal via byggefeltet fastsætte de præcise byggemuligheder.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i bebyggelsestypologier.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i højder med etageskift.

Miljø

Miljøklasse 1-3, se [Bilag A](#).

Rygraden i parkeringsløsningen for Stigsborg er store fælles parkeringshuse. Der skal derfor reserveres areal til et parkeringshus indenfor kommuneplanrammen.

Byggemuligheder

Det er hensigten, at bebyggelsen skal opføres som en blanding af karréer og rækkehuse i varierende højde med skift i etageantal.

Variationen i højder og typologier skal være med til at skabe en oplevelsesrig og varieret by med mangfoldighed i boligformer.

Rækkehustypologien kan også optræde som gårdhuse.

Miljø

Mod fjorden skal Stigsborg-området hæves til klimakote 2,5 m for at sikre mod fremtidige havstigninger og stormflod.

Arkitektur - Byrum og landskab

Området skal være en sammensat, varieret og åben karréstruktur med vægt på det grønne og større typologisk variation. Bebyggelsen bygges til kant af byggelinien med åbninger i strukturen og lavere bebyggelse ud til lokalvejene.

Teknisk forsyning

Al regnvand i Stigsborg Havnefront Etape 1 skal håndteres lokalt i veje, gårde, byrum, grønne strøg mv. (LAR), hvorefter vandet udledes til Limfjorden. Forurenede vand fra fx veje skal renses lokalt, inden det ledes videre.

10-02-2020

Grænseværdier for støj fra trafik, se [retningslinje 13.3](#)

Grænseværdier for støj fra erhverv, se [retningslinje 4.1.3](#)

Klimakote: 2,5 m

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal sikres kig
mod Limfjorden og
Stigsparken.

Lokalplaner skal
sikre et højt
arkitektonisk niveau.

Detaljeringen skal være
med til at give byen
en menneskelig skala
og binde byen
sammen.

Kvalitetsfyldte
opholdsarealer
prioriteres højt.

Trafik - Veje og stier

Parkeringsnorm for
biler:
 $\frac{1}{2}$ p-plads pr. bolig.
Parkeringsnorm for
øvrige anvendelser
fastsættes efter en
konkret vurdering.

En lokalplan skal sikre
reservation til et p-hus.

Parkeringsnorm for
cykler:
I overensstemmelse
med [Bilag F](#).

Teknisk forsyning

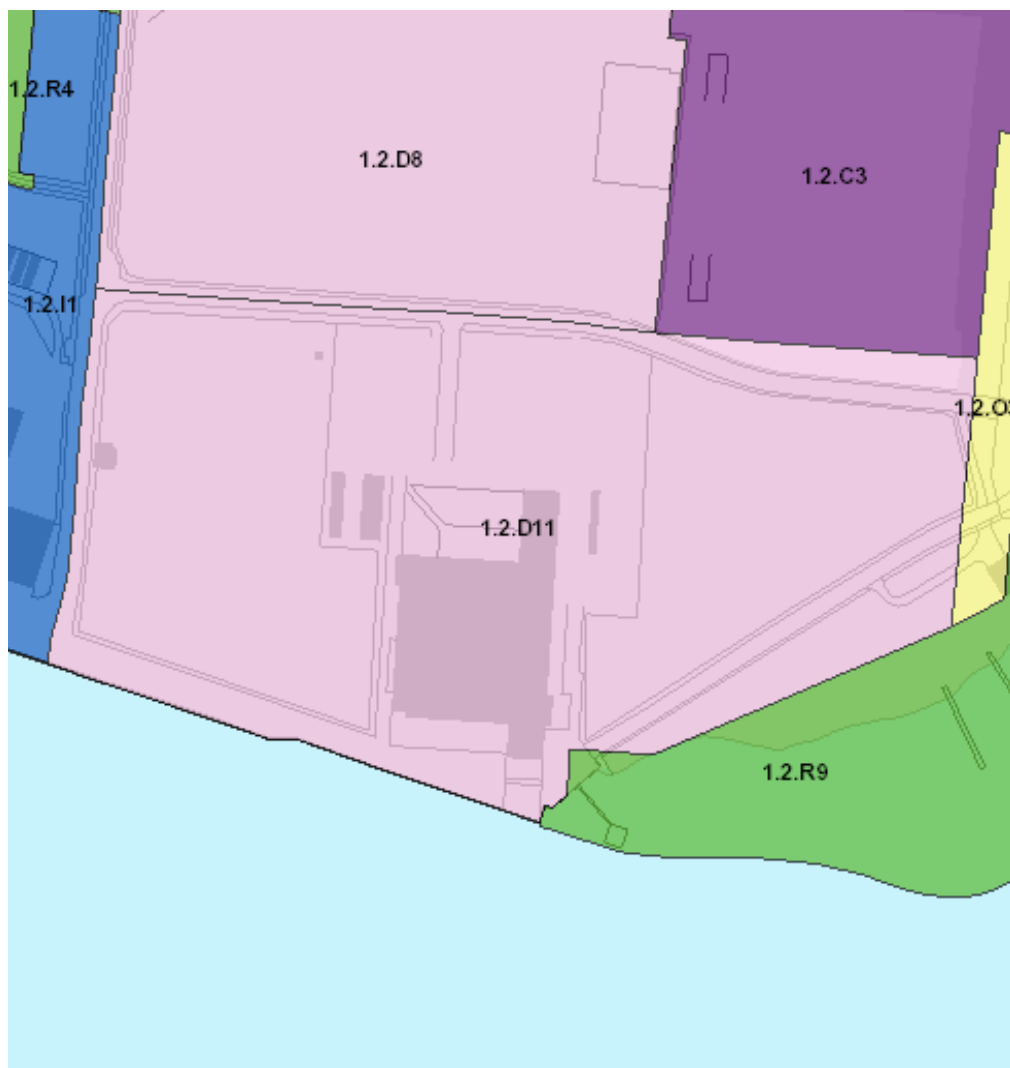
Der skal etableres et
fælles LAR-system for
Stigsborg-området til
håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Fremtidig zoneforhold:
Byzone



1.2.D11 Stigsborg - Havnekvarteret



Mål

Målet med planlægningen er at fastlægge rammer for områdets fremtidige omdannelse og udvikling som blandet byområde med plads til boliger og erhverv.

Der lægges stor vægt på at forbedre bymiljøet, og at området fremtræder med en høj arkitektonisk standard samt en bebyggelsesmæssig struktur, som binder den eksisterende by og fjorden sammen.

Anvendelse

Området skal anvendes til blandet bolig og erhvervsområde.

Rygraden i parkeringsløsningen for Stigsborg er store fælles parkeringshuse. Der skal derfor reserveres areal til et parkeringshus indenfor kommuneplanrammen.

Anvendelse

Boliger (tæt lav og etage)
Restaurant o.l.
Hotel o.l.
Kontorer
Service
Kulturelle formål
Undervisning
Institutioner
Rekreative formål
Tekniske anlæg

Anvendelsen er specificeret i [Bilag A](#).

Der skal reserveres areal til et p-hus.

Langs havnefronten skal der sikres placering af bylivsskabende funktioner i stueetagen med åbne/aktive facader.

Byggemuligheder

Etager: 1-6

En lokalplan skal via byggefelter fastsætte de præcise byggemuligheder.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i højder med etageskift.

Miljø

Miljøklasse 1-3, se [Bilag A](#).

Grænseværdier for støj fra trafik, se [retningslinje 13.3](#)

Byggemuligheder

Det er hensigten, at bebyggelsen skal hovedsageligt opføres som karréer med mulighed for gårdhuse og kanthuse mod promenaden og havnefronten.

Miljø

Mod fjorden skal Stigsborg-området hæves til klimakote 2,5 m for at sikre mod fremtidige havstigninger og stormflod.

Området vest for kommunens administrationsbygning på Stigsborg Brygge 5 kan ikke bebygges, før det kan dokumenteres, at støjen fra Hedegaard Agro er under de vejledende støjgrænser, eller håndteres på anden måde.

Arkitektur - Byrum og landskab

Området skal præges af nærheden til vandet. Bebyggelsen skal være åbne, u-formerede karréer mod fjorden for at sikre maximale udsigtskvaliteter til så mange som muligt. Karréstrukturen skal være med til at sikre sigtelinjer og kig til fjorden for bagvedliggende bebyggelse og byrum.

I forhold til lyssætning er det intentionen, at belysningen i områderne langs havnefronten skal medvirke til at danne en visuel helhed og styrke byens identitet.

Teknisk forsyning

Al regnvand i Stigsborg Havnefront Etape 1 skal håndteres lokalt i veje, gårde, byrum, grønne strøg mv. (LAR), hvorefter vandet udledes til Limfjorden. Forurennet vand fra fx veje skal renses lokalt, inden det ledes videre.

10-02-2020

Grænseværdier for støj
fra erhverv,
se [retningslinje 4.1.3](#)

Klimakote: 2,5 m

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal sikres
sigtelinjer mod
Limfjorden og
Stigsparken.

Lokalplaner skal
sikre et højt
arkitektonisk niveau.

Detaljeringen skal
være med til at give
byen en menneskelig
skala og binde byen
sammen.

Kvalitetsfyldte
opholdsarealer
prioriteres højt.

Mht. lyssætning skal
der tages særlige
hensyn til den samlede
oplevelse fra fjordsiden
samt til områdets
helhed.

Trafik - Veje og stier

Der skal sikres en bred
promenade med
offentlig adgang langs
fjorden,
se [retningslinje 11.2.6.](#)

Parkeringsnorm for
biler:
½ p-plads pr. bolig.
Parkeringsnorm for
øvrige anvendelser
fastsættes efter en
konkret vurdering.

En lokalplan skal sikre
reservation til et p-hus.

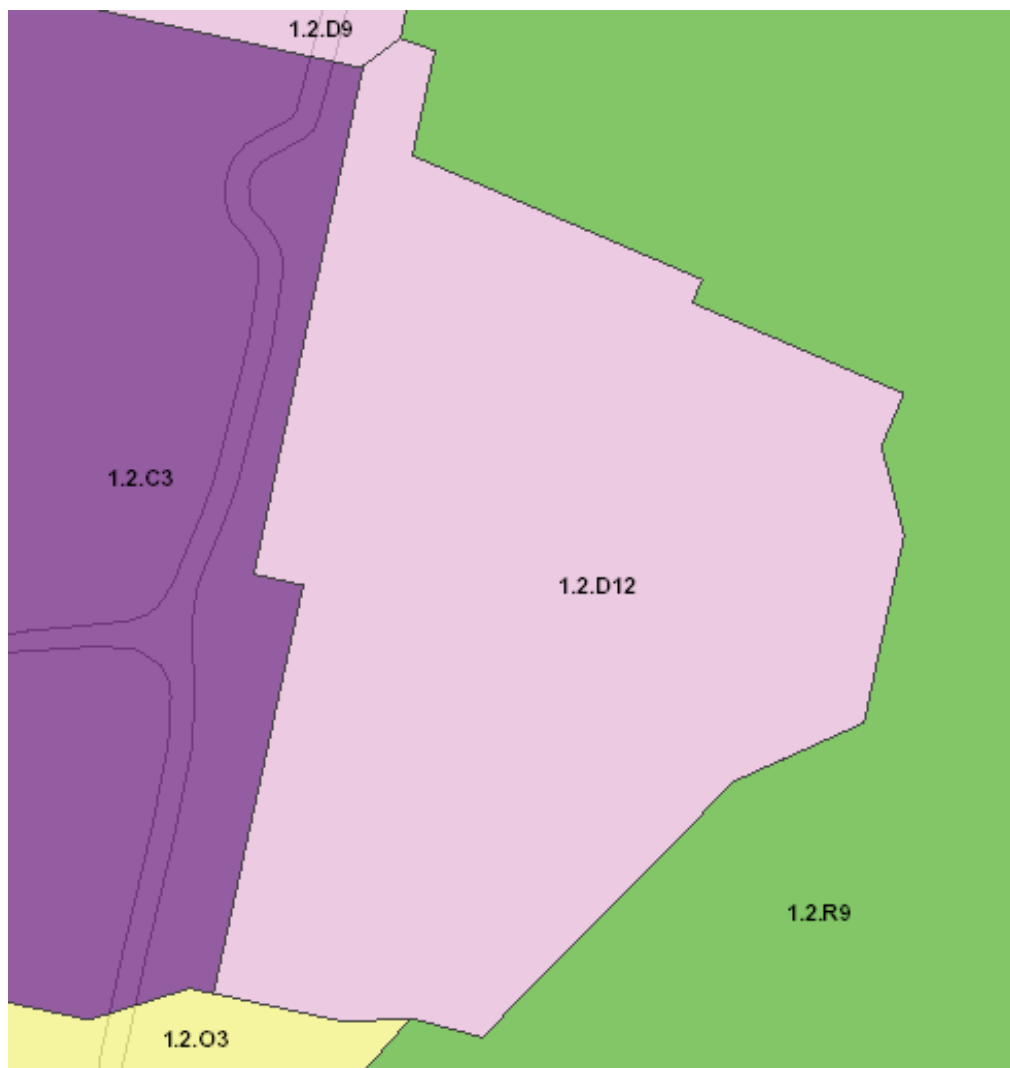
Parkeringsnorm for
cykler:
I overensstemmelse
med [Bilag F.](#)

