

# Afsnit: Infrastruktur og Mobilitet

# Hjørring Kommuneplan 2016

Plus15

Bosætning og  
Erhverv

Natur og  
Landskab

Klima og  
Energi

Infrastruktur  
og Mobilitet

Kulturarv



Hvad gælder for  
mig?

SØG

Sådan bruger du  
planen

[www.kommuneplan2016.hjoerring.dk](http://www.kommuneplan2016.hjoerring.dk)



Hjørring Kommune

## Indholdsfortegnelse

Infrastruktur og Mobilitet	3
Veje	6
Stier	8
Havne, lufthavn og jernbaner	10
Mobilitet	12
Digital infrastruktur	14
Tekniske anlæg	16
Kort og retningslinjer	17
Veje	18
Stier	22
Havne, lufthavn og jernbaner	23
Digital infrastruktur	28
Tekniske anlæg	32

# Infrastruktur og Mobilitet

Med motorvej, jernbane og havn har Hjørring Kommune unikke fordele i forhold til at sikre en velfungerende infrastruktur med en høj mobilitet og bevægelse for kommunens borgere og virksomheder. Fri bevægelse mellem hjem, arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter er en grundforudsætning i det moderne liv, uanset hvor den enkelte vælger at bosætte sig eller etablere virksomhed.

Infrastruktur og ikke mindst mobilitet spiller en central rolle i PLUS15-temaerne, hvor flere konkrete satsninger forudsætter, at kommunens borgere har mulighed for en høj mobilitet i deres hverdag. Med motorvejen og Hirtshals Havn er kommunen det fysiske bindeled mellem Norge og Europa og udgør dermed et stort potentiale i forhold til erhvervsudvikling. Motorvejen udgør samtidig et stort potentiale for bosætning i de byer, som ligger i nærheden.

## Hjørring Kommune vil

- Profilere Hirtshals' position som transportknudepunkt mellem Norge og Europa gennem løbende udbygning og forbedring af infrastrukturen, så Hirtshals Havn har de bedste forudsætninger for fortsat erhvervsudvikling.
- Fremme borgernes sundhed og muligheder for motion og bevægelse gennem udbygning af stinettet for gående og cyklister i den enkelte by, mellem områdebyerne og til naturen og landskabet.
- Nytænke borgernes muligheder for at transportere sig ved at arbejde med alternativer til offentligt drevet kollektiv trafik og privatbilisme for at opnå både økonomiske, miljømæssige og sociale gevinster samt øget mobilitet for borgere i både byer og landdistriktet.
- Understøtte udbygningen af den digitale infrastruktur så god internetforbindelse og mobildækning bliver en styrke for bosætning og erhvervsudvikling.
- Skabe fremtidens villaveje som den trygge ramme om hverdagslivet og fællesskaber i kommunens boligområder, hvor klimatilpasning indtænkes for både at afhjælpe klimaudfordringer og tilføre områderne rekreative værdier.

## Hirtshals er et vigtigt transportknudepunkt

Kommunens gode infrastruktur med jernbane, motorvej, lufthavn og havneanlæg, sammenholdt med den geografiske placering, gør kommunen til et attraktivt og vigtigt bindeled mellem Norge og det øvrige Danmark og Nordeuropa. Vækstpotentialet skal udmøntes i blandt andet godssamarbejdet om "Jyllandskorridoren", og Hirtshals Havns placering som knudepunkt i regionens vestlige transportkorridor skal udvikles og profileres.

Der har været stor erhvervsmæssig vækst i Hirtshals i de seneste år, og nye arealer til havneudvidelse og til erhvervsgrunde ved transportcenteret har sat skub i udviklingen. Denne positive udvikling skal fastholdes via en løbende udbygning og forbedring af infrastrukturen.

### Udbygning af stinettet

Hjørring Kommune arbejder for at fremme cyklisme i kommunen. Både i forhold til transport mellem aktiviteter i hverdagen, f.eks. arbejde, skole og fritidsaktiviteter, og til fremme af turismen i kommunen og borgernes sundhed. Fokus er på etablering af et sammenhængende stinet mellem Hjørring og områdebyerne samt til de større turistbyer. Herudover fokuseres der på de eksisterende rekreative stier og cykelruter bl.a. gennem naturskønne områder.

### Nytænkning af borgernes mobilitet

Hjørring Kommune vil arbejde for en nytænkning af den kollektive trafik, hvor der i højere grad arbejdes med alternativer til det offentligt drevne system. Derved bliver det også i landdistriktet muligt at få hverdagen til at hænge sammen, selvom der ikke er en eller to biler i husstanden. Alternativer kan være delebilordninger, samkørselsordninger samt en telefonliste eller en app, som gør det muligt at koordinere ture.

Gennem mobility management arbejder kommunen for at ændre bilisters holdninger og adfærd i forhold til, hvordan man kan transportere sig anderledes. Et af midlerne er informationskampagner om reelle alternativer til privatbilisme.

### Digital infrastruktur

I en digital hverdag foregår størstedelen af al kommunikation med omverdenen via mobiltelefon eller internet, hvad enten det er som privatperson eller som virksomhed. Det er derfor nødvendigt med stabil og god internetforbindelse og mobildækning for både borgere og erhvervsliv.

Generelt har Nordjylland en veludbygget digital infrastruktur, men der er fortsat områder i Hjørring Kommune, hvor borgere og virksomheder ikke har adgang til de internethastigheder og den mobildækning, de ønsker. Endvidere skal kapaciteten i mobilnettene forbedres for at tilgodese fremtidens behov for mobildata.

Udbredelsen af internetforbindelse og mobildækning er som udgangspunkt en opgave, der ligger hos leverandørerne, men de frie markedskræfter kan ikke alene sikre udbredelsen, og derfor vil Hjørring Kommune gennem forskellige samarbejder understøtte udbygningen af den digitale infrastruktur.

Hjørring Kommunes mål er, at virksomheder i Hjørring Kommune inden 2020 skal have adgang til internetforbindelse med minimum 100 Mbit download og 30 Mbit upload. Ligeledes arbejdes der for at skabe hurtig og effektiv internetforbindelse til 95 % af de private forbrugere.

Hjørring Kommunes mål er, at mobildækningen for samtalebrug udbygges, så der er udendørs taledækning på 98 % af kommunens areal inden 2020. Ligeledes er det et mål, at mobildækningen for dataforbrug udbygges, så der er adgang til høj datahastighed i hele kommunen.

