



Aalborg Vestre Havnepromenade
- livet mellom broene -



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

Studieprogram/spesialisering: Bygg ingeniør Urban design og byutvikling	Vår.....10.semesteret, 20.12. Åpen / Konfidensiell
Forfatter: Anne Håland (signatur forfatter)
Fagansvarlig: Ib Omland Veileder(e): Ib Omland	
Tittel på masteroppgaven: Aalborg Vestre Havnepromenade - livet mellom broene - Engelsk tittel:	
Studiepoeng: 30 sp.	
Emneord: Haveområde 'Public Domain' Promenade	Sidetall: 115..... + vedlegg/annet: Stavanger, 15.06.2012..... dato/år

“Jeg synes her er hyggeligt nok, her er meget pænt...Jeg tror bare mange har den indstilling at man ikke vil derind og forstyrre mellem husene (Kanalparken) fordi det er et boligområde og det virker privat...”

Ung mand, 23 år, UCN, læser til bygningskonstruktør, bosat i Vestbyen



Synopsis

Med utgangspunkt i oppgavens problemstilling, **“Hvordan gjeninnføre Aalborg Kommunes opprinnelige tanker og visjoner for området, samt skape et attraktivt offentlig byrom som inviterer til opphold og er ment til å brukes av alle byens innbyggere uten at det skal føles ‘single-minded’-, et transitt-, eller privat område?”**, er prosjektet grepet an ut ifra følgende punkter som primære fokusområder:

1. Tilrettelegging for byens innbyggere
2. Skape et sosialt miljø og gjenskape et ‘Public Domain’

Med henblikk på disse fokusområdene vil det forsøkes å skape et stort og bedre oppholds miljø omkring Vestre Havnepromenade til fordel for byens borgere. Oppgaven er basert på analyser og registreringer, kommuneplaner, samt inspirasjon hentet fra diverse case-studies.

Prosjektet resulterte i et løsningsforslag hvor det ble anlagt en bystrand helt vest i området, en promenadepark ved Obels kanalen og uteserveringstilbud i samarbeid med restaurant Prinsesse Juliana hvor også det er mulighet for fornying av fritidsbåter.



“...Jeg kan faktisk godt lide at det er mere stille her... Det er også derfor jeg oftest går tur hernede... Fordi hvis man går tur dernede (ved Jomfru Ane Parken) så er der tusind mennesker og det er nogle gange nemmere at man kan gå lidt for sig selv især når man går med hunden.”

Ann 22 år, studerende, lejebolig.

Forord

“Aalborg Vestre Havnepromenade - livet mellom broene” er et avgangsprosjekt for Anne Håland på Urban Design og Byutvikling, Bygg ingeniør, ved Universitetet i Stavanger. Rapporten er utarbeidet i perioden fra den 1. februar 2012 til den 15. juni 2012. Prosjektet er en selvstudie, men gjennom samtaler og diskusjoner med medstudenter har jeg fått gode innspill og ideer til mitt endelige design. Jeg vil benytte sjansen til å takke Aalborg Kommune for å være imøtekommende når jeg har hatt spørsmål og behov for informasjon vedrørende oppgaven. Likeså vil jeg også takke min veileder Ib Omland for hans støtte gjennom prosjektførsløpet.

Valget og ideen av prosjektområde oppsto da jeg bodde i Aalborg på mitt 9. semester og studerte ved Universitetet i Aalborg. Jeg gikk gjennom det utvalgte område daglig da jeg gikk til skolen. Jeg fikk et inntrykk om at området ikke fungerte optimalt mht. myke trafikanter. Jeg tok kontakt med Aalborg Kommune for å høre hvilke planer de hadde for området. Kommunen kunne bekrefte at de var midt opp i en evalueringsprosess for området. I den forbindelse fikk jeg mange gode innspill som jeg kunne ta med meg i min oppgave.

Det føles godt, etter en langvarig prosess, at man ser hvordan prosjektet har gått seg til fra begynnelse til ferdigstillelse. All lesinga, skivinga, skisseringen, slettingen og omskrivinga som er lagt til grunn for denne rapport, samt alle sidespor og blindveiene som er gjort i løpet av perioden har munnet ut til et ferdig produkt.

Prosjektet munner ut i et planforslag for Aalborg Vestre Havnepromenade. Designet er et forslag til hvordan havnepromenaden kan bli en aktiv og levende promenade med utgangspunktet i innbyggernes og kommunens ønsker og visjoner for området. Målet for prosjektet er å skapes et byrom som legger opp til aktivitet, opphold og møte blant innbyggerne.



“Man kunne måske lave nogle kulturelle arrangementer i området... f.eks. i det grønne område, som der åbenbart ikke er mange der ikke kender til. På den måde gøre mere opmærksom på det så folk kunne holde picnic her, måske...”

Ung kvinde, 24 år Psykologi, bruger af biblioteket, bosat i Nørresundby



Innholdsfortegnelse

Synopsis	s. 5
Forord	s. 7
Innholdsfortegnelse	s. 10
Metode	s. 12
Metodediagram	s. 13
Hvor i all verden.....	s. 14
‘Public domain’ og ‘Urban actors’.....	s. 17

Havnefront

De store linjer	s. 22
Aalborg i generelle trekk.....	s. 24
Aalborg Havnefront.....	s. 26
Aalborg Vestre Havneområde gjennom tidene.....	s. 28

Registreringer

Flow.....	s. 34
Siktslinjer	s. 34
Bygninger	s. 35
Bevaringsverdighet	s. 35
Byrom og hindringer.....	s. 36
Vegnett og parkering	s. 37
Beboersammensetning.....	s. 37
Byromsanalyse	s. 38
Promenaden	s. 39
Obels kanalen.....	s. 40
Kanalhaven	s. 41
Klima	s. 43
Observasjon av område - bildeserie	s. 44
Spørreundersøkelse	s. 47
Stemningsbilder	s. 48

Aalborg kommunes visjoner og strategier

Kommuneplan 2009	s. 52
Lokalplan 09 - 004 Spritfabrikken.....	s. 54
Lokalplan 09 - 050 Vestbyen	s. 55

Vellykkede havneområder i andre byer

Dublin, Liffey Boardwalk	s. 59
Barcelona, Rambla del Mar.....	s. 61
Hamburg, Marco Polo-terrassene	s. 63

Oppsamling av analysen	s. 64
------------------------------	-------

Konseptutvikling og designprosess

Konseptutvikling og inspirasjon	s. 68
Ordsky	s. 69
Materialbruk.....	s. 70
Inspirasjonsbilder.....	s. 71
Område 1.....	s. 72
Område 2.....	s. 72
Område 3.....	s. 73
Område - Promenaden	s. 73

Design

Planområde.....	s. 76
Lag	s. 77
Vannstruktur	
Promenade	
Grønnstruktur	
Sandstrand	
Infrastruktur	
Bygninger	
Plan - hele området 1:1500.....	s. 78
Visualisering - hele området.....	s. 80
Område 1.....	s. 82
Plan - område 1 1:250.....	s. 83
Visualisering	s. 84
Aktiviteter	s. 85
Snitt A - A'.....	s. 86
Område 2.....	s. 88
Plan - område 2 1:250.....	s. 89

Visualisering - sett fra Jernbanebrua	s. 90
Visualisering - sett fra Limfjordbrua	s. 91
Snitt B - B'	s. 92
Snitt C - C'	s. 92
Område 3	s. 94
Plan - område 3 1:250	s. 95
Visualisering.....	s. 96
Aktiviteter	s. 97
Snitt D - D'	s. 98
Sol/ skyggeforhold - nytt design	s. 100
Resultat	s. 103
Tanker rundt prosjektet	s. 104

Appendiks

Spørreundersøkelse

Avisutklipp

Kilder.....	s. 114
Illustrasjonsliste.....	s. 115

Metode

Metodediagrammet på neste side illustrerer ovenfor leseren av denne rapport hvilke metoder og verktøy som er brukt frem til det endelige design.

Analyserammen består av de relevante registreringer og analyser som er gjort for å finne områdetets eksisterende positive og negative kvaliteter og dets potensialer for et videre design.

Konsept og prosessrammen bygger videre på de teoretiske betraktninger, egne observasjoner og analysestudier som er lagt til grunn for oppgaven. De nevnte punktene ses i en helhet og settes i sammen til et konsept for et nytt planforslag av Vestre Havnepromenade.

I designprosessen er det brukt case-studies, sett på tidligere relevante arkitektkonkurranser og kommunale planer som verktøy til og formgive et designforslag.

Ved å bruke de overfor nevnte metoder utarbeides det en helhetsplan for Aalborg Vestre Havnepromenade.

	INTENSJON	METODE	VERKTØY	SENTRALE KILDER
ANALYSE	Formålet med analysen er å få innsikt til de eksisterende positive og negative kvaliteter, og potensialet området har å by på.	Inspeksjon av området Registreringer Stedsanalyse Mapping Innsamling av data Case-studies Kommuneplaner Spørreundersøkelse	Bøker Internett Feltarbeid Kart Kommuneplaner Masteroppgaver Arkitektkonkurranser	Internett: www.aalborgkommune.dk www.wikipedia.dk Bøker: Byens rum 2 By og havnefront
KONSEPT OG DESIGNPROSESS	Definere prosjektområdet Integrere Limfjord og by. Gi området et sosialt miljø Gjenskape 'public domene'	Skummodellering/ fysisk modellering Skissering Digital modellering	Analyser Arkitektkonkurranser Case-studies Skisser kommuneplaner	Ulike case-studies Mapping fra anaysen Internett
DESIGN	Benytte den teoretiske rammen, case-studies, koseptutviklingen og designprosessen til å designe en atraktiv helhetsplan for Vestre Havnepromenade som tar hensyn til 'public domene', opphold og aktiviteter	Digital modellering Case-studies	Sketch-up Autocad Skisser Adope-programmer	

Hvor i all verden..



Danmark

1:10000000



Aalborg

1:200000



Vestre Havnepromenade

1:10000

I de siste årene har den sentrale havnefronten i de fleste havnebyer verden rundt vært et viktig tema i media. Diskusjonen rundt privatisering av havnefronten eller gjøre den tilgjengelig for den alminnelige byborger er i hovedsak det media skriver om. Avisen Nordjyske har de senere år fulgt den sentrale havnefrontens utvikling fra å være et tung industrialisert område til urbane havneområder med moderne arkitektur og byrom som rommer boliger og ulik næringsvirksomhet. (se avis artikler i appendiks).

Dette prosjektet dreier seg om havnefronten i Aalborg som ligger nord på fastlandet i Jylland. Aalborg ble for noen år tilbake sett på som en av Danmarks ledende industribyer. Ettersom byen ligger tett opptil Limfjorden var det naturlig at industrivirksomheten etablerte seg langs havnefronten. Dette gjorde at havnefronten ikke var tilgjengelig for den alminnelige byborger.

For ca. 15 år siden gikk Aalborg Kommune inn for å åpne opp havnefronten slik at Limfjorden ble tilgjengelig for alle. Dette ble gjort ved å flytte tungindustrien bort fra de sentrumsnære havneområdene. Tidligere var områdene vendt ut mot Limfjorden en av byens baksider, men kommunen begynte å se verdien av tomtene langs fjorden. Aalborg Kommune kjøpte opp tomtene og solgte dem videre til ulike byggherrer. Det første omdannede området var Vestre Havnepromenade.

Vestre Havnepromenade som ligger mellom broene er et område langs Aalborg havnefront på 128.909 dda, hvor blant annet Spritfabrikken og et nyere bolig- og næringsområde er lokalisert.

Målet med omdannelsen av dette området var å skape en mangfoldig bydel med blandende funksjoner og skape en attraktiv havnepromenade samt et byrom med høy kvalitet. Målet var også å skape en fortettet og markant 'skyline' sett fra vannet og Nørresundby som ligger på andre siden

av Limfjorden. Området skulle videreføre bebyggelsesprinsippene i Vestbyen ved å bygge området med tette karréer i et gatenett vinkelrett og parallelt med fjorden. Vestbyens fleste bygninger er rundt 4-6 etasjer høye som også skulle gjenspeiles i området, Vestre Havnepromenade. Omtrent midt mellom broene er det gravet ut en 14 meter lang kanal, Obels kanalen, for å trekke vannelementet inn i bebyggelsen som gir nye byroms kvaliteter i området. Kanalen skulle også være med å fjerne det markante skille mellom fjord og by.

Etter å ha bodd et skolesemester i Vestbyen i Aalborg, gikk jeg ofte ruten langs havnen når jeg skulle til skolen. Området fremstår i dag som et meget privat, upersonlig og kjedelig område, hvor promenaden er lite innbydende som et oppholdssted, eller for lek og andre aktiviteter. Promenaden blir primært brukt av lokale beboerne, eller som et transitt område for å komme seg fra A til B.

I stedet for å være det offentlige område som det i utgangspunktet skulle være, synes jeg at det er det blitt til et 'single-minded' område hvor menneskene som ferdes her, tilsynelatende viser et innesluttet og privat kroppsspråk med liten interesse for å vise åpenhet, være inkluderende, og invitere til kontakt med andre mennesker.

Tiltakene som ble gjort av Aalborg Kommune var i beste interesse for byens innbyggere, men av ukjente årsaker blir ikke disse tiltakene satt pris på. Jeg vil derfor evaluere områdets eksisterende kvaliteter, samtidig vurdere dets potensiale i denne oppgaven, ved å ta for meg Vestre Havnepromenade og gjenskape det 'Public domain' som det i utgangspunktet var ment for å være. Jeg vil gjennom mine analyser, observasjoner, registreringer og mine egne personlige erfaringer av området komme med et nytt design for Vestre Havneområde som tilfredsstillende og imøtekommer følgende problemstilling:

Hvordan gjeninnføre Aalborg Kommunes opprinnelige tanker og visjoner for området samt skape et attraktivt offentlig byrom som inviterer til opphold og er ment til å brukes av alle byens innbyggere uten at det skal føles 'single-minded', et transitt- eller privat område?

I tillegg til ovenfor nevnte betraktninger, vil jeg sette meg inn i Aalborg Kommunes visjoner og strategier for området, samt å se hvordan andre vellykkede havnebyer i Europa har omdannet en tidligere industrihavn til et attraktivt byrom. Dette for å få inspirasjon til mitt videre redesign.

“..Jeg er glad for at bo her. Jeg sætter rigtig meget pris på at det er i gåafstand til midtbyen...Det er meget centralt.”

Inger 72 år, pensionist, lejebolig.



‘Public domain’ og ‘Urban actors’

I dette delkapittel tar jeg for meg Walzers, Goffmans, Haajer og Reijndorphs teori om hvordan vi mennesker integrerer med hverandre i byen. Jeg har valgt disse samfunnstenkerne fordi de er mest relevante for min oppgave hvor jeg fokuserer i mitt design på å planlegge en promenade hvor man ikke bare spaserer gjennom, men også skaper et byområde som gir mulighet for opphold, integrasjon og sosialt samvær mellom mennesker.

Urban flow og bevegelse i byen har alltid vært interessant i forbindelse med byfornyning og planlegging. Om man ser på et område i et fremtidig perspektiv er det også relevant å studere de fysiske og sosiale omgivelsene til et velfungerende byrom. Hvordan kan en så definere et ‘Public Urban Space’?

Michael Walzer definerer ‘Public Urban Space’ som et område i byen som man deler med fremmede. Walzer deler begrepet videre inn i to kategorier: ‘Single-minded Space’ og ‘Open-minded Space’. ‘Single-minded Space’ er utformet med kun én intensjon i tankene og brukerne av stedet har vanligvis bare en intensjon også. Brukerne er ofte uoppservert forbi passerende, med lite tid til opphold og avslapping. Eksempler på ‘Single-minded Space’ kan være motorveger, kjøpesentre eller togstasjoner. ‘Open-minded Space’ er på den annen side definert av sine utforutsatte funksjoner og bruksområder. Området blir brukt av ulike brukere med ulike formål. Disse kategorier har sosiale funksjoner, men det er viktig å beholde en viss balanse dem i mellom. [David J. Smiley, 2002].

I forbindelse med diskusjonen av ‘Single-minded Space’ og ‘Open-minded Space’, må man også ta for seg begrepet ‘Public Domain’. Haajer og Reijndorph karakteriserer begrepet som et område hvor en sosial og kulturell utveksling finner sted:

“...where an exchange between different social groups is possible and also occurs. Public domain is thereby a guiding ideal for us: it is a perspective from which we want to analyze the existing public spaces...” [Haajer og Reijndorph, sitert fra Marling, 2010, p. 115]

Haajer og Reijndorph understreker viktigheten av sosial samhörighet, på samme måten som politisk samhörighet, for beboerne til å integrere og vise imøtekommenhet seg i mellom. Dette er ikke bare med tanke på økonomisk vekst, men også med det formål å skape et mer sammenhengende nabolag og by. Som mange andre samfunnstenkere, ligger interessen deres for sine studier innenfor transformasjon av transitt- og ‘single-minded’ områder, som har potensialet til å utvikle seg til ‘open-minded’ områder hvor skifte i bevisstgjøring og kulturell utveksling oppstår. Transittområder har et stort potensiale i forbindelse med sosiale relasjoner på grunn av den enorme mengden med flyt av mennesker som naturlig finnes på disse stedene. Man må huske på at sosial og kulturell utveksling ikke nødvendigvis er bundet til permanent bebyggelse, parker og forskjellige former for anlegg, men kan også forekomme i forbindelse med midlertidige arrangementer og performativ urban design. I utgangspunktet er ‘Public Domain’ først og fremst definert av de tingene som skjer når ulike folk møtes. [Marling, 2010]

I følge Haajer og Reijndorph er det viktig å se transitt områdene som potensielle ‘Public Domain’, men de sier også at det er menneskene og møte mellom dem som faktisk definerer et ‘Public Domain’. Det er derfor også vesentlig å studere interaksjonen mellom mennesker og diskutere hvordan man kan få mennesker til å møtes. Erving Goffman drøfter hvordan mennesker oppfører seg eller opptrer på en offentlig plass. Han hevder at mobilitet innenfor byen er mye mer enn bare å komme seg fra A til B. Selv om det ikke er en åpenbar interaksjon mellom reisende og byfolk, er det offentlige rom fylt med engasjement og utveksling av signaler. Individene kommuniserer ved å bruke kroppsspråk og etablere sin egen og andres rolle i det offentlige rom. [Jensen, 2006]

Goffman sier:

“City Streets, even in times that defame them, provide a setting where mutual trust is routinely displayed between strangers. Voluntary coordination of action is achieved in which each of the two parties has a conception of how matters ought to be handled between

them, the two conceptions agree, each party believes that this agreement exists and each appreciates that this knowledge about the agreement is possessed by the other. In brief, structural prerequisites for rule by convention are found. Avoidance of collision is one example of the consequence.” [Goffman, sitert fra Jensen, 2006, p 152]

Man kan si at enkeltpersoner tar på seg en slags mental tilstand som gjør at en stille interaksjon med andre reisende forekommer. Goffman bruker begrepet ‘facework’ for å beskrive den handlingen som finner sted når vi “ både gir og tar inntrykk ved hjelp av våre ansiktsuttrykk i ‘face to face’ interaksjoner” (Jensen, 2006, p. 155) Dette kan ses i de fleste gatekryss hvor fotgjengere, syklister og bilister har tilpasset seg et spesielt “gateoppførsels mønster” for å samkjøre flytende og sikker bevegelse. Dette mønsteret som Goffman nevner er bygget på tillit, men også sosial kontroll, disiplin og felles manerer. Urban mobilitet er ikke bare et spørsmål om samordnet bevegelse, men også et spørsmål om identitet og sosial orden. Alle overfor nevnte elementer spiller en viktig rolle for hvordan andre oppfatter deg og hvordan man kan unngå en uønsket stigmatisering i et offentlig byrom.

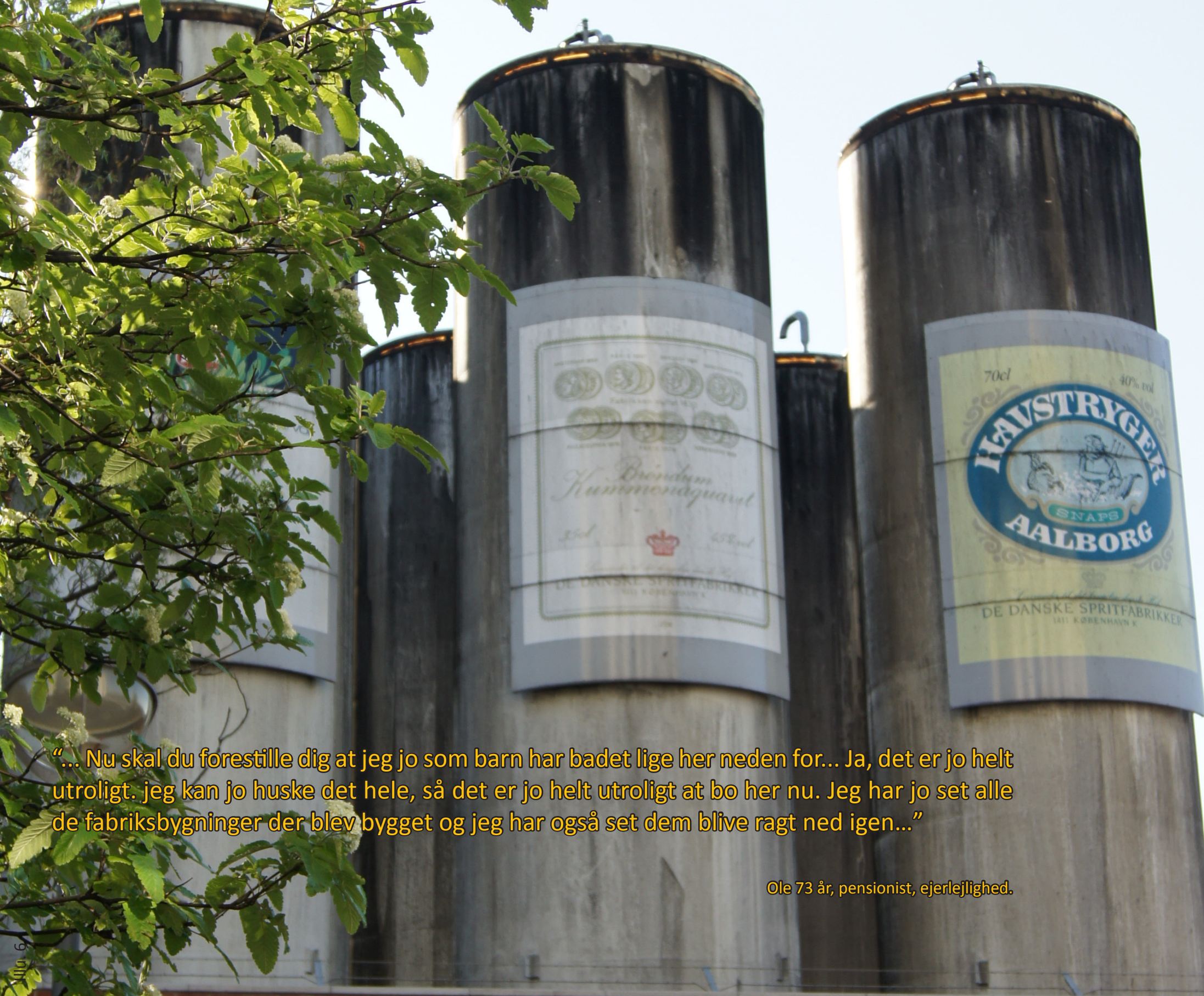
Hvorvidt urban mobilitet er et spørsmål om bevegelse eller sosial aksept, er begge forhold man kan se som en del av “symbolsk interaksjonisme”. All menneskelig atferd i offentligheten skaper visse signaler. Kanskje det er et spørsmål om trygghets følelse, etablere en viss rolle i samfunnet eller rett og slett bli akseptert som en av mange. Alle typer av interaksjon forteller en historie om den innstillingen hvor det hele foregår. [Jensen 2006]

Slik Vestre Havnepromenade fremstår som i dag, som et ‘Single minded’ rom, er det absolutt mulighet for å gjenskape et ‘Public Domain’. Samtidig er det viktig å bevare muligheten for å bruke

promenaden som et transitt område hvor man går fra A til B.

Promenaden er et lineært byrom, og felles for de lineære byrom er at det foregår en bevegelse gjennom dem. Deres plassering i byens struktur har betydning for hvor stor gjennomstrøm av mennesker man kan forvente. Om mennesker benytter rommet til opphold, kommer helt an på hvordan rommet er utformet. Interessen for å gå tur, se på mennesker, eller å bli sett, har alltid vært av interesse. Promenaden er stedet hvor man kan oppleve å møte dem man kjenner eller danne muligheter for å etablere nye bekjentskap. Grunnmønsteret for promenaden har stort sett ikke endret seg gjennom årene. Promenaden har muligens mistet litt av sine myke verdier i det andre byrom som f. eks. byparker og hager, har tatt over noen av promenadens sosiale hensikter.

Vestre Havnepromenade anses å ha mistet litt av disse sosiale egenskapene, samtidig som området utforming ikke byr på eller gir muligheter for opphold og ulik sosialisering mellom mennesker. I mitt videre design vil ‘Public domain’ være av vesentlig betydning for å gjenskape de sosiale egenskapene for havneområdet.



“... Nu skal du forestille dig at jeg jo som barn har badet lige her neden for... Ja, det er jo helt utroligt. jeg kan jo huske det hele, så det er jo helt utroligt at bo her nu. Jeg har jo set alle de fabriksbygninger der blev bygget og jeg har også set dem blive ragt ned igen...”

Ole 73 år, pensionist, ejerlejlighed.

Havnefront

De store linjer

Historisk sett er bybegrepet ofte bl.a. knyttet til handelsvirksomhet. Byer i Skandinavia oppsto ofte rundt havneområder som hadde gode kommunikasjons forhold både regionalt, nasjonalt og internasjonalt. Disse forbindelsene var svært viktige for byens ekspansjon. Lokaliseringen i og omkring havnen ga mulighet til å få råvarer levert, og for å få distribuere ferdige produkter med skip. Næringslokaler og butikker som tidligere lå langs havnen ble i økende grad erstattet av fabrikkbygninger og konteinerhavner. Den omfattende utbygningen av havneindustrien og den forandrede infrastrukturen splittet industriproduksjonen langs havneområdene fra selve bykjernen. Innbyggerne mistet dermed direkte kontakt med vannet. Det ble flere barrierer man måtte krysse for å komme ned til vannlinjen, hvor da havnen ble distansert og gjemt bak tung industrivirksomhet.

Ut i fra de inntrykk vi får fra media, filmer, reklamer, litteratur og fotografier, danner man et mentalt bilde og forestilling om hvordan en havn ser ut, hvilke aktiviteter som foregår på et slikt sted, og hvilken stemning som knyttes dertil. En havn kan bl. a. oppfattes som et suspekt område med kriminell virksomhet, utrygge tilværelser eller helt dagligdagse aktiviteter. I noen tilfeller kan man forestille seg en havn som eksotisk og spennende.

Som industrihavn, er ofte bilde et lukket og forurenset område på kanten av samfunnets orden. Havneområdene oppleves som øde og mennesketomme. Industriens forurensning med røykende skorsteiner, illeluktende spillvannsutslipp og forurenset jord, er typisk og karaktiserende elementer av en industrihavn. Industrihavnen kan ses som et bilde av et sted med liminal karakter. Det vil si en "hverken-eller" karakter. Det er et byrom som ikke inkluderes i samfunnet. Bare noen få "røffe" elementer føler seg hjemme i disse omgivelsene. Det er et sted som ikke er egent for den alminnelige innbygger. Disse bildene av en industrihavn, på kanten av de lovlige grenser i en liminal verden hvor det ulovlige regjerer, er avgjørende og har stor betydning for industrihavnenes byutviklingen.

En av de store utfordringer i utviklingen av tidligere havneområder består i å overstige industrihavnens infrastruktur som vanligvis gjør by og havneområder adskilt fra hverandre. De fysiske barrierene som for eksempel vegnettet og jernbanespor vil ofte skille motpolene mellom byens orden og havnens uorden.

Et havneområde er også et landskap og et viktig byrom i byen, oftest med lang historie. Det har de senere år vært store diskusjoner om havnefrontene mange steder i Danmark, slik som København, Århus og Aalborg (se avisartikler i appendiks). Havnefronten er et bylandskap som i senere tid er i hurtig forandring. Konteinere, ferjeterminaler og fabrikker erstattes av boliger, kontorer, kulturinstitusjoner og er også blitt et område med krav om offentlig tilgjengelighet og rekreasjons aktiviteter. En intensiv kamp om kontroll av havnefronten pågår for tiden i mange byer, en kamp mellom offentlige og private interesser. Hva skal det nye byrommet brukes til? Hvor mye skal det bygges om, og for hvem skal det bygges for?