**Teknisk
forsyning**

Der skal etableres et fælles LAR-system for Stigsborg-området til håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Byzone

**1.2.D12 Stigsborg - Parkkvarteret øst****Mål**

Målet med planlægningen er at fastlægge rammer for områdets fremtidige omdannelse og udvikling til boligområde, hvor der også er plads til kontorer o.lign.

Der lægges stor vægt på en høj arkitektonisk standard. Bebyggelsen i Stigsborg skal være varieret og oplevelsesrig.

Typologisk diversitet, skift i højder, forskellige boligtyper og program er med til at give kvartererne kompleksitet og variation i struktur og volumen.

Anvendelse

Området skal anvendes til blandet bolig og erhvervsområde.

Anvendelse

Boliger (tæt lav og etage)
Restaurant o.l.
Hotel o.l.
Kontorer
Service
Kulturelle formål
Undervisning
Institutioner
Rekreative formål
Tekniske anlæg

Anvendelsen er specificeret i [Bilag A](#).

Byggemuligheder

Etager: 2-6

En lokalplan skal via byggefelter fastsætte de præcise byggemuligheder.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i bebyggelsestypologier.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i højder med etageskift.

Miljø

Miljøklasse 1-3, se [Bilag A](#).

Grænseværdier for støj fra trafik, se [retningslinje 13.3](#)

Byggemuligheder

Det er hensigten, at bebyggelsen skal opføres som en blanding af karréer og rækkehuse i varierende højde med skift i etageantal.

Variationen i højder og typologier skal være med til at skabe en oplevelsesrig og varieret by med mangfoldighed i boligformer.

Rækkehustypologien kan også optræde som gårdhuse.

Miljø

Evt. støjpåvirkning fra aktiviteter i Stigsparken skal vurderes.

Arkitektur - Byrum og landskab

Området skal være en sammensat, varieret og åben karréstruktur med vægt på det grønne og større typologisk variation. Bebyggelsen bygges til kant af byggelinien med åbninger i strukturen og lavere bebyggelse ud til lokalvejene.

Teknisk forsyning

Al regnvand i Stigsborg Havnefront Etape 1 skal håndteres lokalt i veje, gårde, byrum, grønne strøg mv. (LAR), hvorefter vandet udledes til Limfjorden. Forurennet vand fra fx veje skal renses lokalt, inden det ledes videre.

10-02-2020

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal sikres kig mod Limfjorden og Stigsparken.

Lokalplaner skal sikre et højt arkitektonisk niveau.

Detaljeringen skal være med til at give byen en menneskelig skala og binde byen sammen.

Kvalitetsfyldte opholdsarealer prioriteres højt.

Trafik - Veje og stier

Parkeringsnorm for biler:
½ p-plads pr. bolig.
Parkeringsnorm for øvrige anvendelser fastsættes efter en konkret vurdering.

Parkeringsnorm for cykler:
I overensstemmelse med [Bilag F](#).

Teknisk forsyning

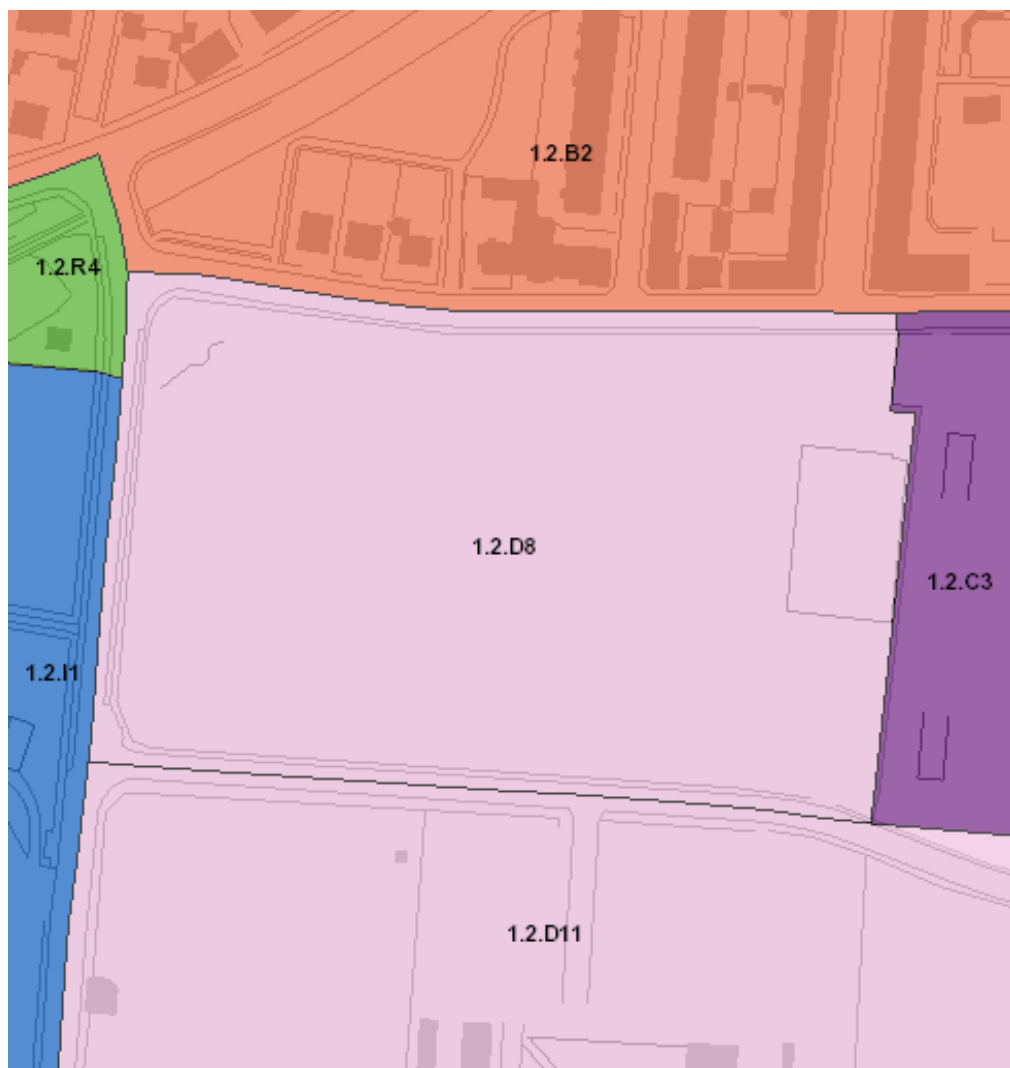
Der skal etableres et fælles LAR-system for Stigsborg-området til håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Byzone



1.2.D8 Limfjordsvej m.fl.



Mål

Målet med planlægningen er, at fastlægge rammer for områdets fremtidige omdannelse og udvikling som blandet byområde. Der lægges stor vægt på, at forbedre bymiljøet og at området fremtræder med en høj arkitektonisk standard.

Anvendelse

Området skal anvendes til boliger og miljøvenlige byerhverv, som danner en hensigtsmæssig og harmonisk overgang mellem den eksisterende havneindustri og de nye boligområder ved Stigsborg Brygge.

Miljø

Området er zoneret for at undgå miljøkonflikter mellem nye anvendelser i området og

Anvendelse

Boliger (tæt-lav/etage)
Hotel og restaurant
Klinikker
Kontorer
Service
Trykkeri o.l.
Kulturelle formål
Fritidsformål
Undervisning
Institutioner
Rekreative formål
Tekniske anlæg
Engroshandel o.l.
Værksteder o.l.

Anvendelsen er specificeret i [Bilag A](#).

Byggemuligheder

Bebyggelsesprocent:
Max. 65

Etagér: Max. 5

Højde: Max. 21 m

Husdybde: Max. 15 m

Bebyggelse skal indpasses efter en samlet plan.

Miljø

Miljøklasse 1-2 i delområde 1 og miljøklasse 3-4 i delområde 2, se [Bilag A](#).

Grænseværdier for støj fra erhverv, se [retningslinje 4.1.3](#).

eksisterende nabovirksomheder. Delområde 2 skal fungere som bufferzone, hvor der kun kan opføres bygninger til tekniske formål. I delområde 1 kan der kun opføres boligbebyggelse i den østlige del af området på grund af miljøbelastninger fra nabovirksomheder.



Arkitektur - Byrum og landskab

Ønsket er, at området udvikles til et blandet bymæssigt område med en markant grøn karakter - både på ubebyggede arealer samt integreret i bebyggelsen. Samtidig lægges vægt på, at sikre visuel kontakt mellem det bagvedliggende byområde og fjorden i overensstemmelse med ønsket om, at skabe en bedre sammenhæng mellem by og fjord.

Områdets synlige placering betyder, at der skal gøres en særlig indsats for at sikre et højt arkitektonisk niveau.

I forhold til lyssætning er intentionen, at belysningen i områderne langs den bymæssige havnefront skal medvirke til, at danne en visuel helhed og styrke byens identitet som "Byen ved fjorden".

Trafik - Veje og stier

Området er et vigtigt forbindelsesled set i forhold til at sikre en sammenhængende rekreativ stiforbindelse langs hele fjordkysten.

10-02-2020

Arkitektur - Byrum og landskab

Nybyggeri skal tilpasses områdets struktur og skala, men udtrykke sin egen tids arkitektur.

Ved nybyggeri samt om- og tilbygninger i øvrigt skal der gøres en indsats for at styrke det arkitektoniske niveau.

Der skal sikres sigtelinjer til Limfjorden.

Ubebyggede arealer, herunder opholds- og parkeringsarealer, skal gives en grøn karakter.

Lyssætning: Særlige hensyn til den samlede oplevelse fra fjordsiden samt til området som helhed.

Udendørs oplag kun på tæt hegnede arealer.

En lokalplan skal fastlægge et fælles design for byudstyr, herunder også affaldsløsninger.

Trafik - Veje og stier

Stiforbindelser skal sikres, se [illustrationsplan](#).

Parkering i overensstemmelse med [Bilag F](#).