### Fremtidens villavej

Hjørring Kommune vil udvikle en ny type villavej – fremtidens villavej, som skal medvirke til at skabe gode, trygge og bæredygtige boligområder, hvor fællesskabet er i højsæde. Det gælder såvel villaveje i ældre boligkvarterer som nye boligveje. På fremtidens villavej vægtes bylivet og sammenkomsterne mellem vejens beboere højere end bilisternes fremkommelighed. De belagte arealer skal begrænses og erstattes af grønne oaser og åndehuller, som samtidig sikrer en mere bæredygtig afledning af regnvandet, og aflastning af kloakanlæggene. Disse "grønne" veje kan danne rammen om nye sociale relationer i boligområderne.

## Veje

Hjørring og de fem områdebyer Hirtshals, Sindal, Vrå, Tårs og Løkken skal være forbundet af overordnede trafikveje af høj standard. Vejene skal løbende udbygges som trafikveje med høj fremkommelighed og høj trafiksikkerhed. Læs mere om vejklasser i [retningslinje 4.1](#).



### Fremkommelighed og vedligeholdelse

Hjørring Kommune vil udnytte motorvejsnettets høje fremkommelighed og sikkerhed ved at flytte mest mulig trafik fra det øvrige vejnet til motorvejen. Der skal derfor sikres høj fremkommelighed på de kommunale veje, der fungerer som fødeveje til motorvejsnettet, og de motorvejsnære erhvervsområder skal sikres god tilgængelighed og fremkommelighed til motorvejen.

Hjørring Kommune har taget initiativ til et udviklingspartnerskab, som skal sikre en bedre vedligeholdelse af vejnettet. Fokus er på at udvikle nye metoder og materialer, som i højere grad er tilpasset trafikken i det pågældende område.

### Ringvejssystem omkring Hjørring

Hjørring Kommunes langsigtede strategi for vejene i og omkring Hjørring by er at skabe et ydre ringvejssystem, som kan aflaste de centrale gader i midtbyområdet. Det ydre ringvejssystem skaber mulighed for i højere grad at betjene midtbyområdet udefra og ind.

### Parkering

Behovet for langtidsparkering skal dækkes ved at få bilisterne til at benytte andre transportformer og ved at henvise til parkeringspladser i udkanten af bymidterne. Hjørring

Kommune arbejder for at samle parkeringen i større anlæg for parkering langs gader og på pladser af hensyn til by- og gademiljøet. Læs mere om parkering i de generelle rammer for parkeringsarealer.

## Fremtidens Villavej

Hjørring Kommune vil udvikle en ny type villavej – Fremtidens Villavej, som skal medvirke til at skabe gode, trygge og bæredygtige boligområder, hvor fællesskabet er i højsæde. Det gælder såvel villaveje i ældre boligkvarterer som nye boligveje. På fremtidens villavej vægtes bylivet og fællesskaber mellem vejens beboere højere end bilisternes fremkommelighed. De belagte arealer skal begrænses og erstattes af grønne oaser og åndehuller, som samtidig sikrer en bæredygtig afledning af regnvand og aflastning af kloakanlæggene.

Arbejdet med Fremtidens Villavej skal foregå på tre niveauer:

1. Nybyg - Byggemodninger hvor nye kvarterer og villaveje bygges op omkring målsætninger om begrænset bilkørsel, og færdslen sker på de gående og legendes præmisser.
2. Ombyg – Gennemgående renoveringer af eksisterende villaveje i samarbejde med Hjørring Vandselskab A/S.
3. Tilpas – Mindre tilpasninger af eksisterende villaveje for at skabe mere trygge villaveje med lavere hastigheder.

For at udbrede Fremtidens Villaveje i eksisterende byområder screener Hjørring Kommune relevante boligområder for at udpege oplagte veje, hvor tankerne bag Fremtidens Villavej kan realiseres.

## Stier

Hjørring Kommune vil skabe et attraktivt og sammenhængende stinet med muligheder for direkte forbindelser mellem dagligdagens destinationer i byområderne og til kommunens natur- og kulturværdier i det åbne land. Stinettet skal samtidig være trygt at færdes på, så også de yngste brugere kan færdes de pågældende strækninger.

Et sammenhængende og trygt stinet er til gavn for både borgere og turister. Øget tilgængelighed og sikkerhed for den cyklende, ridende og gående trafik bidrager til trivsel, sundhed og udvikling i kommunen.



### Cyklen - det foretrukne transportmiddel i byområder

Hjørring Kommune arbejder for, at cyklen bliver det foretrukne transportmiddel i byområder. Stinettet skal derfor binde byens eksisterende og nye boligområder sammen med skoler, uddannelsesinstitutioner, fritidsfaciliteter, erhvervsområder, offentlige funktioner, indkøbsmuligheder, stationer og busterminaler.

Der er særligt fokus på trafiksikkerhed, skolebørns muligheder for at blive selvtransporterende og cykelparkeringsfaciliteter i bymidte-områderne og ved andre centrale placeringer. Læs mere i afsnittet om Mobilitet.

### Stinet i det åbne land

Hjørring Kommune vil skabe forbindelser mellem Hjørring, områdebyerne og andre større trafikmål via et sammenhængende stinet i det åbne land. Det er bl.a. vigtigt at bevare markveje, som i dag forsvinder i takt med strukturændringer i landbruget. I forbindelse med udformning af cykelstier langs vejene og ved krydsninger mellem veje og stinettet er cyklisternes sikkerhed og tryghed i fokus.

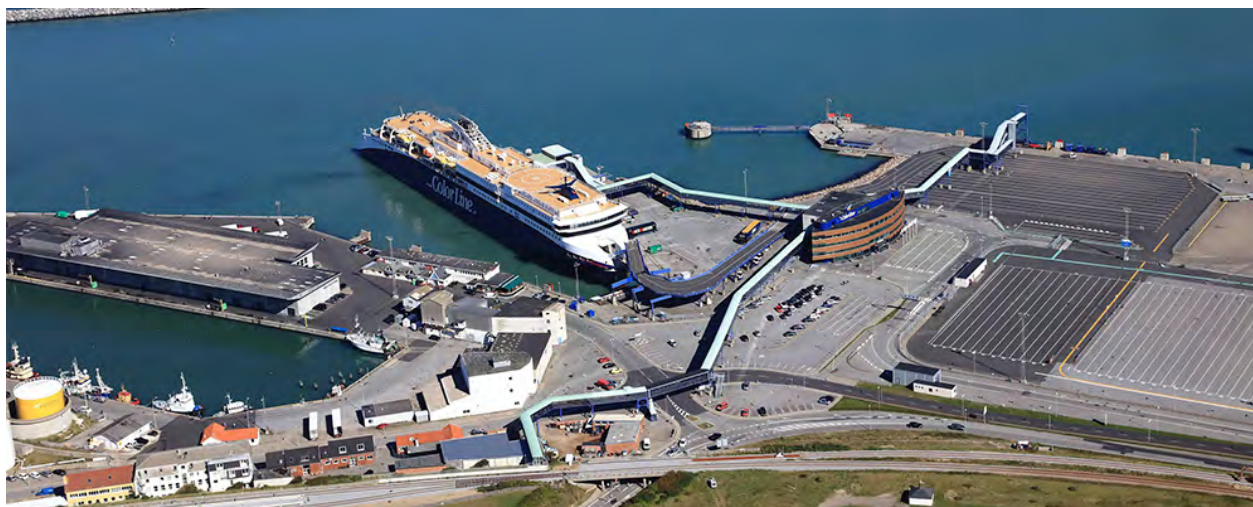


## Cykelturisme

Hjørring Kommune vil synliggøre det rekreative stinet og de gode muligheder for cykelturisme i kommunen og samarbejde med nabokommuner om en fælles markedsføringsstrategi for udvidelse af cykelturismen.