I forbindelse med byfornyelsen langs Vestre Havnefront er hovedfokuset at det ukjente skal gjøres kjent, samtidig som havnen bør integreres i det byrom man ferdes til daglig i. Avisen, Nordjyske, har gjennom de siste tiårene fulgt havneomdannelsen hvor den forlatte og grå industrihavnen skal kles i nye farger og danne rom for nye aktiviteter. For å gjøre dette mulig må man gjennom en elimineringsprosess, med andre ord klargjøre hva som skal prioriteres for å oppnå et optimalt resultat til gode for byen. En slik prioritering vil bidra til at havneområdene ordnes, klassifiseres og får en ny betydning. Dette er grunnleggende for interaksjon mellom by og havn. Samtidig kan det være viktig å kunne bevare noe av det gamle som har betydning for å beholde områdets identitet. På denne måte vil det nye og det gamle sammen kunne gi en ny dimensjon til området.

I den offentlige debatt (se avisartikler i appendiks) er det ofte havnebedrifter og havneboliger som beskyldes for å privatisere deler av "det offentlige rom". Den forskjellige former for praksis kjemper

om adgang til fasilitetene langs havneområdet. At havneområdet oppfattes som et attraktivt rom av et bredt spekter av brukere, er ensbetydende med konkurranse om adgang til og kontroll av stedets fasiliteter. Kommersielle interesser ser store potensialer i å kapitalisere fasilitetene og bytte dem inn i privat eiendom i form av havneboliger og næringslokaler. Byens innbyggere ønsker også å komme seg ned til vannet for å ta del i sådanne fasiliteter. Hvor går så grensen for det private og offentlige?

For noen går grensen ved hoveddøren til leiligheten, for andre ved gatedøren, mens andre forsøker å inndra de nære utearealer omkring boligen eller virksomheten som er en del av havneområdets rom. I forbindelse med havneboliger og havnebedrifter er det en tendens til å tøyne de private områder utover de offentlige tilgjengelige arealer langs vannlinjen, hvilket øker konfliktpotensialet i byrommet. Grensen mellom privat og offentlig karakter kan være diffus langs havneområder. Boliger og virksomheter har et ønske om å være bortgjemt men samtidig nyte utsikten til sjø og vann. I noen tilfeller kan grensene bli så utydelige at det oppstår tvil om havnepromenaden er boligens eller virksomhetens private område eller faktisk som en del av den offentlige havnepromenaden.

Der hvor det offentlige havneområdet virker privatisert, innbyr dette ikke særlig til opphold for byens innbyggere. Faren kan derfor være at området blir folketomt da det kun blir de boende og de sysselsatte i området som kommer til å bruke det, med andre ord vil ikke utenforstående finne attraktivitet og nærme seg et slikt område. [N. Carlberg og S. M. Christensen, 2005].

Aalborg i generelle trekk

Aalborg oppsto som et bysamfunn på slutten av 900-tallet ved Østerelvens utmunning til fjorden som en naturlig havn. Allerede 100 år etter, var byen en viktig handelsby. Byens plassering i middelalderen var svært gunstig fordi all trafikk inn og ut av Limfjorden gikk østover, da fjordens vestlige utseiling var for grund til å ta seg gjennom helt frem til ca. 1100. Aalborg fikk derfor en sentral posisjon i middelalderen og kontrollerte hele Limfjordshandelen. Byen dro særlig nytte av det gode sildefiske i fjorden.

På 1500-tallet var tidene enda bedre. Sildefisket nådde nye høyder samtidig som Aalborg fikk en rekke privilegier og fordeler på bekostning av de andre byene i området. På 1500-tallet og begynnelsen av 1600-tallet tjente byens kjøpmenn også godt på kveg eksport til Tyskland. Aalborg hadde også på 1600-tallet nesten monopol på hele kornekspoerten til Vendsyssel, Limfjordsområdet og spesielt Norge. Byens rikdom ble mer tydelig. Med mer en 4000 innbyggere på slutten av 1600-tallet var Aalborg landets nest største by, men på 1700-tallet var de kraftige oppturer forbi. Aalborg var fremdeles en stor by som tjente godt på kornekspoerten til Norge, men både silde og kveg eksporten hadde nå avtatt. Det eneveldige regime i København favoriserte ikke lengre Aalborg, og byen var derfor stadig i konflikt med nabobyene. Når Danmark måtte gi fra seg Norge i 1814 mistet byen også et viktig kornekспортmarked samtidig som Aalborg mistet sin sentrale rolle ved utbredelsen av den vestlige delen av Limfjorden i 1825.

Aalborgs nedgang ble delvis oppveiet fra 1830 årene ved etableringen av flere industrifabrikker, blant annet en tobakksfabrikk og en spritfabrikk (grunnlagt i 1841 og forløper for De Danske Spritfabrikker i 1881). Den industrielle utvikling begynte først for alvor i siste halvdel av 1800-tallet og skapte en ny oppsving. Spesielt ga det store omfanget av kalk i undergrunnen mulighet for utvikling av sementindustrien. Forbedring av jernbaneforbindelsene i slutten av 1860 årene gjorde at handel og sjøfart var på vei oppover igjen ved begynnelsen av 1900-tallet.

Vedden hurtigvoksende industrialiseringen økte også innbyggertallet. Ved århundreskiftet var innbyggertallet omtrent 30000. I perioden fra 1889 til 1913 etableres i alt fem sementfabrikker. Det største anlegget sysselsatte 800 menn. Også tekstilindustrien var stor. I 1897 gikk to tekstilselskaper sammen til ett og hadde 400 menn, kvinner og barn ansatt. Ved århundreskiftet hadde tobakksfabrikken C.W Obels omtrent 600 menn ansatt, en av landets største selskaper på denne tid.

Den kraftige industrielle utviklingen ble ganske markert i 1900 da byens havn var landets nest største. Opp mot det 20. århundre fortsatte befolkningsveksten, og næringslivet var fremdeles preget av tunge industrifabrikker som Aalborg Portland og Dansk Eternit. Byen tok fort slagordet "byen med de rygende skorstene" til seg. I 1960 var omkring halvdelen av byens innbyggere fortsatt sysselsatt innen industri og håndverk, men etter 1970 årene hadde den tradisjonelle industri mistet sin betydning i byen.

Befolkningstallet fikk en liten knekk gjennom 1970- og 80-tallet, men det tok seg opp igjen rundt 1990. Den gamle industriby utviklet seg til en moderne by ved årtusenskiftet. På denne tid var omtrent 60% av befolkningen ansatt innen service- og utdannings sektoren. Aalborg universitet ble blant annet grunnlagt i 1974 som genererer mange sysselsatte, også den dag i dag. Siden 1970 har Aalborg og Nørresundby vært et administrativ byområde og innbyggertallet ble i 2011 registret til 199.188, noe som gjør Limfjordsbyen til Danmarks fjerde største by.

80-tallet, men det tok seg opp igjen rundt 1990. Den gamle industriby utviklet seg til en moderne by ved årtusenskiftet. På denne tid var omtrent 60% av befolkningen ansatt innen service- og utdannings sektoren. Aalborg universitet ble blant annet grunnlagt i 1974 som genererer mange sysselsatte, også den dag i dag. Siden 1970 har Aalborg og Nørresundby vært et administrativ byområde

og innbyggertallet ble i 2011 registret til 199.188, noe som gjør Limfjordsbyen til Danmarks fjerde største by.

I dag er en stor del av industrivirksomheten flyttet ut av de sentrale havneområder. Den nye østhavnen tar storgods trafikk, og Sementfabrikken og Vendsysselverket har egne havner. Fasiliteter som for eksempel jernbanespor og lastekraner er lagt ned og har etterlatt ledige arealer for blandt annet havnepromenaden. En del av fabrikkbygningene er ombygget til andre formål som kontorer og boliger samtidig som nye boliger bygges. [informasjon hentet fra wikipedia, Aalborg kommunes hjemmesider og Dansk Center for byhistorie]

Aalborg Havnefront



Marina Fjordpark

Friluftsbadet

Vestbyens fjordpark

Norden

Skudehavn

Lystbåthavn

Bådehavne

Lindholm

Lindholm Brygge

Mellem

Slagteriområdet

Jernbanebro

Spritfabrikken

Vestre Havnepromenade



Broerne

Lystbåthavn

Erhvervsområde

Limfjordsbro

Jomfru Ane Parken

Aalborg Centrale Havnefront

Slotspladsen

Utzon Centeret

Musikkens Hus

Østre Havn

Industri Nord

Korn- og Foderstofindustri

Stigsborgkvarteret

Motorvejstunnel

Østre Havnebassin

Værftsområde

Sundby Hvorup

Ollehavn

Aalborg Vestre Havneområde gjennom tidene

Aalborg har alltid vært en havneby, og byens havner har vært avgjørende for byens forbindelser med omverden. Frem til slutten av 1800 tallet kunne man se mindre båter ligge fortøyd langs havnelinjen. Årene etter ble skipene større og havnen ekspanderte. Adgangen til fjorden gjennom Hals Barre ble utgravet i 1907/ 08. Også i fritiden har fjorden vært til glede for aalborgenserne. Fjorden ble brukt til seilspport, bading, fritidsfiske og roing. I dag er en stor del av industrien flyttet ut av det sentrale havneområdet. Tidslinjen viser noen glimt av livet mellom broene, Vestre havnefront gjennom de siste 150 år. [Info. hentet fra Aalborg Kommune, Aalborgs riksarkiv og Dansk Center for byhistorie]



Trelasthandelen Brdn. Bendtzen hadde lagerplass nede ved havnen. Havneområdet utenfor lokalene var fremdeles ikke etablert. Brdn. Bendtzen eksisterer den dag i dag, men har flyttet sine næringslokaler til østsiden.

1890

1900

1910

1920

1930

1940



Aalborg fikk sin første havnesilo i 1921. Idag er siloen inredet til kontorer for Arbeiderformidlingen i Aalborg.

De store industriområdene krevde havnefasiliteter. I 1890 årene startet utviklingen av nye kaiområder og anlegg.





Aalborg hadde flere gode badestrender for byens innbyggere. På vestsiden av fjorden lå en av bystrendene. Den store bystranden ble også brukt til andre formål som blandt annet sirkus og tivoli når det var i byen. I begynnelsen av krigen kunne man bade nede ved fjorden. Det ble en stopp på dette etter den tyske invasjon. Tyskerne stilte opp luftvernkanoner på stranden, hvor det var fri skuddsikt, og avsperrret området med piggråd.

Aalborg Universitet ble grunnlagt i 1970. På dette tidspunkt begynte Aalborg å løsrive seg fra den tungindustrielle virksomhetene som byen er kjent for, og satse mer på viten og det nyskapende.

På slutten av 80-tallet og frem til i dag begynte man å se verdiene i tomtene som lå langs havnen. Industrien ble flyttet bort fra sentrums områdene og en massiv ombygning av havnepromenaden var i gang.

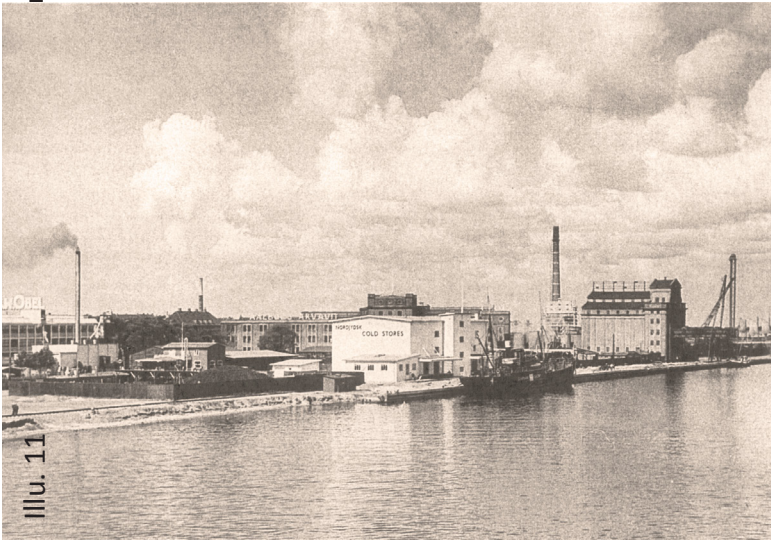
1950

1960

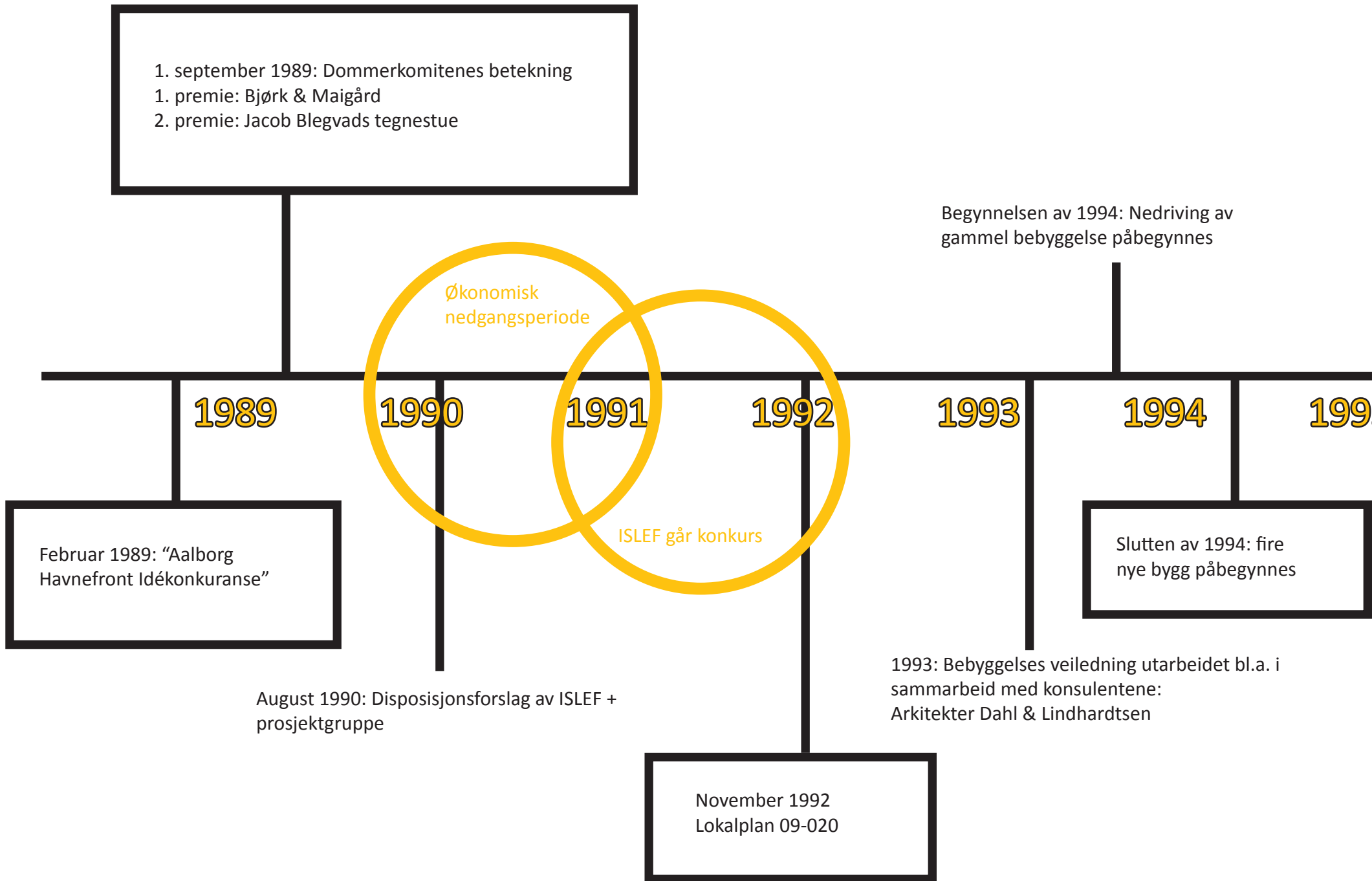
1970

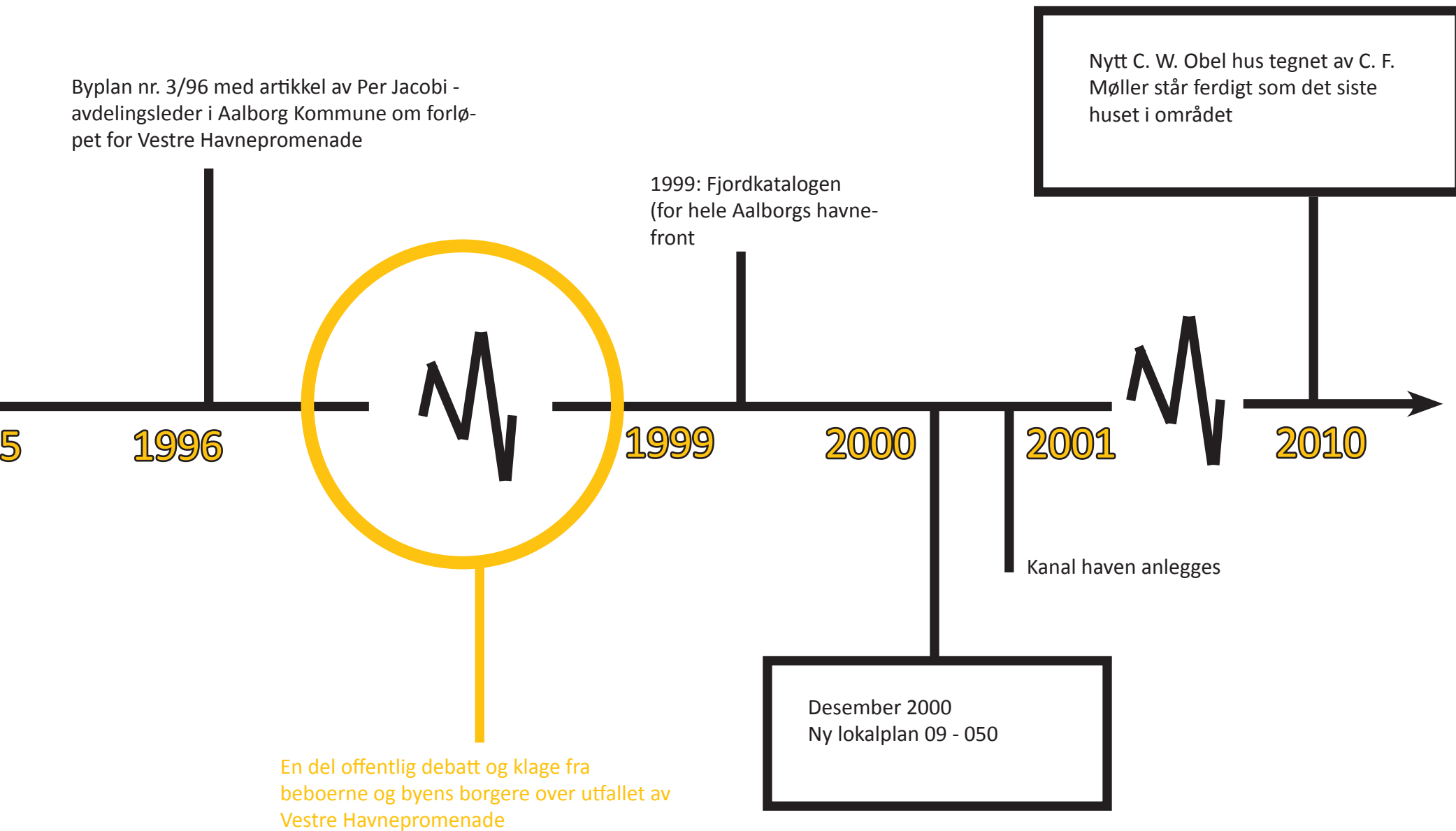
1980

Det oppsto en liten midlertidig havn i slutten av 1938 årene hvor mange av småbåtene la til. I dag er det der restauranten og båten Prinsesse Julianna ligger.



Nordjysk Cold Stores A/S ble opprettet i 1941. Cold Stores drev kjølelager og fabrikert is til næringslivet. De flyttet inn i egne lokaler ved havnen i 1943. Plasseringen var utmerket for utskipning. Senere ble det også opprettet sporlinjer i forbindelse med frakt med jern-banen. Nabovirksomhetene rundt var kjente Aalborg-virksomheter slik som Spritfabrikkene, C.W. Obel og Aalborg dampmølle. Cold Stores bygninger ble revet i 1995.





“... husene er fine og det er attraktivt men der er jo ikke noget at lave her. Det er jo ikke nogle shopping muligheder eller noget... Det er jo bare kontor og bolig her... Og så er der så meget skygge!




Ung mand, 23 år, HTX, bosat i Aalborg Øst

209

Registreringer



Flow





-  Bll
-  Sykkel
-  Fotgjenger

Siktslinjer



Desto fetere pilen er, jo bedre sikt har man. Den beste siktslinjen er uten tvil langs havnepromenaden da det er ingen forstyrrende elementer på denne strekningen. I gatene, vinkelrett på promenaden er det ulik grad av fri sikt. Her kan det være ulike elementer som beplantning, parkering, bygninger og lignende som er i veien for siktslinjene.



Bygninger

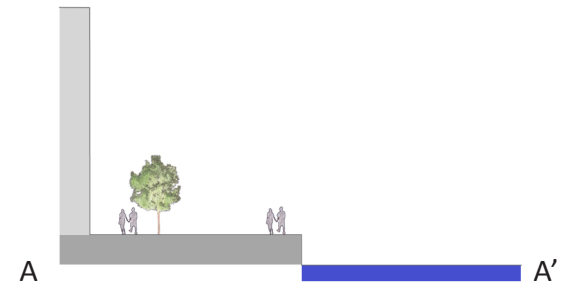
-  Næring/ Industri/ Kontor
-  Bolig
-  Utdannelses virksomhet
-  Kombinert Næring og utdannelse
-  Kombinert Næring og bolig
-  Antall etasjer

Bevaringsverdighet

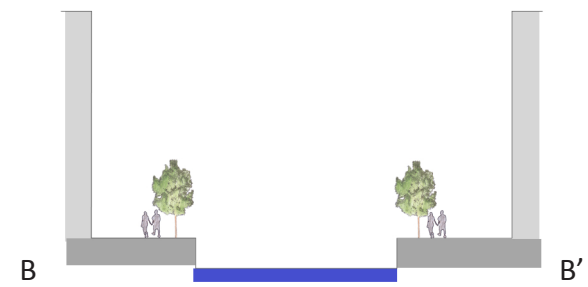
-  Bevaringsverdige bygninger
-  Bevaringsverdige trær



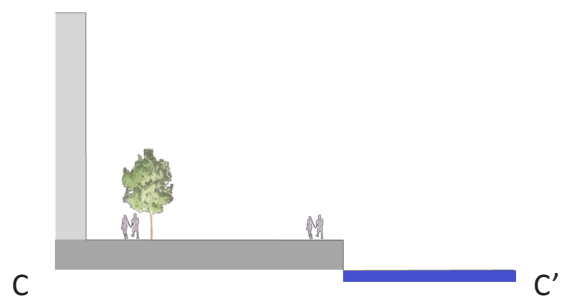
Snitt A -A'
1:500



Snitt B - B'
1:500

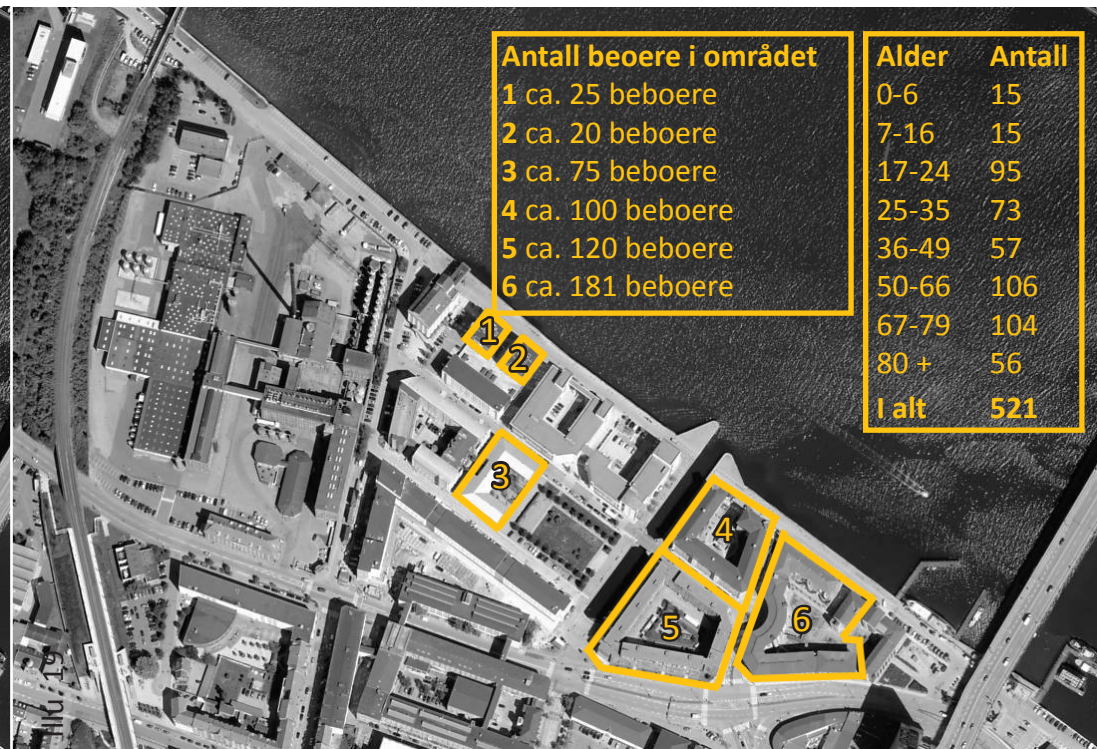


Snitt C -C'
1:500









Byrom og hindringer

-  Offentlige byrom
-  Private byrom
-  Barrierer
-  Kanter langs havnefronten som oppleves som en mur/ barrierer
-  Snitt



Vegnett og parkering

-  Høy trafikert veg m/ sykkelfelt som
-  Trafikert veg u/ sykkelfelt
-  Lite trafikert veg u/ sykkelfelt
-  Offentlig parkering
-  Privat parkering
-  Sykkel parkering

I de fleste gule vegene er det mulighet for å parkere langs vegen.

Beboersammensetning

Ca. 168 av de 521 som bor der er unge mellom 17 og 35 år. De fleste av dem bor i område 6 på kartet ovenfor, hvor det er ungdomsboliger. De unge er kanskje de flinkeste til å bruke grøntarealer i det daglige, men grøntarealene er plassert på den måten at de ikke i det daglige kommer forbi kanalhaven og blir dermed mer fristet til å trekke inn mot sentrum, mot Jomfruane parken. Det er en del eldre som bor i området, over 160 pensjonister fordelt over hele Vestre Havnepromenade, der de fleste bor i område 4 og 5. Det er ikke mange barn og barnefamilier i området. Det er kun 30 barn i alderen 0-16 år. Disse er primært bosatt i området 3, 4 og 5 hvor det er gode muligheter for å bruke kanalhaven til lek og aktiviteter, men det er sjelden man ser barn leke her. [Aalborg kommune]

Byromsanalyse

Analysen er utarbeidet etter 12 kvalitetskriterier laget av Gehl Architects. Kvalitetskriteriene er illustrert i skjemaet nedenfor som tar utgangspunkt i Jan Gehls bok "Livet mellom husene", som beskriver relasjonen mellom menneskets sosiale adferd og det planlagte arkitektoniske rom. Skjemaet illustrerer de mest generelle kvalitetskriterier sett fra et menneskes synspunkt.

Evalueringen av observasjonene som er blitt gjort på grunnlag av 12 kriterier, er satt av et "karakter"-system som forteller hvor stor mangel det er i de ulike kvalitets-kriteriene i et byrom.

kriteriene i et byrom. Rødt betyr at byrommet blir sett på som problematisk, rosa betyr at det bør gjøres noen forbedringer, mens hvitt betyr at byroms kriteriet er OK. Skjemaets fargesammensetning gir så et bilde av hvor det vurderes å være et problem i byrommet.

Evalueringen ble gjort av Aalborg kommune sommeren 2010. Jeg er i noen tilfeller uenig i den "karakter" som er blitt satt og har da valgt å endre noen av de fargene etter hva jeg synes stemmer overens med mine observasjoner av hvert enkelt byrom.