Teknisk forsyning
Fjernvarmepligt

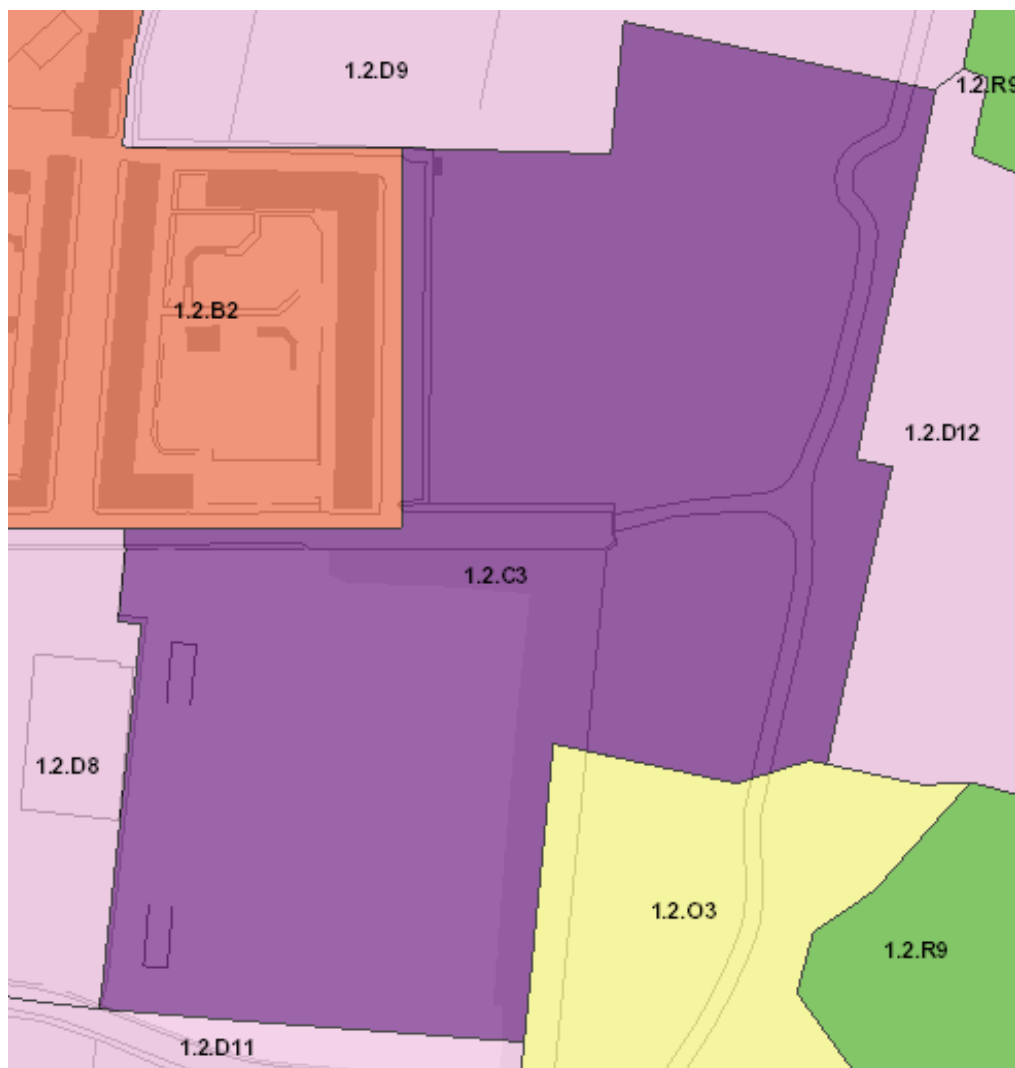
Der skal indpasses
synlige fremtidssikre
affaldsløsninger i
bybilledet.

Zoneforhold

Byzone



1.2.C3 Stigsborg Bydelscenter



Mål

Målet med planlægningen er at udvikle Stigsborg-området med forskellige typer boliger og blandede byfunktioner, der kan servicere bydelens indbyggere. Det er hensigten at skabe et bymæssigt tyngdepunkt og et bydelscenter omkring Stigsborg Bygade.

Anvendelse

Området skal anvendes til blandede bymæssige funktioner.

Rygraden i parkeringsløsningen for Stigsborg er store fælles parkeringshuse. Der skal derfor reserveres areal til et parkeringshus indenfor kommuneplanrammen.

Miljø

Anvendelse

Boliger (tæt lav og etage)
Butikker
Restaurant o.l.
Hotel o.l.
Kontorer
Service
Kulturelle formål
Undervisning
Institutioner
Rekreative formål
Tekniske anlæg

Anvendelsen er specificeret i [Bilag A](#).

Bruttoetageareal:
Max. 2.000 m² pr. dagligvarebutik og max. 1.000 m² pr. udvalgsvarerbutik. Se uddybende vilkår i retningslinje [7.1.3](#)

Der skal reserveres areal til et p-hus.

Langs den kommende bygade skal der sikres placering af bylivsskabende funktioner i stueetagen med åbne/aktive facader.

Byggemuligheder

Etagér: 2-6

En lokalplan skal via byggefeltet fastsætte de præcise byggemuligheder.

En lokalplan skal fastsætte bestemmelser om variation i bebyggelsestypologier.

En lokalplan skal

Mod fjorden skal Stigsborg-området hæves til klimakote 2,5 m for at sikre mod fremtidige havstigninger og stormflod.

Arkitektur - Byrum og landskab

Den nordlige del (Parkkvarteret) skal være en sammensat, varieret og åben karréstruktur med vægt på det grønne og større typologisk variation. Bebyggelsen bygges til kant af byggelinien med åbninger i strukturen og lavere bebyggelse ud til lokalvejene.

Den sydlige del (Havnekvarteret) skal præges af nærheden til vandet. Bebyggelsen i havnekvarteret skal være lukkede karréer, som bygges til kant af byggelinien og tegner sigtelinien til vandet op.

I forhold til lyssætning er det intentionen, at belysningen i områderne langs havnefronten skal medvirke til at danne en visuel helhed og styrke byens identitet.

Teknisk forsyning

Al regnvand i Stigsborg-området skal håndteres lokalt i veje, gårde, byrum, grønne strøg mv. (LAR), hvorefter vandet udledes til Limfjorden. Forurenet vand fra fx veje skal renses lokalt inden det ledes videre.

10-02-2020

fastsætte bestemmelser om variation i højder med etageskift.

Miljø

Miljøklasse 1-3, se [Bilag A](#).

Grænseværdier for støj fra trafik, se [retningslinje 13.3](#)

Klimakote: 2,5 m

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal sikres kig mod Limfjorden og Stigsparken.

Lokalplaner skal sikre et højt arkitektonisk niveau.

Detaljeringen skal være med til at give byen en menneskelig skala og binde byen sammen.

Kvalitetsfyldte opholdsarealer prioriteres højt.

Mht. lyssætning skal der tages særlige hensyn til den samlede oplevelse fra fjordsiden samt til områdets helhed.

Trafik - Veje og stier

Der skal sikres en åben grøn forbindelse på tværs af området, se [retningslinje 11.2.6](#).

Parkeringsnorm for biler:
½ p-plads pr. bolig
Parkeringsnorm for øvrige anvendelser fastsættes efter en konkret vurdering.

En lokalplan skal sikre reservation til et p-hus.

Parkeringsnorm for cykler:
I overensstemmelse med [Bilag F](#).

Teknisk forsyning

Der skal etableres et

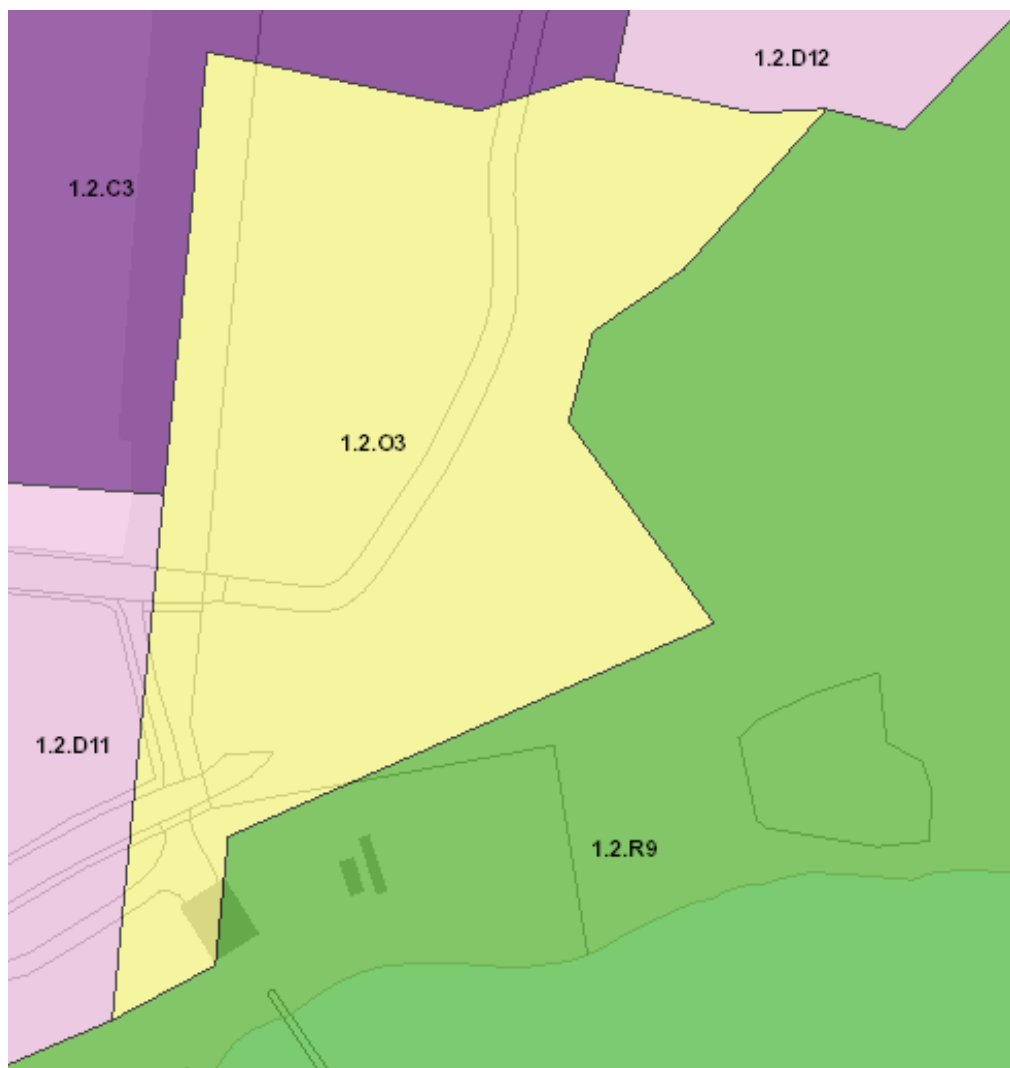
fælles LAR-system for
Stigsborg-området til
håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Byzone



1.2.03 Stigsborgskolen



Anvendelse

Undervisning
Kulturelle formål
Institutioner
Restaurant o.l.
Rekreative formål

Anvendelsen er
specificeret i [Bilag A](#).

Byggemuligheder

Etager: Maks. 5

En lokalplan skal via
byggefelter fastsætte de
præcise
byggemuligheder.

Miljø

Miljøklasse 1-3, se
[Bilag A](#).

Grænseværdier for støj
fra trafik, se
[retningslinje 13.3](#)

Klimakote: 2,5 m

Mål

Området skal rumme en skole og dagtilbud.

Skole, børnehave og vuggestue skal tænkes som et ”børn- og ungeunivers” dvs. fuldt integrerede bygningsmæssigt.

Universet skal efter intentionen integreres med den omkringliggende Stigspark og det maritime miljø ved fjorden. Derved vil man skabe et bevægelseslandskab til leg og læring med vandet som tema – både til gavn og glæde for børnene og for bydelens beboere/gæster.

Børn- og ungeuniverset bliver et vartegn, som kan ses fra den anden side af fjorden og med en central placering i bydelen, vil universet blive et omdrejningspunkt for familielivet og bylivet.