# Havne, lufthavn og jernbaner

Gode transportmuligheder for personer og gods er vigtige forudsætninger for udvikling af erhvervslivet. Her spiller Hirtshals Havn, jernbanerne og Sindal Lufthavn vigtige roller.



## Hirtshals Havn

Havnens styrkeposition er den geografiske placering og en veludbygget infrastruktur. Havnen er på godstransportområdet et naturligt knudepunkt mellem Danmark, Nordatlanten, Baltikum, Central- og Sydeuropa samt den Skandinaviske halvø.

Det europæiske motorvejsnet når helt til Hirtshals og giver optimale betingelser for vejtransport, og med indfaldsvejen fra motorvejen til Nordsøterminalen, jernbanegodsterminalen og havneudvidelsen er havnen sikret en effektiv baglandsinfrastruktur, og havnens styrkeposition er skærpet yderligere.

Hjørring Kommune vil fortsat arbejde for en profilering af Hirtshals' position som transportknudepunkt mellem Norge og Europa gennem løbende udbygning og forbedring af infrastrukturen. Sammen med en fastholdelse af arealanvendelsen til havnerelaterede erhvervsformål skal det sikre Hirtshals Havn de bedste forudsætninger for fortsat erhvervsudvikling. Hirtshals Havn har med Masterplan 2030-2 skitseret en langsigtet udvikling for havnens arealer.

## Jernbaner

Nordjyske Jernbaner A/S overtager fra medio 2017 den lokale togdrift, og der indføres timedrift mellem Skørping og Hirtshals og mellem Skørping og Skagen. Det betyder, at Nordjylland får nærbanetog mellem Skørping og Hjørring med fast halvtimedrift.

Hjørring Kommune arbejder for etableringen af et nyt standsningssted i Hjørring Øst ved Frederikshavnsvej/Idræts Allé til både de regionale og lokale togforbindelser. Et nyt standsningssted vil få stor betydning for den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutioner og virksomheder i området samt Sygehus Vendsyssel, og det vil generelt højne det kollektive trafiktilbud i Hjørring by.

## Sindal Lufthavn

Muligheden for private flyvninger fra Sindal Lufthavn er et godt alternativ for erhvervslivets behov for hurtige forbindelser, og omkring en fjerdedel af flyveoperationerne er erhvervsrelaterede. Der er tilknyttet en flyveklub, som også er godkendt til at undervise til privatflyvercertifikat, og en faldskærmsklub.

Hjørring Kommune vil udnytte Sindal Lufthavns potentialer i forhold til transportsektoren og det nordjyske erhvervsliv. Der er fokus på udvikling af de transportrelaterede aktiviteter og udvikling af erhverv med relation til flyvning, herunder aktiviteter indenfor oplevelsesøkonomi og fritidsaktiviteter.

# Mobilitet

Hjørring Kommune vil fremme bæredygtig mobilitet blandt andet gennem nytænkning af den kollektive trafik. Bæredygtig mobilitet handler om borgernes muligheder for at komme fra A til B, selve rejsen og tidsforbruget.



## Nytænkning af den kollektive trafik

Hjørring Kommune har i 2015 foretaget en større omstrukturering og effektivisering af bussystemet. I omlægningen blev strækninger og stoppesteder med flest rejsende prioriteret højest. Den traditionelle kollektive trafik er udfordret i de mere tyndtbefolkede områder, hvor kundegrundlaget er mindre. De tilbud, som kommunen kan tilbyde borgerne her, modsvarer ofte ikke borgernes behov.

Hjørring Kommune vil derfor nytænke den kollektive trafik, så der i højere grad arbejdes med alternativer til de offentlige tog og busser.

Hjørring Kommune vil blandt andet arbejde for kombinationsrejser, hvor man bruger flere forskellige transportmidler på turen. Samtidig arbejder Hjørring Kommune for at skabe et større samarbejde med taxibranchen om nye produkter og løsninger. Nordjyllands Trafikselskab vil stadig være en central spiller i planlægningen og udførelsen af den kollektive trafik.

## Ændring af bilister holdninger og adfærd

For at fremme bæredygtig mobilitet vil Hjørring Kommune gennem mobility management arbejde for at ændre bilisters holdninger og adfærd i forhold til, hvordan man kan transportere sig anderledes. Adfærdsændringerne skal baseres på frivillighed, og derfor kan det kun blive en succes, hvis borgerne er indstillet på at medvirke og villige til at ændre deres mobilitetsvaner.

Hjørring Kommunes opgave bliver at bidrage med diverse oplysningskampagner, pilotprojekter og lignende, som borgerne kan deltage i. Hjørring Kommune prioriterer følgende tre indsatsområder:

- Pilotprojekt for større virksomheder
- Øget privat samkørsel
- Skolebørns transport

### Pilotprojekt for større virksomheder

Pilotprojektet for en eller flere større virksomheder/erhvervsområder skal bl.a. kortlægge medarbejdernes mobilitetsmønstre for at undersøge, om der er grundlag for øget samkørsel til og fra arbejde og i forbindelse med intern arbejdskørsel, og om nogle ture kan flyttes fra bil til cykel eller elcykel.

### Øget privat samkørsel

Målet med øget privat samkørsel er at gøre det lettere for borgerne at praktisere samkørsel til og fra arbejde, uddannelse mv., at opfordre til delebilordninger og samkørsel og ikke mindst at fremhæve de sociale, økonomiske og miljømæssige gevinster.

