

FORSLAG

JANUAR 2013

# NORDHAVNEN, NØRRESUNDBY

Vurdering af en ny butiks effekter på trafik, byliv og  
detailhandel samt forholdet til Planloven





# KOLOFON

COWI



AALBORG  
KOMMUNE

|                |                                      |
|----------------|--------------------------------------|
| PROJEKTNR.     | AC 2657                              |
| DOKUMENTNR.    | 1                                    |
| VERSION        | 1                                    |
| UDGIVELSESDATO | 08.01.2013                           |
| UDARBEJDET     | RACA/KRLB                            |
| KONTROLLERET   | OWJ (Trafik), KRBR<br>(Detailhandel) |
| GODKENDT       | KRBR                                 |





An aerial photograph of a coastal area. A river flows from the top left towards the bottom right. On the left bank, there are residential areas with houses and some larger buildings. On the right bank, there are industrial facilities, including several large white storage tanks and various buildings. A highway runs along the top right. The water is dark and calm.

# INDHOLD

NORDHAVNEN 5

TRAFIK 9

LOKAL SYNERGI OG BYLIV 12

DETAILHANDEL 16

PLANLOVEN 18





VESTERBROGADE

ØSTERBROGADE

STRANDGADE

MELLEM BROERNE

HAVNEGADE

SYRESTIEN

NORDRE HAVNEGADE



# NORDHAVNEN

Nærværende dokument indeholder konsekvensvurderingen for nyt byggeri på Nordhavnen i Nørresundby. En række overordnede betragtninger omkring områdets kontekst og fremtidige udvikling danner grundlag for, hvilke hensyn der skal tages i planlægningen for Nordhavnen.

Formålet med konsekvensvurderingerne er at vurdere, hvordan nyt byggeri ved Nordhavnen vil påvirke forhold som trafik, byliv og detailhandel - både lokalt ved Nordhavnen og i forhold til Nørresundby i øvrigt.

Behovet for konsekvensanalyserne er afstedkommet af et ønske fra en privat byggherre om at opføre nyt byggeri på arealet mellem P. P. Hedegaards pakhusbygninger og brolanding i Nørresundby. Projektet bygger på en vision, som indebærer etablering af en dagligvarebutik på 1.080 m<sup>2</sup> samt boliger, kontorer og hotel i op til 10 etager mod Limfjorden. Projektet lægger derudover op til, at der etableres restaurant og servicefaciliteter til gæstesejlere på den lille pier.

## DOKUMENTETS OPBYGNING

Som grundlag for vurderingen af konsekvenserne ved det foreslåede byggeri er der udarbejdet en analyse af konsekvenserne for detailhandlen. Derudover har COWI tidligere udarbejdet en vurdering af de trafikale konsekvenser ved nyt byggeri på havnefronten øst for Limfjordsbroen samt en vurdering af, hvordan området i fremtiden skal indrettes for at trafik og parkering kan afvikles på hensigtsmæssig vis. Konklusionerne er gengivet i dette dokument.

Sideløbende med dette dokument udarbejder Aalborg Havn en vurdering af de miljømæssige konsekvenser ved den fortsatte erhvervsmæssige drift på havnen i forhold til områdets fremtidige anvendelse til mere miljøfølsomme anvendelser som boliger.

Det nye byggeri vil have en placering nær Limfjordsbroen, som dagligt passeres af ca. 31.500 køretøjer. Der er derfor også behov for en analyse og vurdering af støjpåvirkningerne fra Limfjordsbroen, især hvis der planlægges for støjfølsomme anvendelser som boliger. Støjkortlægningen indgår ikke i nærværende rapport.

Dokumentet indeholder også vurderinger og anbefalinger til, hvordan planerne for området kan realiseres indenfor Planlovens rammer.

## NORDHAVNEN I DAG

Projektområdet har en vigtig placering i Nørresundby, hvor brofæstet møder landet, og hvor broens stålkonstruktion opfanges i et rampenalæg, der afsluttes i to karakteristiske cirkelslag i et af de måske mest helstøbte funkisrum i Danmark med Torvegården som Vesterbros 'point de view'.

Pladsen omkring begge sider af brolanding skaber et stærkt og - særligt mod vest - velafgrænset rum mellem byen og fjorden. Brolanding ligger højt i forhold til den nære kontekst, og skaber en flot udsigt mod Aalborg Skyline med Budolfis kirkespir, Utzon Centret, slottet mm. som nogle af de vigtigste landmarks.

Fremtidigt byggeri øst for broen kan medvirke til at forstærke rumdannelsen mellem byen og Limfjorden ved at skabe klare kanter på brolandings rum.

Pladserne på hver side af brolanding anvendes i dag til en række forskellige offentlige funktioner. Eksempelvis har flere klubber til huse ved selve brolanding, der er indrettet en boldbane øst for broen og under broen er der en lysinstallation, som skaber en helt særlig stemning i området. Vest for Limfjordsbroen - med front mod Limfjorden - er der klubhuse for dykker- og sejlkлубben.

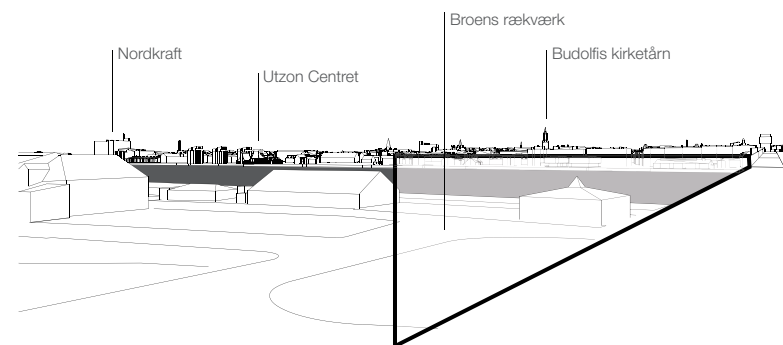
Området afgrænses fra den bagvedliggende by af en grøn kile, Syrestien, der skærer sig ind fra øst. Syrestien løber i en del af det tidligere jersbanespor til Sæby og er en velbenyttet stiforbindelse. Kilen skaber i dag en buffer mellem aktiviteterne på havnen og boligbyen mod nord. I forbindelse med en fremtidig omdannelse af den østlige havnefront i Nørresundby vil Syrestien med fordel kunne forlænges i hele

sporets længde. På den måde vil stien og det grønne rum omkring det tidligere banespor komme til at fungere som en rygrad der forbinder Nordhavnen med Nørresundby bymidte og Nørresundbys øvrige stinetræk.