Miljø

Mod fjorden skal Stigsborg-området hæves til klimakote 2,5 m for at sikre mod fremtidige havstigninger og stormflod.

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal arbejdes med arkitekturen ift. nytænkning af børn- og ungeuniverset som læringssted og mødested for beboerne i den nye bydel.

Teknisk forsyning

Al regnvand i Stigsborg Havnefront Etape 1 skal håndteres lokalt i veje, gårde, byrum, grønne strøg mv. (LAR), hvorefter vandet udledes til Limfjorden. Forurennet vand fra fx veje skal renses lokalt, inden det ledes videre.

10-02-2020

Arkitektur - Byrum og landskab

Der skal sikres kig mod Limfjorden og Stigsparken.

Lokalplaner skal sikre et højt arkitektonisk niveau.

Detaljeringen skal være med til at give byen en menneskelig skala og binde byen sammen.

Kvalitetsfyldte opholdsarealer prioriteres højt.

Mht. lyssætning skal der tages særlige hensyn til den samlede oplevelse fra fjordsiden samt til områdets helhed.

Trafik - Veje og stier

Parkeringsnorm for biler:
Fastsættes efter en konkret vurdering.

Parkeringsnorm for cykler:
Fastsættes efter en konkret vurdering.

Teknisk forsyning

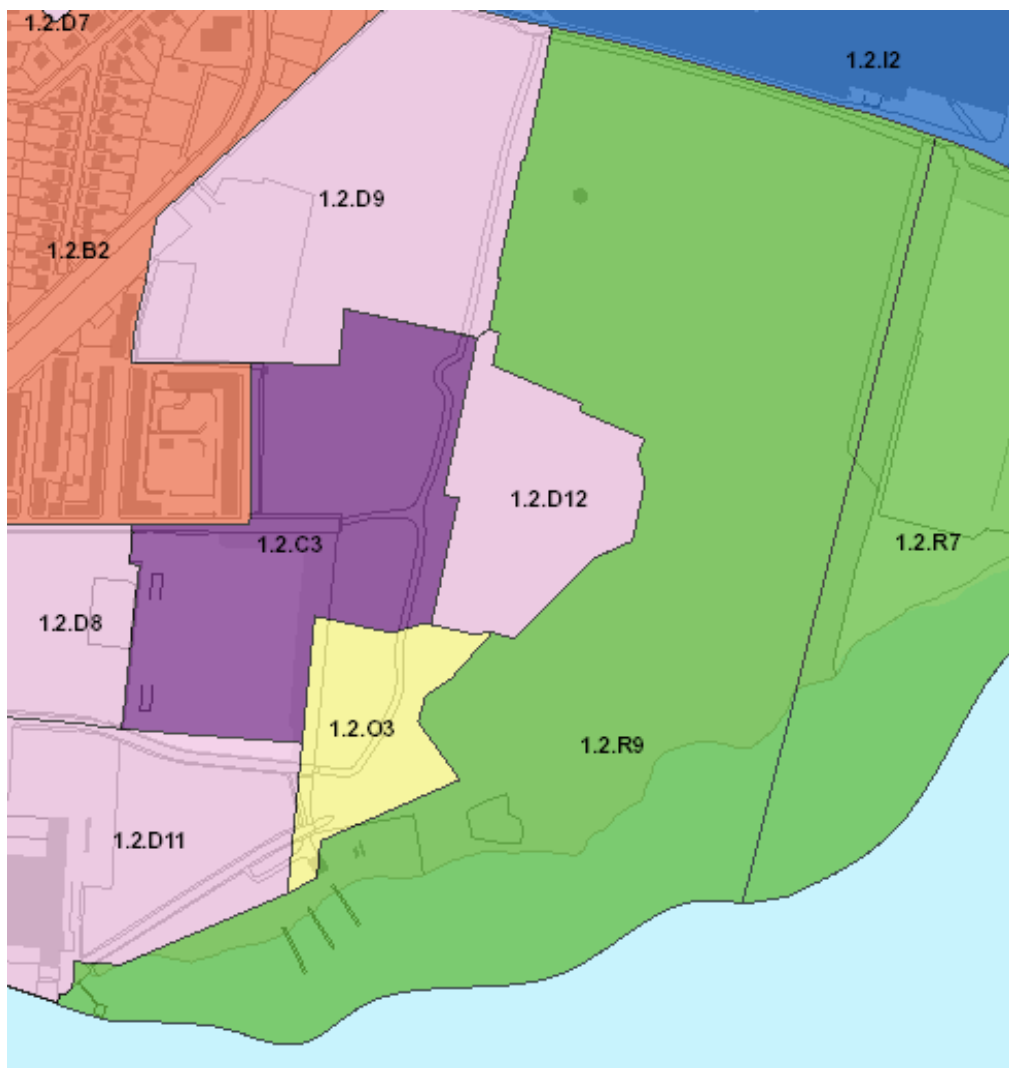
Der skal etableres et fælles LAR-system for Stigsborg-området til håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Byzone



1.2.R9 Stigsparken mm.



Anvendelse

Fritidsformål
Rekreative formål

Anvendelsen er
specificeret i [Bilag A](#).

Byggemuligheder

Kun mindre bygninger
og anlæg, som er
nødvendige for
områdets anvendelse.

En lokalplan skal
fastsætte de præcise
byggemuligheder.

Højde: Max. 5 m

Miljø

Miljøklasse 1-3, se
[Bilag A](#).

Der skal gennemføres
tiltag, der sikrer, at
mennesker og dyr ikke
kommer i kontakt med
jordforureningen på
området.

Der skal gennemføres
tiltag, der minimerer
udsivningen af
forurenede grundvand til
Limfjorden.

Mål

Målet med planlægningen er at udvikle Stigsborg-området med grønne og landskabelige kvaliteter. Der skal skabes en ny storslået bypark, Stigsparken, som består af omdannelse af den tidligere Kemiragrund og en fremrykning af kysten.

Miljø

Området omfatter det tidligere fabriksområde på Kemira-grunden, herunder den tidligere svovlsyrefabrik samt det såkaldte ”grønne område”. Hovedparten af arealet er forurenet og kan derfor ikke bebygges.

Kemira-grunden skal overdækkes med kapillarbrydende lag (som sikrer mod opstigende grundvand) og ren jord, således at der kan skabes en ny park, som er sund og tryk at færdes og opholde sig i.

Som en del af løsningen i forhold til at håndtere jordforureningen fra Kemira, planlægges

en fremrykning af kystlinjen ud for Etape 1 af Stigsborg Havnefront med op til 100 meter ud i Limfjorden. Løsningen er en forudsætning for at forbedre miljøforholdene i fjorden med hensyn til udsivning af forurening, overdækning af forurenede bundsediment og dermed forbedring af badevandskvaliteten.

Detailplanlægning og design af den nye fjordkyst vil indgå i en lokalplanproces for Stigsparken.

Arkitektur - Byrum og landskab

Parken skal rumme alt fra ”vilde” naturoplevelser til en række forskellige aktiviteter for beboere og besøgende i alle aldre. Det kan være alt fra arealer til boldspil, løbe- og rulleskøjteruter, legepladser, hyggerum og afsondrede kroge til stilhed og fordybelse.

I tilknytning til skolen skal der etableres et inspirerende lege-, bevægelses- og læringslandskab. Parken skal nemlig også fungere som den kommende skoles ”skolegård” og udendørs idrætsfaciliteter.

Ved fjorden mellem den nye bydel og Stigsparken skal der etableres en fjordplads. Pladsen er tænkt som et lokalt byrum med mulighed for både spontane og planlagte begivenheder rangerende fra små koncerter til loppemarkeder, temadage og veteranbilsopvisning. Pladsen kan udføres som et delvist belagt byrum med grus og beton med spredte træer og vegetation, således pladsen opleves som en forlængelse af parken.

I forhold til lyssætning er det intentionen, at belysningen i områderne langs havnefronten skal medvirke til at danne en visuel helhed og styrke byens identitet. En velovervejede belysning af fx en promenade i Stigsborgkvarteret vil kunne sikre en sammenhæng til den vest for beliggende havnefront.

Trafik - Veje og stier

Imellem den nye by og parken etableres en promenade. Denne løber langs kanten af parken og vil i fremtiden binde parkens forskellige elementer sammen. Her kan man fx cykle, løbe på rulleskøjter og promenere, alt imens man betragter livet i parken og nyder godt af den lægivende beplantning.

Promenadens bredde gør, at den ud over at fungere som forbindelsesvej også kan indtages til cafeliv, ophold og leg. Derudover kan den indtænkes i håndteringen af regnvand (LAR).

Området er et vigtigt forbindelsesled i forhold til at sikre en sammenhængende rekreativ stiforbindelse langs hele fjordkysten.

10-02-2020

Arkitektur - Byrum og landskab

Området skal fremtræde grøn.

Bebyggelse og anlæg skal udformes med respekt for beliggenheden ved fjorden. Der skal sikres kig mod Limfjorden og Stigsparken.

En lokalplan skal fastlægge principper for disponering af forskellige rekreative funktioner.

Mht. lyssætning skal der tages særlige hensyn til den samlede oplevelse fra fjordsiden samt til områdets helhed.

Trafik - Veje og stier

Langs kanten af parken mod bebyggelsen skal der etableres en bred promenade med offentlig adgang.

Der skal sikres stiforbindelse på tværs af området, se [retningslinje 11.2.6](#).

Teknisk forsyning

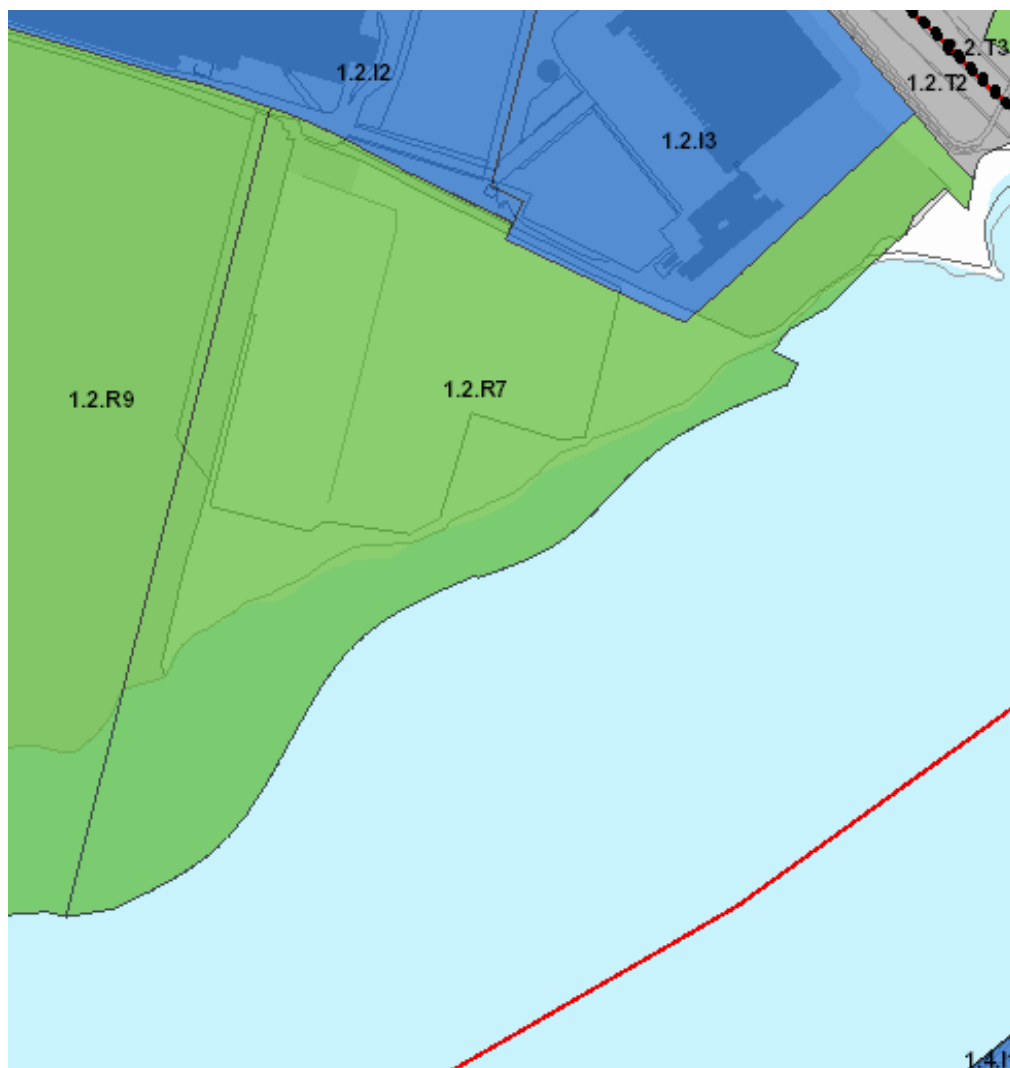
Der skal etableres et fælles LAR-system for Stigsborg-området til håndtering af regnvand.

