

Kommentarer til de 3 forslag til udviklingsplan for Stigsborg Havnefront med tilhørende Miljørapporter (MV)

1. Kommentar gert@mynderup.dk:

"Team Vandkunstens pointe med sigtelinier mod fjorden er godt set, og holdningen til at inddrage den eksisterende bydel i området ved at lade byggehøjden stige ned mod fjorden, og dermed undgå et skarpt skel mellem det eksisterende lave byggeri og et eventuelt højt byggeri, der i så fald vil skille bydelen mellem den gamle del og det nye Stigsborg.

En anden væsentlig detalje er, at de øst/vest gående veje er forskudt for at imødegå den kraftige blæst, der ofte hersker ved Limfjorden.

Blæsten bliver en stor udfordring for den grønne park, hvor håbet selvfølgelig er, at det lykkes at skabe læ primært fra øst og især vest uden at udsynet mod fjorden begrænses.

Måske kan der skabes et amfibiateater a la Skovdalen med fjorden som baggrund, hvilket samtidig vil skabe læ fra øst og vest.

Jeg bor selv lige ned til Lindholm Brygge Bådelaug, og kan konstatere at den lille havn skaber et dragende miljø for beboere og ikke mindst forbi passerende, så derfor håber jeg, at tilsvarende muligheder tilgodeses i nærhed af den grønne kile.

Cirklen ud i fjorden er også en charmerende detalje, som uden tvivl vil tiltrække nysgerrige blikke.

2. Kommentar finn@plan.aau.dk:

De på borgermødet viste projektforslag havde mange fællestræk, og vil fint kunne danne udgangspunkt for den fremtidige udvikling. Der er dog nogle punkter, der bør fastlægges, før udviklingen, bygherrer og ejendomsmæglere går i gang. Det bør således fastlægges på forhånd:

At udsigtslinierne fra vejene mellem Østergade og Engvej sikres og forlænges gennem Stigsborgområdet, så udsigten til fjorden og Aalborg sikres.

At bygninger af mere end 1 etages højde lægges som blokke eller punkthuse parallelt med udsigtslinierne, og dermed vinkelret på fjorden, så udsigt og sammenhæng med fjorden sikres i området. Dette vil være en fortsættelse af planprincipperne fra området mellem broerne på Nørresundbysiden i modsætning til Aalborgsiden, hvor karrestrukturen har afskåret området fra sammenhængen med fjorden.

At stamvejene til biltrafikken knyttes op på borgmestersvinget og tunellen, så broen og Vesterbro ikke belastes unødvendigt, og omvendt, at fodgænger og cykeltrafikken føres til Nørresundby og brolanding.

At det grønne område på syregrunden planlægges og beplantes snarest, så det kan blive til glæde i udbygningsperioden, og være med til at skabe værdi, når byggerierne går i gang.

At det sikres, at de ikke kan bygges mellem den nærmeste offentlige vej eller sti langs fjorden, så offentlighedens adgang til og udnyttelse af fjorden sikres de bedst mulige forhold.

Med gode hilsener
Finn Kjærdsdam

3. Kommentar ventoux1912@gmail.com:

Spændende input fra de tre forslagsstillerhold. Især dejligt at se at også professionelle arkitekter og planlæggere ser Nørresundbys potentiale for højhusbyggeri ved Hedegaards silolandskab. Dog bemærkelsesværdigt, at ambitionerne for videreførelse og nyudvikling af silolandskabet ikke rækker såååå højt til vejrs endda...sølle 10, 12, 15 etager; hvorfor må byen ikke få det 100-meter-vartegn vores regionshovedstad i dén grad mangler? Man skulle jo næsten tro, at både eksterne planlæggere og kommunens egne af slagsen samt visse developere havde højdeskræk. Hvorfor gvier vi ikke Nørresundby byens højeste pejlemærke, når nu alle Aalborg-sidens bedste byggegrunde snart er tapet til med impotente, halvhjertede højhuse, hvoraf kun et enkelt står til at overskride 50 meter? Meget mere storbyisk vildskab til Hedegaard-området vil være på sin plads!