Illu. 20

Beskyttelse	Trafikk og ulykker	Opplevelse av trygghet	Klimafaktorer
	- opplevelse av trygghet i relasjon til trafikk, så hverken barn, foreldre eller eldre behøver å være bekymret når de ferdes på stedet	- beskyttelse mot kriminalitet - levende byrom - funksjoner som overlapper dag/ natt - god belysning	- beskyttelse mot ubehagelige klimafaktorer som: vind/trekk regn/snø kulde
Muligheter for utfoldelse	Gå	Stå/ opphold	Sitte
	- å gå komfortabelt - gode overflater - ingen forhindringer - interessante fasader å gå langs - universell utforming	- oppholdssoner/ kanteffekt - støttepunkter å stå ved - fasader med gode detaljer som inviterer til opphold	- sittesoner - maksimerende fordeler som utsikt, sol og mennesker å se på - gode sittesteder - gode sittemøbler - godt lokalt klima
	Se	Lek/ aktiviteter	Dag og natt
	- rimelige se-avstander - uhindrende sikt - interessant sikt - belysning til kveld/ natt	- invitasjon til fysisk aktivitet, lek, utfoldelse og underholdning - midlertidige aktiviteter (markeder, utstillinger, m.v.) - tilfeldige aktiviteter (events, festivaler, spontane aktiviteter)	- forskjellige funksjoner - lys i vinduene - beboere - belysning
Tale og høre		Vinter og sommer	
- lavt støynivå - samtalevennlige sittelandskaper, "tale-landsaper"		- belysning - sesong aktiviteter (skating, jul) - beskyttelse fra dårlig klima	
Herlighet	Skala	Nytelse av været	Estetikk/ sanseintrykk
	- dimensjonering av bygninger og rom i forhold til den menneskelige skala	- sol - varme - ly	- godt design - gode detaljer - god utsikt - gode materialer - trær, planter, vann

Eksempel:
Parken er et helt åpent område og de beplantede trær gir kun ly for f.eks. regn. Bygningene danner ikke le og når vinden blåser oppleveres trekk og kulde.

Beskyttelse	Trafikk og ulykker	Opplevelse av trygghet	Klimafaktorer
	1	2	3
Muligheter for utfoldelse	Gå	Stå/ opphold	Sitte
	4	5	6
	Se 7a	Lek/ aktiviteter	Dag og natt 9a
	Tale og høre 7b	8	Sommer/vinter 9b
Herlighet	Skala	Nytelse av været	Estetikk/ sanser
	10	11	12

- Problematisk
- Bør forbedres
- OK

Promenaden



Beskyttelse	Trafikk og ulykker	Opplevelse av trygghet	Klimafaktorer
	1	2	3
Muligheter for utfoldelse	Gå	Stå/ opphold	Sitte
	4	5	6
	Se 7a	Lek/ aktiviteter	Dag og natt 9a
Herlighet	Tale og høre 7b	8	Sommer/vinter 9b
	Skala	Nytelse av været	Estetikk/ sanser
	10	11	12

- + Sitemuligheter med god utsikt over fjorden og Nørresundby (men uten noe privatliv).
- + Materialer og arkitektur av høy kvalitet med detaljering og variasjon som appellerer til sansene.

- Promenaden er utpekt til veg og parkering og bilene dominerer området. Appellerer ikke til de myke trafikantene.
- Ingen beskyttelse mot vind og regn.
- Det er mulighet for å gå langs promenaden, men promenaden avbrytes av kanalen. De myke trafikantene må ta en omvei inn i bebyggelse og over broen.
- Ingen variasjon i forløpet. Promenaden er rett.
- Det er ingen mulighet for aktivitet på promenaden. Bruken er begrenset til sitte, gå og løpe.
- De høye nordvendte fasader fremstår som mørke og kalde det meste av dagen og forårsaker tunge skyggedannelser på promenaden hele ettermiddagen og kvelden.
- Dimensjonering i forhold til menneskelig skala. Den høye veggene som bygningene skaper er provoserende i forhold til promenadens bredde.

Obels kanal



Illu. 24

Beskyttelse	Trafikk og ulykker	Opplevelse av trygghet	Klima-faktorer
	1	2	3
Muligheter for utfoldelse	Gå	Stå/ opphold	Sitte
	4	5	6
Herlighet	Se 7a	Lek/ aktiviteter	Dag og natt 9a
	Tale og høre 7b	8	Sommer/vinter 9b
Herlighet	Skala	Nytelse av været	Estetikk/ sanser
	10	11	12

- + Man kan finne ly under kolonnadene på begge sider.
- + Det er støttepunkter hvor man kan lene seg inntil langs kolonnadene.
- + Dimensjonene er gode i forhold til menneskelig skala, men grunnet smal promenade føles det som om byggene er overdimensjonert.
- + Kanalområdet er preget av godt design, detaljering og gode materialer som appellerer til sansene.
- + Det er seks benker langs kanalen hvor man kan nyte solen og områdets estetiske kvaliteter og utkikk til fjorden.

- Man føler seg utrygg når man går og sykler her. Biltrafikken dominerer den meget smale gaten.
- Fortauet stopper ved broen noe som er problematisk i forhold til tryggheten for den gående.
- Kolonnadestrekningen mot kanalen på Østre Kanalgate fremstår mørk og kald pga. den grå farge og den lave takhøyden.
- Fasadene fremstår lukkede til tross for glassfasader og innbyder ikke til opphold. Lokalene er brukt som kontorer og de henvender seg ikke utover.
- Man sitter meget eksponert på benkene og støy nivået er høyt når kjøretøy passerer. Benkene er ikke særlig samtalevennlige.
- Mangel på beplantning langs kanalen.

Kanalhaven



Beskyttelse	Trafikk og ulykker	Opplevelse av trygghet	Klimafaktorer
	1	2	3
Muligheter for utfoldelse	Gå	Stå/ opphold	Sitte
	4	5	6
	Se 7a	Lek/ aktiviteter	Dag og natt 9a
Herlighet	Tale og høre 7b	8	Sommer/vinter 9b
	Skala	Nytelse av været	Estetikk/ sanser
	10	11	12

- + Det er noe liv i og omkring parken. Opplevs som trygt.
- + Gode gå forhold med behagelig grus- og flisebelegning med rampe til omkringliggende fortau. Områdes brukes flittig til lufting av hunder.
- + Beplantningen er ved å nå en størrelse slik at de danner kantvirkning for å sitte og ligge i parken med privatliv (med de omkringliggende fasader kan man føle seg litt blottet i parken).
- + Solfyll grønn oase med mulighet for å nyte været på en av seks benker på gresset.
- + Det er interessant utsikt og stor visuell herlighet.
- + Det er et lavt støynivå og gode samtaleforhold.
- + Byrommet oppleves behagelig i forhold til menneskelig skala.

- Blir hovedsakelig benyttet av beboere rundt kanalhaven.
- Ikke meget beskyttet mot ubehagelige klimafaktorer. De omkringliggende bygninger danner noe le.
- Ingen naturlig kantvirkning eller støttepunkter å stå ved.
- Inviterer ikke til aktivitet selv om det er en basketballkurv på plassen (den brukes lite).

KL 06

KL 12

KL 15

KL 18

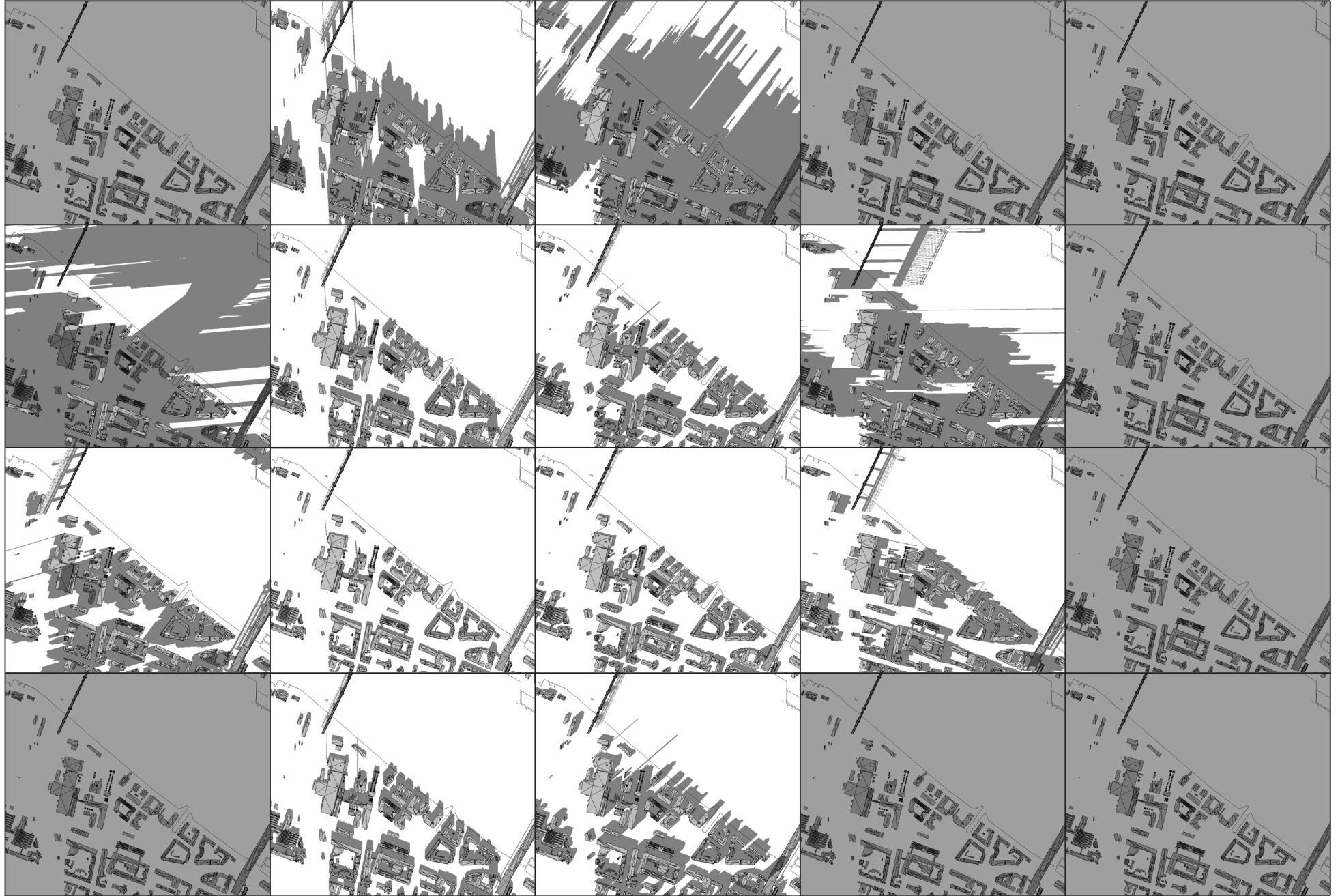
KL 24

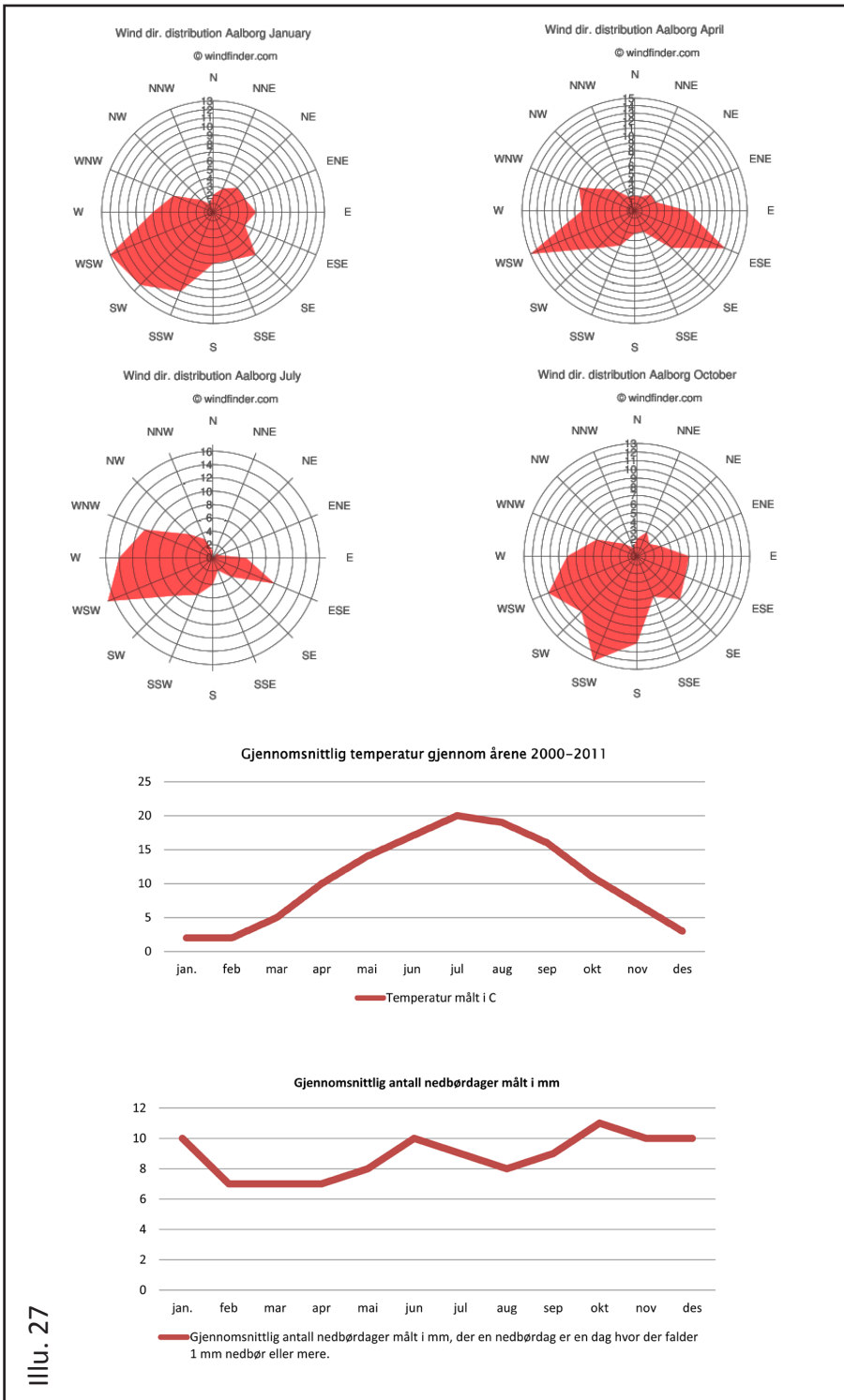
1. JANUAR

1. APRIL

1. JULI

1. OKTOBER





Illu. 27

Klima

Området oppleves av mange som skyggefylt og forblåst. Denne oppfatningen kan ha betydning for mangel på bruken av området. Havnepromenadens orientering mot nordøst i kombinasjon med høye bygningsfasader gjør at solen ikke slipper til om ettermiddagen og om kvelden. Man kan si at områdetets struktur av små karréer i 5-6 etasjer skaper et problem i forholdt til skygge.

Om morgentimene om våren og sommeren er det mulighet for solskinn på promenaden. Om ettermiddagen blir promenaden, byrommene og kanalen skyggebelagt. Området blir allerede over middag svært skyggefullt, og det er ganske få steder man kan finne solen. Ut i fra diagrammet på forrige side kan man se at foran Spritfabrikken er det om sommeren sol helt fram til kvelden. Dette skyldes at Spritfabrikken er av lav bebyggelse nær havnepromenaden. Man kan også lese av diagrammet at om vår og sommer skal man ikke langt ut i vannet på formiddag og ettermiddag før solskinet strekker til. Dette er en viktig observasjon i mitt senere redesign av området. Skyggediagrammet viser også at kanalhaven er viktig for at området ikke er skyggebelagt hele året.

Vindrosene viser at den dominerende vindretningen kommer fra vest og sydvest. Dette betyr at det faktisk er mulig å finne le langs havnepromenaden. De fleste gårdsrom vil også sannsynligvis ha god vindkomfort.

Observasjon av Vestre Havnepromenade - bildeserie

Jeg her vært flere ganger i Aalborg i dette semesteret for å gjøre ulike registreringer, og som jeg tidligere har beskrevet er dette et transitt område hvor man kun beveger seg gjennom om man har et ærend eller om man bor i området. Området føles også meget privat grunnet en smal promenade for gående hvor boligblokkene ligger tett opp til promenaden.

Denne bildeserien bekrefter det inntrykk jeg har fått av området. Jeg posisjonerte meg i enden av Obel kanalen som er omtrent i midten på promenadestrekningen. Her tok jeg bilder i hver retning. Dette gjorde jeg seks ganger i løpet av oppgaveperioden gjennom vinter og vår. Ved disse besøk tok jeg observasjons bilder på samme sted til ulike tidspunkt.

Denne analysemetoden gir et godt inntrykk hvordan området er, altså et folketomt område. Da jeg var i Aalborg i februar var det kaldt og forblåst. Det kom som ingen overraskelse at promenaden var folketom. Jeg tenkte at jeg skulle gi området en ny sjanse i mai for å se om det var mer liv langs promenaden. Til tross for det fine været var promenaden stort sett folketom. De menneskene som oppholdt seg langs promenaden søkte de få "solflekkene" som var i området. Noen sto også å fisket langs promenaden.

Om man sammenligner Vestre Havnepromenade med den sentrale Havnefronten i Aalborg, ser man at den sentrale Havnefronten i mye større grad genererer en større mengde mennesker. Den sentrale havnefrontens fordeler er at den ikke er omringet av høyere bebyggelse, og dermed er området ikke skyggebelagt. Området byr også på flere aktiviteter som multibaner, badeanlegg og grønne områder. Om våren og sommeren er den sentrale havnepromenaden full av mennesker, det hender at det ikke er kapasitet til å romme alle menneskene som velger oppholde seg her. Hvordan kan man spre menneskemengden ut mot Vestbyen slik at området blir et aktiv og attraktivt område? Dette er tanker jeg vil ta med meg videre i mitt videre design.

Søndag 19/2 kl. 13:54



Vær: sol og 6 c⁰

Tirsdag 21/2 kl. 17:37



Vær: delvis overskyet og 7 c⁰

Onsdag 22/2 kl. 12:50



Vær: overskyet og 6 c°

Tirsdag 22/5 kl. 17:11



Vær: sol/ delvis overskyet og 22 c°

Mandag 21/5 kl. 20:01



Vær: sol og 25 c°

Lørdag 25/2 kl. 17:57



Vær: sol og 25 c°

Spørreundersøkelse

Spørreundersøkelsen (se appendiks) er gjort av Louise Broson, Siri Renee Richter Jungersen og Mette Larsen, masterstudenter ved Universitetet i Aalborg. Masteroppgaven er fra 2009. I og med at spørsmålene er generelt om havneområder er den av høy relevans for denne oppgave.

Spørreskjemametoden har både svakheter og styrker. At en ikke møter personen man intervjuer face-to-face gjør at det blir mindre personlig samtidig som svarene ikke er grundig gjennomtenkte og besvart. Fordelene ligger i at svarene er korte og presise og intervjuobjektene er 100% anonyme, noe som gir større pålitelighet.

Det ble sendt ut 200 spørreskjemaer via ulike internett-steder. 186 respondenter returnerte et ferdig utfylt skjema. Gjennom undersøkelsen vil en kunne få en indikasjon av hva innbyggerne savner og ønsker ved et nytt havneområde, samtidig som man får et bedre inntrykk av brukernes holdninger til nye havneomdannelse.

Av de 186 respondentene som returnerte spørre-undersøkelsen var kjønnsfordelingen svært lik. Av de som besvarte undersøkelsen, var de fleste i alderen 16 - 35 år. Alle aldersgrupper er representert. Store deler av de spurte skrev at de var studerende under arbeidsforhold.

Når man ser i forhold til hvor personene bor, er det hele 39,5% bosatt i Aalborg sentrum og 14,4% er bosatt i Aalborg Vest. 14,1% er bosatt andre steder enn Aalborg eller Nørresundby.

Oppholds hyppigheten er avspeilet i diagrammet i spørsmål 5. Diagrammet viser en forholdsvis jevn spredning. 36,9 % oppholder seg ved havnefronten én til flere ganger om uken. 20,1% oppholder seg aldri eller sjeldnere ved havnefronten.

Diagrammet i spørsmål 6 viser at vedvarende opphold ikke ofte finner sted. Man ser at respondentene oppholder seg gjerne over lengre tid av gangen, men at hyppigheten ikke skjer så ofte. Dette kan henge sammen med at området virker fremdeles uferdig.

Diagrammet i spørsmål 7 forteller om byfornyelsen har påvirket respondentenes atferd i bruken av havneområdene. Det er tydelig at situasjonen er uendret for 43,5% av de spurte, mens 45,7% sier at de ferdes oftere ved havneområdet etter byfornyelsen.

I spørsmål 8 viser diagrammet hvilke aktivitetstyper som oftest forekommer på havnefronten. Her har respondentene selv hatt mulighet til å utdype mer presist hvilke aktiviteter de foretar seg på havnefronten. 15,8% svarte at de ønsker å slappe av, andre nyter været og drikker øl, mens hele 22,2% går tur.

45,5% svarte at de mener havnefronten i høy grad lever opp til deres forventninger om et attraktivt byrom. Kun 8,5% mener den ikke lever opp til deres forventninger.

En rekke utsagn er kategorisert, hvor respondentene fikk i oppgave å rangere svarene i hvor høy grad de er enige i at de opplistede utsagn gir et godt byrom. Det respondentene legger mest vekt på er grønne områder, beliggenhet, oppholds muligheter, vannstruktur, servicetilbud og et folksomt område med mulighet til å møte nye mennesker.

Stemningsbilder





illu. 47

illu. 48

illu. 49

illu. 53

“Vi går flere turer i løbet af dagen. Det her er som regel vores aftenstur. Vi går også nogen gange en tur rundt i Vestbyen i boligkvartererne... Men den tur nede ved havnen er den foretrukne. Der er så dejligt der nede ve vandet.”

Grete 66 år, pensionist, lejebolig.



Aalborg kommunes visjoner og strategier

Kommuneplan 2009






Aalborg by skal være en handelkraftig hovedstad både nasjonalt og internasjonalt. Aalborg skal være drivkraften i regionens utvikling. Byen som Nord Jyllands hovedstad skal være attraktiv å besøke, bo og arbeide i.

Den fysiske utvikling av Aalborg Kommune skal baseres på en balansert, bæredyktig utbygning av Aalborg som tett by og de omkringliggende mindre byer med lavere og åpne boligformer. Aalborg og Nørresund Midtbyer - omkring Limfjorden- skal spille hovedrollen i Aalborgs funksjon som landsdelscenter.

Byutviklingen i Aalborg by tilrettelegges med henblikk på tetthet, variasjon, storbykvaliteter og gatekultur. På denne måte kan Aalborg fortsette som dynamo i Nord Jylland med fokus på vitens- og opplevelsesøkonomi. Som et viktig supplement til storbyens vekst skal det sikres utviklingsmuligheter i de øvrige byer slik at det skapes optimale, bæredyktige betingelser for trivsel, initiativ og forandring. Alle byer og bydeler skal kunne utvikles som velfungerende og bæredyktige lokalsamfunn og bygge videre på deres identitet og særpreg. Boliger, næring og servicefunksjoner skal sammen skape levende og trygge byområder. I tillegg skal det være åpne rom som kan inspirere til nye anvendelser og nye måter å bruke byen på.

Den næringsmessige omstilling som tidligere har vært preget av industriproduksjon har etterlatt seg sentrale byrom. Disse byrommene har mulighet til å utvikle nye funksjoner i tråd med en moderne opplevelses by med stort innhold av service, viten og kultur. Det ses på som viktig å bevare i størst mulig grad de viktigste bygg og anlegg som utgjør byens industrielle kulturarv.



-  Byrum
-  Planlagt byrum/grønt område
-  Grønt område
-  Grøn funksjon
-  Område - Vestre Havnepromenade

Kommuneplanen fokuserer også på å øke befolkningens sunnhet og livskvalitet, dette i form av å styrke og videre utvikle de overordnede landskapelige grønne trekk i byene og bydelene. Med utviklingen av et sammenhengende nettverk av byrom, parker, grønne trekk og forbindelser introduserer byrådet en ny og utgave av den grønn-blå struktur for Aalborg. Nettverket utpeker de arealer og strekninger som vurderes av å være de vesentligste for å sikre sammenhengende rekreative bevegelsesmuligheter. For å skape et velfungerende nettverk skal det settes fokus på tilgjengelighet.

Det står klart i kommuneplanen at områder utenfor byområdene skal primært ta hensyn til naturen og friluftslivet. Kommuneplanen tar også hensyn til fremtidig klimaendringer. I byene er det tilpasningen og utbygningen av en fysisk grønn struktur av arealer, skog og beplantning mellom land og by som skal være med til å tilpasse de større klimaforandringene og er avgjørende for bykvaliteten. I byene er bevarelsen av de eksisterende grønne områder og innpasningen av nye grønne områder og beplantning et av de viktigste redskaper til å nedsette effektene av klimaforandringene. [Kommuneplan 2009]

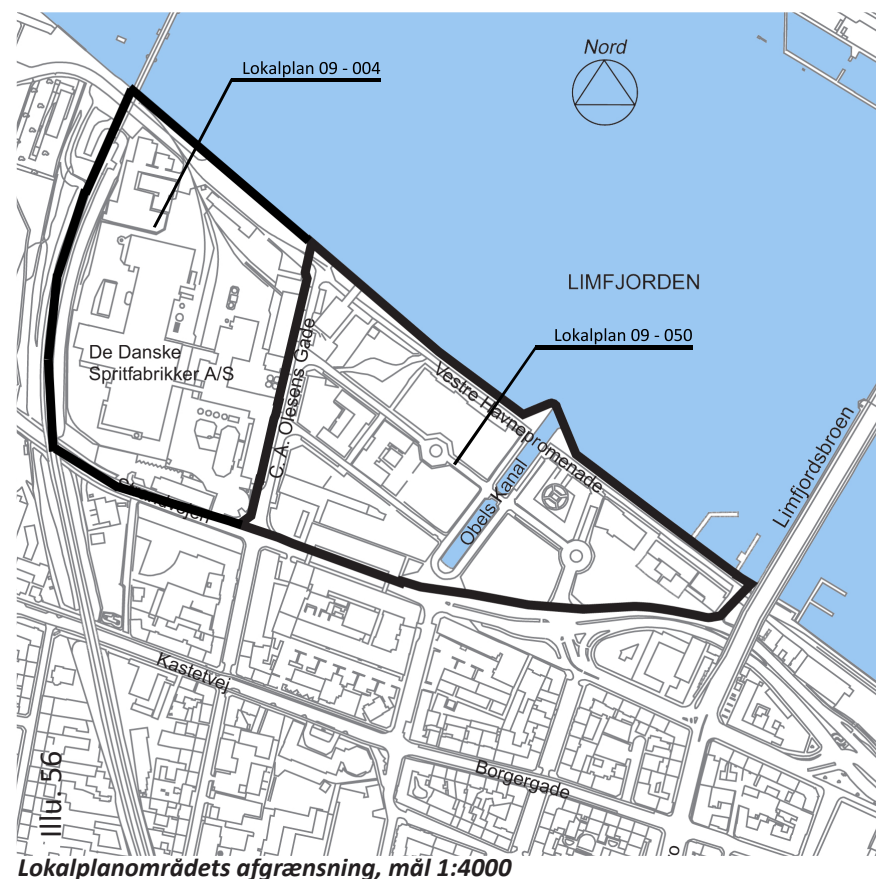
Bæredyktighetstrategien utpeker en rekke områder hvor blant annet kommuneplanlegningen skal følge opp vindmøller, biogassanlegg, kollektivtrafikk, regnvann, oversvømmelse av arealer, sammenhengende naturarealer, lokal drenering av regnvann, sikring av rent drikkevann, planlegging for lavenergibygg, mer skogarealer og sykkelparkering. Utover disse innsatsområdene er det formulert i bæredyktighetsstrategien at det i planlegningen skal arbeides for å skape sunne byer og fysiske rammer for et godt liv. Byrom og bygninger av høy arkitektonisk kvalitet, høy energieffektivitet, sunne holdbare materialer og konstruksjoner, er det byplanmessige utgangspunkt. [Lokal innsats for en bæredyktig utvikling, Bæredyktighetsstrategi 2008-11]

Lokalplan 09 – 004 Spritfabrikken

Nåværende lokalplan er utarbeidet på bakgrunn av aktuelle ønsker om å få fastlagt rammene for De Danske Spritfabrikkers fremtidige produksjons- og utvidelsesmuligheter i området Ved Spritkaien, C. A. Olesens Gade og Strandvejen. [Lokalplan 09-004, Spritfabrikken, Aalborg kommune]

Lokalplanen fastholder områdets nåværende anvendelse som næringsområde, og etter planen kan fremstilling av sprit, alkohol og potetproduksjon og annen produksjon innenfor området fortsette som tidligere. Planen åpner muligheten for at det kan utøves annen næringsvirksomhet innen for området, som for eksempel industri-, verksteds-, handels- og kontorvirksomhet på betingelse av at det ikke skjemmer omgivelsene rundt i form av støy, luft-forurensning, lukt eller vesentlig økt trafikk i området. Etter planen kan det også være enkelte boliger innenfor området om har tilknytting til virksomhetene innenfor området. [Lokalplan 09-004, Spritfabrikken, Aalborg kommune]

I planen er det bestemmelser om at ubebygde arealer skal anlegges og vedlikeholdes pent og ordentlig. Ny bebyggelse skal ikke overskride 12 meter i høyden samtidig som bebyggelsen utføres i materialer og farger som ikke sjenerer omgivelsene rundt området. [Lokalplan 09-004, Spritfabrikken, Aalborg kommune]



Lokalplan 09 – 050 Vestbyen

Lokalplanområdet omfatter det 6 hektar store tidligere havneområdet mellom Limfjordsbroen og De Danske Spritfabrikker A/S vest for C. A. Olesens Gade. Mot syd avgrenses området av Strandvejen. Området er bebygget fortrinnsvis med ny etasjehusbebyggelse i 4-6 etasjer oppført innenfor de senere 15 årene. Det er to eldre bevaringsverdige bygninger innenfor området, dels en tidligere havnemøllebygning som nå er innredet til kontorer. Et vesentlig element i området er Obels Kanalen, som er en ny 14 meters lang kanal gravet fra Limfjorden til Strandvejen. Områdets gatenett er enten parallelt eller vinkelrett med fjorden. Langs de fleste av gatene er det anlagt parkeringsplasser. [Lokalplan 09-050, Vestbyen, Aalborg kommune]

Lokalplanen skal sikre at det tidligere havneområdet mellom Limfjordsbroen og De Danske Spritfabrikker A/S kan omdannes og utvikles til en ny bydel med tett etasjehusbebyggelse for blandende bymessige formål som boliger, miljøvennlig næring, mindre butikker og caféer. Lokalplanen skal også sikre at minst en tredjedel av områdets bebyggelse anvendes til beboelse og det skal reserveres et areal til et rekreativt grønt område i tilknytning til Obels Kanal. [Lokalplan 09-050, Vestbyen, Aalborg kommune]

Bebyggelsen av området skal skje etter en samlet karréstrukturplan for hele lokalplanområdet og det skal bygges i 4-6 etasjer. Det nye havnefrontsområdes bebyggelse skal utformes slik at det fremstår en harmonisk og samlet helhet med sin egen bymessige karakter.