Området afgrænses mod øst af P. P. Hedegaards bygninger, og især de høje siloer dominerer kigget mod øst.

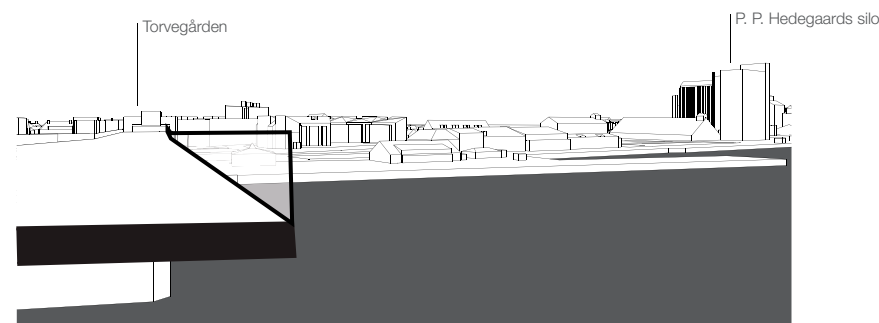
Fra Limfjordsbroen er der adgang til områderne via trapper. Vest for Limfjordsbroen er der på hjørnet af Strandgade en ny fjernvarme teknikbygning.

På hjørnet af Havnegade og Mellem Broerne er der derudover en mindre betonkonstruktion i forbindelse med et overløbsbygværk samt boldbaner mv.



#### VIEW 1 - FRA LIMFJORDSBROEN (NR. SUNDBY) MOD SYDØST

Fra Limfjordsbroen oplever man at være hævet højt over havnen og har samtidig udsynet over havnefronten som den nære kontekst i Nørresundby og den store udsigt over havnefronten i Aalborg. Bygningerne opleves som små volumener på afstand.



#### VIEW 2 - FRA LIMFJORDSBROEN (AALBORG) MOD NORD

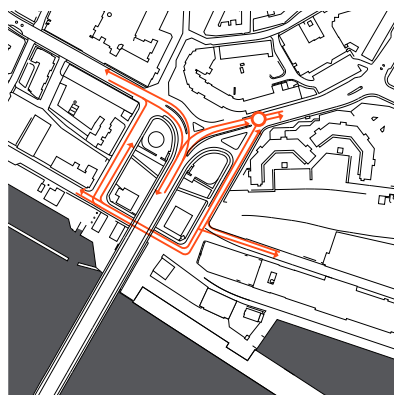
Vender man mod Nørresundby fra Limfjordsbroen, har man kig ud over havnefronten og Nørresundbys skyline med Torvegårdens bygninger (funkisbyggeriet ved brolanding) som et af de markante byggerier.





# TRAFIK

Området under Limfjordsbroen vejbetjenes i dag via Havnegade fra Østerbrogade og via Strandgade fra Vesterbrogade i Nørresundby. For trafik fra Limfjordsbroen mod Havnegade er der en shunt.



TRAFIKAFVIKLINGEN I PROJEKTOMRÅDET

For yderligere beskrivelse af konsekvenser ved nyt byggeri på havnefronten i Nørresundby - herunder kapacitetsberegninger mm. - henvises til teknisk notat vedr. "Dagligvarebutik ved Havnegade i Nørresundby" (9. august 2011). Notatet er udarbejdet af COWI.

Der er venstresvingsforbud i Havnegade mod vest, og fra Brolandingen er der højresvingsforbud mod Brotorvet. Dette medfører, at der er en cirkulerende trafik under Limfjordsbroen - dels af trafik fra Havnegade, som skal mod syd eller vest og dels af trafik fra syd, der skal mod Brotorvet i Nørresundby.

Der er endvidere mulighed for sivetrafik fra Vestergade via Slagterivej-Carl Klitgaards Vej og Mellem Broerne. Mod øst forhindrer erhvervsfunktionerne ved Hedegaard videre kørsel ad Havnegade og Nordre Havnegade.

Der er planer om, at Nordre Havnegade kan indgå i forbindelse med trafikbetjeningen af Nørresundbys østlige havnefront, som på sigt må forventes at blive omdannet til andre formål.

Ved brolanding i Nørresundby kører ca. 19.000 biler pr. døgn mod vest ad Vesterbrogade mens ca. 12.500 biler pr. døgn kører mod øst ad Østerbrogade. I forbindelse med VVM for den 3. Limfjordsforbindelse er det beregnet, at trafikken over Limfjordsbroen frem til 2020 vil stige fra 31.500 til ca. 35.000 biler pr. døgn. Trafikken på de tilstødende veje vil stige tilsvarende.

## PARKERING

Øst for Limfjordsbroen er der ca. 140 p-pladser, som servicerer havnefunktionerne i området. Parkeringsbehovet i tilknytning til eksisterende erhvervsfunktioner vil ikke

ændre sig, og skal derfor fortsat kunne tilgodeses efter omdannelse af arealerne. En p-tælling i efteråret 2012 viste, at der er en belægning på under 40% på de eksisterende pladser.

## VEJBETJENING

Den overordnede vejbetjening i området - hvor der i dag ikke er mulighed for venstresving fra Havnegade - vurderes som den mest hensigtsmæssige - også selvom en øget trafik til området ud fra sikkerhedsmæssige hensyn kan nødvendiggøre signalregulering af krydset Havnegade/Østerbrogade.