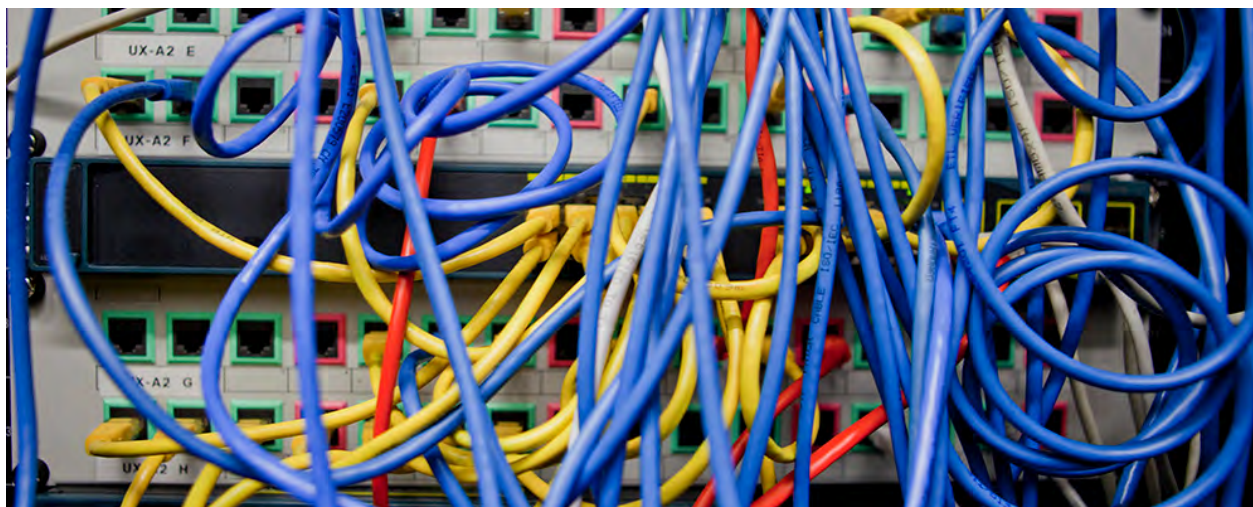
### Skolebørns transport

Hjørring Kommune vil arbejde for, at skolebørn bliver vant til at benytte mere miljørigtige transportformer og i højere grad er selvtransportende fra skolestart. Børn skal hjælpes til gode og sunde transportvaner, fordi voksne, der i deres barndom har været selvtransporterende, i højere grad viderefører den gode vane i deres voksenliv. Færre biler omkring skolerne vil samtidig forbedre trafiksikkerheden.

Hjørring Kommune vil lave pilotprojekter, der gør det sjovt og nemt at være selvtransporterende. Skolebørnene kan f.eks. cykle, gå, stå på løbehjul eller skateboard, eller stien kan rumme oplevelser, som gør det sjovt og lærerigt at benytte den. Et lidt anderledes alternativ er gå- og cykelbus, hvor en voksen eller en ældre elev står for at gå eller cykle en fastlagt rute til skolen, og børnene "står på" turen tæt på deres hjem.

## Digital infrastruktur

Hjørring Kommune vil medvirke til udbygning af den digitale infrastruktur, så god internetforbindelse og mobildækning bliver en styrke for bosætning og erhvervsudvikling.



### Internet- og mobildækning

Internetdækningen er generel god i Nordjylland. Der er dog enkelte huller, hvor dækningen er problematisk. Udbredelsen af internet og mobildækning til samtalebrug er som udgangspunkt en opgave, der ligger hos leverandørerne, men de frie markeds kræfter kan ikke alene sikre udbredelsen.

Det nordjyske erhvervssamarbejde Business Region North, som Hjørring Kommune er en del af, har i 2015 igangsat et projekt, der har til formål at forbedre internetdækningen i hele Nordjylland. En tværkommunal arbejdsgruppe skal i samarbejde med Region Nordjylland og internetleverandørerne finde løsninger, der kan reducere eller helt fjerne de udfordringer og barrierer, der besværliggør en tilfredsstillende internetdækning.

### Digitale løsninger

Hjørring Kommune arbejder for udvikling af digitale løsninger og fremme initiativer, som kan bidrage til erhvervsvirksomheders udvikling og lette borgernes daglige gøremål.

### Digital kommune

Hjørring Kommune vil profilere kommunen som en digital kommune, hvor der er sikret optimal digital infrastruktur. Det betyder, at erhvervsvirksomhederne på baggrund af digitale løsninger og digital kommunikation kan arbejde uafhængigt af den konkrete

geografiske placering, og medarbejdere kan arbejde fra andre steder end hovedkontoret.

## Tekniske anlæg

Større tekniske anlæg er både en forudsætning for og et resultat af det moderne samfund, men kan samtidig betyde store indgreb i natur og landskab. Opgaven er at sikre en placering med færrest muligt gener for natur, landskab og naboer og samtidig sikre den mest optimale udnyttelse af anlægget.



### Spildevand

Hjørring Kommune vil i samarbejde med Hjørring Vandselskab A/S sikre, at de eksisterende rensningsanlæg og den eksisterende tekniske infrastruktur udnyttes optimalt. Dette kan medføre, at enkelte mindre og utidssvarende rensningsanlæg nedlægges, og spildevandet i stedet pumpes videre til større rensningsanlæg.

Hjørring Kommunes kommende spildevandsplan beskriver de overordnede rammer, strategier og tiltag indenfor spildevandsområdet.

### El- og naturgasforsyning

Forsyningsanlæg er større ledningsnet til elforsyning og gasforsyning, dvs. højspændingsledninger, kabellagt elforsyning og naturgasledninger.

Hjørring Kommune har lavet arealreservationer til højspændingsforbindelser, der kan blive aktuelle i forbindelse med fremtidige udbygninger og omstruktureringer i det overordnede el-net.

Naturgasnettet er i store træk udbygget, og der forventes ikke behov for nye transmissionsledninger. Varmeforsyningen i Hjørring Kommune varetages primært af en række forbrugerejede fjernvarmeselskaber. Enkelte randområder i de større byer samt enkelte mindre bysamfund har individuel naturgasforsyning.



## Kort og retningslinjer

Kommuneplanens kort og retningslinjer er en konkretisering af mål og strategier for det enkelte emne.

Retningslinjer kan have forskellig karakter. De kan fastsætte lokaliseringsprincipper eller kriterier, f.eks. placering af større ferie- og fritidsanlæg, eller de kan udpege områder med særlige interesser og indeholde detaljerede bestemmelser for de begrænsninger og muligheder, der er for at anvende de udpegede arealer til forskellige formål, f.eks. bevaringsværdige landskaber.

Retningslinjer kan geografisk dække store eller mindre dele af kommunen, og et enkelt område kan være omfattet af flere retningslinjer.