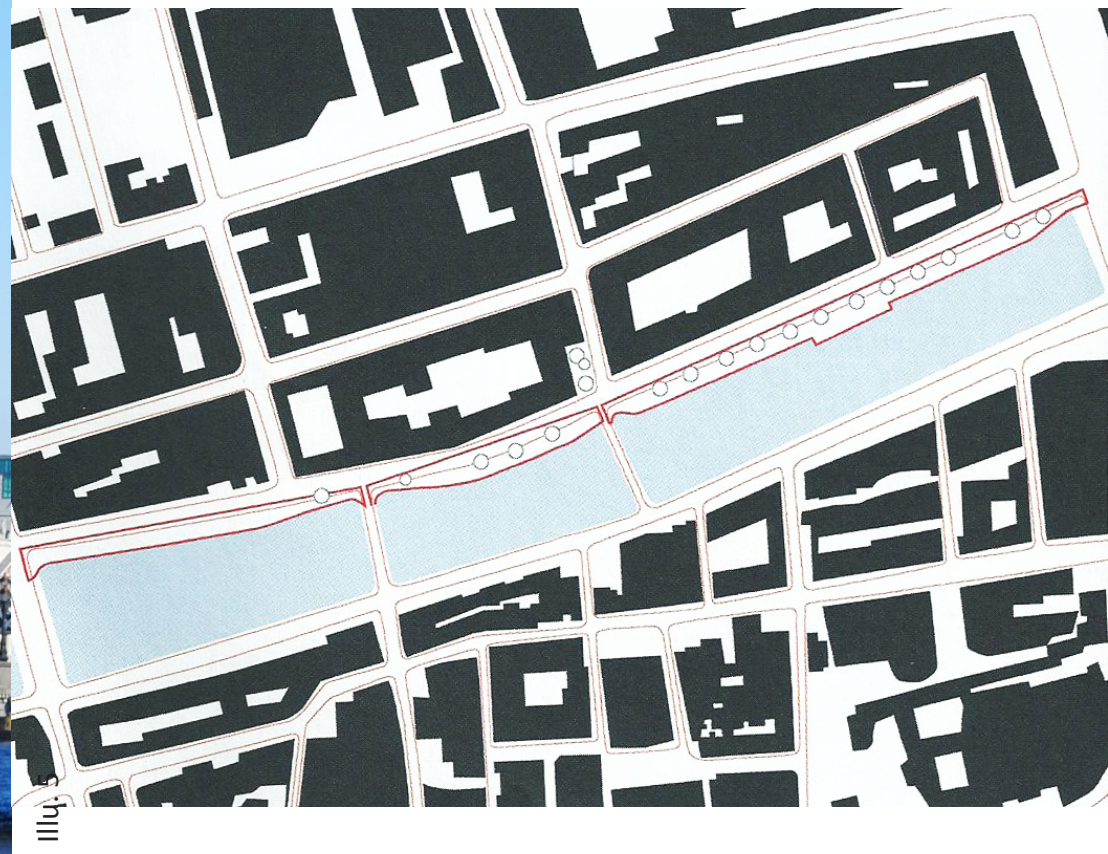
Innenfor denne helheten skal det være mulighet for at enkelte bygningers form og utseende kan variere i høyde, form, materialer og farger. Bevaringsverdige bygninger og trær i området skal sikres. [Lokalplan 09-050, Vestbyen, Aalborg kommune]

“...Der bo altså også mange ældre mennesker hernede...Der er mange gamle...når jeg så sidder og ser her så er der jo ikke engang nogen der sidder og nyder det over i anlægget sådan en dag som i dag (en varm solskins onsdag den 6. juli i skolerne sommerferie). Er det ikke mærkeligt?”

Birgit, pensionist, lejebolig.



Vellykkede havneområder i andre byer



Dublin: Liffey Boardwalk

Dublin

Befolkning: 525 383

Areal: 115 km²

Liffey Boardwalk

Lengde: 890 meter

Etablert i to etapper: 2000 og 2004

Byggherre: Dublin kommune

Arkitekt: McGany Ni Éanaigh Architects

Pris: 41 millioner DKK

Vegene på begge sider av Dublins elv er sterkt trafikkert. For å gjøre elven mer tilgjengelig for byens innbyggere har Dublin Kommune etablert promenadedekket "Liffey Boardwalk" på den nordlige siden av elven. Dekket som flyter utover vannspeilet utgjør et velbenyttet bevegelses strøk på tvers av byen.

Elven renner tvers gjennom Dublin. Elven var inntil for få år siden ikke tilgjengelig for innbyggerne. Mellom byen og elven lå det en tung trafikkert veg som ikke ga muligheten for å oppholde seg ved vannet. Elven var lenge, tross sin sentrale plassering en oversett bakside av byen.

Med Liffey Boardwalk som et promenadedekket som henger et par meter utover elven Liffey's nordside gjør at elven mer tilgjengelig. Promenadedekket inngår i Dublins tettbefolkede sentrum som et alminnelig fortau som forbinder A med B. Dekket er ikke bare bredt nok til både transitt og opphold, men man får en pause fra byen. Denne kombinasjonen av transitt og opphold har skapt en bedre sammenheng på tvers av byen. Med Liffey Boardwalk skapes det et fotgjengerdomene langs elven som det tidligere ikke var nærhet til vannet.

Fotgjengerens beleggning er av tre, mens rekkverket er i stål. Dette enkle materialvalg får rommet til å gå sammen med omgivelsene,

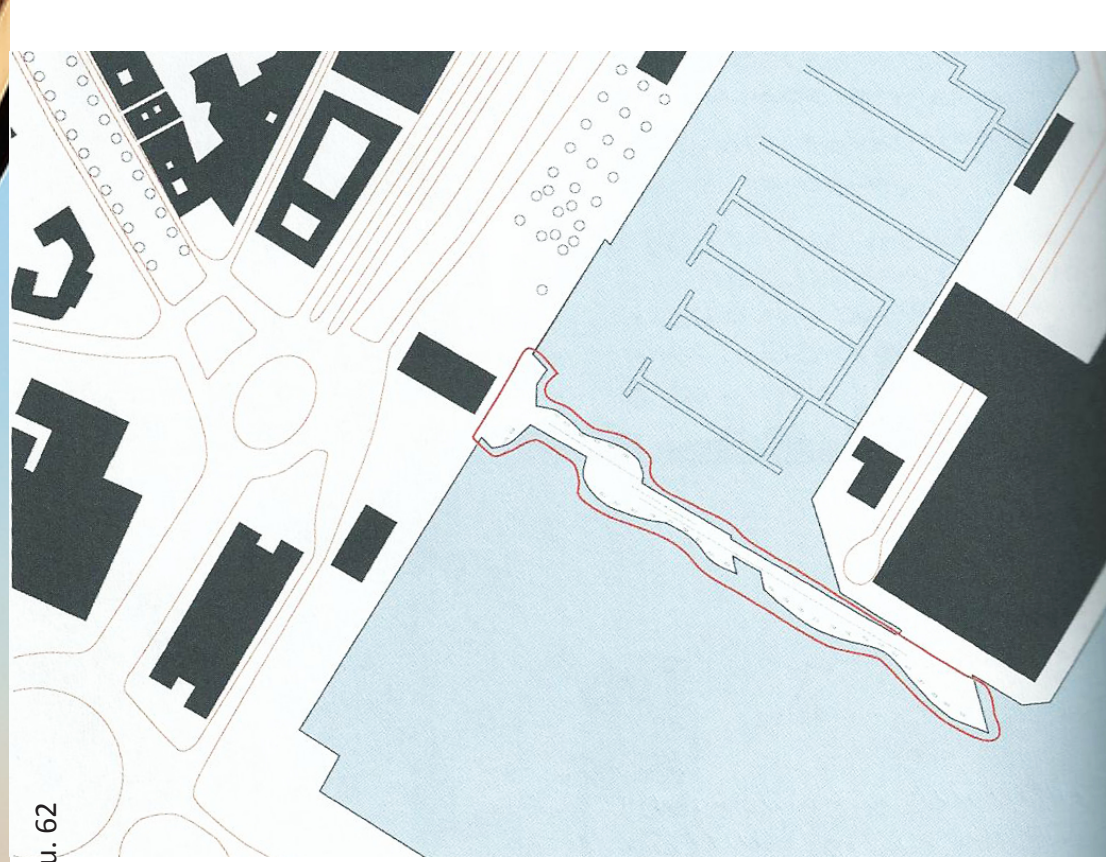
hvilket skaper overblikk og ro uten å fjerne fokus fra vannlinjen. Promenadedekket tiltrekker mange og benyttes av forskjellige typer mennesker, hvor forretningsmannen spiser lunch ved siden av en studerende ungdom, og den gamle damen med hunden.

Som i mange andre byer har adgangen til vannet og havnen inntil nylig vært dominert av industri. Dette gjelder også Dublin. Liffey Boardwalk gir byen en ny ankomst til vannet, samtidig blir det en ny måte å bruke byen på. Liffey Boardwalk demonstrerer hvordan materialer, sanselighet og virkemidler kan skape et rom hvor ulike livsformer kan eksistere side om side.

Liffey Boardwalk er et enkelt inngrep i Dublin som forandrer forståelsen av byens struktur og tilgjengelighet radikalt. Liffey Boardwalk løser derfor et behov for adgang til elven og tilbyr en ny sanselig avlesning av byen som helhet. Liffey Boardwalk knytter ulike utviklingsområder i Dublin sammen og gjør Liffey til et attraktivt punkt i byen. [JUUL/ FROST Arkitekter, 2009]



Illu. 61



Illu. 62



Illu. 63

Barcelona: Rambla del Mar

Barcelona

Befolkning: 1,6 mill. (4,8 mill. inkl. forsteder)

Areal: 100 km²

Rambla del Mar

Areal: 300 m²

Etablert: 1995

Byggherre: Barcelona kommune

Arkitekt: Helio Pinon og Albert Viaplana

Pris: --

Broen, fotgjengerfeltet og oppholdssonen Rambla del Mar forbinder Barcelonas kjente Rambla med havnefronten. Barcelonas havnefront har de siste 20 år gått gjennom en massiv utvikling. Rambla del Mar og andre parallelle tiltak er med til å vende byen mot vannet og de tilhørende relaterte fasiliteter.

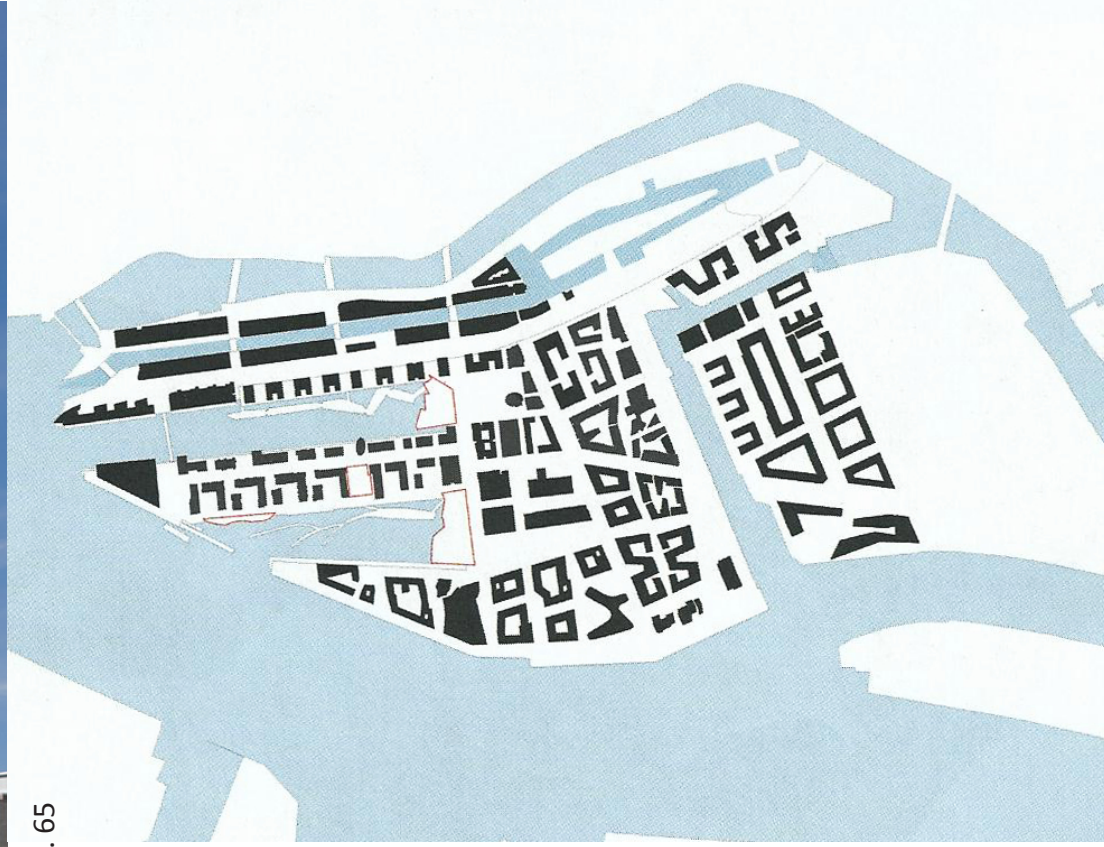
Barcelonas ekspansjon har tidligere vært fokusert mot fjellene og bort i fra vannet. Grunnen til dette er at havnefronten mot Middelhavet har tidligere vært et tungt industriområde som var avskåret fra byen av en motorveg. I forbindelse med OL i 1992 gravde man motorvegen ned under jorden og fjernet dermed den fysiske hindringen mot vannet. De industrielle aktiviteter ble flyttet til en ny havn sør for byen. Dette ble startskuddet for en utvikling av strender, parker og kvartaler og blant annet broforbindelsen, Rambla del Mar.

Rambla del Mar er både et oppholdsrom og en svingbro som forbinder Barcelonas turistpreget Rambla med moloen Moll d'Espanya. Broen har blitt en viktig forbindelse mellom Rambla hektiske gateliv og den nye utviklingen på havnefronten. To før adskilte områder bindes sammen. Broen er designet bred nok til å både inneholde fotgjengersone og soner med aktivitet. Broens gulv av tre gir maritime assosiasjoner og at man befinner seg ved havet. Broen er både en forbindelsesåre, forlengelse av Rambla og et urbant møtested.

Rambla del Mar er ikke det eneste stedet som har dreid byens orientering 180 grader slik at den vendes ut mot havet. Felles for alle de nyomdannede områdene, er at havets verdi har forandret byen profil. Rambla del Mar er en del av denne massive utviklingen som har integrert havet i byen og skapt forestillingen om Barcelona som en urban kystby. [JUUL/ FROST Arkitekter, 2009]



illu. 64



illu. 65



illu. 66

Hamburg: Marco Polo-terrassene

Hamburg

Befolkning: 1 773 000

Areal: 755 km²

Marco Polo-terrassene

Areal: 5700 m²

Etablert: 2007

Byggherre: HafenCity Hamburg GmbH, Freieund Hansestadt Hamburg

Arkitekt: EMBT Architectes (Enric Miralles og Benedetta Tagliabue)

Pris: 41 millioner DKK

HafenCity utgjør en viktig brikke i en omfattende utvikling av havnefronten i Hamburg. Havneplassen Marco Polo-terrassene er blant fire offentlige byrom i HafenCity.

I Hamburg er et tidligere havneområde langs Elben i ferd med å bli omdannet til en ny bydel, HafenCity. Meningen er at mennesker skal trekke til området, også de ikke-lokale beboere. Området skal romme ulike kunstinstitusjoner, utdanningsmuligheter og boliger av høy kvalitet, i håp om å skape levende og kvalitative rammer for et urbant liv.

Det som gjør HafenCity noe spesiell i forhold til andre havnefornyelser er at plasser, promenader og parker ikke skal planlegges etter de omkringliggende bygninger og infrastruktur, men derimot som selvstendige primære elementer.

På Hafencitys vestlige side ligger fire forskjellige byrom som perler på en snor. Disse fire byrommene, Magellan-terrassene, Vasco da Gama plass, Dalmankai-terrassene utgjør et urbant og gateforløp. Plassene er designet av den spanske tegnestuen EMBT Architectes, og de har alle et felles uttrykk hvor strenge, industrielle linjer kobles med myke, inviterende former. Marco Polo terrassene ligger sentralt

i HafenCity innerst mellom to kaier med en fantastisk utsikt over Elben og den nye bydel.

Marco Polo-terrassene er av myke, bølgende former og grønne områder. Områdets myke elementer gir en avslappet atmosfære. Styrken ved byrommene i HafenCity kan oppleves individuelt, samlet eller parallelt og dermed komplementerende. [JUUL/ FROST Arkitekter, 2009]

Oppsamling av analysen

Ut ifra de analyser og registreringer som er gjort, er det mulig å oppsummere kort hvordan området i dag gjenspeiler seg i forhold til de ønskede visjoner og tanker Aalborg Kommune har for Vestre Havnepromenade.

Det resultatet av Vestre Havnepromenade man ser i dag er mye kritisert og omdiskutert. På havnefronten er det plassert private boliger og næringsvirksomhet. Den høye bebyggelsesprosenten og bebyggelsesstruktur, har medvirket til at Aalborgs havnefront fremstår som en markant mur mellom by og fjord. Det er ingen utsikt fra byen. Kun enkelte steder er det mulig å få et beskjedent syn inn mot byen, eksempelvis ved den kunstige Obels kanalen. Boligkvarteret som ligger bak havnefrontarealene vil kunne gitt potensielle brukere et tilgjengelig og rekreativt nærområde. Bebyggelsen som nå er anlagt havnen, fremstår nå som en ytterlig barriere og tilgjengeligheten er redusert.

Området fremstår som meget øde og tomt i hverdagen, da det ikke er plassert funksjoner og rekreative arealer langs havnen som folk vil ta dra til. "Privat"-skilter og lukkede rom får folk til å føle seg uvelkomne. Havnerommet blir et transittrom som kun ganske sjeldent i sommerhalvåret blir brukt som oppholdsrom. Det er heller ikke arbeidet videre med å formidle den veggen av bygninger langs havnefronten som kunne vært et flott arkitektonisk trekk ved Aalborg Havnefront.

Det eksisterer ingen sammenheng mellom arealer og elementer som kan kommunisere møte mellom den vertikale by og den horisontale fjord. Aalborgs Vestre Havnefront kritiseres av byens borgere. En borger uttaler: "Det kan de ikke være bekendt. Her hadde vi et område med store muligheter, og så bygger de højt og tæt og lukker fuldstændig af mod fjorden" [Marling, 2004, p. 257].

I følge Aalborg kommunes visjoner og strategier er dette et område som var planlagt til fremtidig benyttelse av byens innbyggere. Dette skulle være et idyllisk sted hvor man kunne dra for å koble av fra en hektisk hverdag. Måten kommunen har planlagt området på er på mange måter etter boken, men allikevel fungerer det ikke. Kanalen som skulle være et idyllisk tiltak har i steden for blitt en barriere. Myke trafikanter må gå en omvei for å krysse kanalen. Dette kan fort bli et irritasjonsmoment.

Når man blir ledet over broen blir man møtt av en kanalhage. Denne hagen skal være et grønt innslag i området. Haven ligger gjemt mellom høye fasader, hvor man føler seg utilpass når man setter seg ned. Dette fordi det føles privat og lukket samtidig som man føler man sitter på utstilling for dem som befinner seg i bebyggelsen rundt.

Borte ved Spritfabrikkene er etter min mening de beste arealene. Her er det lenge sol hvor promenaden er bred, og man har en lavere bebyggelse bak seg. Området blir brukt til parkering på begge sider av promenaden hvor det i midten er en dominerende veibane. Det areal som er satt av til fotgjengere er av minimalbredde. Dette området domineres også av høy biltrafikk.

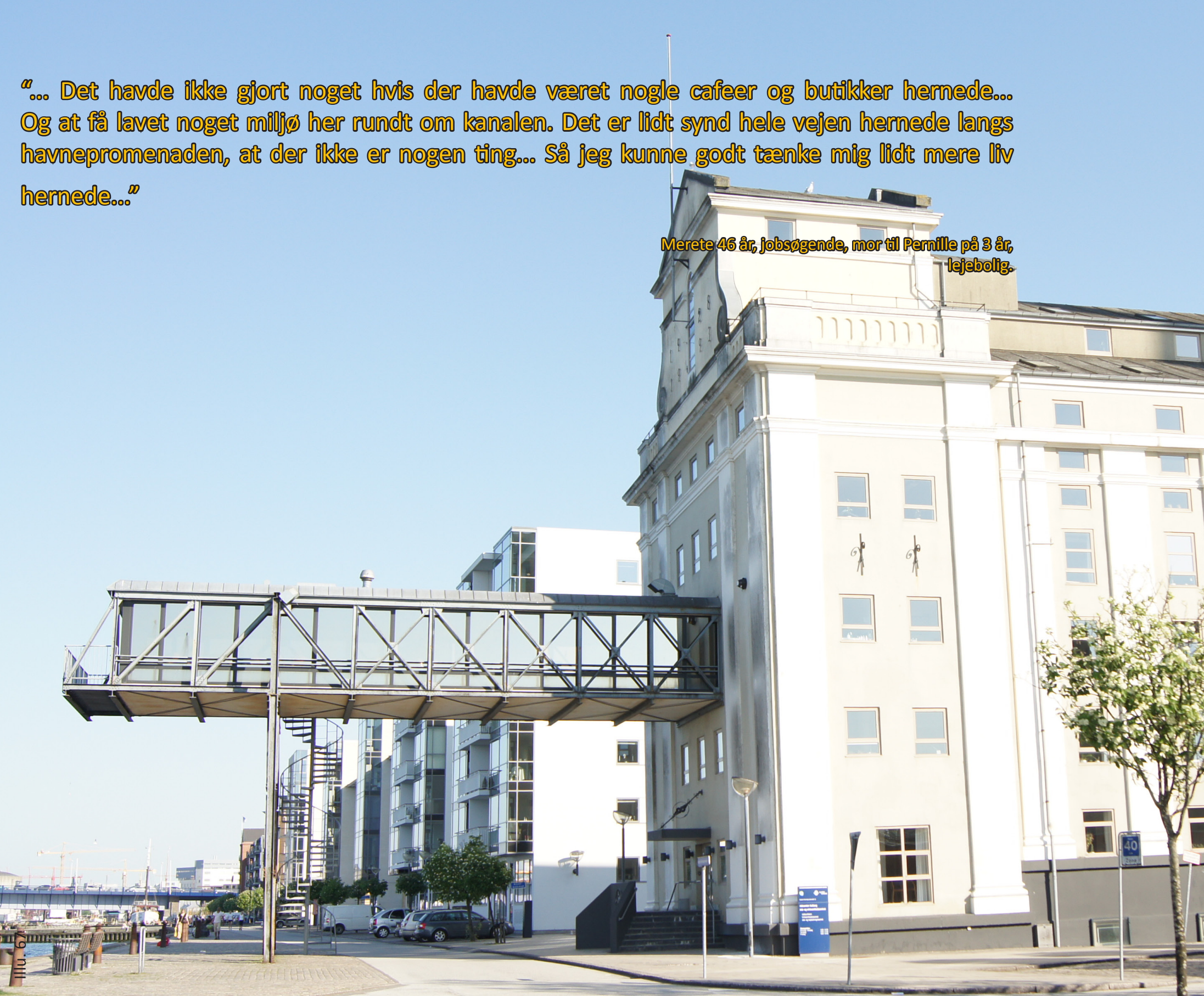
Området rundt restauranten, Prinsesse Juliana, er også arealene for fotgjengere nedprioritert. I dette området blir også de få arealene promenaden byr på, prioritert av kjøretøy og parkering for dem som bor i bebyggelsen langs promenaden.

Kommunens visjoner for Vestre Havnepromenade var i beste interesse, men kommunen erkjenner nå at de ikke har lyktes, noe som jeg understøtter i min analyse.

Tar man for seg andre havneområder i Europa som har vært gjennom samme revitaliserings prosess; fra industrihavn til en suksessfull og attraktiv havneområder, har man mulighet til å lære av deres suksess. Ofte er det ikke mye som skal til for å skape et trygt og godt byrom som innbyggerne vil bruke. Det gjelder å ta i bruk den informasjonen man får gjennom en grundig analyse og bruke den til å finne det optimale potensialet for området. Innspill og kommunikasjon med den lokale befolkning vil ofte kunne gi en bedre forståelse av hva som vil være nødvendig for å skape et positivt og attraktivt byrom.

“... Det havde ikke gjort noget hvis der havde været nogle cafeer og butikker hernede... Og at få lavet noget miljø her rundt om kanalen. Det er lidt synd hele vejen hernede langs havnepromenaden, at der ikke er nogen ting... Så jeg kunne godt tænke mig lidt mere liv hernede...”

Merete 46 år, jobsøgende, mor til Pernille på 3 år,
lejebolig.



Konseptutvikling

Konseptutvikling og inspirasjon



Aalborg i dag



Barriere mellom bystruktur og fjord



Knytter sammen bystruktur og fjord



Hovedkonseptet for oppgaven er å knytte Limfjorden og byen sammen på en måte som tiltaler seg best for byens borgere, slik at det blir en trygg og attraktiv havnepromenade der myke trafikanter møtes og deler sosiale utvekslinger.

Jeg fant "bølgen" som en sterk inspirasjonskilde for denne oppgave. Bølgen representerer og forbindes med noe som er kontinuerlig, energisk, rytmisk, respekterende og lekende. Jeg tar disse nøkkelordene med meg videre for mitt design.

På neste side har jeg samlet opp det jeg mener er de viktigste nøkkelfaktorene fra analysedelen. Ordskyen viser enkelt og oversiktlig positive og negative faktorer som jeg tar hensyn til i mitt videre design. Ordene med farger er hva respondentene fra spørreundersøkelsen savner langs en havnepromenade. De sorte ordene er de tanker og inntrykk jeg sitter igjen med etter å ha analysert området.