Zoneforhold

Fremtidig zoneforhold: Byzone



1.2.R7 Fjordkysten m.m.



Anvendelse

Fritidsformål
Rekreative formål

Anvendelsen er
specificeret i [Bilag A](#).

Byggemuligheder

Kun mindre bygninger
og anlæg, som er
nødvendige for
områdets anvendelse.

Bygningshøjde: Max.
5 m

Miljø

Miljøklasse 1-2, se
[Bilag A](#).

Grænseværdier for støj
fra trafik, se
[retningslinje 13.3](#)
Beskyttet natur: Mose
(3§)

Mål

Området er i dag et ubebygget område.

Området er udpeget som et byomdannelsesområde i forbindelse med udviklingen af Stigsborg Havnefront, Etape 3. Det er derfor planen, at der skal bygges by på området i kombination med en strandpark langs fjorden på sigt.

Miljø

Den østlige del af området er støjbelastet fra motorvejen.

Arkitektur - Byrum og landskab

På sigt skal området bebygges i overensstemmelser med de værende principper for udviklingen af Stigsborg Havnefront.

Trafik - Veje og stier

Området er et vigtigt forbindelsesled i forhold til at sikre en sammenhængende rekreativ stiforbindelse langs hele fjordkysten.

10-02-2020

Arkitektur - Byrum og landskab

Bebyggelse og anlæg skal udformes med respekt for beliggenheden ved fjorden.

En lokalplan skal fastlægge principper for disponering af forskellige rekreative funktioner.

En del af området skal udformes som offentlig tilgængelig strandpark langs fjorden.

Lyssætning: Særlige hensyn til den samlede oplevelse fra fjorden samt til området som helhed.

Afskærmende beplantning mod motorvejen.

Trafik - Veje og stier

Stiforbindelser skal sikres, se [illustrationsplan](#).

Parkering i overensstemmelse med med [Bilag F](#).

Teknisk forsyning

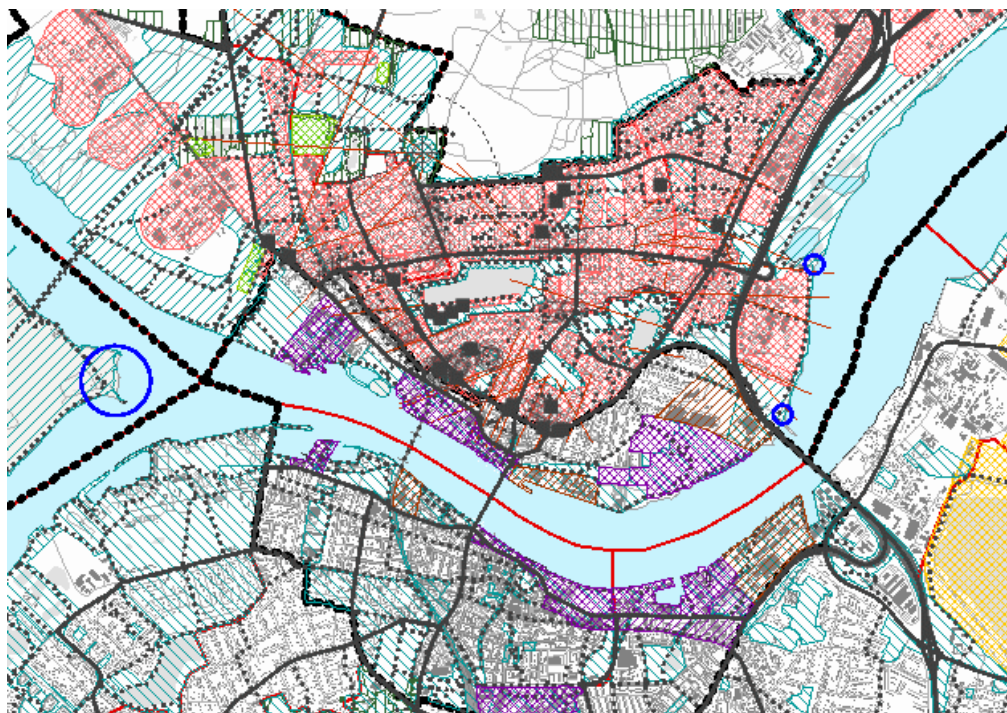
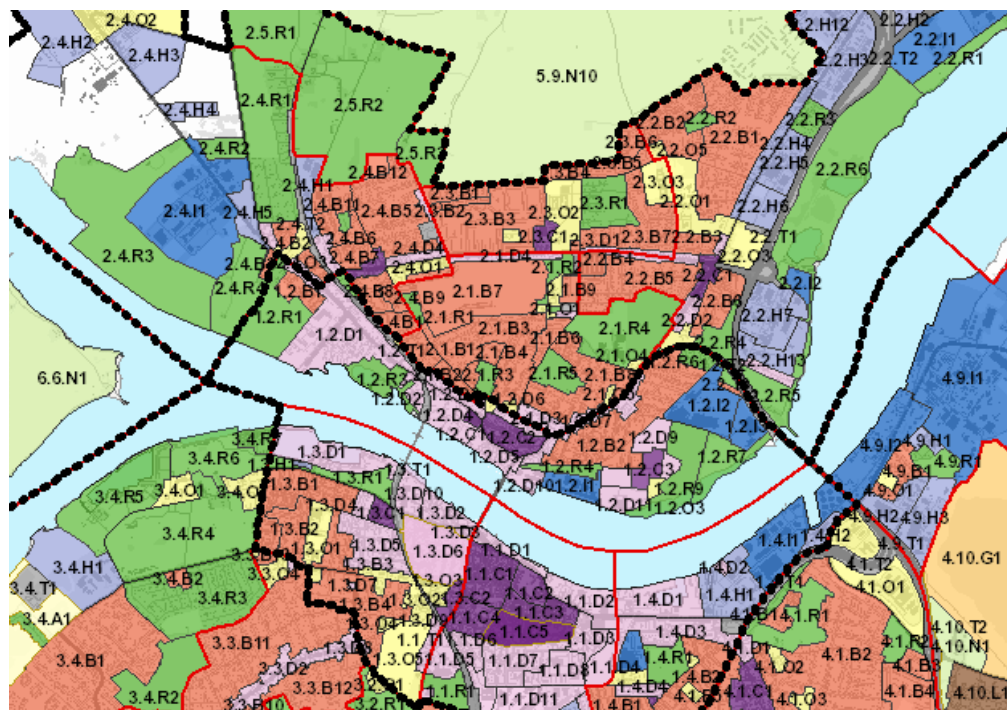
Betinget tilslutningspligt til kollektiv varmforsyning

Zoneforhold

Byzone og landzone

En lokalplan skal overføre landzoneareal til byzone

Nørresundby Midtby



Mål og perspektiver

Det er intentionen, at Aalborg og Nørresundby Midtby som ét center skal være dynamoen i den regionale og lokale udvikling og stå stærkt i konkurrencen med andre storbyer. Her skal sættes på publikumsorienterede offentlige og kommercielle servicefunktioner og fremtidens videnserhverv. Byens profil som kultur-, studie- og vidensby skal styrkes og storbykvaliteten forstærkes.

Trods den tætte tilknytning til Aalborg Midtby har Nørresundby Midtby sin helt egen identitet og kvalitet. Bydelen ligger som den eneste af midtbyens 4 bydele på solsiden - nordsiden af Limfjorden - med attraktive og karakteristiske boligområder og bymiljøer. Bydelen skal fortsat udvikles, som et mangfoldigt og velfungerende lokalsamfund, og der skal bygges videre på dens identitet og særpræg som fx det historiske købstadsmiljø, de resterende industribygninger, forstads karakteren langs Thistedvej, funkiskarakteren ved brolanding og langs Vesterbrogade samt nærheden til Limfjorden.

Et væsentligt perspektiv i Nørresundby Midtbys udvikling ligger i at fastlægge rammerne for bydelens fjordnære og højt prioriterede byomdannelsesområder. Bydelens tætte kontakt til fjorden er i sig selv en stor kvalitet. Med både igangværende og kommende omdannelser af de gamle industriområder langs fjorden er der åbnet mulighed for, at skabe attraktive byområder og udbygge tilgængeligheden til og langs med fjorden. Dermed skabes bedre forbindelse mellem den bagvedliggende by og havneområderne i overensstemmelse med ønsket om, at styrke Aalborgs identitet som "Byen ved fjorden".

Arkitekturen

I forhold til arkitekturpolitikken er havnefronterne udpeget som særlige interesseområder, og de skal ofres særlig opmærksomhed i den videre planlægning. Det betyder, at der vil være skærpet opmærksomhed i forhold til arkitekturen, både i forhold til bevaring, omdannelse og renovering og i forhold til opførelse af ny bebyggelse. Det væsentlige budskab er, at udformningen af de fysiske omgivelser skal tage udgangspunkt i det aktuelle sted og respektere funktioner i naboområderne.

Bevaring

Med hensyn bevaring er der væsentlige interesser i bydelen. Dels er der den gamle bykerne med købstadsbebyggelsen, hvor småhusmiljøet spændes ud af et sammenhængende gadenet omkring Torvet. Hertil kommer aktive såvel som afviklede industriområder langs havnefronten - fx "Syren", Hedegaard og DAC-området - der alle rummer markante bevaringsværdige bygninger og bygningsanlæg, som er med til at tegne Nørresundbys særlige byprofil. Al omdannelse og nybyggeri skal derfor ske under hensyntagen til disse bevaringsværdier og kulturspor, som naturligvis også skal indgå i det fornyede bybillede.

Byliv

Bylivet og byens rum, gader og pladser vil fortsat være i fokus. Målet er at skabe en mangfoldig og aktiv by, der er både smuk, behagelig at færdes og opholde sig i. En by der er attraktiv for alle aldre, for byens borgere, såvel som for turister og forretningsfolk. Historien, helheden og de naturlige sammenhænge prioriteres højt. Samtidig er mangfoldigheden væsentlig. Byen skal rumme forskellige typer byrum: Smukke handelsdominerede byrum kendetegnet ved høj kvalitet i design og materialer - fx Torvet og Vestergade - grønne oaser med plads til solbad, rekreation, ro og fordybelse samt leg og fysisk udfoldelse - fx Byhaven og lystbådehavnen, steder der kan rumme sæsonprægede aktiviteter - fx badning i Lindholm Strandpark, multianvendelige byrum - fx brolanding og knap så veldefinerede mødesteder, som bare en stribe græs. I den fremtidige udvikling af Nørresundby Midtby er der derfor lagt vægt på, at sikre kvalitetsfyldte opholdsarealer samt byrum og pladser, hvor variation og kvalitet prioriteres



Midtbyen i Nørresundby skal sammen med Aalborg Midtby være dynamoen i den regionale og lokale udvikling.