Dette indebærer, at det vil være væsentlig at sikre cirkulationen under Limfjordsbroen som en del af omdannelsesprojektet. Cirkulationen er også væsentlig i forhold til betjeningen af Nørresundby Torv fra syd og sammenhængen mellem Vesterbrogade og Østerbrogade.

En særlig udfordring i området er levering af varer til dagligvarebutik og andre byfunktioner. I forbindelse med de nærmere disponeringer af grunden er det vigtigt at sikre tilstrækkelig manøvreareal for lastbiler, der har store arealkrav til svingning mm. Afhængigt af indretningen vil der kunne ske bakkemanøvrer ud på vejarealet eller over arealer, hvor der kan være en konflikt med fodgængere eller cykeltrafikken langs havnefronten. Oversigtsforholdene i området kan i den forbindelse vise sig problematiske.

## TRAFIKAFVIKLING

Trafikafviklingen til og fra projektområdet er vanskelig på grund af den nære placering til det relativt komplicerede trafikbillede omkring brolanding. For at afvikle trafikken lægges der op til, at der anlægges et nyt signalreguleret kryds mellem Havnegade og Østerbrogade. Kapacitetsmæssigt vil der ikke være en







gevinst ved at signalregulere krydset, men det vil være nødvendigt af trafiksikkerhedsmæssige årsager.

Et signalanlæg ved Havnegade vil kunne resultere i større kødannelser i området, samt at det kan føre til øget gennemkørende trafik ad Mellem Broerne, Sundby Brygge mv. til Vestergade, hvilket ikke er ønskeligt.

Anlægsudgiften ved etablering af et signalanlæg ved Havnegade anslås at være i størrelsesordenen 7 mio. kr (2011-priser), idet en større ombygning af strækningen mellem Limfjordsbroen og Engvej vil være påkrævet. Signalet skal styres sammen med krydsene ved Limfjordsbroen (brolanding) og Strandgade. I tillæg hertil kan der være udgifter forbundet med ændringer/etablering af vej- og stiforbindelserne under Limfjordsbroen mellem Havnegade og Strandgade, samt retablering af opholdsarealer.

I krydset Strandgade/Vesterbrogade forudsættes signalprogrammerne som udgangspunkt ikke ændret, da det er nødvendigt at kunne tilgodese spidstimetrafikken mellem Limfjordsbroen og Vesterbrogade.

Udbygning af området ved Nordhavnen med nye trafikskabende funktioner vil alt andet lige kunne resultere i en forøgelse af antallet af trafikuheld. De geometriske forhold i området gør oversigtsforholdene mindre gode og

kræver særlig opmærksomhed af trafikanterne ved gennemkørsel, og det øger risikoen for uheld.

De nye funktioner inden for projektområdet vil derudover medvirke til en øget fodgængertrafik over Østerbrogade ved Havnegade. Da fodgængerkrydsningen i forvejen er belastet af en del uheld, er dette problematisk.





#### NYT SIGNALREGULERET KRYDS

For at afvikle trafikken lægges der op til, at der anlægges et nyt signalreguleret kryds mellem Havnegade og Østerbrogade. En skitse af, hvordan krydset kan tænkes er vist til højre.



# LOKALE SYNERGIER OG BYLIV

En dagligvarebutik på Nordhavnen vil øge muligheden for at tiltrække andre butikker på naboarealer på grund af det daglige kundeflow en dagligvarebutik vil skabe. Derimod vurderes det som usandsynligt at Nordhavnen på kort sigt vil kunne fungere som en integreret del af det øvrige handelsmiljø i Nørresundby.

## ANTAL KUNDER PR. DAG

|                         |                          |
|-------------------------|--------------------------|
| Størrelse:              | ca. 1.000 m <sup>2</sup> |
| Oms/m <sup>2</sup> /år: | 30-40.000 kr.            |
| Oms/år:                 | 30-40 mio. kr.           |
| Køb/kunde:              | ca. 200 kr.              |
| Åbningsdage/år:         | 360                      |
| Antal kunder/dag:       | 400-550                  |

## LOKALE SYNERGIER

En dagligvarebutik på ca. 1.000 m<sup>2</sup> vil erfaringsmæssigt tiltrække i størrelsesordenen 400-550 kunder om dagen. Dagligvarebutikkens kunder er også potentielle kunder i butikker, der er placeret tæt ved dagligvarebutikken. Analyser fra forskellige danske byer peger på, at andelen af kunder, der kombinerer dagligvareindkøb med udvalgswareindkøb er op til 10-15 % i bymidter, hvor der er et stort udbud at kombinere dagligvareindkøb med. På Nordhavnen, hvor der er færre butikker, vil andelen være lavere.

Den lokale synergi mellem en dagligvarebutik og udvalgswarebutikker vil ud over mængden og attraktiviteten afhænge af afstanden mellem butikkernes indgange og hvor synlige de er. Nogle butikstyper er mere afhængige af et kundeflow og en markant synlighed end andre.

Den største lokale synergieffekt opnås ved at butikkerne er placeret i umiddelbar nærhed - enten i samme bygning eller med under ca. 20 m mellem indgangspartierne. Den bedste placering for udvalgswarebutikkerne er overfor eller lige før dagligvarebutikkens indgangsparti på gåturen mellem dagligvarebutikken og parkeringspladsen, som de fleste kunder vil ankomme til. Nærheden mellem indgangene vil give kunderne mulighed for at se butiksvinduerne, udstillede varer, reklamer, tilbud mv. Synligheden og den korte afstand giver gode muligheder for spontane indkøb.