Café

Skape en mangfoldig bydel

møte andre

BOLIG OG NÆRINGSOMRÅDE

vann

flow -> mulighet til å omdanne byrommet til "public domene"

skape en attraktiv havnepromenade

Nyte været

4-6 etg. bygninger

Skygge

events

upersonlig

skape et byrom med høy kvalitet

privat

byr ikke på opphold, lek eller aktiviteter

grønne lunger

vind

Sprittabrikken

slappe av

bevare det historiske

Hvordan får man mennesker til å møtes?

kjedelig

gå tur

Tidl. industriby

føles folketomt

skape en bydel med blandende funksjoner

oppholds muligheter

ER ET TRANSITT OMRÅDE

identitet

en av byens baksider



Materialbruk





Illu. 75



78



Illu. 76

Inspirasjonsbilder for et videre design



Illu. 79



Område 1

Området i dag:

- gode solforhold
- trafikert område m/ mange p-plasser
- åpent
- tett opptil eksisterende grøntområdet

Ideer til et videre design:

- Bygge seg ut i vannet for å utnytte solforholdene
- by på ulike aktiviteter (f. eks. vollyballbaner)
- grønnstruktur
- lage et samlingspunkt hvor en kan sette seg ned å slappe av
- minske trafikkmengden



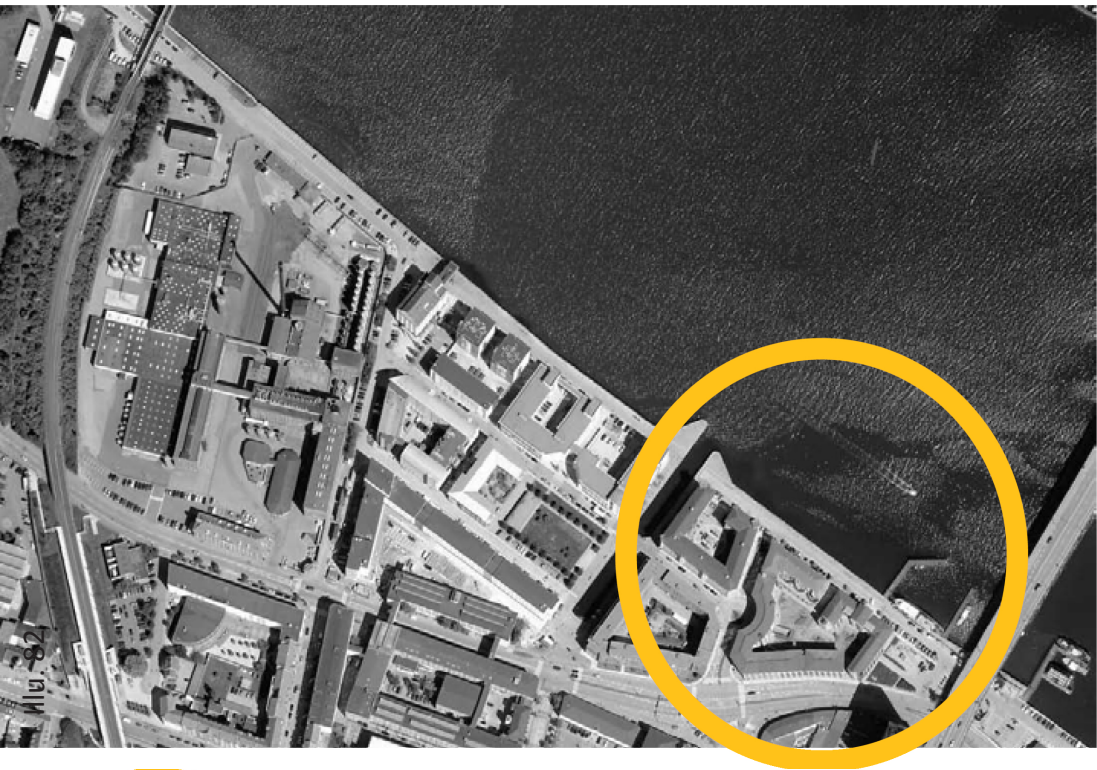
Området 2

Området i dag:

- skyggebelagt område
- smal promenade
- bolig og næringsområde med mange private byrom i mellom bygningene

Ideer til et videre design:

- bygge seg ut i vannet/ kunstig "øy" der bygningene ligger kant i kant med vannet -> vil gi et bedre solforhold
- samspill mellom vann og land
- kanalisering
- grønnstruktur
- estetisk arkitektur som samspiller med det eksisterende



Område 3

Området i dag:

- skyggebelagt område
- smal promenade
- en får følelsen av at det er et privatisert område
- service tilbud

Ideer til et videre design:

- bygge seg ut i vannet
- spille videre på service næringen
- grønnstruktur
- da det er det området som ligger nærmest bykjernen vil det være naturligt å spille videre på det urbane byliv å legge opp til nye service tilbud




Område - Promenade

Området i dag:

- smal promenade
- bolig og næring
- føles privatisert
- skyggebelagt
- linær promenade
- hindring borte ved Obel kanalen

Ideer til et videre design:

- designe en spennende og organiske promenade som bider de 3 områdene sammen
- samspill mellom vann og land
- grønnstruktur



“...Jeg er vild med kanalen her. Jeg synes bare det er ærgeligt den ikke bliver brugt mere. Jeg ved ikke hvorfor det er? Om den ikke er så god at sejle ind i eller hvad det er?”

Jonna 57 år, pensionist, lejebolig.

Design

Planområdet

Planområdet ble naturlig delt inn i 3 områder. Det er imidlertid viktig å presisere at det skal være en viss sammenheng mellom dem. Områdene skal ha ulike karakterer i den forstand at de skal romme ulike aktiviteter og servicetilbud som er til fordel for byens innbyggere. Vestre Havnepromenade deles inn i "område 1", "område 2" og "område 3".

Område 1 ligger lengst fra bysentrum og er et åpent og stort område med gode solforhold. Området er egnet til ulike aktiviteter uten at man blir forstyrret av nabobebyggelsen rundt.

Område 2 er et mer skjermet område enn område 1, med flere boligblokker rundt. Dette området er passende for en roligere atmosfære.

Det siste området ligger tett på bysentrum. Dette er et mer urbant område hvor restaurant Prinsesse Juliana ligger fortoyet.

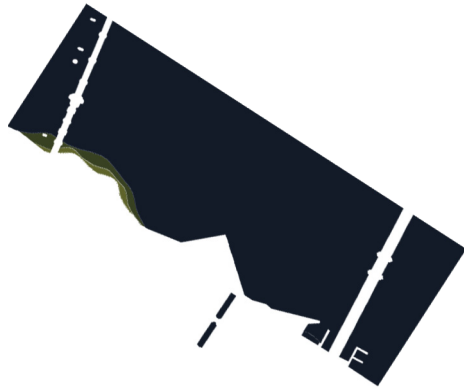
Promenaden som knytter de tre områdene sammen slynger seg mellom bebyggelsen og ligger kant i kant med vannlinjen. Dette er bevisstgjort mtp. at de myke trafikantene skal på en opplevelse langs ruten. Det er også lagt opp til at man har mulighet til å promenerer på en lineær strekning uten at man støter på barrierer. Dette er for å ta vare på transitt-trafikantene i området. Selv om de hovedsakelig ikke tar del i sosial utveksling er de allikevel viktige faktorer sett fra et større sosialt miljø.

Uten om å skape en sosial havnefront legges designet også opp til integrasjon mellom fjord og by, grønne arealer, samtidig som det skal være gode muligheter for opphold.

Lag

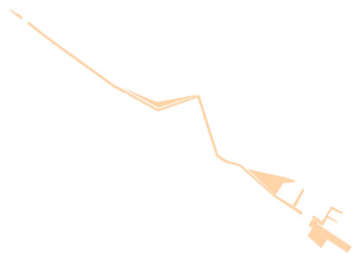
Vannstruktur

Lag 0 består av Limfjorden og Obels kanalen. Obels kanalen er trukket inn i bebyggelsen for integrere vannelementet i bystrukturen. Det er gjort ingen nye inngrep i forhold til vannstrukturen.



Promenade

Den nye promenaden er utformet slik at man har mulighet til å gå langs ny bebyggelse, vannkant, park og strand. Om man skal hurtig gjennom området er det mulighet for å gå langs en linær promenade.



Grønnstruktur

De eksisterende grøntarealer er langs jernbanesporene, kanalhaven og mellom karéstrukturen. De grønne ungene langs havnen er for å gi området ulike opplevelser langs havnepromenaden. Her er det mulighet for lek, aktivitet og avslapping.



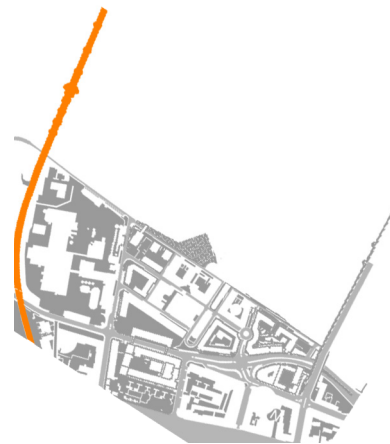
Sandstrand

Stranden er for å trekke mer folk til Vestbyen. Sandstranden ligger lengst vest på promenaden og har de beste solforholdene. Her er det mulighet for ulike aktiviteter samtidig som man kan legge seg ned og slappe av.



Infrastuktur

Infrastrukturene av jernbanespor, vegnett og gang og sykkelstier. Det som er nytt er strukturen på den nye promenaden. Promenaden er trukket ut i Limfjorden for å gi fotgjengerne bedre plass, grønneområder langs havnen og bedre solforhold.



Bygninger

Bygningsstrukturen er av 5-6 etasjer karéstruktur. De nye 4 etasjers bygningene er plassert ut i Limfjorden. Disse bygningene er boliger som får flott utsikt, båt plass og fine ute arealer. De er også med på å skape et spennende byrom mellom fasadene.





Bystrand

Promenade

Trapper



Bolig

Båtplass

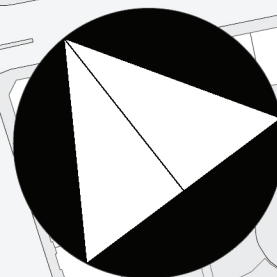
Promenadeparken

Brygge m/ mulighet for uteservering

Restaurante Prinsesse Juliana

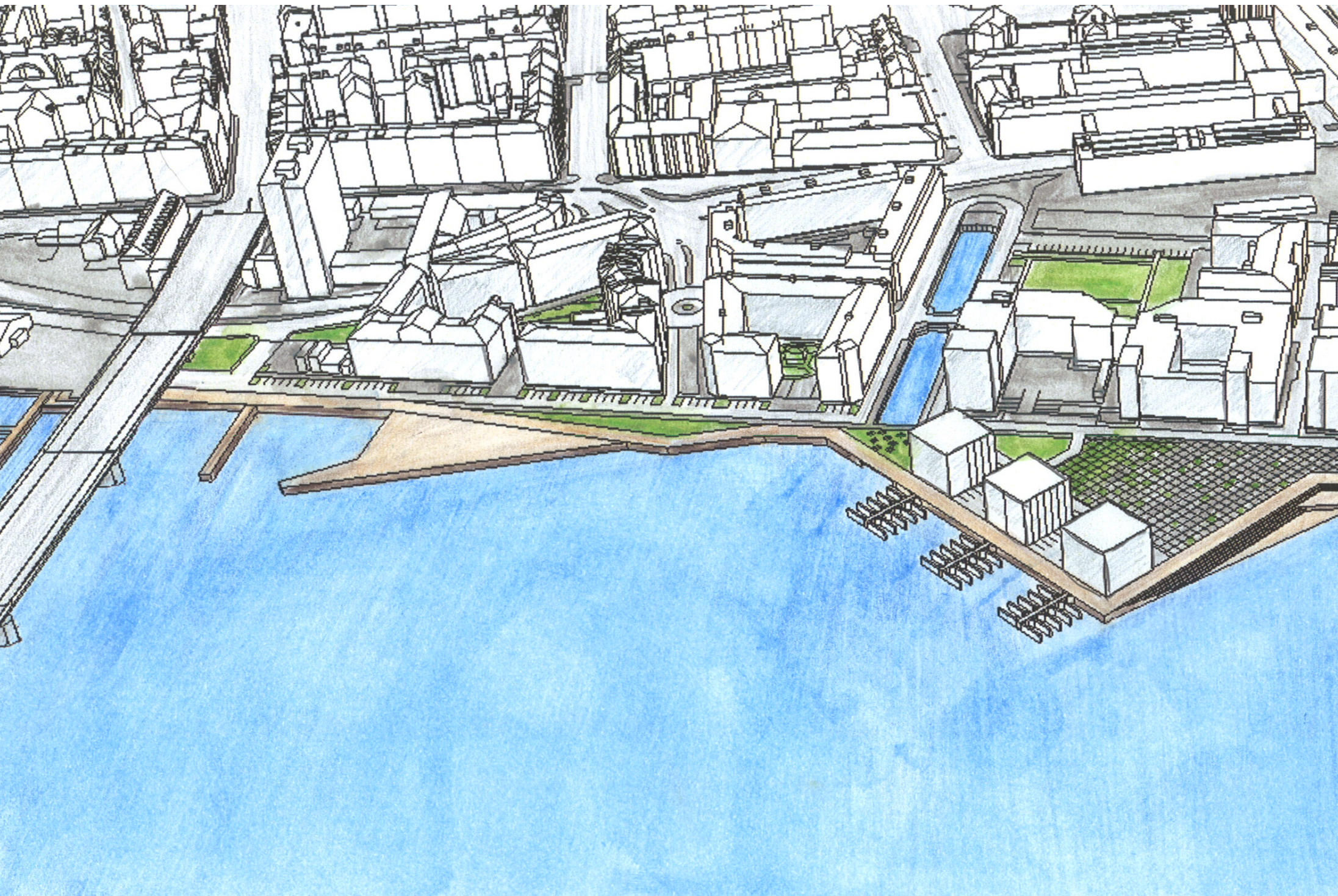
Obels kanal

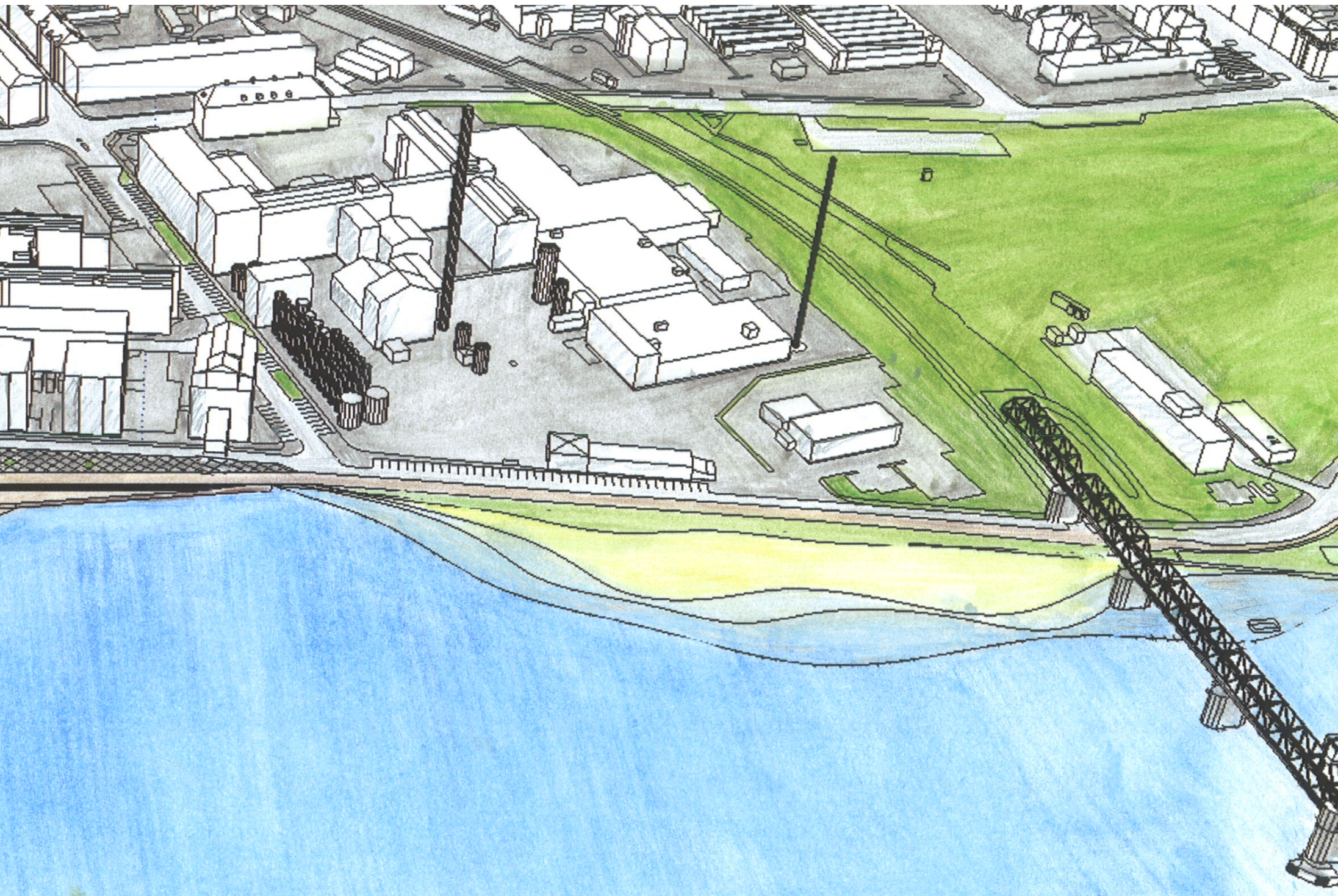
Kanalhaven



N

1:1500



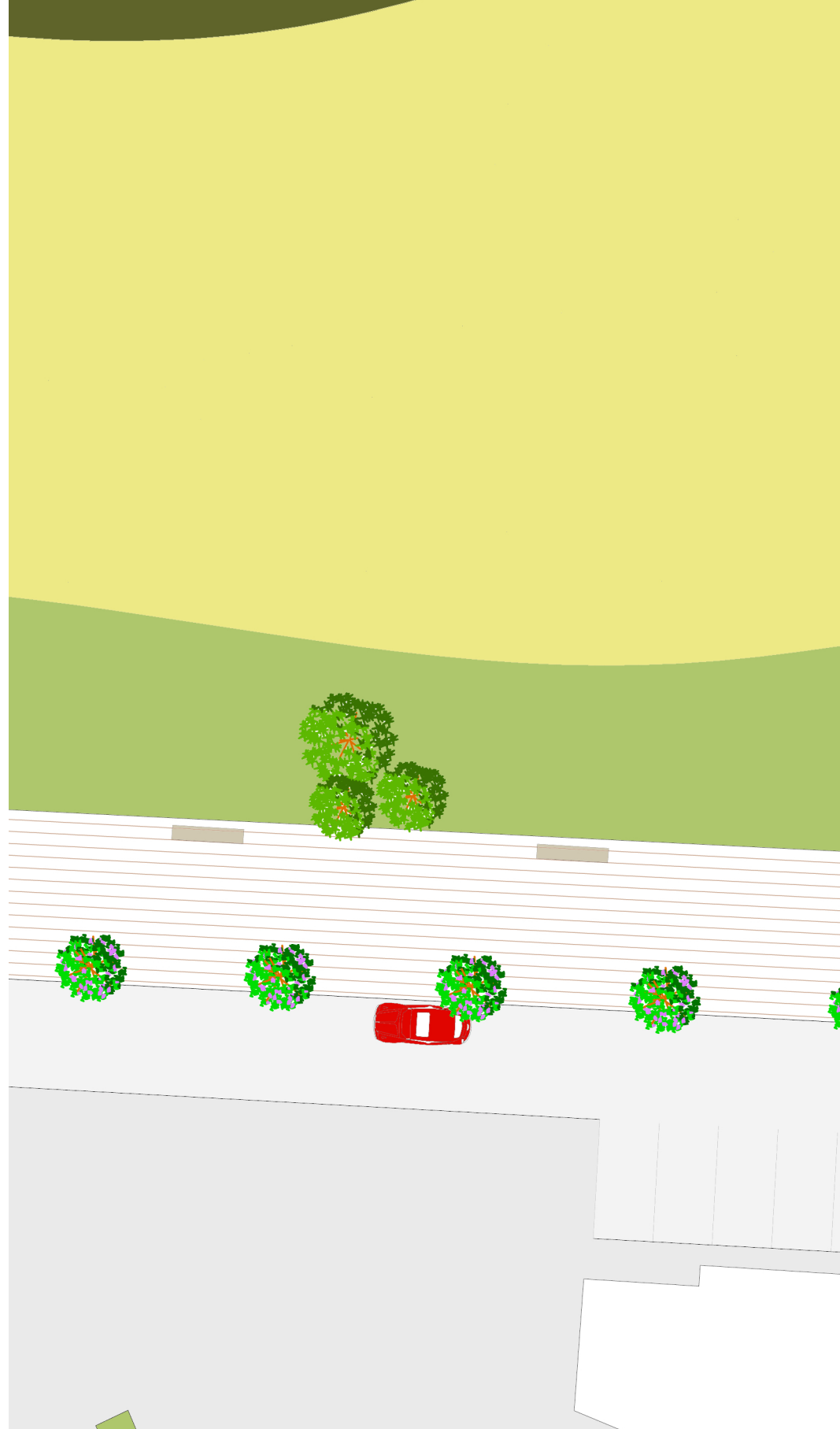


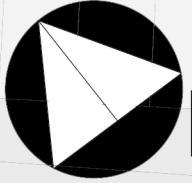
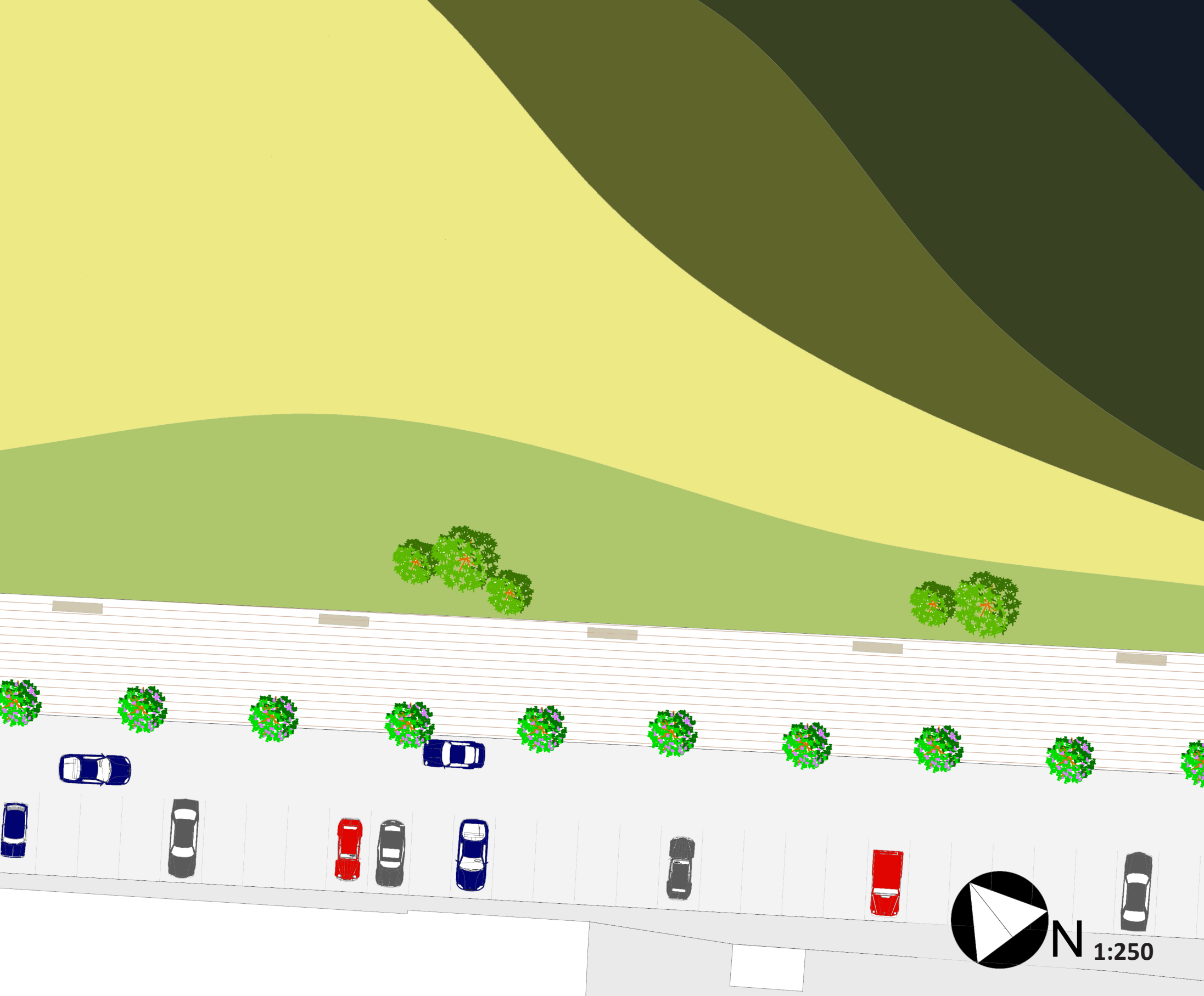
Område 1

Området rundt Spritfabrikken er det mest solfylte området langs Vestre Havnepromenade. Her er det sol omtrent hele dagen i sommerhalvåret. For å utnytte dette mest mulig er det lagt opp til en bystrand hvor innbyggerne i Aalborg har mulighet til å trekke ned til stranden med solstolen under armen for å slappe av fra en travel hverdag.

Den nye sentrale bystranden gir muligheter til å sette opp volleyballnett og spille sammen med venner, sole seg og slappe av, dra fram dragen og la barna leke i en vindfull ettermiddag eller legge ut på svøm i Limfjorden. Det er også en idé at det blir satt opp sesong serviceboder hvor en har mulighet til å kjøpe seg noe lett å spise og drikke. Det samme gjelder også muligheten for å sette opp sesongbasert toalettmuligheter.

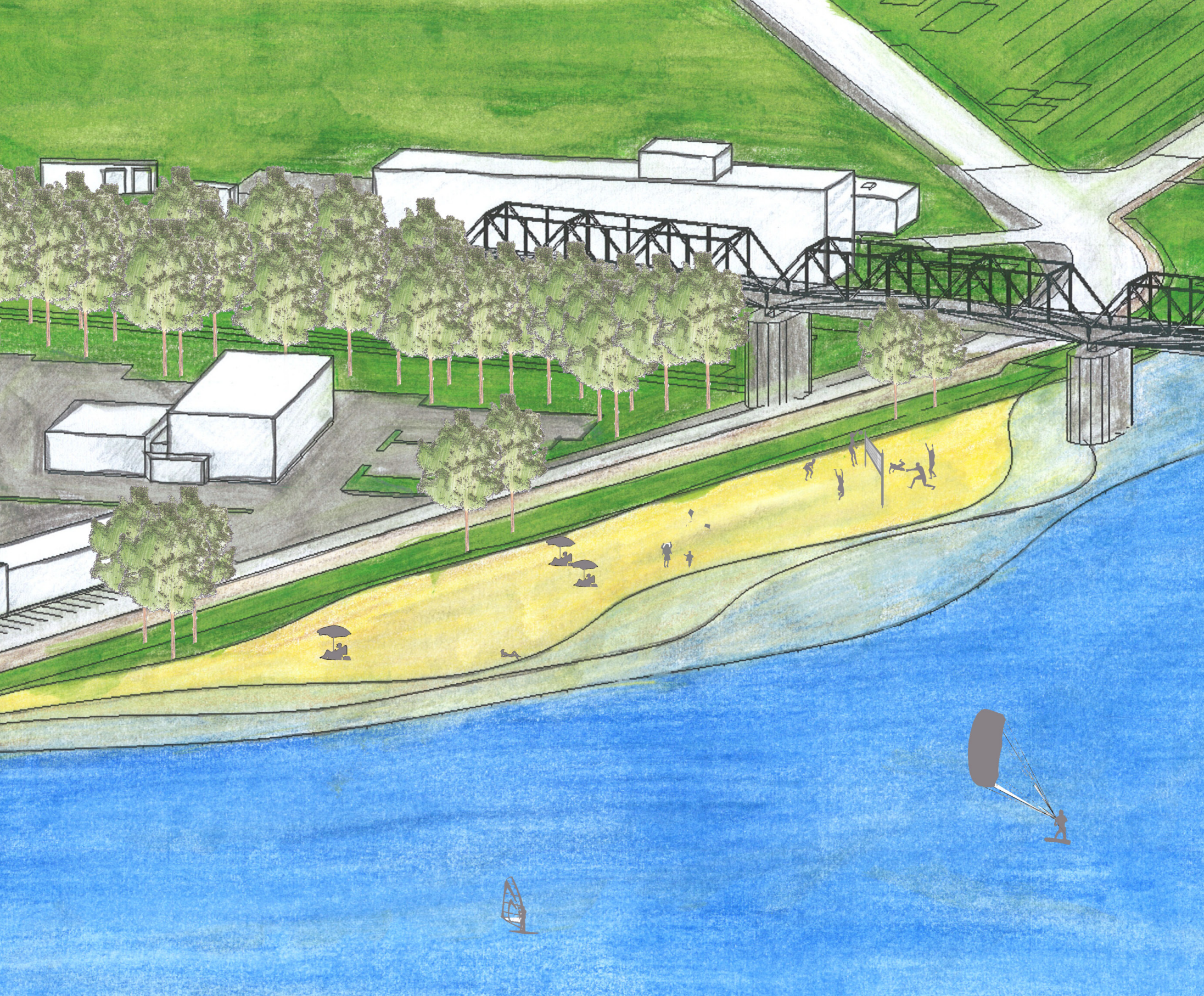
Nødvendigheten med en bystrand er fordi når været er på det beste så klarer ikke Den Sentrale Havnefronten å ta i mot alle de mennesker som strømmer ned til havnen. Med dette kan man fordele folkemengden ut over hele havnefronten.