Byrum og pladser med fokus på ophold, variation og kvalitet vægtes højt.



Identiteten som "Byen ved fjorden" skal styrkes bl.a. på baggrund af en strategi for arkitektur og belysning.

særlig højt.

Belysning

Med hensyn til belysning er intentionen, at rette fokus på dette som et vigtigt element i nye såvel som eksisterende byrum. Belysning er en væsentlig faktor i forhold til sikkerhed og orientering, men den er også med til at skabe stemning og give en oplevelse af byen i mørke.

Nørresundby er en by, der med sine arkitektoniske kvaliteter, industriikoner og tilknytning til fjorden har en særlig identitet. Det er derfor intentionen, at belysningen i områderne langs havnefronterne skal medvirke til, at give området en visuel helhed og være med til at styrke byens image som fjordby.

Den samlede havnefront skal i mørke fremstå som en genkendelig arkitektonisk attraktion og et vartegn samtidig med, at byen tilføres en kvalitetsmæssig belysningsoplevelse. Også i de bagvedliggende byområder skal der arbejdes på baggrund af konkrete belysningsstrategier - fx på byens gader og pladser eller på særlige bygningsværker (siloeerne, "Royal" o.l.). Det er vigtigt at tænke helhedsorienteret og rangordne lyset i byen, så det endelige resultat bliver sammenhængende. Fremhæves alt som vigtigt, skiller ingenting sig ud. Fx vil man med et sådant hierarki for belysning af bygningsværker undgå "tivolisering", men også sikre at fokus rettes på det rigtige sted, så det er de særlige bygninger der belyses - de markante bygninger, der skiller sig ud og giver genkendelighed for de færdende - og ikke bygningerne overfor eller ved siden af.

Endelig spiller Nørresundby Midtby en vigtig rolle set i relation til at sikre og forstærke eksisterende rekreative forbindelser, bl.a. langs med fjordkysterne og havnefronten. I de fjordnære omdannelsesområder lægges der derfor særlig vægt på, at sikre og styrke disse forbindelser.

- Nørresundby Midtby skal udvikles som et mangfoldigt byområde med regionale bykvaliteter, men med udgangspunkt i byens egne særpræg og særlige identitet.
- Udviklingen skal tage afsæt i de nye byomdannelsesområder såvel som i eksisterende områder, hvor der sættes fornyet fokus på bo- og bykvalitet.
- Der skal sikres skærpet opmærksomhed i forhold til arkitekturen både i forhold til bevaring - herunder omdannelse og renovering - samt ved nybyggeri.
- Byrum og pladser skal tilføres kvalitet og byde på variation samt indpasses i de nye områder.
- Der skal arbejdes med belysningsstrategier.
- Der skal sikres forbindelser mellem byen og fjorden og langs med fjorden, som kan medvirke til, at understøtte identiteten som "Byen ved fjorden" samt sikre grønne, rekreative sammenhænge.

Byomdannelsesområder

Fjordlandskabet

Nørresundby Midtby indgår, som den ene af Midtbyområdets fire bydele, i en unik sammenhæng med Limfjorden. Der er oplagte muligheder for at udvikle et samlet fjordlandskab, med mange forskellige anvendelser og aktiviteter, og herved styrke byens karakter og tiltrækningskraft.

Flere af Midtbyområdets fjordnære arealer er allerede omdannede. Andre er på vej og for enkelte områder ligger en omdannelse ude i fremtiden. For hele strækningen langs Limfjorden er det væsentligt at få skabt et sammenhængende område og en høj grad af offentlig tilgængelighed - at få skabt et attraktivt bindeled mellem byen og fjorden. Et område der henvender sig både til fjorden og



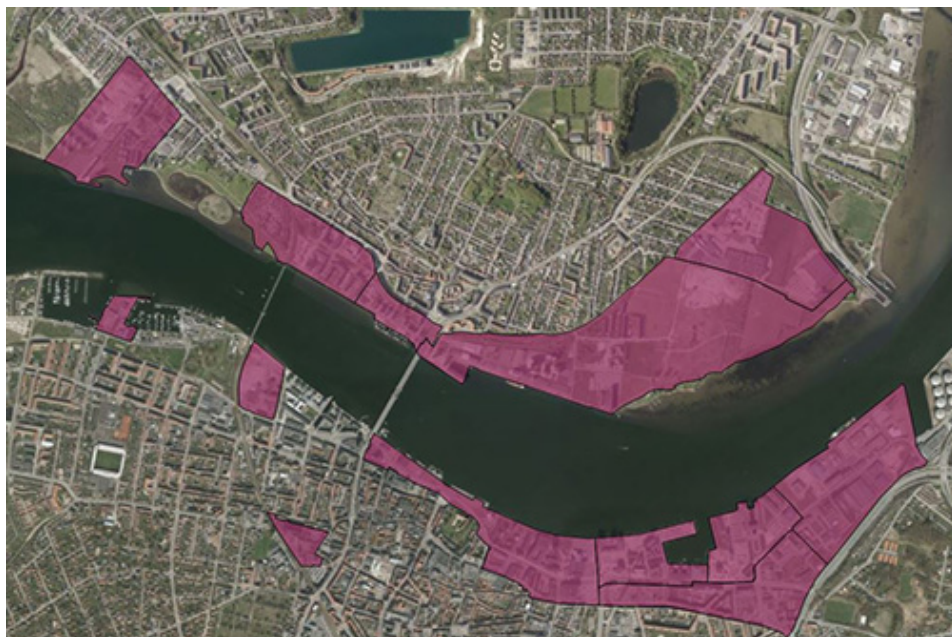
Midtbyområdet smyer sig langs Limfjorden.

den sammenhæng det indgår i her, og til den bagvedliggende by. Forskelligheden i fjordområdernes karakter skal udnyttes og områderne skal spille hver deres rolle i det samlede billede; Der skal være plads til det rekreative og fritidsrelaterede, til fjordparkerne, til de blandede områder med forskellige erhvervstyper, til boligerne, til oplevelser osv. I de centrale havneområder skal der fx også være plads til nye regionale kultur-, undervisnings- og servicetilbud; også til større funktioner, som endnu er ukendte.

I Nørresundby Midtby skal det fremtidige byområde ved Stigsborgkvarteret fx have hovedvægten på boliger indplaceret i kvalitetsfyldte og sammenhængende landskab og med varierede aktivitetsmuligheder, mens området mellem broerne fortsat skal udvikles med fokus på rekreative funktioner og fritidsaktiviteter ved vandet. For Aalborg Midtby er det bylivet- den rekreative, publikumsorienterede del med de kulturelle sværvægttere, der er i fokus. I andre områder, som fx Ø-gadekvarterets havneområde, tænkes mere blandede anvendelser, herunder boliger, men stadig med fokus på byrum og byliv, mens det, for den vestligste del af Vestbyens fjordområde er rammerne for det organiserede og uorganiserede friluftsliv der skal fastlægges.

Byomdannelsesområder

Nørresundby rummer flere byomdannelsesområder. Lindholm Brygge Nord, Nørresundby Mellem Broerne og Stigsborg Havnefront er alle midt i en omdannelsesproces. Der er fortsat erhvervsområder i fuld funktion, hvorfor den nuværende anvendelse fastholdes indtil videre. Havnefronten er centralt interesseområde i byen, der på lang sigt vil kunne omdannes til bymæssige formål.



Luftfoto med byomdannelsesområder.

Ved omdannelse er det vigtigt, at karakteristiske og værdifulde bygninger og spor, som vidner om byens historie, bevares og genanvendes, og at ny bebyggelse tilpasses stedets karakter og skala. Herudover er det ønsket, at der ved nybyggeri opnås et højt arkitektonisk niveau, og at der bl.a. med en velovervejede belynings- og beplantningsstrategi skabes spændende og kvalitetsfyldte byrum, der spiller godt sammen med omgivelserne.

Omdannelsen af Lindholm Brygge (det tidligere DAC-område) er næsten færdig, men der er stadig enkelte byggemuligheder. Derimod trænger området ved Kummerovsvej fortsat til et løft. Omdannelsen kan færdiggøres inden for nærmeste årrække og vil herefter fremtræde som et helstøbt nyt bykvarter med helt særlige bygnings- og udsigtsmæssige kvaliteter.



Stigsborgkvarteret bliver en ny attraktiv bydel ved fjorden.

Med lukningen af slagteriet i juni 2004 blev en omdannelse af området for alvor aktuel. Omdannelsen er godt i gang og snart er området en integreret del af Nørresundby Midtby med bymæssige formål som boliger, butikker, liberale erhverv, uddannelsesformål, offentlige- og rekreative formål med fysiske og visuelle relationer til fjorden.

I området ved "Mellem Broerne" kan arealerne langs vandet nu for alvor udnyttes rekreativt til gavn for bl.a. byens beboere. Udover nye boliger i området syd for Vesterbrogade, er der gennemført byfornyelse på gård- og fællesarealer langs Vesterbrogade samt langs det tidligere banespor, der forløber tværs gennem området. Der er etableret en byhave i tilknytning til promenaden og lystbådehavnen, hvor rislende vand, frodighed, leg og rum for rekreation er nøglebegreber.

Stigsborg Havnefront omfatter bl.a. den nu nedlagte industri Kemira, der i perioden fra 1915 til 1998 fremstillede kunstgødning. Fabriksområdet er ryddet for bygninger og udgør et stort omdannelsespotentiale. En del af jordforureningen i området er ligeledes fjernet, men der er stadig et stort areal, der er forurenet med tungmetaller. Ny bebyggelse i området skal derfor fortrinsvis placeres i de områder, der ikke er forurenede, mens grønne arealer og arealer til ophold indrettes på forurenede arealer efter påfyldning med rent jord. Visionen for kvarteret er, at boliger, erhverv og rekreation flettes sammen i en landskabelig helhed, dog med størst vægt på den bomæssige og rekreative funktion.

En del af Stigsborg Havnefront bl.a. Hedegaard-området er stadig er i fuld aktivitet, men skal på sigt i spil i relation til byomdannelse.

Den resterende del af Nørresundby Midtby kan i store træk opfattes som udbygget. Spredt om i bydelen er der dog stadig mulighed for mindre omdannelser, huludfyldninger og erstatningsbyggerier, og ved udnyttelse af disse er det væsentligt at sikre, at nybyggeri eller erstatningsbyggeri medvirker til at styrke strukturen i området og forbedre bybilledet arkitektonisk.

- Ny bebyggelse skal tilpasses stedets karakter og skala, men afspejle sin egen tids arkitektur. Arkitektonisk kvalitet vægtes højt.
- Gode opholdsmuligheder, belysning og beplantning er vigtige elementer i byomdannelsen.
- Karakteristiske og værdifulde bygninger og kulturhistoriske spor skal bevares og genanvendes ved byomdannelse.

Bydelens struktur

Bydelens afgrænsning defineres i dag af Limfjorden mod syd, af Lindholm å mod vest og mod nord af Thistedvej over Viaduktvej, ad Stationsvej over Skovvej og Sankt Peders Gade til Østergade, for at afrundes af Borgmestersvinget (motorvejen) mod nordøst.

Bydelen ligger som et smalt og langstrakt fjordlandskab, der smyer sig i en blød bue ved foden af Skansebakkens kuperede kridtbanke. De landskabelige træk understreges af den klare trafikale struktur, som meget forenklet ligner havguden Neptuns fork: Limfjordsbroen udgør skaftet, mens Thistedvej og Hjørringvej udgør forkens hoved. I en stor U-form løber de to indfaldsveje på de flade arealer for foden af Kridtbanken for at samles ved brolandingene til forbindelsen over fjorden.