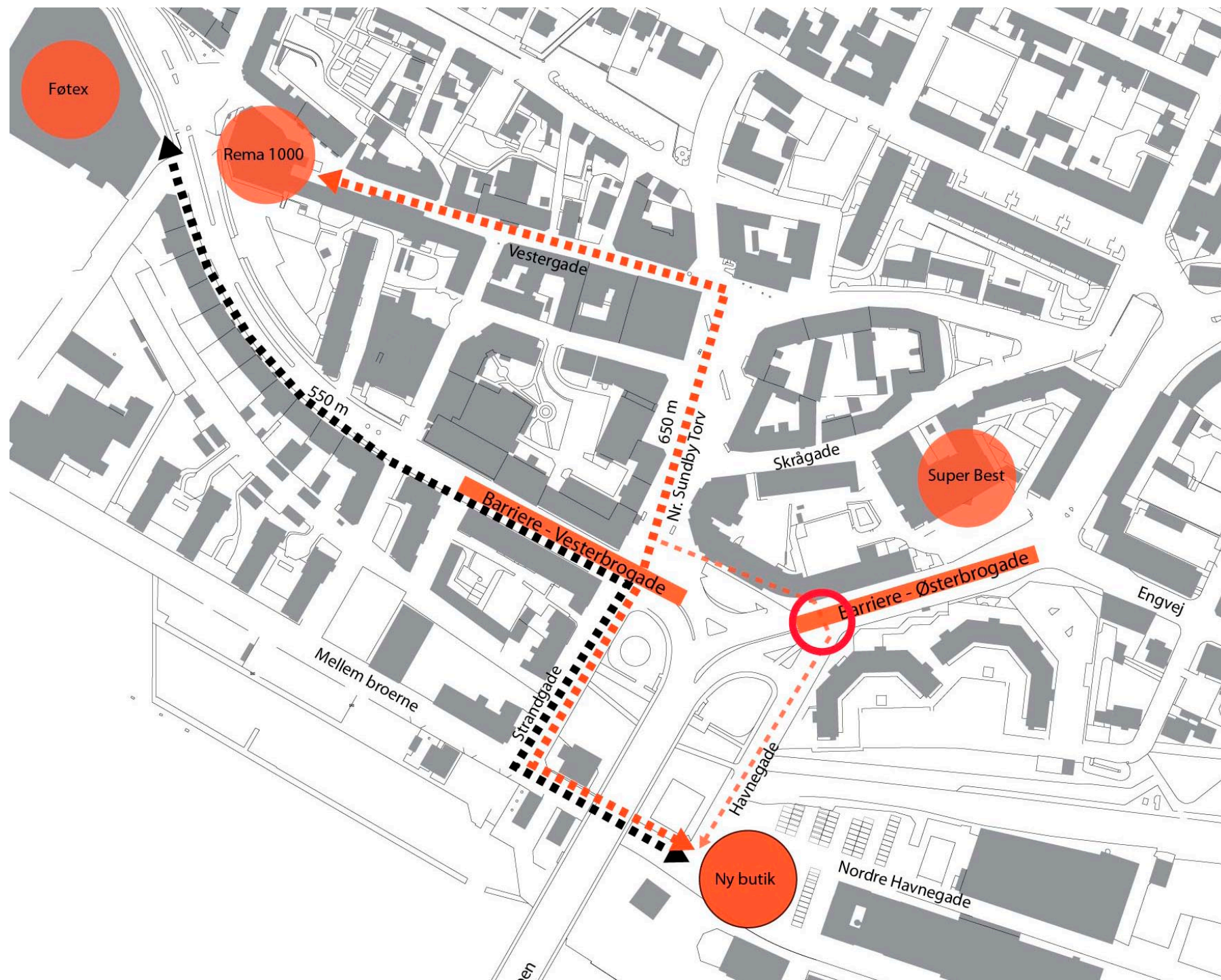
Der vil også være lokal synergieffekt med en længere afstand mellem indgangspartierne end ca. 20 m. Her er der ikke tale om det lette og spontane valg, men om et bevidst valg om at skulle gå tættere på butikken og se på udvalget. Synergieffekten ved den større afstand handler også om at kunderne i dagligvarebutikken får kendskab til udvalgswarebutikkernes eksistens og derfor vælge dem, når der skal købes varer, som butikken har. Det er derfor også ved den større afstand vigtigt, at der er synlighed, sådan at butikkens navn, store reklamer mv. kan ses.

## BYLIV

Detailhandelstrukturen i Nørresundby bymidte er kendetegnet ved at være spredt på flere beliggenheder. Et begrænset antal butikker er spredt på et forholdsvis stort område. En butik ved Nordhavnen vil tilføre endnu et udbudspunkt i bymidteområdet. Især tre forhold vanskeliggør muligheden for at skabe et sammenhængende handelsmiljø mellem Nordhavnen og de øvrige handelsområder i Nørresundby bymidte:

- › De trafikale barrierer, Vesterbrogade og Østerbrogade, mindsker tilgængeligheden mellem handelsområderne,
- › Den relativt store afstand mellem Nordhavnen og de øvrige butikskoncentrationer i Nørresundby bymidte,
- › Manglen på butikker eller andre attraktive funktioner på strækningen mellem Nordhavnen og Nørresundby Torv eller Skrågade, som er de nærmeste butikskoncentrationer.







## TRAFIKALE BARRIERER

Der er tre primære handelsområder i Nørresundby, som ligger i umiddelbar forlængelse af hinanden midt i Nørresundbys bymidte:

- › Dagligvareområdet ved Sønderport Centret og Skrågade, der rummer Super Best og en række mindre butikker som slagter, bager og blomsterhandler.
- › Strøgområdet omkring Nørresundby Torv og Vestergade, der rummer ca. 20 udvalgswarebutikker på 50-300 m<sup>2</sup>.
- › Dagligvareområdet ved Vestergade og Slagterigrunden, der rummer Rema 1000 og Føtex foruden ca. 5 mellemstore udvalgswarebutikker som Sport Master og Imerco.