N

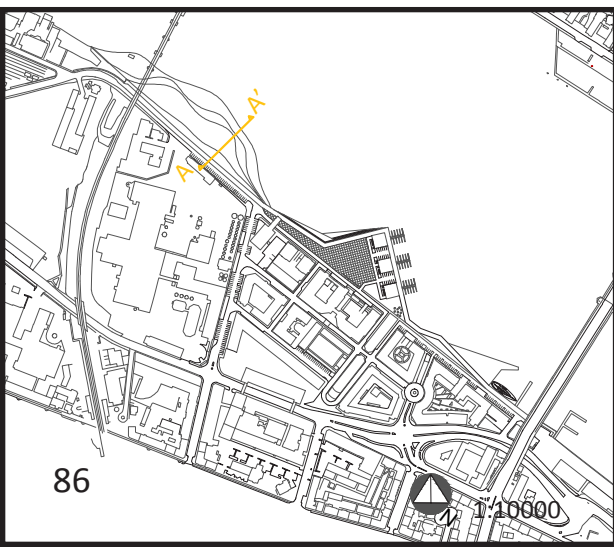
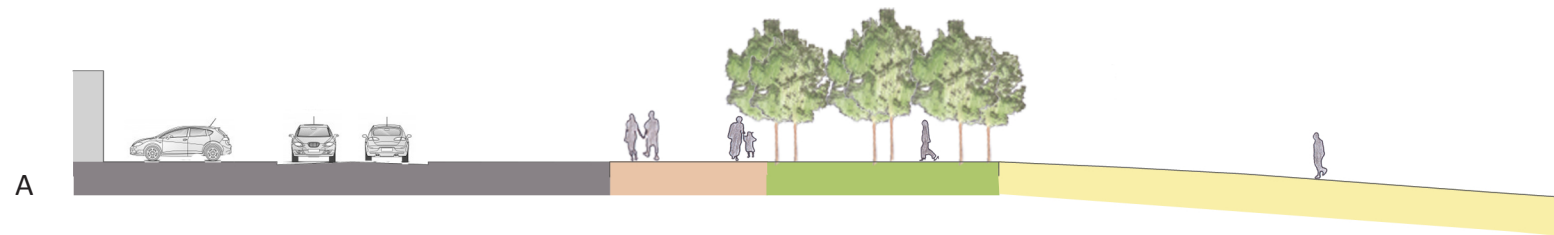
1:250

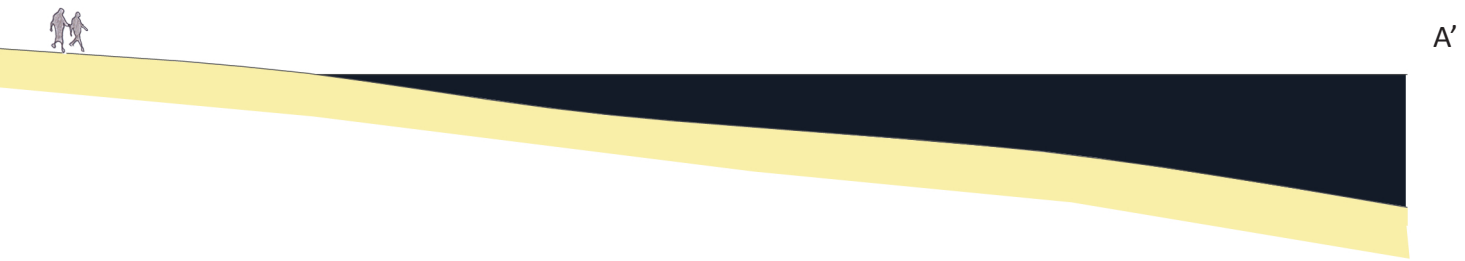


Aktiviteter



Snitt A - A' 1:250





Område 2

Område 2 ligger midt på havepromenaden. Området er trukket ut i sjøen for å gi de myke trafikantene mulighet til å oppholde seg langs en solfylt promenade.

Området består av tre 4-etasje boligblokker hvor man har mulighet for egen båtplass. Foran boligblokkene anlegges det en promenadepark hvor en kan sette seg ned i skyggen mellom trærne eller i solskinnet. Gulvbelegget er utformet i 3x3 kvm fliser i betong og gress. Her kan man velge seg ut en egen grasfleck hvor man kan få litt albuerom fra andre om man skulle ønske. Her er det også muligheter til å ta med seg grillen og lage mat sammen med venner, spille kubb og andre aktiviteter.

På vestsiden er området tilrettelagt for en trapp hvor en kan sitte å nyte sol og sjøutsikt. Kaste ut fiskesnøret fra trappene er også en mulighet. Denne trappeplattformen er i ulike nivåer for å skape variasjon i terrenget.

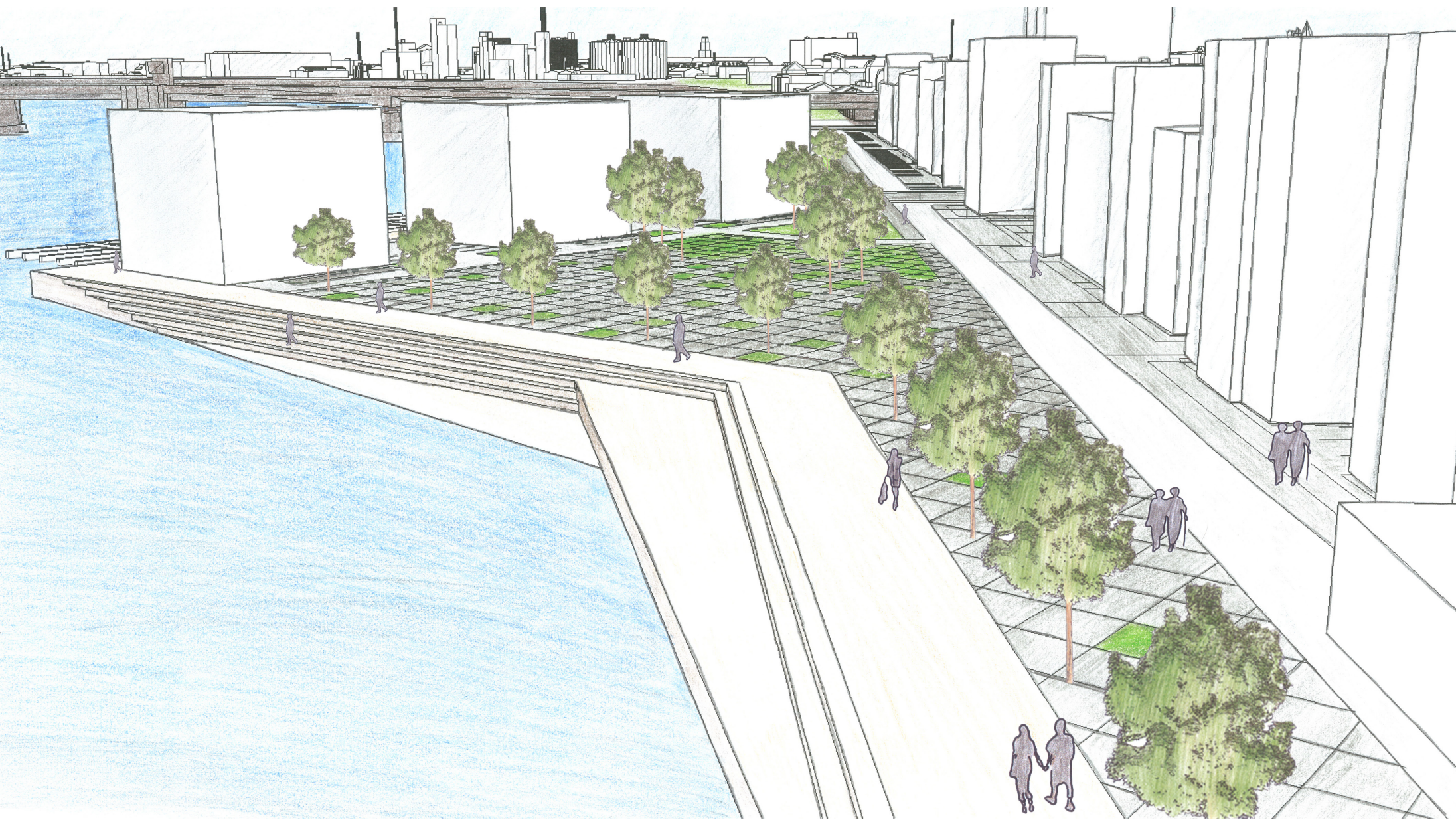
Promenaden som slynger seg rundt bebyggelsen er beplantet med trær som ikke gir store skygger, men gir området en naturlig atmosfære. Langs hele promenaden er det flere sittemuligheter.

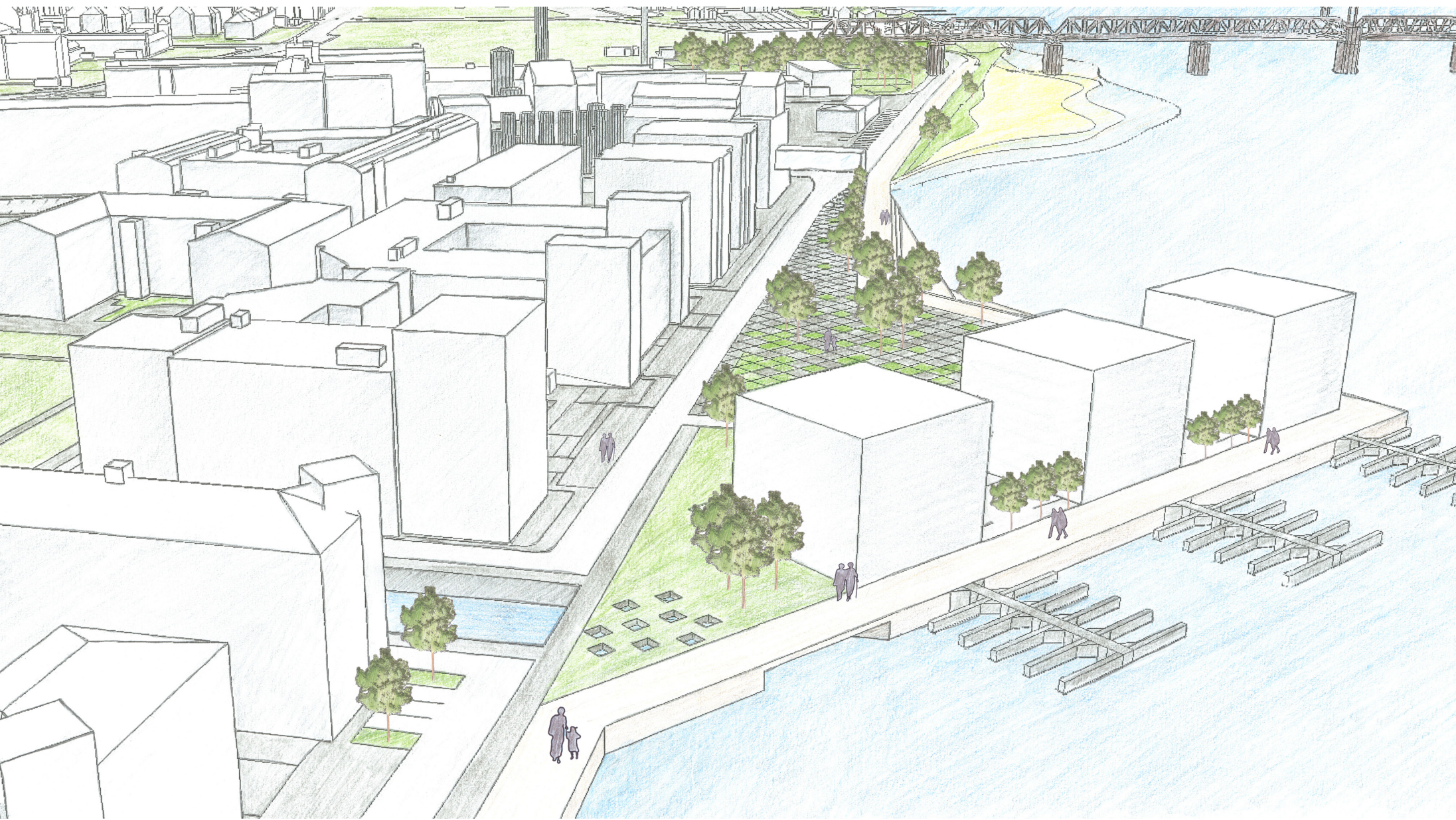
Området er åpent og stort nok til at det ikke føles privat blandt boligbebyggelsen. Promenadeparken er også noe man møter på uansett hvilken retning man kommer fra, noe som gjør at det er en park som inviterer til opphold for alle.





N 1:250

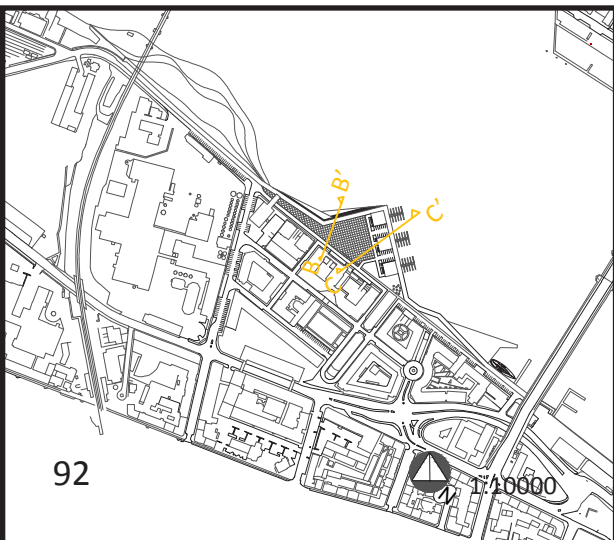




Snitt B - B' 1:250



Snitt C - C' 1:250





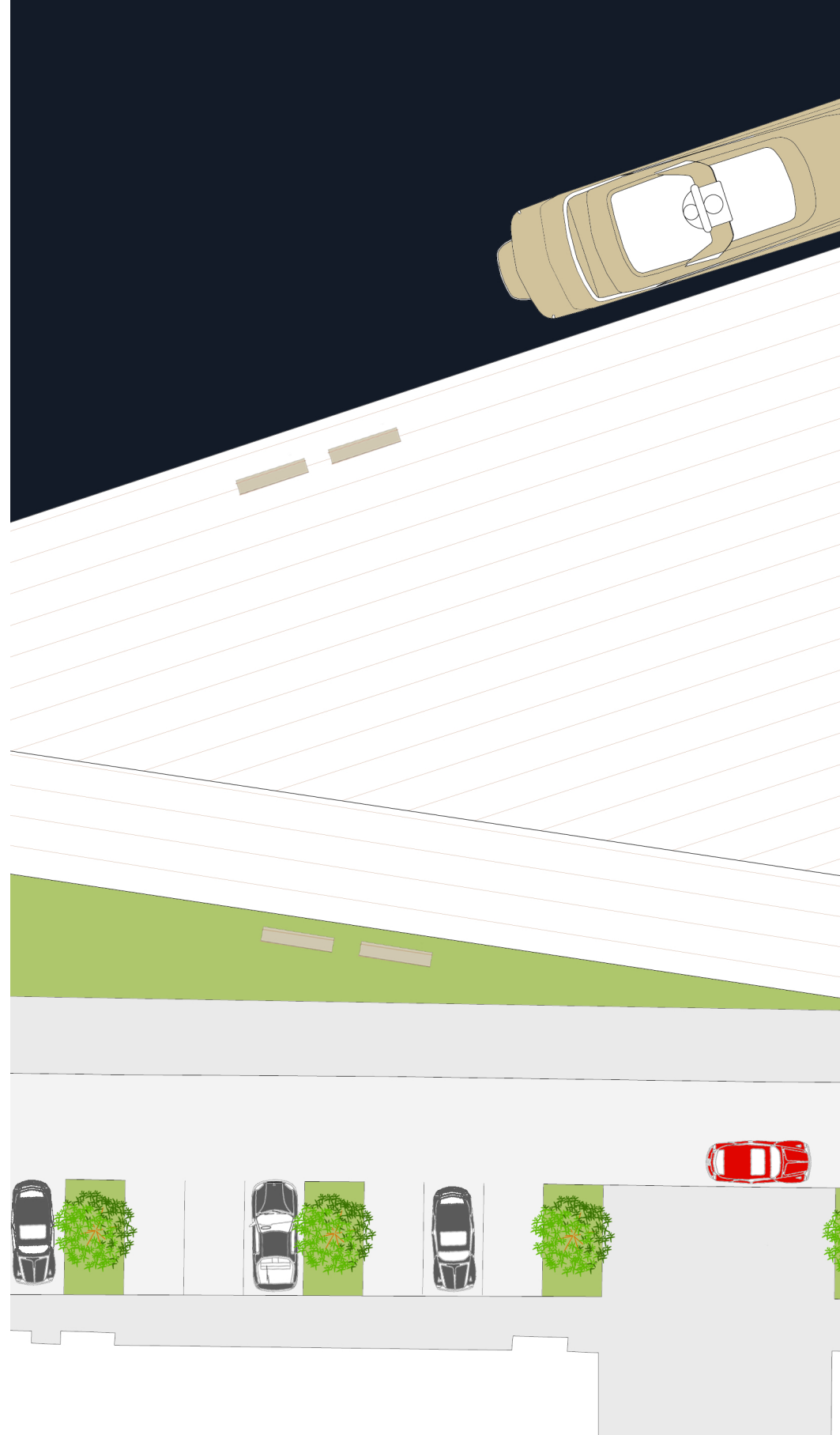
Område 3

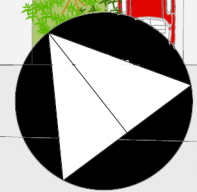
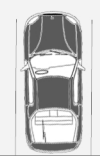
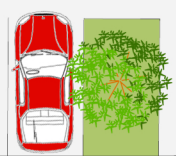
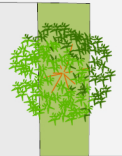
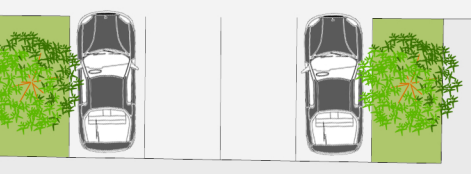
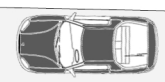
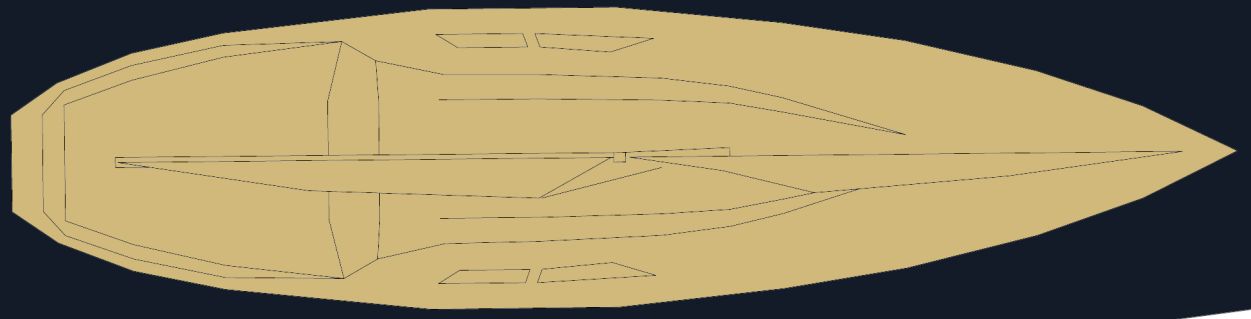
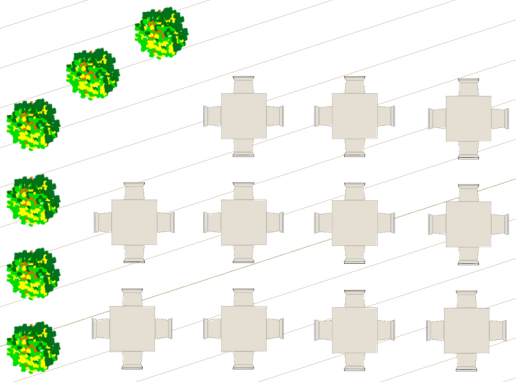
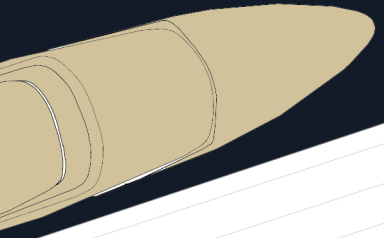
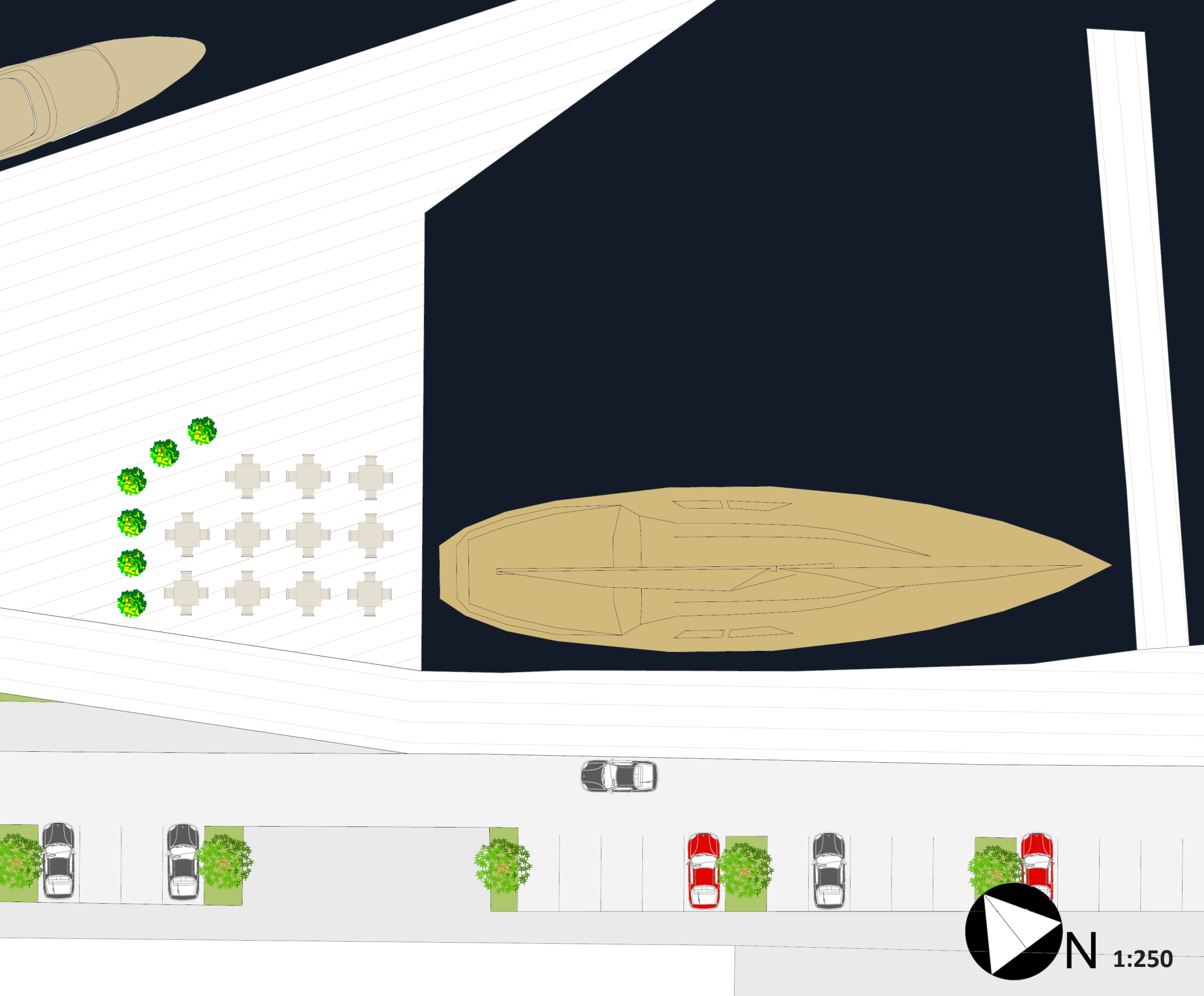
Område 3 ligger nært opptil byens sentrumsområde. De fleste byggene rundt området er av ulik næringsvirksomhet. Prinsesse Juliana er også en restaurantbåt som ligger i området permanent. Det passer da at det legges opp til mulighet til å fortøye fritidsbåter langs brygga, uteservering med mulighet for å få i seg noe mat og noe godt å drikke samtidig som man kan kaste fiskesnøret ut i vannet for å prøve fiskelykken.

Det er lagt opp til et grønt areal som skal dempe gjennomtrafikken som er på promenaden samtidig som man kan legge seg ned i gresset på en varm sommer dag og slappe av.

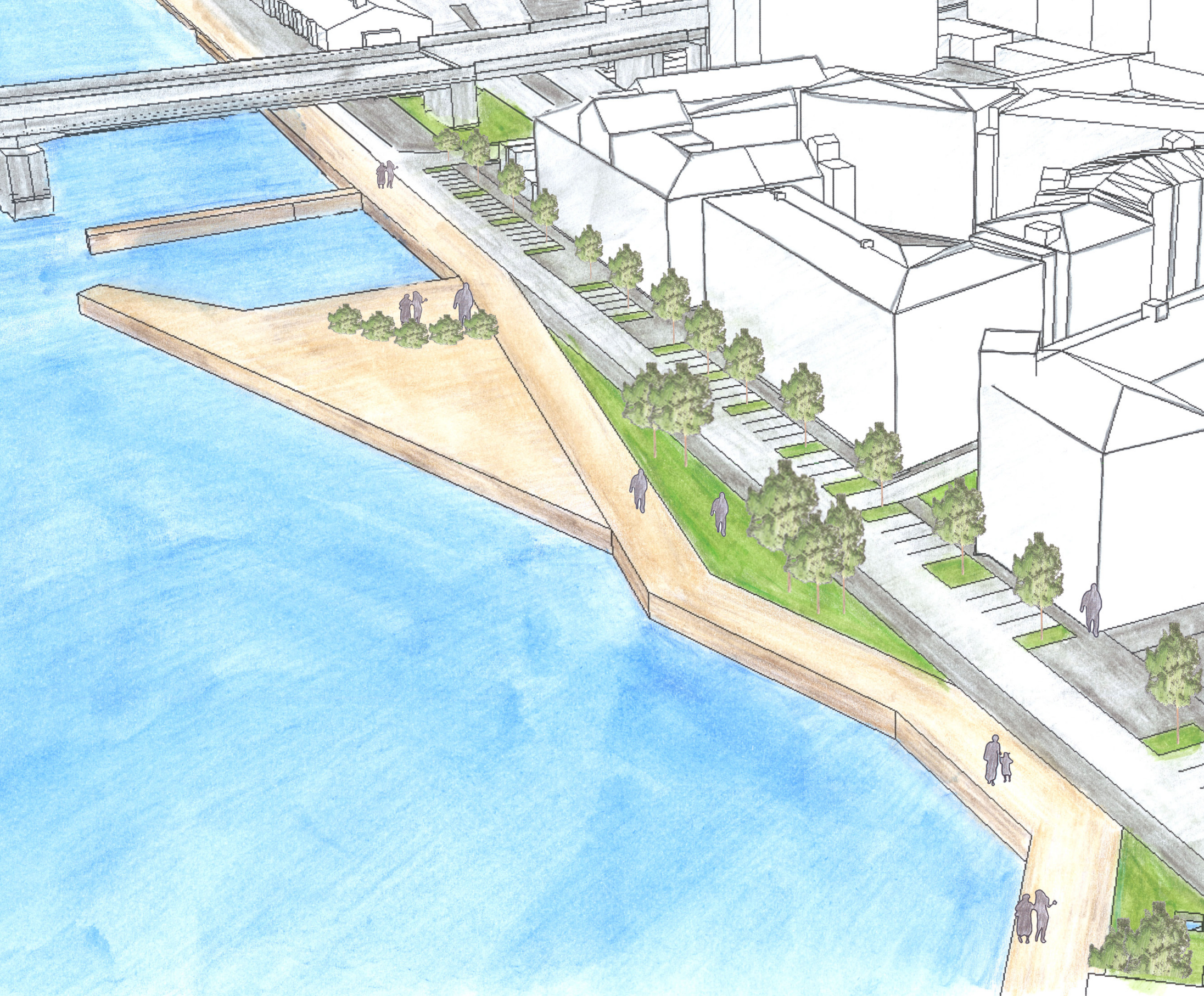
Store deler av området er dekket med trebord. Dette for å gi området en maritim stemning. Bruken av det myke materialet er også for å myke opp den "travle" bilpregede promenaden som er der i dag.