4. Kommentar hella.nygaard@gmail.com:

Dejlig læsning i Nordjyske 9. november 2016 angående forslaget om en havnebus mellem Stigsborg og Aalborg a la havnebussen på Gøtaelven, som for øvrigt er gratis for borgere bosat langs elven. Blandt andet med henblik på at undgå for megen trafik gennem Gøteborg.

I forbindelse med "vores" havnebus bør der være gode og meget billige parkeringsmuligheder på Nørresundbysiden, idet jeg på den baggrund er sikker på, at mange nordjyder fra alle dele af Nordjylland vil tage havnebussen i forbindelse med handel og kulturoplevelser i Aalborg.

5. Kommentar kak@km.dk:

Som sognepræst ved Nørresundby Kirke vil jeg gerne opfordre til, at kirken tænkes med som en del af kultur-/ bylivet ved Stigsborg Havnefront. Det er slet ikke sikkert, der skal bygges ny kirke i området; men vi vil gerne være med i overvejelserne. Måske skal det være veje, der fører til centrum med Nørresundby Torv og Nørresundby Kirke, der skal vægtes - evt. kan vi på sigt forestille os et mindre sogne-/kulturhus.

Menighedsrådet ved Nørresundby Kirke, præsterne her samt provst Ole Rysgaard Madsen, som vi også er i dialog med om disse ting, står alle gerne til disposition i fælles udvikling af området.

Jeg selv er meget optaget af hvordan Vandkunstens forslag tænker det nye kvarter sammen med den eksisterende by - både i veje og i kig fra byen og i bygningsstil.

6. Kommentar Karin.folmerandersen@gmail.com

"Hej Aalborg Kommune

Det er jo dejligt, at vi får en lækker ny bydel herovre. Vores grund grænser op til syren, og det er dejligt at tænke på, vi får en indbydende park istedet. Jeg har dog et forslag: kunne I ikke lede den tunge trafik på Stigsborgvej væk ved at lave en ekstra rampe til motorvejen, så lastbilerne kan køre direkte på motorvejen frem for at skulle ned ad vores lille villavej, der slet ikke egner sig til den form for trafik? Det ville også miljøet i den nye park mere rolig og indbydende for offentligheden.

Jeg håber, I vil tage vores forslag i betragtning. Venlig hilsen Karin, Mark, Selma og Sara, Stigsborgvej 1, Nørresundby.

Tilføjelse til kommentar:

"Jeg glemte lige.... De mange lastbiler harmonerer jo heller ikke godt med de mange skolebørn, der vil færdes i området, når den nye skole bygges.

Vh Karin, Mark, Selma og Sara, Stigsborgvej 1"

7. Kommentar melchiortraffic@gmail.com

"Jeg har følgende bemærkninger til forslaget om at udbygge Stigsborg Brygge området:

1. Da man i 1970'erne lavede de første prognoser for trafikudviklingen i Aalborg-Nørresundby området, blev det klarlagt, at man bør undgå udbygning af boliger nord for Limfjorden, fordi Limfjordsforbindelserne derved bliver belastet mere i den retning, der i forvejen er overbelastet. Den sandhed gælder stadig! Derfor er hele ideen med at etablere et nyt og meget stort boligområde med 7000 indbyggere nord for fjorden ikke god. Hvis man vil opnå, at området bliver en dynamo i Aalborgs udvikling, burde man i stedet udbygge området med kontorer og universitetsafdelinger. Det ville være langt bedre i forhold til at undgå, at byens overordnede trafikale problemer bliver værre.

2. Uanset intentionerne om, at flere skal cykle og bruge kollektiv trafik, kan det ikke undgås, at en ny bydel med 7.000 indbyggere vil generere biltrafik, der vil belaste Østergade-Østerbrogade i så stort et omfang, at trafikken ikke kan afvikles på rimelig vis. Allerede i dag er strækningen og krydsene på især Østergade nogle af de steder i byen, hvor der er de største trafikafviklingsproblemer i myldretiden. I programoplægget nævnes, at holdene skal belyse: "Den bærende trafikstruktur for alle trafikarter, dens opkobling på den overordnede struktur og principper for dens detaljering." Det synes jeg ikke bliver gjort i forhold til biltrafikken. I besvarelserne nævnes muligheden for en motorvejstilslutning, og en tilslutning af bilvejnettet til Nørresundby-afgreningen er efter min mening den løsning, der bør sikres, før man går videre med planlægningen.