Det er nødvendigt at koble de tre eksisterende handelsområder med Nordhavnen, men de trafikerede veje, Vesterbrogade og Østerbrogade, udgør trafikale barrierer til Nordhavnen.

Det signalregulerede kryds ved Strandgade med fodgængerovergang til Nørresundby Torv har en vis effekt på tilgængeligheden mellem områderne. Ved Østerbrogade er der ikke et signalreguleret kryds, og her er barriereeffekten større.

## AFSTANDE MELLEM BUTIKSOMRÅDERNE

For at skabe byliv mellem to ellers separate handelsområder er det vigtigt, at gangafstandene er overskuelige. Afstanden mellem en ny dagligvarebutik på Nordhavnen og det nærmeste handelsområde omkring Super Best ved Østerbrogade vil være ca. 250 m, til Nørresundby Torv er der ca. 300 m og til Føtex og Rema 1000 er der ca. 550 m.

I en bymidte og i strøggader med mange butikker viser erfaringer, at en afstand mellem butikkerne på ca. 150-200 m er det maksimale for, hvor langt kunderne accepterer at gå. Ved større afstande vil kunderne typisk opfatte strøget som to adskilte områder, og de vil ikke være tilbøjelige til at gå mellem dem.

Det er vanskelig at opnå en situation, hvor kunderne omkring Nørresundby Torv vil gå de ca. 300 m til en dagligvarebutik ved Nordhavnen og tilbage igen på en indkøbstur - eller omvendt.

## EN SAMMENHÆNGENDE STRUKTUR

For at forbedre mulighederne for at Nordhavnen skal kunne fungere i sammenhæng med de øvrige handelsområder i Nørresundby er det nødvendigt med en sammenhængende struktur. Fodgængere skal kunne færdes bekvemt i det samlede handelsmiljø, og det har en betydning, at strækningerne er interessante og livlige. Den ideelle situation vil være, at der på sigt etableres butikker eller andre stærke attraktioner på hele strækningen fra Nordhavnen til Nørresundby Torv.

Der kan være andre muligheder for at motivere til fodgængertrafik mellem Nordhavnen og Nørresundby Torv. Eksempelvis kan levende og spændende facader, attraktive byrum, steder, der indbyder til aktivitet mv. være med til at skabe oplevelse på strækningen. Andre bylivsskabende funktioner som spisesteder, friserer mv. kan også bidrage til bylivet, men butikker er det vigtigste.

Sikkerhed og tryghed er også væsentlige parametre for at motivere til fodgængertrafik. Belægning, sikkerhed og god plads kan øge komforten for fodgængere. Fartreducerende tiltag for biler er også et virkemiddel, der kan øge trygheden for fodgængerne. Alternativt kan området virke utrygt at færdes i for fodgængere, hvorved potentialet for kundestrømme ikke udnyttes optimalt. Det vurderes, at det vil være meget vanskeligt at tiltrække nok byfunktioner til området strækningen mellem Nordhavnen og Nørresundby til at området vil opleves som ét samlet handelsområde.

## ANBEFALINGER

For at opnå lokal synergi mellem en dagligvarebutik og udvalgswarebutikker er det nødvendigt at butikkerne er placeret synligt i forhold til hinanden og i umiddelbar nærhed - enten i samme bygning eller med korte afstande mellem indgangspartierne, som giver direkte synlighed og mulighed for spontane indkøb.

Afstandene og de betydelige barrierer i form af Vesterbrogade og Østerbrogade betyder, at det vurderes som vanskeligt at opnå en samlet oplevelse af bylivet mellem Nordhavnen og de øvrige handelsområder i Nørresundby. For at forbedre mulighederne for et samlet handelsstrøg mellem Nordhavnen og Nørresundby Torv er det vigtigt at langt de fleste facader langs hele strækningen fra Nordhavnen til Nørresundbys Torv på sigt omdannes til butikker eller andre bylivsskabende funktioner.





# DETAILHANDEL

En ny dagligvarebutik ved Nordhavnen forventes at hente det meste af sin omsætning fra de eksisterende dagligvarebutikker i Nørresundby og fra den store mængde forbipasserende trafik.

En ny butik på Nordhavnen vil omfordele omsætningen i oplandet. På grund af beliggenheden ved et trafikalt knudepunkt vil der både være et lokalt opland og et større trafikalt opland for butikken.

## OMSÆTNING

Omsætningen i en dagligvarebutik afhænger af butikens størrelse, type og beliggenhed. Det vurderes, at en dagligvarebutik på ca. 1.000 m<sup>2</sup> med en central trafikalt beliggenhed vil have en arealintensitet på omkring 30-40.000 kr. pr. m<sup>2</sup> i 2012. Det svarer til en årlig omsætning på i størrelsesordenen 30-40 mio. kr.

## BETYDNING AF BUTIKKENS BELIGGENHED

Med den trafikalt centrale og meget synlige beliggenhed er det sandsynligt, at en betydelig del af omsætningen vil blive hentet fra den forbikørende trafik, som i dag køber dagligvarer i andre butikker på strækningen frem mod eller i lokalområdet ved bopælen. Butikken forventes således at hente omsætning fra både et større opland langs Østergade og Hjørringvej og langs Thistedvej.

| VURDERET OMSÆTNINGSÆNDRING I DE TRE PRIMÆRE OPLANDE                                                                                     |                               |                    |                                      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|--------------------|--------------------------------------|
| OPLAND                                                                                                                                  | OMSÆTNINGS-ÆNDRING (MIO. KR.) | OMSÆTNINGS-ÆNDRING | ANDEL AF OMSÆTNINGEN I DEN NYE BUTIK |
| NØRRESUNDBY BYMIDTE                                                                                                                     | 10                            | -10%               | CA. 25 %                             |
| ØSTERBROGADE/HJØRRINGVEJ                                                                                                                | 15-20                         | -5 %               | CA. 50 %                             |
| VESTERGADE/THISTEDVEJ                                                                                                                   | 5                             | -15 %              | CA. 15 %                             |
| ØVRIG NØRRESUNDBY                                                                                                                       | 0-5                           | -                  | CA. 10 %                             |
| Tabellen viser, hvor omsætningen til den nye butik vurderes at komme fra, og hvor stor en andel, der hentes fra de forskellige oplande. |                               |                    |                                      |

En anden del af omsætningen vil blive hentet lokalt og blive overført fra omkringliggende dagligvarebutikker i Nørresundby Bymidte. Det lokale opland omkring Nordhavnen er ret begrænset på grund af beliggenheden ved havnen, hvor der kun er få boliger.