# Veje



## 4.1 Vejklasser

Vejnettet i Hjørring Kommune er jf. kortet inddelt i 6 klasser:

Klasse 0: Nationale veje

Klasse 1: Overordnede trafikveje

Klasse 2: Trafikveje

Klasse 3: Overordnede lokalveje

Klasse 4: Lokalveje

Klasse 5: Øvrige vejarealer (f.eks. parkeringspladser)

### Redegørelse til retningslinje 4.1

Vejene i kommunen er klassificeret i forhold til deres betydning for trafikbetjeningen af kommunens bymønster samt i forhold til vejens trafikale funktion og trafikbelastningen. Klassificeringen udgør det strategiske grundlag for prioritering af de forskellige indsatser på vejområdet.

## Vejklasser

Vejklasse	Bymønstre og trafikfunktion	Længde (km)	Fordeling (%)
Klasse 0, Nationale veje	Trafik mellem kommunen og regioncenter Aalborg. Trafik mellem kommunen og den øvrige del af landet og Europa.	82	indgår ikke
Klasse 1, Overordnede trafikveje	Trafik mellem kommunens større bysamfund og den øvrige del af regionen. Trafik mellem de større bysamfund i kommunen.	176	13
Klasse 2, Trafikveje	Trafik mellem de mindre bysamfund og det overordnede vejnet. Trafik mellem de større funktioner f.eks. ferieområder og virksomheder.	203	15
Klasse 3, Overordnede lokalveje	Veje som forbinder trafikveje og lokalveje, og som samtidig har en betydende trafikmængde (mere end 1000 køretøjer i døgnet). Trafik til væsentlige funktioner f.eks. ferieområder og virksomheder. Betjener bustrafik eller industriområder.	289	21
Klasse 4, Lokalveje	Veje som skaber adgang til den enkelte ejendom.	706	51
Klasse 5, Øvrige trafikarealer	Øvrige vejarealer, pladser mv.	5	~0
<b>Kommuneveje i alt</b>		<b>1382</b>	<b>100</b>

### 4.2 Arealreservationer til nye veje og vejudvidelser

Der reserveres areal til vejanlæg jf. kortet. Administration, planlægning og anlægsvirksomhed mv. må ikke føre til dispositioner, der hindrer mulighed for at realisere planerne for nye vejanlæg.

#### Redegørelse til retningslinje 4.2

Retningslinjen sikrer mulighed for at realisere planerne for nye vejanlæg, men der er ikke taget stilling til, hvornår de enkelte anlæg skal gennemføres. De anførte anlæg kan ikke alle forventes gennemført i planperioden. Vejprojekterne skal vurderes i forhold til VVM-pligt.

Reservationer i Hjørring:

- En omfartsvej sydvest om Hjørring by skal sikre afviklingen af den regionale trafik og aflaste bymidten for gennemkørende trafik.
- En vejforbindelse fra Øster Hedevej til Vester Hedevej skal understøtte byudviklingen og aflaste Frederikshavnsvej.
- Et tilslutningsanlæg til motorvej E39 ved Skibsbyvej og forlægning af Skibsbyvej nord om Skibsby skal skabe bedre forbindelse for Hjørring nord til motorvejen.
- En vejforbindelse fra Skagensvej ved Primulavej til Ringvejen ved Vellingshøjvej skal aflaste Skagensvej.
- En forlængelse af Tørholmsvej til Ringvejen. Projektet forudsætter, at Spangkærvejs tilslutning til Ringvejen lykkes.
- En vejforbindelse mellem Sprogøvej og Sæbyvej og med tilslutning til Fuglsigvej og videre til Ålborgvej skal ses som del af erhvervsudviklingen.
- En vejforbindelse mellem Farøvej og Sæbyvej i forbindelse med udbygning af industriområdet vest for Ringvejen skal ses som del af erhvervsudviklingen.

### 4.3 Vejadgange, vejtilslutninger og 4-benede kryds til trafikveje

Nye vejadgange og vejtilslutninger samt 4-benede kryds bør ikke etableres på vejklasse 1 og 2.

#### Redegørelse til retningslinje 4.3

Af hensyn til trafiksikkerheden og fremkommeligheden ønskes antallet af vejadgange til vejklasse 1 og 2 begrænset mest muligt. Hjørring Kommune vil normalt ikke godkende ansøgninger om nye adgange/tilslutninger til trafikveje fra enkelte ejendomme. De eksisterende vejtilslutninger, som eventuelt ombygges, bør så vidt muligt benyttes.

Vejnettet bør planlægges, så antallet af kryds begrænses mest muligt. De 4-benede kryds er generelt de farligste - her er antallet af konfliktpunkter mellem trafikstrømmene langt større end i et 3-benet kryds. Som regel er det mere sikkert at lave 2 kryds med 3 ben i stedet for 1 kryds med 4 ben. I visse tilfælde er det en fordel at lave en rundkørsel i stedet for.

### 4.4 Beskyttelseszoner langs overordnede veje

Arealudlæg til byudvikling, herunder erhverv, tekniske anlæg m.v., kan normalt ikke ske i en beskyttelseszone omkring eksisterende og planlagte overordnede veje (Vejklasse 1). Beskyttelseszonen omfatter arealerne i en afstand af 300 meter fra motorveje og 150 meter fra andre overordnede veje. Tilsvarende gælder for byggeri og anlæg, der ikke er led i en egentlig byudvikling.

Ved den konkrete vurdering af beskyttelseszonernes udstrækning skal der tages hensyn til de øvrige arealinteresser i det åbne land og til trafiksikkerheden.

I forbindelse med planlægning for området mellem Farøvej og Sæbyvej i Hjørring kan beskyttelseszonen reduceres indtil 80 m under forudsætning af, at byudviklingen sker sammenhængende og indefra samt at den motorvejsnære arealanvendelse forbeholdes transporttunge erhverv.

#### Redegørelse til retningslinje 4.4

For at sikre byernes tætte og letopfattede struktur i landskabet og samtidig bibeholde den overordnede infrastrukturens enkle udtryk i både landskab og forbindelsesfunktion, ønskes fremtidige byudvikling holdt på afstand af de overordnede veje. Det er ikke ønsket, at forhindre den almindelig udvidelse af byer, der er udviklet omkring eller tæt på de overordnede veje eller de bymæssige ringveje, hvis dette i øvrigt opfylder kravene til en tæt og sammenhængende bystruktur.

Beskyttelseszonens udstrækning måles som udgangspunkt fra vejmidten.

Retningslinjen gælder for alle arealer, der ikke er byzone, uanset om de er omfattet af kommuneplanrammer. Der kan dog i visse tilfælde efter konkret vurdering fastlægges en mindre beskyttelseszone. Der skal ved konkret fastlæggelse af reducerede beskyttelseszoner etableres visuelt afdæmpende eller afskærmende beplantning til sikring af landskabelige og trafiksikkerhedsmæssige hensyn. På strækningen mellem Frederikshavnsvej og Farøvej er beskyttelseszonen indskrænket fra 300 m til 80 m. Reduktionen til 80 m fortsættes mod syd i forbindelse nyudlægget af erhvervsareal syd for Farøvej.