Lige uden for bydelens østlige grænse, parallelt med den gamle Hjørringvej og strandengene løber motorvejen. Motorvejens perifere beliggenhed har sparet Nørresundby for den ufølsomme opsplittning af boligområder, der ofte følger i kølvandet af dominerende trafik anlæg som denne. Jernbanens linjeføring vest for



Luftfoto/skitse med markante veje og jernbane



Den buede funkisbebyggelse langs Vesterbrogade markerer med al tydelighed den U-formede vejstruktur.

bymidten ligner på mange måder motorvejens. Den lidt afsides beliggenhed betyder, at jernbanen ikke opleves som en markant, uoverskridelig grænse - nærmere som en krydsende grøn korridor. Fjordenglandskabet udgør bydelens grønne struktur. Det er vigtigt, at bevare dette sammenhængende landskab.



Skitse med grønne forløb og udsigtslinier

Nørresundby Midtby rummer en blanding af bolig- og erhvervsbebyggelse med den gamle bykerne midt for ved brolanding. Brolanding er et markant punkt i bydelen. Som transportkorridor er det her, trafikken fra gammel tid har samlet sig i overfartsstedet mellem Aalborg og Nørresundby, og fordelt sig på hver side ad Sundbyøen. Det var her den tidligste bydannelse opstod - på det naturgivne smalleste overfartssted - hvor det var lettest, at passere fjorden mellem Himmerland og Vendsyssel. Siden da er afstanden over fjorden reduceret som følge af opfyldning.

På de opfyldte arealer opstod bl.a. en stor del af den havneindustri, som fik både byens økonomi og indbyggertal til at vokse. Flere store industrier kom til med åbningen af jernbaneforbindelserne over fjorden - bl.a. Dansk Andels Cement" (DAC), der lokaliserede sig i den vestlige del. Karakteristisk for bydelen er virksomhedernes placering i tæt tilknytning til fjorden eller jernbanen, eller begge dele. Samtidig er mange af de gamle industribygninger en slags ikoner for byprofilen i Nørresundby. For eksempel er siloerne ved DAC og Hedegaard vigtige fikspunkter sammen med markante anlæg som broerne og i Stigsborgkvarteret samt endelig Nørresundby Kirke.

På de resterende arealer mellem fjorden og de overordnede infrastrukturanlæg ligger bydelens boligområder. Områderne spænder fra karakteristisk tætby- og landeveisbebyggelse til deciderede villakvarterer med mindre haveboliger. De boligveje, som støder op til indfaldsvejene, er i overvejende grad placeret vinkelret på fjorden. Orienteringen muliggør flere steder lange kig til fjorden og Aalborg på den modsatte side og medvirker til, at sammenbinde byen og fjorden. Orienteringen er et bevaringsværdigt strukturelt træk, der prioriteres højt i den videre planlægning.

- De karakteristiske bygningsmæssige strukturer vinkelret på fjorden skal sikres og gerne understreges.
- Udviklingen af bydelen skal i høj grad ske på tværs af de store infrastrukturanlæg.
- Den grønne struktur langs fjordkysten skal bevares og udbygges, hvor det er muligt.

Bebyggelsens karakter



Dronningensgade har den karakteristiske placering vinkelret på fjorden. I baggrunden ses bebyggelsen på Skansebakken.



Havnens siloer og pakhuse tegner en vigtig del af byprofilen.

Den gamle købstadsbebyggelse

Som nævnt ligger den historiske bykerne i tilknytning til Brolandingen med handelsliv og tæt bymæssig bebyggelse. Gadestrukturen i bykernen er opstået over en lang periode fra 1100-tallet frem til 1800-tallet, hvor Nørresundby udviklede sig markant. Byen har været udsat for voldsomme brande først i 1791 og siden i 1865, hvor hele den centrale bydel nedbrændte. Den nuværende bebyggelse i bykernen daterer sig primært fra 1865 og frem. Der er kun lidt tilbage af den oprindelige bebyggelse og de oprindelige gadeforløb, fx ved Bejlerstræde og Nellikestræde.

Bebyggelsesmæssigt har den historiske bykerne rødder i købstaden med et karakteristisk småhusmiljø og sammenhængende, smalle gader og stræder. Trods hårdhændet sanering, der igen er rekonstrueret og genskabt gennem de seneste byfornyelsesprojekter, rummer bykernen stadig rester af det oprindelige købstadsmiljø - både bygningsforløb, enkeltbygninger, gadeforløb mv. Sammenhængende forløb af den gamle købstadsbebyggelse opleves mest intenst i stræderne med de små byhuse op mod Garvergade - Bejlerstræde og Nellikestræde - samt i Gl. Østergade, hvor bl.a. Bryggergården og nabobygningerne giver en god oplevelse af tidligere tiders gaderum. Det fineste kurvede gadeforløb i bymidten er Skrågade, der med sine brudte kig giver en intim bymæssig stemning.

Gadegennembrud og funkis

I 1930'erne i forbindelse med etableringen af Limfjordsbroen samt i 50'erne og 60'erne skete der nogle markante brud på den oprindelige købstadsstruktur i form af gadegennembrud og opførelse af nye bygninger. Nørresundby Midtby har derigennem fået en bygningsmæssig meget blandet karakter med en tæt og meget bymæssig bebyggelse på op til 6 etager ved brolandingen langs indfaldsvejene i de centrale dele og med en lavere købstadsbebyggelse i og uden om bykernen - fx langs Vestergade, Østergade, Garvergade m.fl.

Den markante funkisbebyggelse i området omkring Brolandingen og langs Vesterbrogade kan ses som en del af det bevaringsværdige forløb af funkisbebyggelse, som karakteriserer dele af det centrale Aalborg og Nørresundby. Gadeforløbet Vesterbrogade-Vestergade-Thistedvej er i hele sin udstrækning et meget fint og markant afgrænset gaderum, hvor bygningshøjden og -intensiteten aftager i et jævnt tempo, jo længere man bevæger sig mod vest.

Haveboligerne

Kanten af tætbyen er på en fin og indlevet måde markeret med hjørneejendommen i røde teglsten ved Vestergade-Stationsvej-Thistedvej. På dette sted skifter bebyggelsen for alvor karakter og nærheden til fjorden fornemmes tydeligere. Langs den vestligste del af Thistedvej er gaderummet afgrænset af en sammenhængende og karakteristisk landeveisbebyggelse med fritliggende huse i gadelinie eller med smalle forhaver. Denne bebyggelsestype ses også på de tilstødende villaveje mod fjorden eller banen.

Haveboligerne findes i endnu større udstrækning i Engvej kvarteret mod øst, der er bydelens største og mest intensive villakvarter. Kvarteret rummer bl.a. en større koncentration af den specielle villatype kaldet "Sundbyhuset". Sundbyhusene blev opført i perioden 1910-1915 og er kendetegnet ved en muret gavlkvist og en konstruktionsform, der gør den anvendelig til to familier. Sundbyhusene findes også i mindre grupper langs Vestergade, Vester Strandvej og Thistedvej. Karakteristisk for haveboligerne i Engvej kvarteret er desuden, at næsten alle huse ligger i eller meget tæt på gadelinie samt har nogle frodige og meget intime haver, som knapt fornemmes fra gadesiden.

Erhvervsbebyggelsen

De nye og gamle erhvervsbygninger på Lindholm Brygge samt P. P. Hedegaards store bygningsvolumener øst for Brolandingen er de mest synlige



Købstadsbebyggelse i Sankt Peders Gade.



Det oprindelige gadeforløb er bevaret i Skrågade.



Unik funkisbebyggelse ved Brolandingen.



Karrébebyggelsen i Vestergade er tæt sammenbygget.



Sundbyhuse i Engvej kvarteret.

erhvervsbygninger i Nørresundby Midtby. Set fra motorvejen er virksomhederne ved Stigsborgvej også dominerende elementer i bybilledet. Bydelens øvrige erhverv er derimod integreret i tætbybebyggelsen - primært langs de overordnede veje og i den historiske bykerne - i form af butikker, værksteder, tankstationer mv. Mere eller mindre uheldige skilte og facader tiltrækker sig en del opmærksomhed langs Thistedvej og Østergade, men ellers er erhvervsfunktionerne ret anonyme i bydelen.

DAC's oprindelige procesanlægs arkitektur afspejler konstruktive og funktionelle raffinementer, som ikke tidligere var set. Den funktionalistiske stil havde med DAC holdt sit indtog i Nørresundby og blev en kontrast til samtidens offentlige byggerier i nationalromantisk stil.

Den nye by ved fjorden

Vest for den bevaringsværdige klassicistiske Royal-bygning ligger den nye boligbebyggelse ved Mellem Broerne - længehuse placeret vinkelret på havnefronten - moderne i udformning og maritimt inspirerede med deres lyse facader, flade tage og store glasinddækkede altaner mod havnefronten. Fælles for mange af bebyggelserne er altaner, som flere steder er trukket ind i facaderne med flotte dybdevirkninger med lys og skygge i facaderne til følge.

Mange af de samme træk ses på Lindholm Brygge, hvor nye punkt- og længehuse med både boliger og erhverv ligger side om side med dele af den oprindelige industribebyggelse fra tiden med Dansk Andels Cement, som var i drift indtil 1974.

Den nye bebyggelse på Lindholm Brygge er bevidst placeret enten vinkelret på fjordkanten eller med respekt for særlige udsigtslinier, så flest muligt får glæde af den storslåede udsigt. Med hensyn til materialer og formsprog er bebyggelsens udformning kraftigt inspireret af det maritime med lethed, lys, luft og transparens.

Bevaringsværdige bygninger

Aalborg Kommune har i 1993-94 bevaringsregistreret bygninger, der er opført før 1940. Registreringen fremgår af Kommuneatlas Syd og Kommuneatlas Nord samt Kommuneplanens [retningslinie 5.3.2](#). Som det ses rummer Nørresundby Midtby en lang række bevaringsværdige bygninger, som er med til at tegne karakteren i området. Det er et overordnet mål, at understøtte bygningernes særlige kvaliteter og sikre, at der i den videre planlægning tages specielle hensyn til arkitektoniske og historiske forhold. Bygningerne skal som hovedregel bevares og ombygning ske med respekt for det oprindelige udtryk.

Bevaringsværdige bygninger i klasse 1-6 i bygningsbevaringsregistret skal ofres særlig opmærksomhed og må ikke nedrives, før Aalborg Kommune har meddelt, om der nedlægges forbud.

Nørresundby Midtby rummer kun enkelte fredede bygninger - Bryggergården og Nørresundby Kirke - men en del bygninger med høj bevaringsværdi. Den største koncentration af bevaringsværdier findes i den historiske bykerne ved Torvet, Tinghusgade, Gl. Østergade og Sankt Peders Gade samt i randbebyggelsen langs Vesterbrogade/Vestergade og Østergade. Hertil kommer udvalgte industribygninger, pakhuse o.l. på havnearealerne samt den gamle stationsbygning på Stationsvej.

Byfornyelsen i Nørresundby

Siden slutningen af 80'erne er der gennemført en række byfornyelsesprojekter i Nørresundby Midtby. Hver især har disse medvirket til at forbedre boligkvaliteten og bymiljøet i bydelen.

Skovvej/Spiesgade-fornyelsen, som var den første, har udover bedre forhold for beboerne givet bymiljøet et tiltrængt og meget synligt løft ved indkørsel til byen

fra vest. Området mellem Vesterbrogade, Kirkegade, Garvergade samt Torvet/Brotorvet er ligeledes fornyet. Her er der lagt vægt på at bevare og genskabe købstadsmiljøet med tidssvarende grønne områder, nye gadebelægninger, nye facader og enkelte nye huse.