## DAGLIGVAREBUTIKKENS PÅVIRKNING PÅ DETAILHANDLEN

Den sandsynlige fordeling er vurderet på grundlag af butikkens beliggenhed ved et stort trafikknudepunkt, det lokale opland og konkurrerende butikker i nærområdet og langs det overordnede vejnet. For at danne et overblik over butikkens påvirkning på oplandene er der udarbejdet en grovvurdering af påvirkningen. Især tre oplande vurderes at blive påvirket.

I oplandet omkring Nørresundby bymidte er den sandsynlige omsætningsnedgang sat i forhold til den nuværende dagligvareomsætning i området og udpegning af de butikker, der på grund af deres beliggenhed, type mv., vurderes at blive mest berørt. Her skal det påpeges, at Super Best og den nye butik vil være i direkte konkurrence om det samme opland, der ligger langs Østerbrogade og Hjørringvej. Det vurderes, at Super Best er den butik, der vil opleve den største påvirkning.

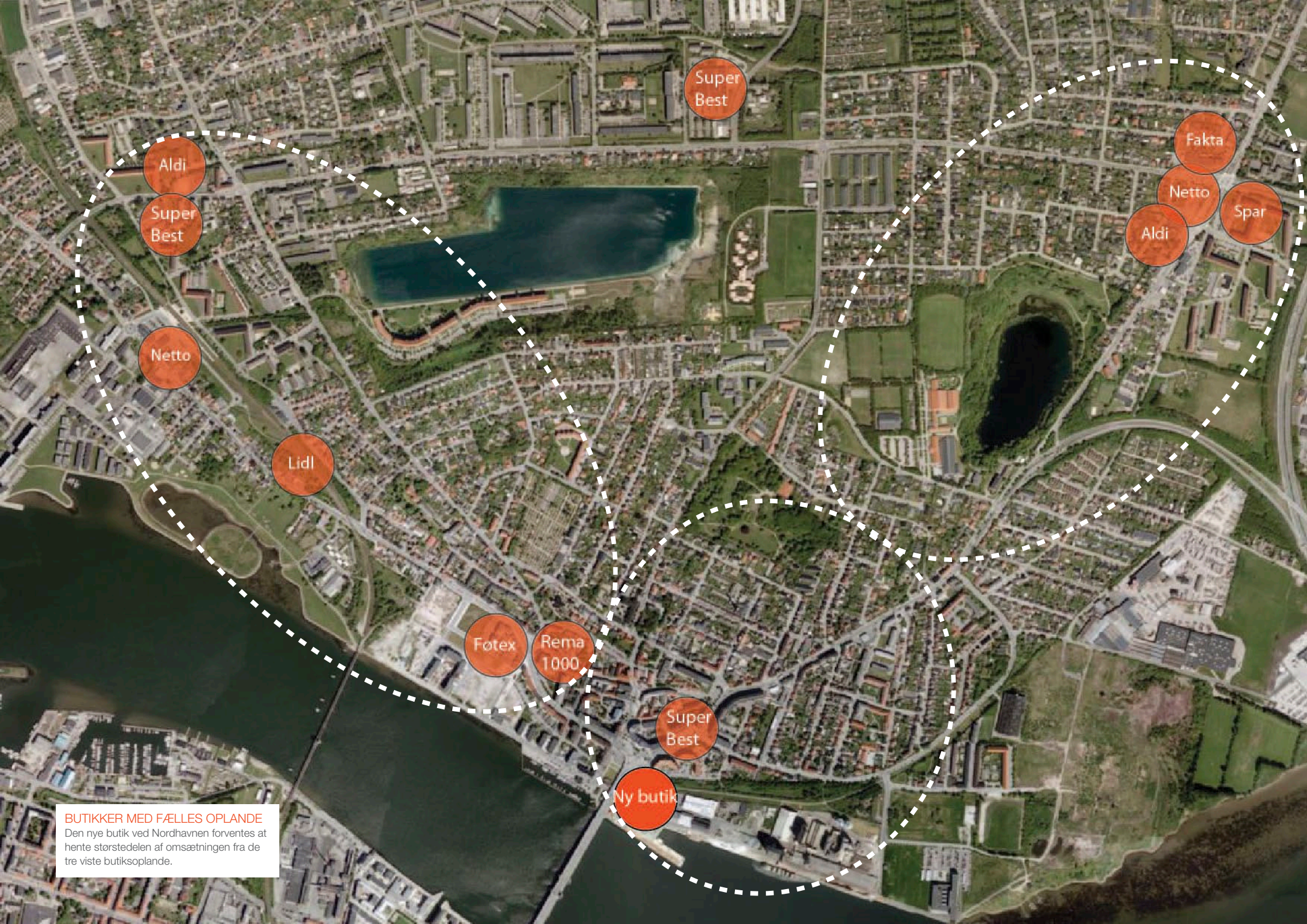
I oplandet langs Østerbrogade og Hjørringvej er der peget på andre dagligvarebutikker med trafikalt beliggenhed langs vejene, som vil blive konkurrenceudsat af den nye butik. Det forventes, at en væsentlig del af omsætningen i den nye butik hentes fra forbikørende trafik, som ellers ville handle i butikkerne ved Nørre Uttrup Torv mv.. Det vurderes, at den nye butik vil hente omkring halvdelen af omsætningen fra området mellem Østerbrogade og Forbindelsesvejen.