Ved transporttunge virksomheder forstås virksomheder, der genererer tung lastbiltrafik. Hensigten er at sikre de transporttunge virksomheder god og videre vejforbindelse til motorvejen.

Retningslinjen tilsigter endvidere at bremse en tiltagende visuel forurening, som følger af, at forretninger og virksomheder anvender de overordnede veje som udstillingsvindue ved at placere byggeri eller reklameskiltning orienteret mod vejen. Hermed forringes oplevelsen af de landskabelige værdier, som der ofte er taget betydelige hensyn til ved eksempelvis planlægningen af motorvejenes forløb.

# Stier

## 4.11 Trafikstier samt cykel-, vandre- og rideruter

Hovedby, områdebyer og kystbyer skal sammenkædes med trafikstier.

### Redegørelse til retningslinje 4.11

Det samlede stinet i kommunen består af:

- Trafikstinettet, som primært har til formål at betjene den daglige cykeltrafik mellem bysamfundene eller mellem funktionerne i byområderne (boligområder, skoler, handelscentre mv.). Hovedby og områdebyer skal på sigt være forbundet med trafikstier.
- Cykelrutenettet, som skaber sammenhæng mellem de rekreative områder og bysamfundene. Ruterne benyttes primært som fritidsaktivitet for kommunens borgere eller turister.
- Mindre offentlige eller private stier, som skaber sammenhæng i nærområderne, f.eks. stier mellem boligområder, og stier som skaber adgang til strande, kirkestier mv.

## Havne, lufthavn og jernbaner



### 4.5 Hirtshals Havn

Hirtshals Havn skal sikres nødvendige infrastrukturelle udviklingsmuligheder i form af kaj-, vej- og jernbaneanlæg. Havnens afgrænsning mod Hirtshals by fastholdes.

Arealanvendelsen på havnen zoneres, så bynære arealer friholdes for miljøbelastende virksomheder. Arealanvendelsen forbeholdes havnerelaterede virksomheder.

#### Redegørelse til retningslinje 4.5

Hirtshals Havn udgør med sine færgesforbindelser, godstransport og fiskerflåde et væsentligt element i den overordnede infrastruktur. Havnens styrkeposition er den optimale geografiske beliggenhed og den gode tilknytning til motorvejsnettet og told- og trafikcenter. Det sikrer hurtig kvalificeret service og en effektiv tilslutning til det overordnede europæiske vejnet.

Erhvervsaktiviteterne på havnen skal forbeholdes havnerelaterede erhverv, og der skal i planlægningen sikres god afstand til bymæssige og rekreative funktioner i Hirtshals for at imødegå miljøkonflikter mellem havne- og byfunktioner. I den bynære del af havnen er de primære havneaktiviteter domineret af færgetrafik.

Havneudvidelse er VVM-pligtig. Udvidelse af havnens anlæg søværts skal ske i samarbejde med Kystdirektoratet, som er planmyndighed for søterritoriet.

#### 4.6 Jernbanespor mellem Hirtshals Havn og Hirtshalsbanen

Der skal sikres areal til etablering af en ny sporforbindelse mellem Hirtshalsbanen og Hirtshals Havn.

Der er jf. kortet reserveret en 100 m bred planlægningszone til godssporsforbindelsen - fra godsbaneterminalen ved standsningssted Emmersbæk til havnen.

##### Redegørelse til retningslinje 4.6

Sporforbindelsen, som også kaldes en shunt, skal give godstog fra havnen adgang til at køre direkte mod syd ad Hirtshalsbanen.

Den 100 m brede planlægningszone gennemløber en række andre betydende beskyttede arealinteresser, bl.a. fredskov, særligt værdifuldt naturområde og kystnærhedszone.

Det er byrådets vurdering, at godssporsforbindelsen er af væsentlig samfundsmæssig betydning, hvorfor der er opstillet vilkår om, at godssporsforbindelsen skal tåles i udpegningen af den økologiske forbindelse, det særligt værdifulde naturområde, det beskyttede landskab og det særlige geologiske interesseområde.

Afklaring af forholdet til reglerne om kystnærhedszonen og ophævelse af det fredede areal i planlægningszonen forudsættes forhandlet med de respektive myndigheder i forbindelse med udarbejdelse af VVM for projektet.

#### 4.7 Nyt standsningssted ved Frederikshavnsvej/Ildræts Allé i Hjørring

Der er jf. kortet reserveret areal til etablering af et nyt standsningssted ved Frederikshavnsvej/Ildræts Allé i Hjørring til både de regionale og lokale togforbindelser.

##### Redegørelse til retningslinje 4.7

Etablering af et nyt standsningssted ved Frederikshavnsvej/Ildræts Allé i Hjørring vil betyde en forbedring af den kollektive trafikbetjening af uddannelsesinstitutionerne og virksomhederne ved Frederikshavnsvej og for Sygehus Vendsyssel.

Generelt skal der ved stationer sikres gode muligheder for omstigning mellem tog og bus samt mulighed for, at passagerer i privatbiler kan sættes af med henblik på at skifte til tog eller bus.

#### 4.8 Udbygning af hovedbanestrækningen

Der er jf. kortet reserveret areal til etablering af et ekstra jernbanespor fra Aalborg til Frederikshavn og mulighed for elektrificering.

Den statslige jernbanestrækning gennem kommunen bør klassificeres som hovedbane



og udbygges til en standard i overensstemmelse hermed.

#### Redegørelse til retningslinje 4.8

BaneDanmark opererer med en inddeling af jernbanenettet i baneklasser, hvor de enkelte strækninger indplaceres efter det transportbehov, der dækkes af strækningen. Baneklasserne benyttes bl.a. ved prioritering af aktiviteter til vedligeholdelse og udvikling af banen. Den jyske længdebane er frem til Aalborg klassificeret som »hovedbane«, mens strækningen fra Aalborg til Frederikshavn er klassificeret som »regionalbane«.

Arealreservationen skal være med til at sikre, at hele banestrækningen frem til Frederikshavn kan opnå status som hovedbane. Dette skal ske for at opfylde ambitioner for jernbanetrafikken om at udbygge fjerntogsbetjeningen, udvide nærbanen til at omfatte strækningen mellem Lindholm og Hjørring samt muliggøre godstogsbetjening i form af »freeways« (strækninger der kan indgå i EU's prioriterede net af banestrækninger med fri adgang for godsoperatører).