Senere kom byfornyelsesprojekter - dels "Mellem Broerne", hvor der skete en fornyelse af friarealer mv. i tilknytning til funkisbebyggelsen på Vesterbrogade, og dels helhedsorienteret byfornyelse. Fra 1999-2005 blev der gennemført helhedsorienteret byfornyelse i Nørresundby - en målrettet indsats inden for bymiljø, erhverv, trafik samt børn og unge - alle med det sigte, at løse nogle af de stedfæstede problemer samt udnytte oplagte udviklingspotentialer i bydelen - i tæt samarbejde med beboerne i området. De mest synlige resultater af den helhedsorienterede byfornyelse er scenen på Torvet, Byhaven og foreningshuset Kulturbroen.

- Områdernes dominerende karaktertræk og kvaliteter skal bevares og videreudvikles.
- I forbindelse med nybyggeri på havnefronten skal der ofres særlig opmærksomhed omkring skala, formsprog og materialer, så der opnås en høj arkitektonisk kvalitet.
- Erhvervsbygninger og -områder skal opgraderes gennem krav til funktionalitet, indretning og det visuelle udtryk.
- Bevaringsværdige bygninger og bebyggelsesstrukturer skal sikres. Blandt andet skal ombygning af bevaringsværdige bygninger ske med respekt for det oprindelige udtryk, materialevalg, overflade og udformning, herunder også tagformer.

Landskabet / De grønne områder

Landskabet i midtbyområdet domineres af fjordkysten og dens forskelligartede karakter og Skansebakken. Karakteren varierer fra "den landskabelige fjordkyst" i yderkanterne af bydelen til den mere bymæssige kyststrækning på Havnefronten, hvor bygninger og nærrecreative arealer tegner landskabet.

Aalborg Kommune er desuden kendetegnet ved de grønne landskabsforbindelser, der fra det åbne land strækker sig ind i den tætte Midtby - også i Nørresundby. Sammenhængende landskaber er vigtige som rekreative færdsels- og opholdsarealer og som flora- og faunapassager. Bydelen afgrænses mod vest af grønne sammenhænge langs fjorden, mod syd af Limfjorden og mod øst igen af det flade fjordlandskab.

Parkerne og de rekreative arealer

Lindholm Fjordpark omfatter et areal på knap 70 ha. Arealet øst for Lindholm Å indgår som en del af parken og henligger som naturområde med et rigt dyre- og planteliv og markerer samtidig overgangen mellem den bymæssige og den landskabelige fjordkyst. I området er der klubhuse til kanoklub og bådelaug. Målet er at fastholde parken som bynært naturområde med mulighed for aktiviteter, der retter sig mod den fjorden.

Lindholm Strandpark er en bydelspark, der blev anlagt i starten af 1990'erne for at forbedre offentlighedens adgang til og langs med fjorden, da vandkvaliteten fik badevandsstatus. Parken sikrer endvidere visuel sammenhæng mellem det bagvedliggende byområde og fjorden. Lindholm Strandpark, der omfatter et areal på ca. 8 ha., er indrettet med forskellige former for beplantning samt store græsarealer til solbadning, boldspil mv. Der er endvidere legeplads, baner til beachvolley, og endelige holder det lokale bådelaug til i området ved Søvangen. Bådelaugene bruger parken i forbindelse med sine aktiviteter. Målet er, at fastholde området som et robust parkområde, der kan rumme et bredt spektrum af



Lindholm Fjordpark byder på store rekreative kvaliteter.



Fjord- og bydelsparkerne skal fastholdes som vigtige rekreative tilbud til byens borgere.

aktivitetsmuligheder. Der er bl.a. planer om, at etablere motionsredskaber i området og - på sigt - badebro, siddemuligheder langs vandkanten mv.

På havnefronten - tæt ved bykernen - ligger lystbådehavnen og byhaven, der dels fungerer som nærrecreative arealer og mødested for beboerne, men også som en rekreativ forlængelse af byens handelscentrum. Byhaven er et frodigt, blomstrende og velplejet anlæg. Asfaltarealer med vanddyser er havens vandkunst, der veksler mellem dysernes lodrette vandstråler og vandpytter i asfaltens lavninger. Træerne og vandkunsten er oplyste.

Længere mod øst ligger Bomvejs Anlæg, der fungerer som buffer mellem havneindustrien og de bagvedliggende boligområder. Det grønne anlæg, der henligger som naturområde, er anlagt på et tidligere baneareal - nu Syrestien - og rummer stadig kulturhistoriske elementer af interesse. Fra anlægget er der flotte udsigtslinier til Aalborg. Anlægget ligger i umiddelbar forlængelse af det gamle Limfjordsanlæg, der fungerer som nærrecreativt område for kvarterets beboere. Målet er at fastholde den nuværende funktion som grøn bufferzone med en gennemgående stiforbindelse.

Den østlige del af Nørresundby Midtby omfatter yderligere to rekreative arealer: Nørresundby Stadion og kolonihaveforeningen Kongelunden. Stadionarealet kan komme i spil i forbindelse med den videre omdannelse/udbygning af Stigsborgkvarteret.

Udover de lokale rekreative arealer nyder bydelen fordel af de rekreative arealer, der findes i den umiddelbare nærhed: Lindholm Høje, Skanseparken, de flade strandenge længere mod øst og vest samt Kridtgravene, hvor byens industrihistorie bliver nærværende.

I Nørresundby Midtby er der kun få træer i vejarealerne. Langs Thistedvej og Østergade er der i forbindelse med trafiksanering plantet vejtræer. Målet er at fastholde og udvikle de overordnede veje som grønne indfaldsveje, der er med til at "trække" naturen ind i byen. Den samme tankegang kan overføres til andre af bydelens primære vejforløb - også nye veje i byomdannelsesområderne.

- De grønne strukturer i bydelen skal styrkes, og bedre sammenhænge skal skabes.
- Ved byomdannelse skal der lægges særlig vægt på at sikre grønne rum og -sammenhænge, der understøtter både landskabs- og udsigtsmæssige kvaliteter.
- Bydelens overordnede veje og gaderum skal gøres grønnere.
- Der skal sikres gode opholdsarealer ved boliger og erhverv.
- Der skal sikres en sammenhængende rekreativ forbindelse understøttet af beplantning langs hele den nordlige fjordkyst.
- Bydelens fjord- og bydelsparker samt rekreative anlæg skal fastholdes og videreudvikles til gavn for beboerne såvel som byens befolkning i øvrigt.

Trafikken

Det overordnede vejnet i Nørresundby er bygget op omkring to grene fra Limfjordsbroen - den østlige Østerbrogade-Østergade-Hjørringvej og den vestlige Vesterbrogade-Vestergade-Thistedvej. Begge grene betjener store trafikmængder og har en væsentlig betydning for trafikafviklingen i hele Nørresundby. Både mod øst og vest er der cykelstier, og disse er udpeget som pendlerruter for cykeltrafikken. Dette skal være med til fortsat at sikre en høj fremkommelighed og trafiksikkerhed for cyklister på strækningerne.

Nørresundby Midtby, der er afgrænset af Sankt Peders Gade, Østerbrogade,



Brolandingen og de to grene, Vesterbrogade og

Vesterbrogade og Kirkegade, har gennemgået en ombygning, bl.a. med omlægning af Torvet og renovering af flere gadeforløb. Denne omlægning har sammen med ombygningen af Thistedvej medført en markant forbedring af trafikmiljøet i Midtbyen.

Endelig skal der i forbindelse med udviklingen af Stigsborgkvarteret sikres en vejbetjening af det nye område, hvor Stigsborgvej forlænges og tilsluttes Borgmestersvinget.

- Nye vejanlæg og trafikale ændringer skal fremme trafiksikkerheden og medvirke til at forbedre bymiljøet og områdets visuelle fremtræden, herunder bevare og udbygge det grønne element.
- Der skal sikres sammenhængende, trafiksikre cykelstiforbindelser i bydelen.

Skoler og institutioner / Service / Butikker

Som en del af Midtbyen rummer bydelen den største koncentration af butikker og service i Nørresundby. Butikkerne ligger i gågaden (Vestergade), Skrågade samt omkring Torvet og Brotorvet, der er de primære handelsstrøg. Herudover er der butikker og privat service i randbebyggelsen langs hovedindfaldsvejene Thistedvej-Vesterbrogade og Østerbrogade. Butikker og privat service fylder således meget i bydelen, hvorimod relaterede - og ofte arealkrævende - funktioner som skole og daginstitutioner primært ligger i de tilgrænsende boligområder.

Bydelen hører til tre skoledistrikter: Gl. Lindholm Skole mod vest, Skansevejens Skole mod nord og Nr. Uttrup Skole mod øst. Som en del af udviklingen af Stigsborg Havnefront er det planen at flytte Skansevejens Skole til Stigsborg med en placering ved fjorden.

I bydelen skal der fortsat være mulighed for lokale servicefunktioner såsom ældrecentre, undervisning, børnepasning og lokale fritids- og kulturaktiviteter.

Nørresundby Midtby rummer et bredt udvalg af både dagligvare- og udvalgswarebutikker, men som en perifer del af Aalborg Midtby er der en naturlig konkurrence fra butikkerne syd for fjorden og fra City Syd. Et samlet centerområde står stærkere i konkurrencen om kunderne og derfor skal nye butikker i bydelen først og fremmest placeres inden for den afgrænsede bymidte.

I de kommende år er udfordringen i Midtbyen først og fremmest at markere sig endnu stærkere, som det primære mødested og center for byoplevelser i Nordjylland. Midtbyen og City Syd skal fortsætte deres udvikling som de to overordnede centre med hver sin profil og specialisering. Visionen for Midtbyen er, at hele byrummet omkring den centrale del af fjorden bliver fremtidens oplevelsesrum - det gælder fx havnefronten mellem broerne og Nordhavnen. Der bliver behov for at være på forkant med udviklingen og skabe plads til velplacerede fornyelser og udvikling af de nuværende butikker samt relaterede funktioner som gallerier, caféer, barer, wellness-tilbud osv.

I forbindelse med den generelle byfornyelsesindsats i Nørresundby blev der - som tidligere nævnt - gennemført en omlægning og fornyelse af Torvet. I dag fremtræder Torvet som et moderne bytorv med flotte belægningsskift og i en form, hvor trafikafviklingen i større grad sker på de bløde trafikanter præmisser. I samme periode er der også sket en delvis fornyelse af både bygninger og gaderum langs Vestergade og Skrågade, bl.a. i form af nybyggeri. Alt i alt har indsatsen givet handelsområdet et visuelt "løft" samt en moderne og kvalitetsbevidst fremtoning. Også i fremtiden skal indpasning og udformning af nye butikker og bebyggelse i Nørresundby Midtby ske med respekt for den

Østerbrogade, er et vigtigt trafikknudepunkt, som dominerer meget i bybilledet..



Bykernen skal rumme hovedparten af byens butikker - også i fremtiden...



.... men der skal også sikres plads til detailhandel i de lokale bykvarterer.

omgivende arkitektur.

- Midtbyen skal fortsat styrkes som primært centerområde med et bredt udbud af både dagligvare- og udvalgswarebutikker.
- Der skal sikres udviklingsmuligheder for detailhandlen i både nye og eksisterende lokaler - også lokalt i de nye bykvarterer.
- Det visuelle udtryk i gågaden og langs de overordnede butiksstrøg skal fortsat udvikles kvalitativt mht. bygningsplacering, arkitektur, facader, skilte, beplantning mv.
- Butiksforsyningen videreudvikles med mulighed for nye butikker på slagteriområdet.
- Bydelen skal så vidt muligt rumme institutioner og andre naturligt tilknyttede servicefunktioner.

Indsatsmuligheder

- Byomdannelse i de fjordnære områder fra Lindholm Brygge vest til motorvej i øst.
- Forbedring af bymiljøet samt det visuelle udtryk langs Østergade.
- Styrkelse af den visuelle karakter langs Vestergade/Thistedvej.
- Sikring udviklingsmuligheder for detailhandlen, bl.a. i de primære byudviklingsområder.

10-02-2020