Oplandet langs Vestergade og Thistedvej vurderes i mindre omfang at miste omsætning. Området ligger mindre tilgængeligt for trafikken og den vestgående trafik vil allerede ved Føtex og Rema 1000 møde konkurrerende butikker samt Lidl og Netto længere ude ad Thistedvej. Derudover vurderes det, at der vil være en mindre påvirkning på de øvrige dagligvarebutikker i Nørresundby.

## UDVALGSVAREBUTIKKERNES PÅVIRKNING PÅ DETAILHANDLEN

Udover dagligvarebutikken er der mulighed for etablering af udvalgsvarebutikker. Påvirkningen på den øvrige udvalgsvarehandel afhænger i høj grad af, hvilke butikstyper der er blivet tale om. Hvis der etableres konkurrerende butikker til de eksisterende butikker i bymidten vil der være en påvirkning, men hvis der er tale om en branche, som ikke findes i bymidten, vil der ikke være negative effekter.





#### BUTIKKER MED FÆLLES OPLANDE

Den nye butik ved Nordhavnen forventes at hente størstedelen af omsætningen fra de tre viste butiksoplande.



# PLANLOVEN

Projektområdet ligger lige udenfor bymidteafgrænsningen for Nørresundby bymidte. Det er muligt, at butiksprojektet alligevel kan realiseres inden for planlovens rammer.

Der er i princippet tre forskellige muligheder for at etablere en dagligvarebutik uden for bymidteafgrænsningen men inden for planlovens rammer. Der kan planlægges for en enkeltstående butik, et lokalcenter eller bymidten kan udvides.

## EN ENKELTSTÅENDE BUTIK

Uden for bymidter og bydelscentre kan der ifølge planloven etableres en enkeltstående butik, der alene tjener til områdets daglige forsyning. Etablering af en enkeltstående butik forudsætter et lokalt opland i nærområdet i form af boliger. Det er også en forudsætning, at den lokale butik ikke skaber uhensigtsmæssig konkurrence til bymidtens butikker.

Umiddelbart kan der peges på, at en enkeltstående butik højst må være 1.000 m<sup>2</sup>. Herudover skal en enkeltstående butik som udgangspunkt placeres mindst 500 m fra andre butikker og områder udlagt til butiksformål.

Projektområdet ligger lige på kanten af centerområdet, Nørresundby bymidte. Desuden er der kun ca. 250 m til butiksområdet omkring Super Best på Østerbrogade og ca. 450 m til Rema 1000 ved Vestergade.

Det vil ikke være muligt at planlægge en butik i den vestlige del af Nordhavnen i Nørresundby, hvis 500 m-kravet skal overholdes.

En central trafikal placering i den vestlige del af Nordhavnen vil sandsynligvis betyde, at en stor andel af butikkens kunder vil være ikke-lokale kunder. Det vurderes, at en ny dagligvarebutik ved Nordhavnen til en vis grad vil forsyne et større opland end det begrænsede nære lokale opland og at butikken vil være en direkte konkurrent til de tre eksisterende dagligvarebutikker i Nørresundby bymidte - især butikkerne ved Skrågade.

Der er ca. 220 beboere i det nærmeste lokale opland, som er afgrænset til et område ca. 150 vest for Limfjordsbroen ved Nygade og ca. 100 m nordøst for Nordhavnen ved Lilleborgergade. Det øvrige område mod øst er et erhvervsområde uden indbyggere og mod nord indgår boligerne i afgrænsningen til Nørresundby bymidte. Det skitserede projekt indeholder desuden ca. 40 boliger, hvilket højt sat svarer til ca. 100 beboere. Dertil kommer eventuelle kunder fra ca. 4.000 m<sup>2</sup> erhverv og ca. 2.000 m<sup>2</sup> hotel.

En dagligvarebutik på ca. 1.000 m<sup>2</sup> behøver et lokalt opland på ca. 2.000 indbyggere. På baggrund af det begrænsede lokale opland og den forestående byudvikling vurderes det, at det vil være vanskeligt at argumentere for et lokalt opland til en enkeltstående butik til områdets lokale forsyning på ca. 1.000 m<sup>2</sup> ved Nordhavnen.

## ET LOKALCENTER

En anden mulighed er at udlægge et nyt lokalcenter. I et lokalcenter må den enkelte butik ikke være større end 1.000 m<sup>2</sup>, og det samlede bruttoetageareal må ikke overstige 3.000 m<sup>2</sup>. Et lokalcenter ved Nordhavnen vil have til formål at betjene en begrænset del af Nørresundby.

Problemstillingen ved et lokalcenter er analog til problemstillingen for en enkeltstående butik. Lokalcentret vil være i konkurrence med bymidten og det



vurderes også at være vanskeligt at argumentere for, at butikken betjener et lokale opland i en begrænset del af Nørresundby.