Ser man på detaljplanen til høyre, ser man at promenaden deler seg ved grøntarealet. Da har de myke trafikantene mulighet til å trekke seg tilbake til litt mer rolige omgivelser langs havnen. Om hensikten er å komme seg hurtig fra den ene plassen til den andre har man også muligheten til å gå den lineære strekningen.

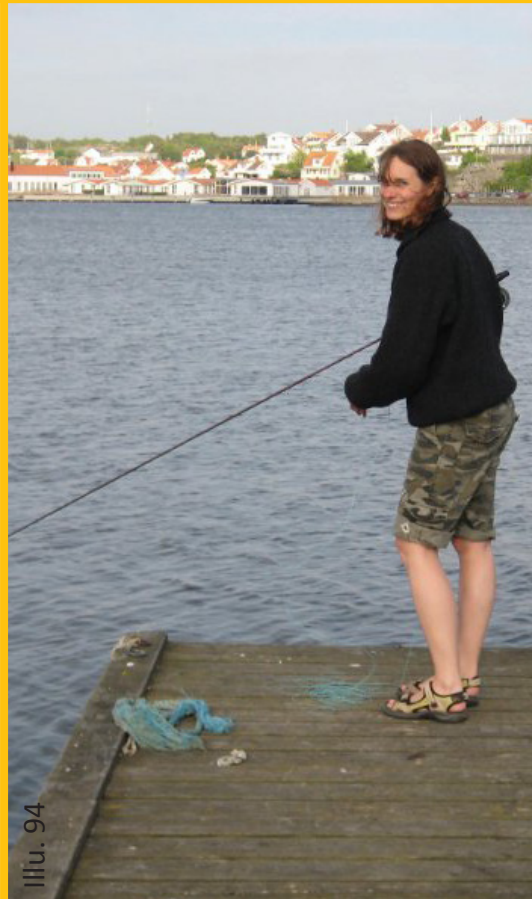




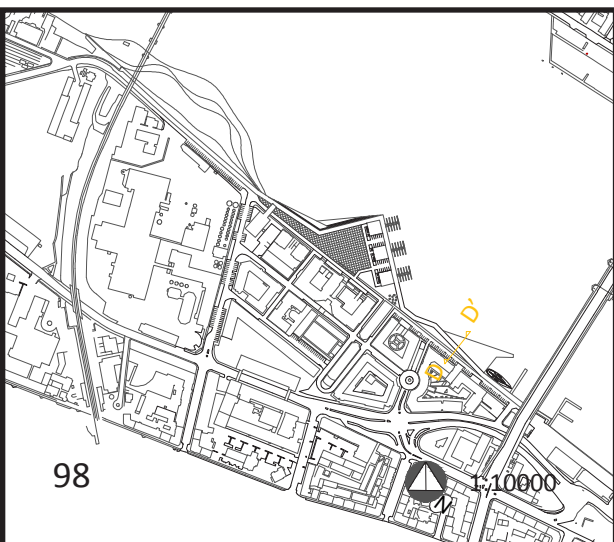
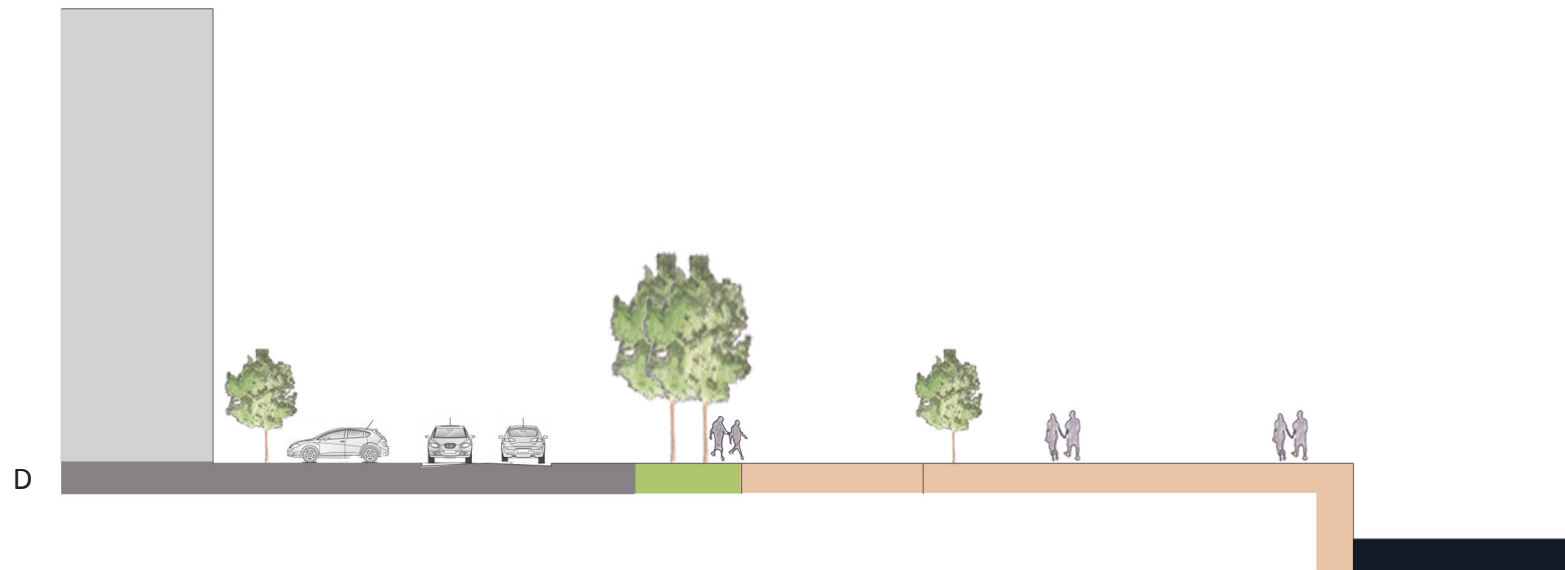
N 1:250



Aktivteter



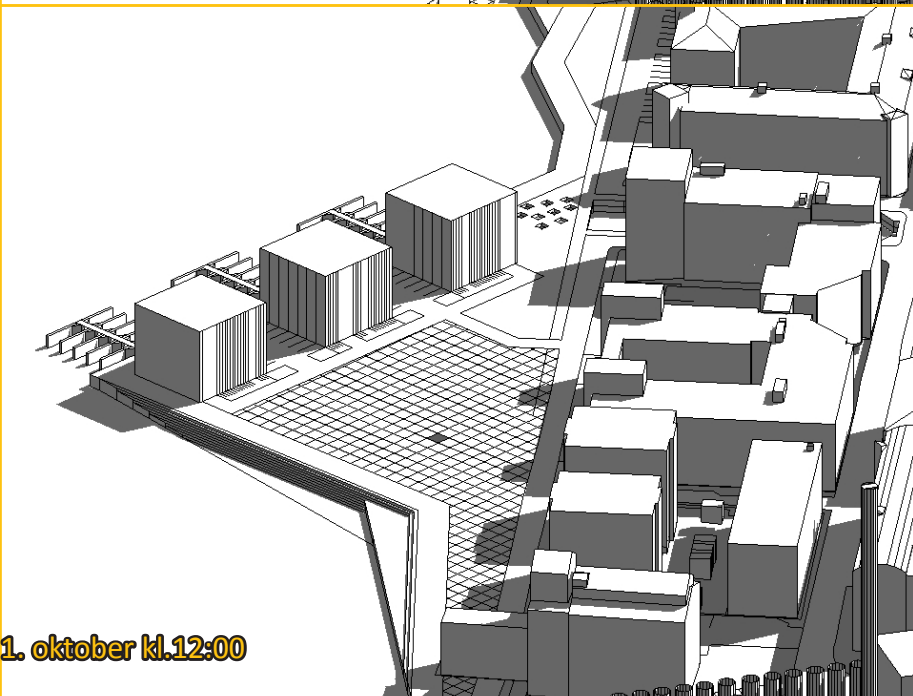
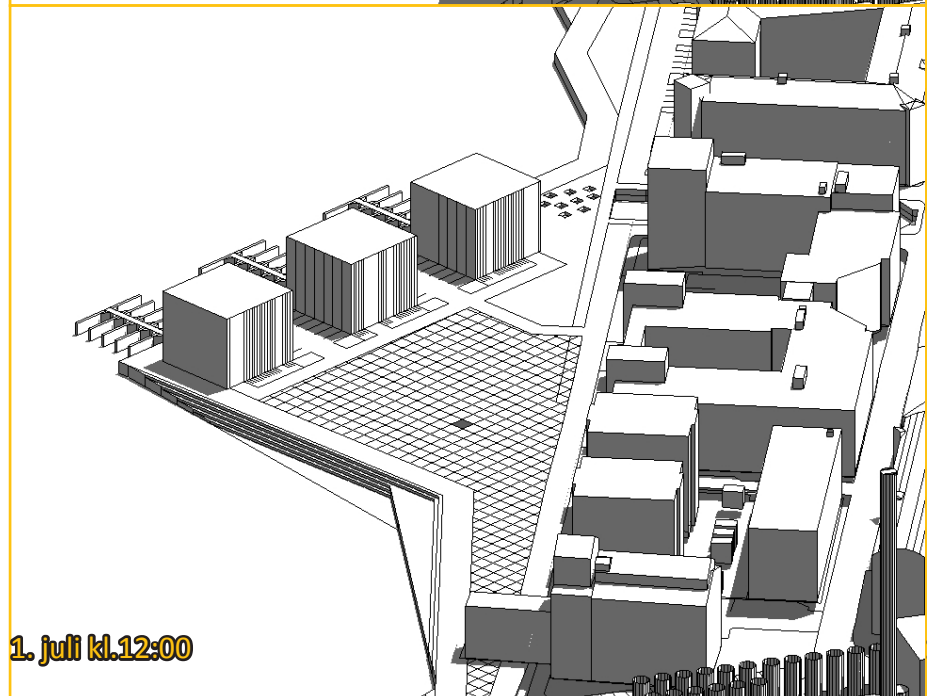
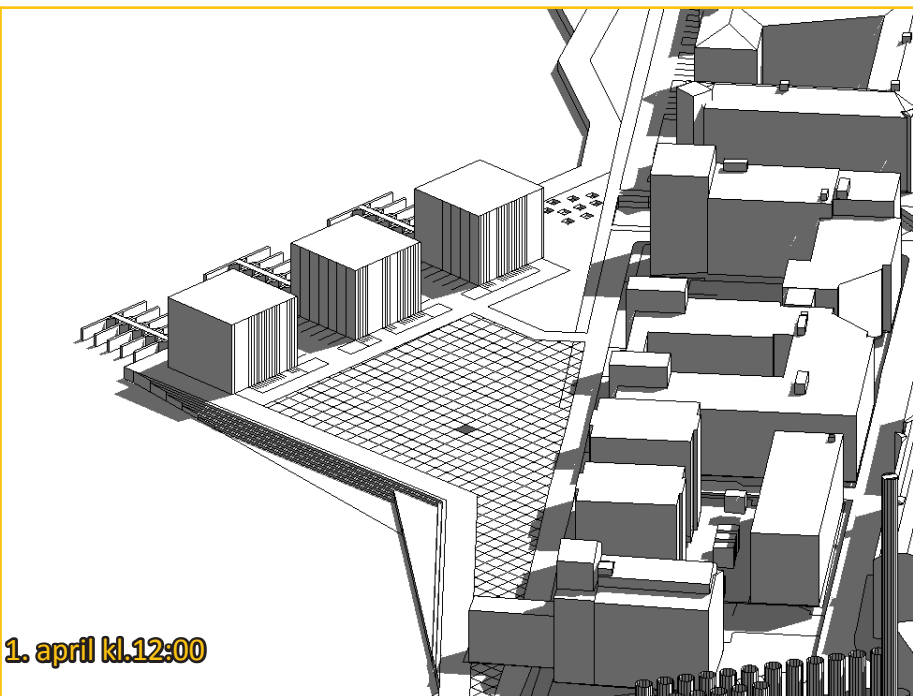
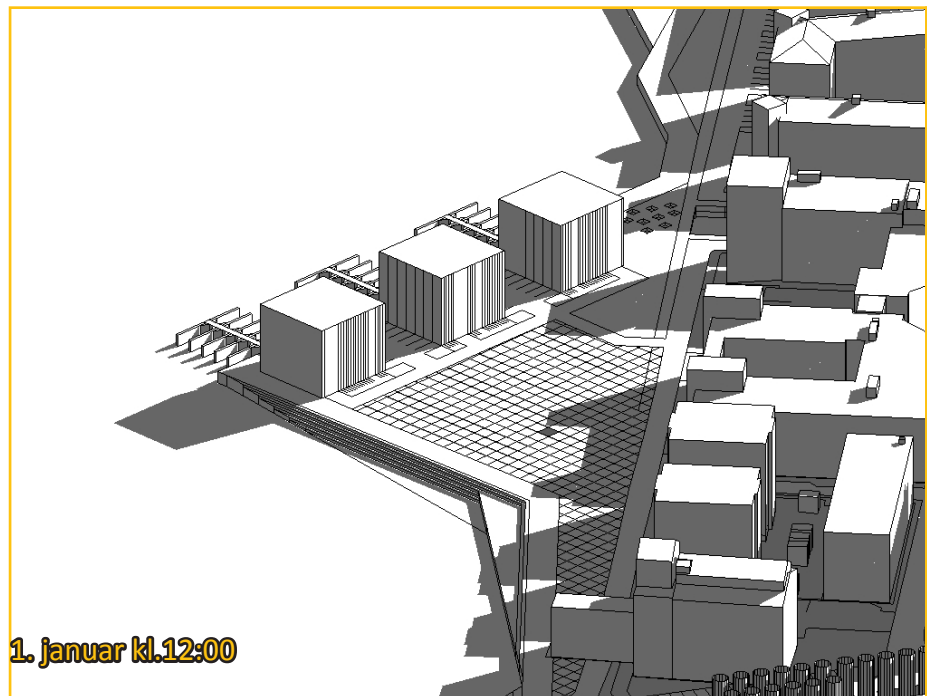
Snitt D - D' 1:250

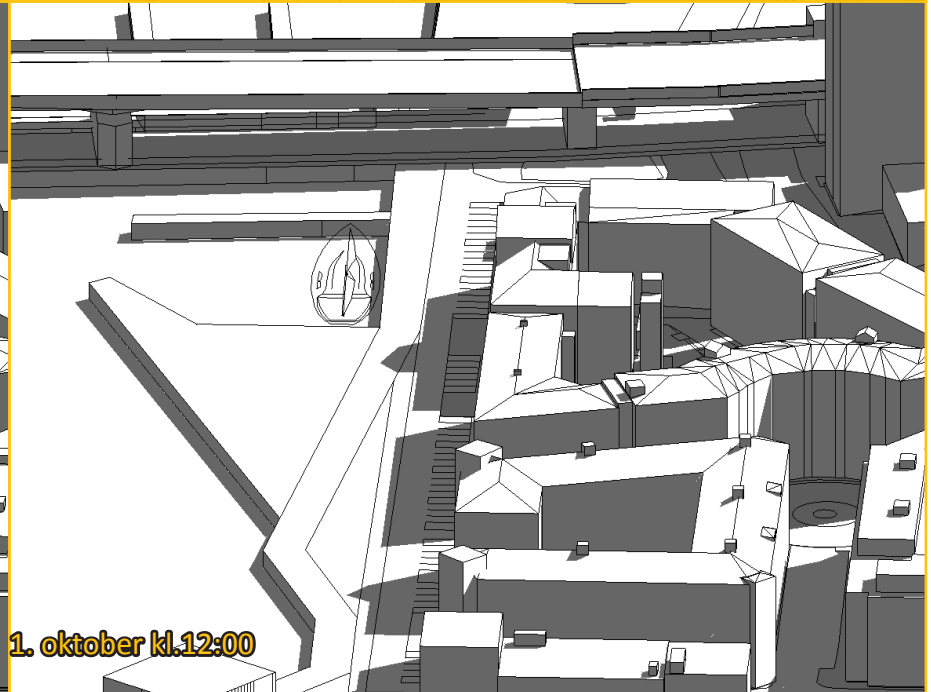
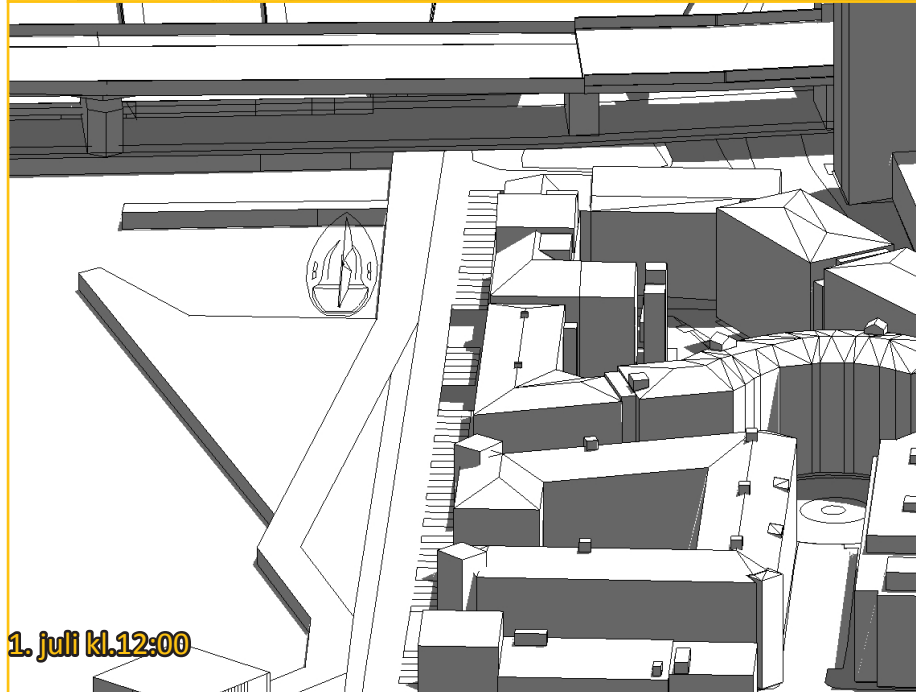
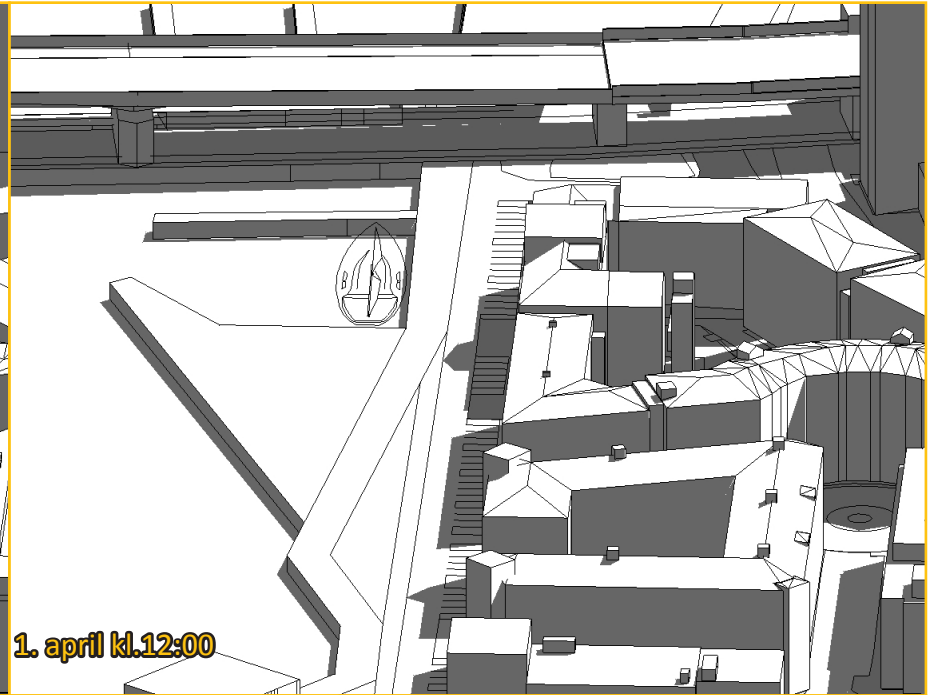
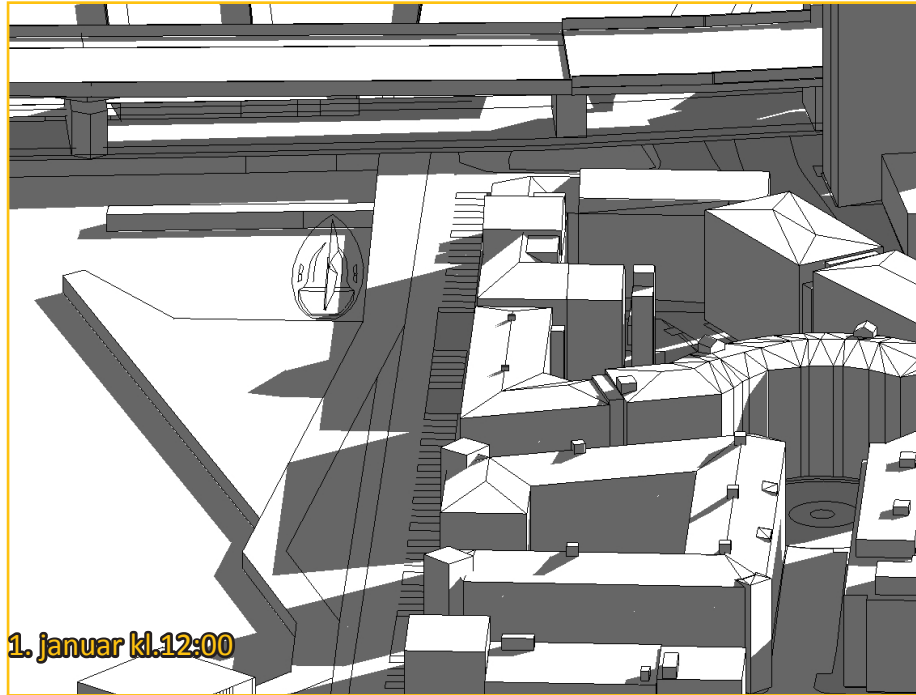




D'

Sol/ skyggeforhold - nytt designforslag





Resultat

Sammensetningen av funksjoner på Vestre Havnepromenade er svært blandet. Her ligger kunnskaps- og utdannings virksomheter, ungdoms- og familieboliger ved siden av hverandre. Vestre Havnepromenade har derfor gode muligheter til å gjenopprette de opprinnelige visjoner Aalborg Kommune hadde for området. Oppgaveprosessen har derfor hatt et hovedfokus på møte mellom mennesker og skape et 'Public Domain' langs havnefronten.

Analyseprosessen viser at området i dag ikke lever opp til de forventninger og intensjoner som forventes at området skal kunne tilby. Området spiller primært en rolle som bosted, arbeidssted og som et transitt rom i byen. Noen steder oppleves promenaden som en barriere for myke trafikanter.

Prosess

Å samle informasjon og gjøre aktuell Research for Vestre Havneområde, samt utfordringen rundt designprosessen, har vært en spennende prosess. Det har vært mulighet for å utfordre seg selv fra et overordnet nivå, helt ned i den minste detalj. Den største utfordringen har vært å ta hensyn til både Aalborg Kommune visjoner og tanker for Vestre Havnepromenade og aalborgensernes ønsker og behov, samt designe et område som legger opp til interaksjon og sosialt miljø mellom mennesker.

Det er viktig at man i designprosessen stiller spørsmål om hva som egentlig er viktig for området, være realistisk, tenke potensielle bevegelsesmønstre i området og ikke legge hindringer for bevegelse. Samtidig er det viktig at man setter fokus på forhold mellom byroms- og bygningsskala, åpne og innbydende fasader, overveie hvor stor plass man skal sette av til kjøretøy, forsterke områdets identitet og ikke minst tenke funksjonalitet for mennesker, oppholds muligheter og andre vesentlige faktorer som skaper et attraktivt byrom.

Utarbeidelsen av planforslaget har vært en prosess hvor skisser, fysiske og digitale modeller og konseptuelle diagrammer har gått hånd i hånd. Planstrukturen har primært blitt utført gjennom skisser,

kart og diagrammer, mens de fysiske og digitale modellene har vært til stor hjelp å se den vertikale bystrukturen og se bygningsmassen i forhold til hverandre. De fysiske modellene ble utarbeidet i skala 1:1000, hvor i noen tilfeller 1:500 også ble brukt.

Tidlig i prosessen besluttet jeg meg for å beholde havnepromenaden åpen, med innslag av grønne lommer, fritt bevegelsesmønster uten hindringer og at promenaden trekkes ut i Limfjorden for å få optimale solforhold.

Ettersom området er et langt og lineært byrom var det naturlige 'grenser' som avgrenset tre ulike områder langs havnepromenaden. Det var viktig for min del å skille disse områdene slik at de alene har noe unikt å by på, men samtidig betrakte hele promenaden som et område.

Designprosessen har inneholdt mange forskjellige planforslag og arbeidsmodeller, og alle har vært til stor hjelp ved utarbeidelsen av det endelige planforslaget. Et endelig produkt har resultert i en helhetsplan for Vestre Havnepromenade som ivaretar de offentlige byrom til både aalborgensernes og Aalborg Kommunes fordel. Det endelige planforslaget er et produkt av en elimineringsprosess hvor alternativer er nøye vurdert.

Jeg konkluderer dermed at en attraktiv, innbydende havnepromenade med anledninger for interaksjon mellom mennesker, er oppfylt.

Prosjekt

Gjennom denne prosess bestående av tanker og grundige analyser av prosjektområdet samt en designprosess, er det blitt et funksjonelt og forventet akseptabelt forslag på en fremtidig havnepromenade i Vestre havneområde.

Det overordnede mål var å gjeninnføre de opprinnelige tankene Aalborg Kommune hadde for området, samt skape et attraktivt offentlig byrom som inviterer til opphold og er ment til å brukes av alle byens innbyggere uten at det skal føles 'single-minded', et transitt- eller privat område. Vestre Havneområde skulle kunne tilby

på noe eget og være en fortsettelse på den Sentrale Havnefront. Havnepromenaden skal også være et tilfredsstillende og opplevelsesrikt havneområde med mange aktivitetsmuligheter for aalborgenserne.

Jeg mener mitt planforslag for Vestre Havnepromenade gjenspeiler disse mål og tanker som et velfungerende byrom. Planforslaget mitt legger først og fremst opp til et bevegelsesmønster uten hindring. Man har mulighet til å bevege seg fritt i området uten at man behøver å bli tvunget til et uønsket bevegelsesmønster. Et annet viktig punkt er at planforslaget legger opptil, for myke trafikanter, opplevelse gjennom hele havneområdet.

Lengst vest har man en stor bystrand, hvor det er mulighet for ulike aktiviteter året rundt. Man passerer promenadeparken ved Obels kanalen hvor det er mulighet for å stoppe opp å sette seg ned på en av parkens mange benker. Om man ønsker en mer urban og pulserende opplevelse kan man slå seg ned ved restauranten, Prinsesse Juliana, og nyte god mat og drikke.

Videre har jeg bevisst innsnevret bilbanen for at kjøretøyene automatisk skal kjøre saktere og ta hensyn til andre som ferdes i området. Jeg har samtidig fjernet noen av parkeringsplassene langs havnepromenaden ved Spritfabrikken for å redusere antall parkerte kjøretøy.

Det er ønskelig å beholde den industrielle identitet gjennom materialbruk og visuelle virkemidler. Dermed beholder man noe av områdets opprinnelige identitet.

Bystranden, promenadeparken og brygga ved 'Prinsesse Juliana' er bevisst designet store å tilsynelatende åpne områder for at det skal være innbydende og inviterende med muligt å arrangere større 'eventer og happeninger'. Disse vurderingene for mitt design vil være med på å gi området et sosialt løft med tanke på å at aalborgensere vil trekke ned til Vestre Havneområde og benytte seg av områdets

fasiliteter. Dette vil kunne resultere i et pulserende havneliv med en varm og inviterende atmosfære.

Tanker rundt prosjektet...

Nå etter vel gjennomført prosjekt, er det elementer i denne prosessen som vil være riktig å se tilbake på, samt gjøre visse refleksjoner.