Forudsætningen for at udvide nærbanedriften er, at der etableres et nyt signalsystem, som også er nødvendigt for at give plads til godstog i dagtimerne. Nærbanebetjening i Vendsyssel forudsætter udbygning med bl.a. flere krydsningsmuligheder på den enkeltsporede strækning. På længere sigt kan der blive behov for at etablere et dobbeltspor fra Aalborg til Frederikshavn.

#### 4.9 Sindal Lufthavn

Sindal Lufthavn er udpeget som betydende flyveplads. Der må ikke placeres anlæg, der tiltrækker fugle, indenfor en afstand af 13 km fra flyvepladsen.

Der kan i tilknytning til eksisterende erhvervsbebyggelse på flyvepladsen etableres yderligere luftfartsrelateret erhvervsbebyggelse.

Der må ikke etableres luftfartshindringer, f.eks. bygninger, master eller bevoksning over 25 meter indenfor en indflyvningsplan for en flyveplads, medmindre Trafikstyrelsen har accepteret det.

#### Redegørelse til retningslinje 4.9

Sindal Lufthavn tilbyder erhvervsrelaterede og individuelle flyvninger, og lufthavnen er hjemsted for flyveklubber.

I forbindelse med flyvepladsens etablering deklareredes bestemmelser på ejendomme i området om maksimale højder for bebyggelser, master og bevoksning for at sikre flyveaktiviteterne.

Indenfor flyvepladsens område kan der i tilknytning til eksisterende bebyggelse etableres ny erhvervsbebyggelse for luftfartsrelaterede erhverv.

Aktivitetmulighederne sikres gennem udlæg af støjkonsekvensområder for at hindre konflikter med ny støjfølsom arealanvendelse.

Der må ikke placeres anlæg, der tiltrækker fugle, indenfor en afstand af 13 km fra flyvepladsen, for at undgå at fugle overflyver flyvepladsen på vej mellem anlæg, der tiltrækker fugle, og eventuelle yngle- og rasteplasser.

Anlæg, der tiltrækker fugle: Dambrug, foderpladser for fugle/pattedyr, fuglereservater, lossepladser, kunstigt anlagte søer, mergelgrave, minkfarme, vandfyldte grusgrave, udvidelse af eksisterende søer, vådområder, rensningsanlæg og lignende.

#### 4.10 Løkken Læmole, Fiskerihavn og Moleleje

Løkken Læmole, fiskerihavnen og molelejet jf. kortet skal sikres mulighed for opretholdelse gennem en koordineret planlægning omfattende:

- Fastholdelse af havneaktiviteter og fiskerierhvervets faciliteter.
- I tilknytning til fiskerierhvervets faciliteter skal der kunne opstilles/opføres mindre bygninger som service for strand- og badeliv og maritime sports- og fritidsaktiviteter. Herunder skal der sikres mulighed for at anlægge et befæstet areal til forbedring af handicappedes adgang til at kunne gå i vandet og komme ud på molen.

#### Redegørelse til retningslinje 4.10

Læmolen er blevet renoveret hvilket gør det muligt at opretholde havneaktiviteterne. Løkken har en aktiv kystfiskerflåde. Der fiskes som traditionelt ved Vestkysten med fartøjer, der trækkes på land med spil. Løkken-fiskerne har egen bygning ved molelejet, et hummerhus og en spilbygning. Hele havnen og molelejet er omfattet klitfredning.

Retningslinjen giver mulighed for at koncentrere og forbedre adgangsforholdene til stranden via Sdr. Strandvej. Det er hensigten, at adgangen skal suppleres med en befæstelse af stranden på et mindre areal til at sikre nye bade- og adgangsmuligheder for handicappede. Der gives også mulighed for at forbedre servicefaciliteterne ved en af landets mest besøgte strande.

Der gives mulighed for en integreret planlægning af læmolens istandsættelse, opretholdelse af havneaktiviteterne og fiskerierhvervets bygninger, forbedring af adgangsforholdene til stranden, etablering af enkelte servicebygninger til strand- og badeliv og servicebygninger til maritime friluft- og sportsaktiviteter. Servicebygningerne skal opstilles/opføres under hensyntagen til klitfredningsinteresserne. Opprioriteringen af

Sdr. Strandvej vil medvirke til et mindre slid på områdets øvrige klitarealer.

## Digital infrastruktur

### 23.1 Placering af antenner og master på eksisterende anlæg og konstruktioner

Antennesystemer skal søges opsat på eksisterende anlæg og konstruktioner som master, fritstående skorstene, bygninger på mere end 2 etager og lignende.

Master og antenner skal placeres hensigtsmæssigt i forhold til dækningsbehovet, og således at antallet af nødvendige master bliver begrænset mest muligt. Eksisterende og nye master skal så vidt muligt kunne udnyttes af flere operatører og til flere sendesystemer.

Nye antenner og master skal som hovedregel placeres i tilknytning til byerne eller i umiddelbar tilknytning til landsbyer eller tilsvarende bymæssig bebyggelse. Antenner og master skal placeres, så de er bedst muligt indpasset i omgivelserne.

#### Redegørelse til retningslinje 23.1

Der skal sikres en udbygning på telekommunikationsområdet, som svarer til standarden i de øvrige dele af landet. Samtidig skal der tages vide hensyn til landskabsværdier og herunder også de kulturhistoriske værdier. Dette hensyn kan i et vist omfang berøre udbygningen praktisk eller økonomisk.

Udgangspunktet er, at master placeres enten i bymæssig bebyggelse eller i tilknytning til eksisterende høje bygningselementer. Ved placering af master i det åbne land skal de landskabs- og kulturhistoriske værdier så vidt muligt beskyttes. Kommunernes målsætning er, at antennemaster og lignende anlæg indpasses, så de syner mindst muligt.

Hvis det ikke er muligt at finde en placering på eksisterende anlæg, kan der tillades opstillet en antennemast.

Lovmæssigt berører nyetablering, ud- eller ombygning af master byggeloven, planloven, masteloven og naturbeskyttelsesloven. Derudover kan museumsloven, lov om miljøvurdering af planer og programmer, bygningsfredningsloven, skovloven, vandløbsloven, råstofloven, lov om jagt og vildtforvaltning samt vejloven have betydning for kommunens sagsbehandling.

Sagsgangen er forskellig afhængig af zoneforhold:

- Nye master i landzone kræver landzonetilladelse og byggetilladelse
- Nye master i byzone og sommerhusområde kræver byggetilladelse
- Nye samt evt. fremtidige antenner på eksisterende master/konstruktioner skal

anmeldes til kommunen, hvis masten er opstillet før 01.01.2014.