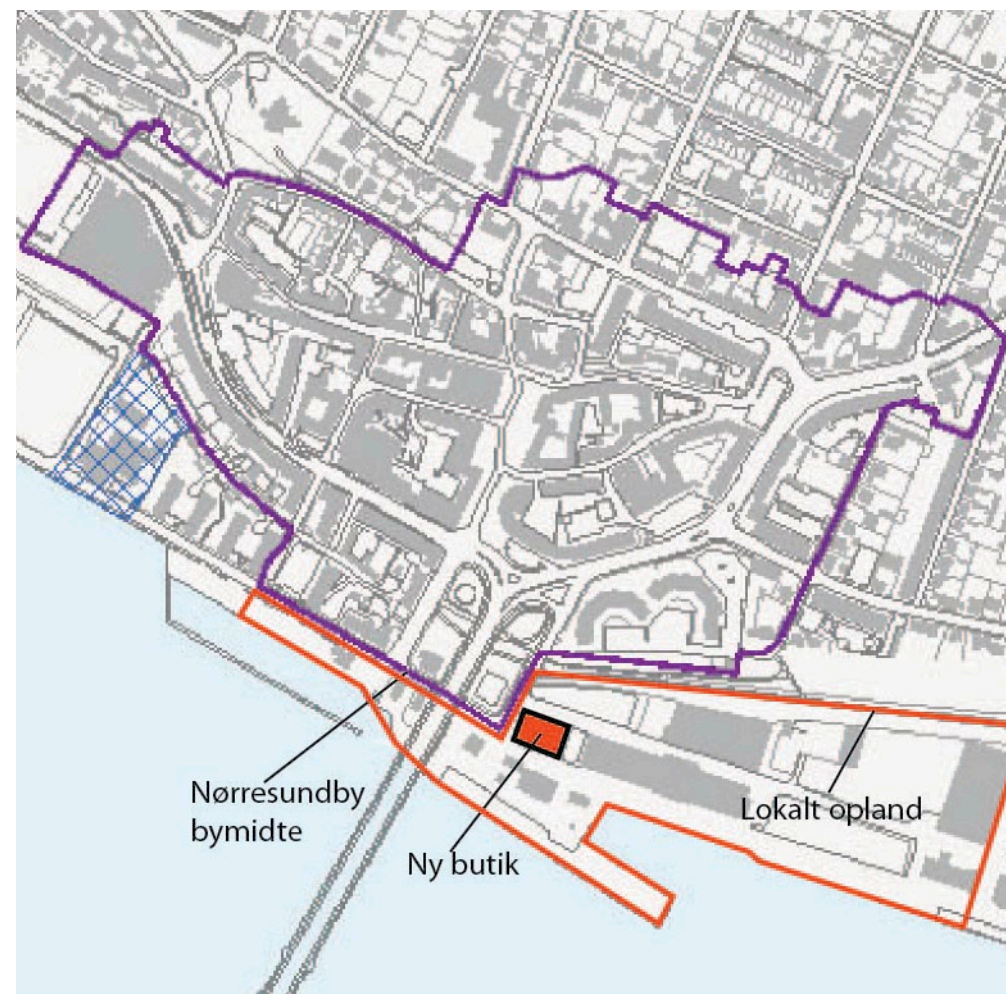
### UDVIDELSE NØRRESUNDBY BYMIDTE

Umiddelbart er dagligvarebutikken tiltænkt en placering, der ligger udenfor den statistiske bymidteafgrænsning. En udvidelse af den afgrænsede bymidte i Nørresundby medfører en ændring i kommuneplanens hovedstruktur.

Fordelen ved at udvide bymidten er, at det i Nørresundby bymidte er muligt at etablere dagligvarebutikker på op til 3.500 m<sup>2</sup>, og at der vil være friere rammer for at planlægge for udvalgswarebutikker. Der vil være mulighed for at planlægge for udvalgswarebutikker for op til 2.000 m<sup>2</sup>. Udvidelsen af bymidten skal ske efter den statistiske metode.

Der blev i 2009 foretaget en statistisk afgrænsning af Nørresundby bymidte. En mulighed vil være at opdatere den statistiske afgrænsning. Hvis det ikke er tilstrækkeligt så kan udvidelsen ske gennem en redegørelse for:

- › hvorfor det pågældende område ønskes inddraget i bymidten eller bydelscentret,
- › mulige alternative områder, der kan inddrages i bymidten samt en begrundelse for, hvorfor det eller de pågældende områder ønskes inddraget i bymidten,
- › hvordan inddragelsen stemmer overens med den overordnede detailhandelsstruktur samt
- › konsekvenserne for bymiljøet og trafikken.



Det vurderes umiddelbart at en redegørelse kan omfatte følgende:

**Hvorfor det pågældende område ønskes inddraget i bymidten eller bydelscentret**

Området ved Nordhavnen ønskes inddraget i bymidten, da der er ønske om at trække bymidten og detailhandlen længere ned mod Limfjorden. Med en omdannelse af området mellem Limfjordsbroen og Stigsborg Brygge vil der på sigt blive bygget boliger, som kan bidrage som grundlag for en butik på Nordhavnen.

**Mulige alternative områder, der kan inddrages**

Området i den vestlige del af Nordhavnen ligger lige på kanten af bymidteafgrænsningen for Nørresundby. På den måde vil der være tale om en naturlig udvidelse af bymidten. En udvidelse efter §2 i Bek. om afgrænsning af bymidter og bydelscentre vil desuden skabe en større fleksibilitet i detailhandelsplanlægningen end en udvidelse efter den statistiske metode. Ved den statistiske metode tages der udgangspunkt i et øjebliksbillede af tilstedeværelsen af byfunktioner.

**Hvordan inddragelsen stemmer overens med den overordnede detailhandelsstruktur**

Området i den vestlige del af Nordhavnen ligger lige på kanten af bymidteafgrænsningen for Nørresundby. På den måde vil der være tale om en naturlig udvidelse af bymidten.

**Konsekvenserne for bymiljøet og trafikken**

Området ved Nordhavnen har potentiale til at bidrage positivt til bymiljøet i Nørresundby. Bymiljøet får tilført rekreative kvaliteter i form af Limfjorden. På den anden side er der trafikale udfordringer ved at betjene det nye område ved Nordhavnen - især med henblik på trafiksikkerhed.

**ANBEFALING FOR DEN VIDERE PROCES**

I henhold til planlovens bestemmelser vurderes en udvidelse af Nørresundby bymidte som den mest realistiske mulighed for at planlægge for en dagligvarebutik ved Nordhavnen.

Viser den statistiske afgrænsning, at der ikke er mulighed for at udvide bymidten til også at omfatte området ved Nordhavnen kan der foretages en redegørelse for udvidelsen af bymidten jf. § 2 i Bekendtgørelse om afgrænsning af bymidter og bydelscentre.