3. Havnebussen nævnes både i programoplægget og i besvarelserne som noget meget vigtigt. Det må dog anses som ret usandsynligt, at forbindelsen vil blive brugt i særlig stort omfang, hvis man også lægger i +BUS linje gennem området. Det vil være hurtigere og mere bekvemt for de fleste at benytte denne forbindelse i stedet for færgerne. I en af besvarelserne henvises til færgerne i Amsterdam, og der postuleres et antal rejsende på 2000 passagerer pr. dag. Det er ret usandsynligt, at tallet kan blive så stort. Indbyggerne i Aalborg har ca. 0,3 rejser pr. person pr. dag med kollektiv trafik. Det vil betyde, at stort set alle de rejser beboerne på Stigsborg Brygge foretager med kollektiv trafik, skal foregå med færgerne. Der vil nok også blive en del cyklister, der vil benytte færgerne, men mange cyklister vil formentlig cykle over Limfjordsbroen, der ikke er en særlig stor omvej og desuden er gratis.

4. Buslinjens opkobling på det omgivende vejnet er ikke i overensstemmelse med de målsætninger kommunen har for, at en +Bus linje skal have høj fremkommelighed. Busserne sendes i besvarelserne blot ud på Østergade og Østerbrogade i de kryds, der ved etableringen af den nye bydel, bliver svært overbelastede. Til forsvar for besvarelserne kan fremføres, at dette burde programoplægget have forholdt sig til.

5. Gennem den nye bydel bør der sikres bussen et glidende forløb, for at hastigheden kan være rimelig stor. Dette er ikke overbevisende løst i de to af besvarelserne.

6. Den overordnede ambition om at bruge vandet som et samlende, oplevelsesfyldt rum mellem de to bydele på hver sin side af fjorden, har jeg svært ved at se opnås. Der laves en færge – hvis politikerne til den tid synes, at de vil betale for den – men ellers er der ikke noget, der opfylder ambitionen. I programoplægget forkastes muligheden for en bro mellem de to bydele af økonomiske grunde, men en cykel- og gangbro ville være det middel, der kunne opfylde ambitionen!

Med venlig hilsen
Niels Melchior Jensen

8. Kommentar kjeld.richter.mikkelsen@gmail.com

"Indledningsvis vil vi gerne rose Aalborg Kommune for at inddrage borgerne så tidligt i projektfasen.

Generelt må vi nødvendigvis udtrykke vore betænkeligheder ved at "giftdepotet" fra Svovlsyre-fabrikken, Superfos og sidst Kemira får lov af ligge. Selv om man udlægger arealerne til park o.l., samt etablere spærringer for nedsivning til Limfjorden må der stadig være en fare for en langsigtet nedsivning.

Omkring planerne vil vi anbefale:

- At der etableres en tæt sammenknytning med den eksisterende bymidte i Nørresundby.
- At de attraktive "udkik til fjorden" fra den bagvedliggende by bevares.
- At man undgår en massiv byggelinje for tæt på fjorden. Dels må der tilstræbes et bygningsfri friareal ud mod fjorden på op til 20 meter, og dels bør man tilstræbe en bygningsprofil med lave bygninger tættest på fjorden og kun nogle få slanke højere huse.

Michael Meyer, Østerbrogade 94, 9400 Nørresundby

og

Kjeld Richter-Mikkelsen, Østerbrogade 128, 9400 Nørresundby

9. Kommentar mail.stefankjaergaard@gmail.com

"Jeg synes overordnet set, at det bedste bud er det fra vandkunsten.

Her er ting jeg kan syntes godt om:

- Ringen i vandkunstens forslag
- Promenade langs parken, istedet for vej i forslag fra vandkunsten
- TRANSFORMS tanke om at det skal være by. Især vigtig langs fjorden, mellem broen og parken.
Vandbus. Den skal bare tænkes som en længere linje fx med stop ved Lindholm brygge, Spritten og Østre havn mm.
- Vandkunstens tanker om at bevare udsynslinjer fra eksisterende by.
- Multi anvendelige parkeringshuse fra team EFFEKT. Generelt ide om flere funktioner for et byggeri.
- Aktiviteter langs havnefront. Gerne endnu mere.