- Nye master gives en samlet byggetilladelse til opførelse af mast og antenner samt mulige fremtidige antenner.

### 23.2 Placering af antenner og master i områder med værdifulde kulturmiljøer og på bevaringsværdige bygninger

Antenner må som udgangspunkt ikke placeres indenfor afgrænsningen af en lokalplan med bygningsbevarende bestemmelser eller bestemmelser om bevaringsværdigt miljø.

Antennesystemer må som udgangspunkt ikke opsættes på bygninger og bebyggelser, der er registreret som bevaringsværdige i en lokalplan eller i kommuneplanen.

#### Redegørelse til retningslinje 23.2

Hvis det for at opnå en tilfredsstillende dækningsgrad er nødvendigt at placere en antenne inden for bevaringsområdet, skal en antenne placeres, så den er mindst mulig synlig fra gadeplan. Antenner skal i hvert tilfælde tilpasses konstruktion og arkitektur ved det enkelte hus. Antennepositionen skal vurderes i forhold til husets bevaringsværdi.

### 23.3 Placering af antenner og master i det åbne land

Af hensyn til landskabet og naturen skal antallet af master i det åbne land begrænses. Masters visuelle påvirkning af omgivelserne skal så vidt muligt begrænses. Antenner og master skal visuelt træde mindst muligt frem i landskabet.

Antennemaster må som udgangspunkt ikke kan opstilles inden for områderne:

- Fredskov og fredede områder
- Internationale naturbeskyttelsesområder (Natura 2000)
- Beskyttet natur
- Klitfredningslinjen, Kirkebeskyttelseslinjen og Fortidsmindebeskyttelseslinjen
- Bevaringsværdige landskaber
- Kirkebyggelinjer (der skal tages hensyn til kirkeomgivelser, kirkeindsigtslinjer og -zoner)
- Arealreservationer til infrastruktur

Antennemaster må opstilles, hvis der er et dokumenteret behov, alternative placeringer er undersøgt, og der ses ikke at være andre brugbare strukturer i nærområdet, hvorfra der vil kunne opnås en rimelig dækningsgrad inden for områderne:

- Sø- og åbeskyttelseslinjen
- Skovbyggelinjen
- Kystnærhedszonen

- Beskyttelsesområder for geologi og kulturmiljøer
- Øvrige kommunale retningslinjer for landskabsbeskyttelse
- Større sammenhængende landskaber
- Beskyttet natur
- Lavbundsarealer, potentielle vådområder og retningslinjer for naturbeskyttelse

### Redegørelse til retningslinje 23.3

Antallet af master i det åbne land skal som udgangspunkt begrænses. Dog kan der i særlige tilfælde være grund til at opsætte flere men lavere master i stedet for en høj mast. Der skal altid foretages en vurdering af mastens visuelle påvirkning.

I det åbne land er der en række areal- og beskyttelsesinteresser, der som udgangspunkt forhindrer opstilling af antennemaster. Derudover er der en lang række af areal- og beskyttelsesinteresser, hvor placeringsmulighederne for antennemaster afhænger af en konkret vurdering.

### 23.4 Udformning af antenner og master

Master, antenner og teknikbygninger skal udformes og farvesættes i harmoni med omgivelserne.

Tekniske installationer i forbindelse med antenneanlæg skal så vidt muligt indbygges i den eksisterende bebyggelse.

### Redegørelse til retningslinje 23.4

De forskellige valgmuligheder vil typisk være gittermast, teleskoprørsmast, flagstangsmast, en skorstenslignende antenne eller arkitektegnet mast, der er designet til at passe ind i omgivelserne.

Valg af mastetype sker i samarbejde mellem kommune og ansøger med henblik på at vælge den mest hensigtsmæssige mastetype, farve osv. i forhold til funktion og omgivelser.

Hvor dette ikke er muligt at indbygge de tekniske installationer i eksisterende bebyggelse, skal teknikbygninger placeres, evt. udformes og omgives med beplantning således, at de ikke virker dominerende i nærmiljøet.

### 23.5 Nedtagning af antenner og master

Antennemaster, sendeanlæg, teknikbygninger og fundamenter skal være fjernet senest 12 måneder efter, at de er taget ud af drift.

### Redegørelse til retningslinje 23.5

Antenner og master er markante elementer i både bybilledet og det åbne land, og de skal derfor fjernes efter endt brug. Kravet om fjernelse af antennemaster, sendeanlæg, teknikbygninger og fundamenter indskrives i de pågældende byggetilladelser og landzonetilladelser og tinglyses på ejendommen.

## Tekniske anlæg



### 5.1 Højspændingsforbindelser

Der er jf. kortet reserveret tracé til følgende 150 kV-forbindelser:

- Nordjyllandsværket-Hjørring
- Nordjyllandsværket-Frederikshavn
- Hjørring-Frederikshavn

Der må ikke foretages dispositioner, der hindrer etablering og opretholdelse af højspændingsforbindelser på 150 kV og derover.

Højspændingsforbindelser på 60 kV og derunder skal udføres som jordkabler.

#### Redegørelse til retningslinje 5.1

Reservationerne løber langs eksisterende ledninger og opretholdes af hensyn til mulighederne for at foretage ombygninger og forstærkninger i forbindelse med sanering af de eksisterende ledninger på strækningerne.

Højspændingsforbindelser på 150 kV skal som hovedregel etableres som jordkabler. Kun i ganske særlige tilfælde kan luftledninger overvejes – f.eks. som første trin i en senere 400/150 kV kombiledning og eventuelt i tilfælde med store behov for overføringsevne på 150 kV-niveau over større afstande - kan luftledninger overvejes.



Højspændingsforbindelser, der etableres til jævnstrøm, skal udføres som jordkabler.

Forsyningsanlæggene er sikret ved tinglyste deklARATIONER. Det betyder, at der indenfor en given afstand til luftledninger/jordkabler ikke uden meddelt dispensation kan etableres anlæg af nogen art, herunder beplantning.

## 5.2 Naturgasledninger

Der må ikke foretages dispositioner, der hindrer opretholdelse af transmissionsledninger for naturgas jf. kortet.

### Redegørelse til retningslinje 5.2

Naturgasnettet er i store træk udbygget, og der forventes ikke behov for nye transmissionsledninger. Varmeforsyningen i Hjørring Kommune varetages primært af en række forbrugerejede fjernvarmeselskaber. Enkelte randområder i de større byer samt enkelte mindre bysamfund har individuel naturgasforsyning.

Forsyningsanlæggene er sikret ved tinglyste deklARATIONER. Det betyder, at der indenfor en given afstand til naturgasledninger ikke uden meddelt dispensation kan etableres anlæg af nogen art, herunder beplantning.