Jeg syntes *ikke* om:

- Placering af skolen. Det gælder alle bud, men især det fra TRANSFORM
- Sammenklumpning af erhverv i forslag fra vandkunsten
- For få lokalpladser i bud fra vandkunsten
- Meget lige kant til parken i den østlige side.

I forhold til byggehøjde synes jeg at man skal passe på ikke at gemme den eksisterende by helt væk. Især Skansebakken, der er en central del af Nørresundbys identitet. Omvendt må der gerne for min skyld være flere højere punkthuse end der ligger op til i forslag fra vandkunsten. Generelt syntes jeg ikke der skal bygges noget under tre etager.

10. Kommentar martin.hesselsoe@gmail.com

1: Parkarealerne i den østlige del af området. Alle tre forslag er fine skitser til anlæg og terrænreguleringer i det forurenede område, som ikke skal bebygges. Forslagene varierer, men som jeg læser dem, så vil de alle koste mange penge. Jeg vil meget gerne opfordre til, at man får øjnene op for den meget særprægede "natur", som i dag findes på den forladte og forurenede industrigrund. Området er voksested for mærkelige planter, og ikke mindst rastested for mange fugle. Der er mange vandpytter og mudder, som skaber helt særlige levesteder. Jeg medgiver at det ikke er kønt, men den særprægede natur har værdi. Det vil besøgende kunne forstå, hvis det formidles korrekt. Derfor vil jeg foreslå, at den eksisterende "natur" bevares i det mindste i dele af "parken", fx omkring den mærkelige kuppel-bygning, som stadig står på arealet. Den kunne fx blive stående. Den forladte og forurenede industrigrund vil trække minder til tidligere tiders voldsomme anvendelse af arealet. Borgerne kunne fx færdes i området på hævede stier eller boardwalks, for at undgå at komme i kontakt med den forurenede jord. Men det vigtigste er at man slår to fluer med et smæk: Man sparer en masse penge, og sikrer en meget særpræget natur, som findes på denne type forladte industriarealer.

2: Bygningstæthed i den vestlige del af området. De fremlagte forslag omfatter alle meget tæt bebyggelse i den vestlige del af området. Jeg kan se formålet med det, set i forhold til afstanden til byens centrum. Jeg vil imidlertid opfordre kraftigt til, at undgå en tæt "mur" af høje bygninger langs fjorden. Det er acceptabelt med enkelte meget høje og smalle huse, svarende til dem som findes i dag på Hedegaards fabrik. Men det er vigtigt at bevare meget luft imellem dem, ved at sikre at hovedparten af bebyggelsen langs vandet bliver væsentligt lavere (fx max 4 etager). Dette bør sikre at der bevares en tydelig ud- og indsigt mellem Aalborg Slot og Skansen i Nørresundby. Synsfelt og sigtelinje mellem Nørresundby Skanse og Aalborg Slot har vel været en del af Aalborgs historie siden byens grundlæggelse. Dette bør selvfølgelig bevares. Derfor anbefaler jeg at tætheden af bygninger reduceres væsentligt i den vestlige del af området. I stedet kan bebyggelsesprocenten øges mere mod øst, hvor der ikke er risiko for at påvirke indsigt fra honnørkajen i Aalborg mod Nørresundby Skanse. Det skaber samtidig den økonomiske fordel, at der kan bygges flere kvadrater tidligt i forløbet, da disse arealer ikke skal afvente at Hedegaard nedlægger produktionen.

Jeg er klar over at de nuværende skitser fra de tre arkitektgrupper ikke er endelige, men jeg håber disse kommentarer kan bruges i det videre arbejde. Det netop opførte hus på kajen i Nørresundby, umiddelbart øst for broen, skræmmer. Bygninger i den højde og bredde langs hele havnen vil fjerne al indsigt og udsigt. Således kan man fra Limfjordsbroen ikke længere se det smukke pakhús på Hedegaards område. Denne bygning fremhæves som et aktiv for området i mindst et af de arkitektforslag I nu har fremlagt. Desværre kan man bare ikke se det længere, når man kører over broen! Jeg håber det er en planlægningsfejl, som kan undgås længere mod øst.

Mvh. Martin Hesselsøe, Ane Dams Gade 58, 9400 Nørresundby, martin.hesselsoe@gmail.com