Valget av prosjektområde er valgt ut i fra mine egne personlige tanker, følelser og inntrykk av området. Det at jeg valgte et område som jeg føler sterkt tilknytning til gjør at jeg brenner enda mer for å finne den optimale løsningen på problemstillingen. Ettersom jeg har bodd et semester i Vestbyen i Aalborg, og blitt kjent med mange aalborgensere, tørr jeg å påstå at jeg har designet et løsningsforslag som jeg mener støtter opp mot deres ønsker og behov for Vestre Havneområde. På den andre siden kan også dette engasjementet forhindre min objektive holdning til planområdet, hvor det er lett å styre gitt informasjon og analyser mot en mer subjektiv vurdering. Jeg har også gjennom denne perioden vært i kontakt med flere ulike mennesker, med ulik bakgrunn, som har kommet med innspill og nyttig informasjon. Det har både vært spennende og lærerikt å gjøre bekjentskap til et fler-nasjonalt nettverk.

Dette designforslaget er en av mange måter å løse oppgaven på mht. problemstilling. Ut i fra designprosessen, mener jeg at jeg har kommet fram til et designforslag som er mest optimalt for innbyggerne i Aalborg. Ut i fra den pragmatiske tankegang jeg hadde for området helt fra starten av, er prosjektet munnet ut i et enkelt og funksjonelt designforslag som jeg mener støtter opp mot slagordet; "Det enkleste er ofte det beste". Ønske var å skape en attraktiv havnepromenade basert på to hovedpunkter; Skape et 'Public Domain' som appellerer til interaksjon mellom mennesker, og gå bort i fra den eksisterende følelsen av at området føles privatisert.

Refleksjonen rundt oppgaven handler om hvorvidt dette 'enkle' løsningsforslaget er det riktige, og hvordan resultatet hadde blitt om jeg hadde gått ut i fra et annet utgangspunkt. Gjennom denne drøftingen bevisstgjør jeg for min egen del kvaliteten for de valg som jeg har tatt gjennom prosessen, og kanskje reflektere over mulige resultat av bort valgte ideer og planer.

Hvordan blir 'Public Domain' ivaretatt i planforslaget?

Slik området fremstår i dag, er et blankt lerret med et stort potensiale. Den arkitektoniske bygningsstruktur er vel utført, mens byrommene mellom fasadene er neglisjert, sett i forhold til utførelsen av den arkitektoniske bygningsstrukturen. Området fremstår som et 'Single-minded', skyggebelagt, transitt område som føles uvelkomment og lite innbydende.

Om man skal gå hele strekningen langs Vestre Havnepromenade, er planforslaget designet på den måten at man må som gående eller syklene gjennom 3 delområder som byr på ulike fasiliteter med ulik atmosfære. På denne måte vil de myke trafikantene oppleve ulike opplevelser på turen gjennom området. Området er delt inn i tre delområder hvor området nærest bysentrum byr på en mer urban og pulserende atmosfære. Promenadeparken som ligger i midten gir en kontrast til det første området, og gir en mer rolig atmosfære. Området helt vest, opptil jernbanebroen, byr på lek og aktiviteter. På denne måten kan den som bruker området, etter eget ønske benytte seg av de ulike fasiliteter som er anlagt på havnepromenaden.

Det er viktig å se transitt områder som et potensielt 'Public Domain'. For å understreke Haajer og Reijndorph definisjon på 'Public Domain', er det menneskene og møte mellom dem som faktisk definerer begrepet 'Public Domain'. Derfor gjenstår det bare å presentere et design som nettopp integrerer menneske med hverandre. Jeg anser dette kriteriet som oppfylt i mitt design.

I oppgaven nevnes det at området føles privatisert, pga. dets omkringliggende funksjoner og mange små private byrom. Hvordan tar det nye planforslaget hensyn til dette?

Aalborgs Kommunes planer for området var naturligvis at opphold i området ikke skulle føles privatisert, men at det skulle være et område som var til for alle. Til tross for deres visjoner om en attraktiv havnepromenade føles ikke dette kriteriet oppfylt.

I starten av prosessfasen var jeg inne på ideen med å kanalisere

havneområdet ved å lage kunstige øyer ut i fjorden omringet av kanaler for å skape intime små arealer til forskjellige formål. Etter flere runder med overveielse gikk jeg bort i fra dette forslaget for jeg var redd det ville skape et større sprang i diskusjonen mellom private og offentlige rom.

Planforslaget tar, etter min mening, hensyn til denne diskusjonen mellom private og offentlige byrom. Byrommene er åpne og oversiktlige, de inviterer til opphold, lek og aktivitet, og det fins ingen vei utenom, hvor man blir automatisk ledet inn i de offentlige byrom slik at man er nødt til å ta del i det sosiale miljø og utveksle interaksjon med andre mennesker. Fasilitetstilbudene er også av generell forstand slik at hver enkel kan dra fordel og benytte seg av området og fasilitetstilbudene.

Er planforslaget et kortsiktig eller en langsiktig løsning?

Planforslaget er utarbeidet med hensyn til Aalborg Kommunes visjoner og strategier samt de lokale innbyggernes interesse. Kommunens visjoner er langsiktige og forholder seg til det faktumet at byen er i hurtig ekspansjon, og at i fremtiden blir det behov for tilrettelagt byplanlegging.

Det har for meg vært viktig å få en mer sammenhengende promenade langs hele Limfjorden på Aalborgs by siden. Slik det fremstår i dag er det kun den Sentrale Havnefronten som blir brukt av aalborgenserne. All byliv stopper ved Limfjordsbroen. Om Vestre Havnepromenade hadde generert mer liv til vannlinjen, ville promenadestrekningen fra bysentrum og helt ut mot Vestbyen blitt en lang og idyllisk promenadestrekning. Dette ansees som oppfylt i det nye planforslaget.

Etter prosjektets ferdigstillelse erfarer jeg at mange av mine ideer enten er blitt forkastet eller forandret på gjennom prosessen. Jeg føler at det har vært en gjevn og god progresjon i arbeidet og opplever en modningsprosess underveis slik at man er i stand til å ta de mest optimale valgene. Jeg har allikevel tatt vare på og tatt med

meg de to grunnleggende fokusområdene jeg har for dette prosjekt;

1. Tilrettelegging for byens innbyggere
2. Skape et sosialt miljø og gjenskape et 'Public Domain'

Det understrekes at det ikke var et ønske å skape en nytt sentrumsområde, men å la Vestre Havneområde passe bedre inn i den konteksten den ligger i, samt gi beboerne i Aalborg en tilbørighet til området. Ut i fra min analytiske vurdering erfarte jeg at det var nødvendig med et nytt, utvidet oppholdssted med ulike aktivitetstilbud for innbyggerne.

“...Husene er fine og det er attraktivt men der er jo ikke noget at lave her. Det er jo ikke nogle shopping muligheder eller noget... Det er jo bare kontorer og boliger her... Og så er der så meget skygge!”

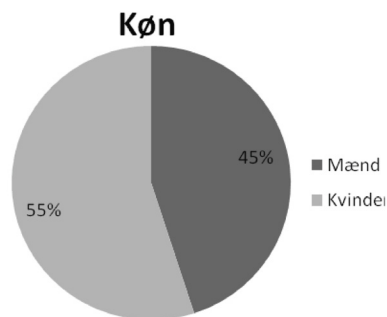
Ung mand, 23år, HTX, bosat i Aalborg Øst

Appendiks

Spørreundersøgelse

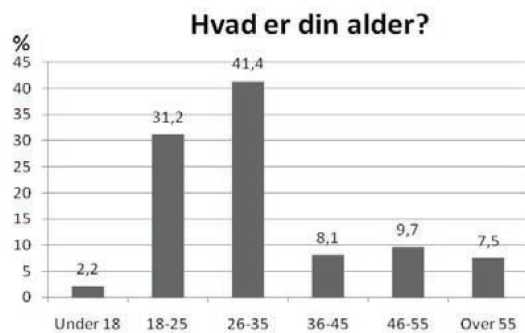
Spørrsmål 1

Illu. 101



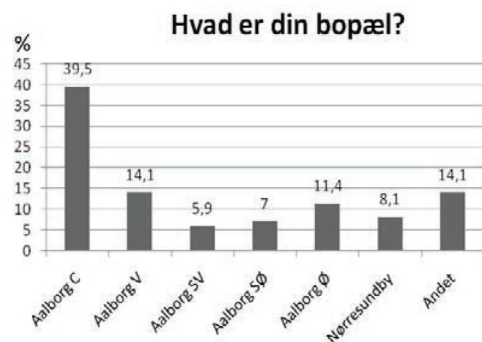
Spørrsmål 2

Illu. 102



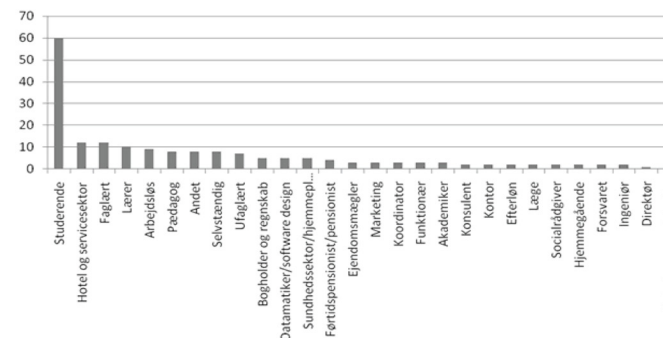
Spørrsmål 3

Illu. 103



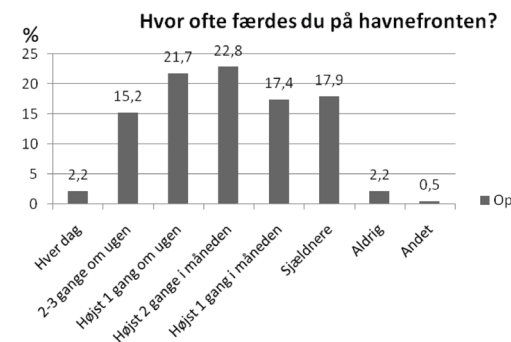
Spørrsmål 4

Illu. 104



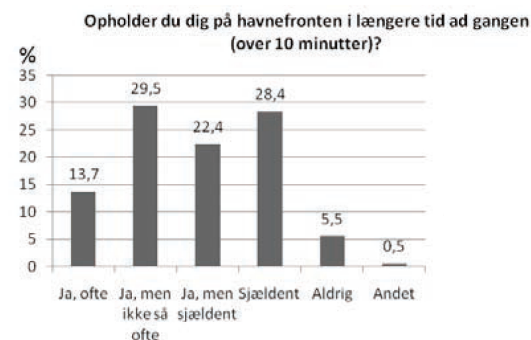
Spørrsmål 5

Illu. 105



Spørrsmål 6

Illu. 106



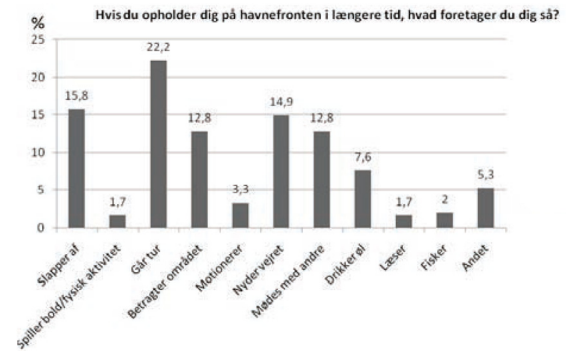
Spørgsmål 7

Illu. 107



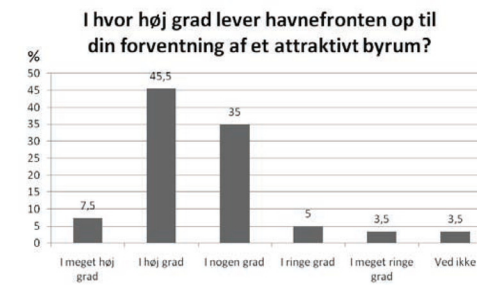
Spørgsmål 8

Illu. 108



Spørgsmål 9

Illu. 109



Figur 34. Forventninger til Havnefronten

Spørgsmål 10

I hvilken grad er du enig i, at følgende kvaliteter skaber et attraktivt byrum?

	I meget høj grad	I høj grad	I nogen grad	I ringe grad	I meget ringe grad	Ved ikke
Grønne områder	118 (68.21%)	48 (27.75%)	5 (2.89%)	0 (0.00%)	2 (1.16%)	0 (0.00%)
Beliggenhed	78 (45.09%)	67 (38.73%)	22 (12.72%)	0 (0.00%)	2 (1.16%)	4 (2.31%)
Vand (vandløb, springvand og lign.)	46 (26.59%)	62 (35.84%)	50 (28.90%)	10 (5.78%)	3 (1.73%)	2 (1.16%)
Opholdsmuligheder (bænke, borde og siddepladser)	82 (47.40%)	72 (41.62%)	15 (8.67%)	2 (1.16%)	1 (0.58%)	1 (0.58%)
Toiletfaciliteter	49 (28.32%)	54 (31.21%)	49 (28.32%)	17 (9.83%)	3 (1.73%)	1 (0.58%)
Kulturarrangementer (kunst, musik osv.)	46 (26.59%)	57 (32.95%)	46 (26.59%)	17 (9.83%)	5 (2.89%)	2 (1.16%)
Arkitekturen	36 (20.81%)	47 (27.17%)	56 (32.37%)	25 (14.45%)	6 (3.47%)	3 (1.73%)
Den generelle indretning	25 (14.45%)	70 (40.46%)	64 (36.99%)	9 (5.20%)	2 (1.16%)	3 (1.73%)
Historiske bygninger og monumenter	32 (18.50%)	46 (26.59%)	56 (32.37%)	32 (18.50%)	6 (3.47%)	1 (0.58%)
Plads til forskellige mennesker og typer	59 (34.10%)	72 (41.62%)	30 (17.34%)	5 (2.89%)	2 (1.16%)	5 (2.89%)
Mange mennesker/liv	51 (29.48%)	66 (38.15%)	48 (27.75%)	5 (2.89%)	2 (1.16%)	1 (0.58%)
Mulighed for boldspil	11 (6.36%)	42 (24.28%)	51 (29.48%)	45 (26.01%)	19 (10.98%)	5 (2.89%)
Mulighed for anden motion (løb, rulleskøjter, cykel osv.)	17 (9.83%)	38 (21.97%)	63 (36.42%)	35 (20.23%)	15 (8.67%)	5 (2.89%)
Mulighed for at købe is, kaffe, vand og lign.	47 (27.17%)	69 (39.88%)	36 (20.81%)	15 (8.67%)	5 (2.89%)	1 (0.58%)
Muligheden for sociale aktiviteter	46 (26.59%)	75 (43.35%)	41 (23.70%)	5 (2.89%)	3 (1.73%)	3 (1.73%)
Muligheden for at møde nye mennesker	31 (17.92%)	59 (34.10%)	61 (35.26%)	13 (7.51%)	5 (2.89%)	4 (2.31%)

Avisartikler

46.4 Havnefronten Aal. St. 06.11.01

Det sidste spadestik mellem broerne

BYGGERI: 107 boliger afrunder havnefronten

AF Mogens Møller
mogens.moeller@nordjyske.dk

VESTBYEN: I går eftermiddag blev der taget første spadestik til det sidste større byggeri på havnefronten mellem jernbane- og Limfjordsbroen i Aalborg. Byggeriet ud mod Strandvejen umiddelbart vest for Limfjordsbroen kommer til at afrunde det store område, som mange har kritiseret for at være alt for tæt bebygget. Uanset, hvilken mening folk har, er det uomtvisteligt, at området er totalt forandret i løbet af de seneste 10 år. Dengang lå der gamle industribygnings. De er i dag erstattet af moderne beboelsesejendomme, kontorer og uddannelsesinstitutioner.

Den afsluttende bebyggelse kommer til at rumme 107 lejligheder, hvoraf 93 er ungdomsboliger. Dermed er det alene i år gang på opførelse af cirka 250 ungdomsboliger i Aalborg Kommune. De resterende 14 lejligheder er to- og treværelsesfamilieboliger. Der til kommer kontorer, mødelokaler og konference- rum til Boligselskabet Fjordblik og revisionsfirmaet KPMG, som i forvejen har domus på havnefronten. Det er disse to, boligselskabet og revisionsfirmaet, der står bag det samlede projekt.

Boligforeningen Fjordblikns formand Anton Kanstrup var da også yderst tilfreds, da han i går tog spadestik nummer to efter borgmester Henning G. Jensen (S). Anton Kanstrup, som tidligere har repræsenteret Danmarks Kommunistiske Parti i byrådet og haft mange hidige diskussioner med borgmesteren, der glæder sig over, at Fjordblik omsider har fået en pæn bid af den eftertragtede boligkvote til almennyttigt byggeri. Inden for de seneste halve snes år har foreningen, der står for driften af i alt 1800 boliger i kommunen, ellers kun opført godt 30 boliger i henholdsvis Klarup og Gug.

Så byggeriet på havnefronten er noget, der rykker. Byggeriet bliver opført i fem etager med parkeringskælder til 120 biler. Den samlede byggesum er godt 90 millioner kroner. Byggeriet ventes at være færdigt om halvandet år.

Det tidligere kommunistiske byrådsmedlem Anton Kanstrup er i dag formand for Boligforeningen Fjordblik, og han var glad for at tage første spadestik til det sidste byggeri på havnefronten mellem broerne. FOTO: GRETE BAK



46.4 Havnefronten Aal. St. 19.05.03

Bypark er ved at være på plads

FORSKØNNELSE: Området mellem broerne kan vente at få sit åndehul i år

AF Mogens Møller
mogens.moeller@nordjyske.dk

VESTBYEN: Efter flere års ventetid er der omsider udsigt til, at beboerne i ejendomme, som ligger langs fjorden mellem broerne, får deres bypark. Den halvanden million kroner, som byparken vil koste, har været sat på budgettet i flere år. Men nu lover teknisk rådmand Henrik Thomsen (SF), at det bliver til noget.

Jeg synes borgerne i området har ventet længe nok på byparken. Jeg modtager jævnligt henvendelser og spørgsmål til, hvor sagen står, og jeg har en klar forventning om, at en endelig plan snart kan vedtages i teknisk udvalg, hvor vi har haft mange drøftelser og givet forskellige input til forvaltningens videre arbejde, siger han.

Oprindeligt var det planen at opføre en beboelsejendom der, hvor byparken skal ligge. Men politikerne var enige om, at det tæt bebyggede område i stedet havde brug for et grønt åndehul, og derfor blev der vedtaget en ny lokalplan.

Areal, som ligger tæt ved kanalen midt i området mellem broerne, har hele tiden været anvendt som parkeringsplads. Indtil årsskiftet holdt bilerne tæt parkeret, men efter at der er indført parkeringsafgift, er der længere mellem bilene.

Vi har afventet konsekvenserne af parkeringsafgiften, og det ser ud til, at det ikke vil volde problemer



Kun et lille hængepart vedrørende 20 p-pladser skiller nu området mellem broerne fra at blive gjort til en længe ønsket bypark. AERINOTOTO

at inddrage arealet til bypark. Der er dog et lille hængepart, da det godt kan ske, at der vil blive bibeholdt op til maksimalt 20 parkeringspladser, forklarer Henrik Thomsen.

Strid om kanal

Et af de største diskussionsemner har været, hvordan byparken og den meget omtalte kanal knyttes sammen, så de rekreative værdier bliver så store som muligt. På et tidspunkt var teknisk forvaltning fremme med et forslag om at opfylde den in-

derste del af kanalen og erstatte den med et vandspejl. Derved ville man spare vedligeholdelsen af broen over kanalen.

Men den ide er både planlægger og politikere gået helt væk fra igen. Jeg er overbevist om, at kanalens nuværende udformning vil blive fastholdt. Til gengæld håber jeg på, at byparken og dens indretning med aktivitets- og udfoldelsesmuligheder kan medvirke til at skabe mere liv i området og dermed også gøre kanalen mere attraktiv

for lystsejlerne. Det har været på tale, at den inderste del af kanalen kunne bruges til husbåde. Men det bliver ikke til noget.

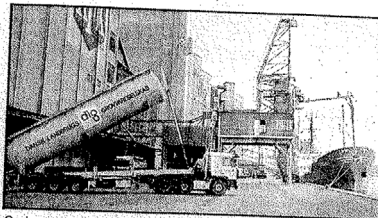
Der er ikke plads nok, og der mangler også forsyningsmuligheder. Derfor må vi finde alternative placeringmuligheder, når vi inden længe starter diskussionen om husbåde, siger rådmanden.

Teknisk forvaltning har godt en håndfuld henvendelser liggende fra folk, der gerne vil bo i husbåde i Aalborg.

65.94 Aal. St. 12.2.91

Havn som turistmål

Aalborg vil tiltrække passagerbåde



Godsmængden er øget i den indre havn, men den skal også være åbne for passagerbåde og turister.

AF ARNE RIIS

AALBORG: Aalborg Havn er et oplagt mål for passagerbåde. Det er havnens ledelse og Aalborg Turistforening ikke blot enige om. Det vil man nu gøre et fælles fremstød for, at også mange andre skal blive klar over, så havnen får flere ankomne og afgående skibe, og flere turister kommer til Aalborg.

Aalborg Havns ledelse peger på, at havnen kan tilbyde attraktive skibsliggepladser i byens midten få meter fra gågader og varehuse. Turistforeningen vil kunne byde gæ-

ster, der kommer fra sesiden, information om udflygtsmåle, og assistere med lærdigpakke udflygt med videre - også få skridt fra skibsliggepladsen. Samarbejdet udmønter sig konkret i medlemskab af Baltic Tourism Cooperation (BTC), der er en sammenslutning af byer, lande og turistcentre ved Østersøen og i det øvrige Skandinavien. I alle lande ved Østersøens bredder har sammenslutningen hav-

nebyer som medlemmer. BTC-samarbejdet gør det blandt andet muligt for Aalborg at være repræsenteret på en udstilling i denne måned i Miami med særarrangement for de store krydstogtredier. Ud over BTC-samarbejdet har Aalborg Havn og Aalborg Turistforening planer om en mere målrettet markedsføring af Aalborg Havn, by og Nordjylland i det hele taget i løbet af foråret 1991.

46.4 Havnefronten Aal. St. 07.10.00

Naboer frygter overbebyggelse

KLAGE: Beboere på havnefronten agter at protestere mod ny lokalplan

AF Mogens Møller
mogens.moeller@nordjyske.dk

VESTBYEN: Beboerne i en af de nye ejendomme på havnefronten i Aalborg frygter, at de bliver muret helt inde, når den sidste ledige grund i området bebygges. Derfor agter de at protestere over den nye lokalplan, som Aalborg Kommune netop har haft ude til offentlig høring.

De bekymrede beboere bor i Brohusgade 6. Ejendommen rummer 24 boliger, hvis ejere er samlet i ejerforeningen Vilgershus opkaldt efter initiativtageren til byggeriet, Frits Vilger.

Ejerforeningen agter nu at tage affære for at forhindre, at det sidste byggeri i området bliver så omfattende, som der er mulighed for ifølge den nye lokalplan.

I forhold til den oprindelige lokalplan er der foretaget nogle ændringer, som betyder at byggeriet kan blive fire meter bredere end det, vi bor i. Det vil stjele både lys og udsigt fra nogle af beboerne i vores ejendom, siger ejerforeningens formand Jørn Haugaard.

Han hæfter sig især ved, at bebyggelsesprocenten er hævet fra 200 til 210, ligesom

den nye lokalplan giver mulighed for, at der bygges en elevator- og trappeårn udenpå den sidste bygning i området. Det er noget, ingen af de andre byggerier har fået lov til.

Vi kunne jo godt tænke os lidt større friarealer med grønt og græs. Men det er bestemt ikke det, den nye lokalplan lægger op til i det område, hvor vi bor. Og jeg mener, at planen står i skærpende kontrast til politikernes udtalelser om, at havnefronten mellem broerne nok er for tæt bebygget, siger Jørn Haugaard.

For få p-pladser

Et andet af de store problemer i kvarteret er mangelen på parkeringspladser. Jørn Haugaard finder det uforståeligt, at der i den nye lokalplan ikke er krav om parkeringskælder i alle byggerier.

Ejerforeningens bestyrelse holder møde i morgen, og Jørn Haugaard regner med, at foreningen gennem en advokat vil klage over lokalplanen, som han har indtrykt er skræddersyet til det sidste byggeprojekt i området.

Den påstand afvises blankt af stadsarkitekt Knud Tranholm. Han hæfter sig især ved, at bebyggelsesprocenten er hævet fra 200 til 210, ligesom

lokalplan var at sikre et grønt areal inde midt i hele området. I den oprindelige lokalplan var det udlagt til byggeri, og for at sikre det som rekreativt område, er det nødvendigt med en helt ny lokalplan, forklarer han.

Stadsarkitekten medgiver, at det er sket en række justeringer i forhold til den gamle lokalplan, som er fra begyndelsen af 1990'erne.

Men lokalplanen er bestemt ikke tilrettelagt af hensyn til det sidste byggeri, der er plads til. Jeg vil tro, at byggeriet også kunne være opført inden for rammerne af den hidtidige lokalplan, siger han.

Knud Tranholm erkender, at der er store parkeringsproblemer i kvarteret mellem broerne. Det skyldes til dels, at der ved nogle af de første byggerier, blandt andet i handelskøle, blev givet dispensation fra kravet om parkeringskælder.

Parkeringsproblemet kan umuligt løses inden for området. Der må findes andre løsninger i nærheden, siger han.

Stadsarkitekten er i øvrigt sikker på, at der er en parkeringskælder med i projektet for den ejendom, der skal opføres på den sidste ledige grund.



Det er grunden lige vest for Limfjordsbroen og over mod Motorcykelhuset, der giver grund til strid. FOTO: HENRIK BO

46.4 Havnefronten Aal. St. 16.06.00

Grøn plet ved havnen

FREM TIDS MUSIK: Mulighed for en kanalhavn mellem broerne

AF Mogens Møller

VESTBYEN: Et stykke græs og nogle træer vil komme til at fungere som en tilrængt oase i det tætbyggede kvarter mellem jernbanebroen og Limfjordsbroen i Aalborg.

Teknisk udvalgt har netop besluttet, at der bør udsendes en ny lokalplan for området til offentlig høring. En plan, som sikrer, at der bliver en grøn plet midt i det ret kompakte byggeri.

Det skal bare være et ganske simpelt område med noget græs og nogle træer, så der bliver lidt mere luft i

kvartret, siger teknisk rådgiver Ib Rasmussen (S).

Med etableringen af de grønne områder, der ellers var planlagt bebygget, synes rådmændene ikke, at området - Godt nok ligger nogle af bygningerne lidt tæt. Men ikke så tæt, som mange godt vil gøre det til, siger han.

Friholdelsen af det kommende grønne område sikrer, at der eventuelt på et tidspunkt kan bygges en lille havn for enden af den meget omdiskuterede kanal, der skærer ind i kvarteret.

Kanalen, som kostede et to-cifret millionbeløb at anlægge, er af mange blevet betragtet som en skandale, da den er alt for lille til, at den kan anvendes.

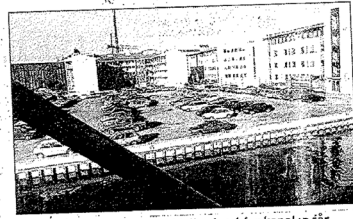
Udvidelsen, med en lille lystbådehavn på det sted, der nu bliver udlagt som grønt område, vil gøre kanalen anvendelig og give kvarteret liv. Men det er altså foreløbig kun fremtidsmusik til engang, når der bliver råd til den slags, pointerer Ib Rasmussen.

Boligselskabet Himmerland havde ellers reserveret området til boligbyggeteri. De bygninger, der står der, er aldrig nok, mener Ib Rasmussen.

Gavlene på det eksisterende byggeri er uferdige. Men de skal nu afsluttes, så det ser pænt ud, forklarer rådmændene.

Det kommende grønne areal bliver i dag brugt som parkeringsplads af både elever på handelsskolen og folk, som arbejder på et af de mange kontorer i kvarteret. Faktisk holder der hver dag ret mange biler.

De må finde et andet sted at holde eller tage bussen eller toget på den kommende nærbane. Uanset, hvor mange parkeringspladser, der er, bliver der aldrig nok, mener Ib Rasmussen.



Beboerne i bygningen umiddelbart øst for kanal-en får udsigt til et grønt område i stedet for parkerede biler. Oprindeligt var det planen, at der skulle bygges på den ledige plet i kvarteret, men det bliver nu ændret med en ny lokalplan.

Lokalplanforslaget er samtidig også en erkendelse af, at de oprindelige drømme om cafeer og butikker i kvarteret mellem broerne er bristet.

Vi må erkende, at den ikke gik. For at drive restaurant eller cafe skal der kunne

der til, og kvarteret mellem broerne bliver nok aldrig en ny Jomfru Ane Gade, konstaterer Ib Rasmussen.

I de lokaler, der var tiltænkt butikker og cafeer, bliver der nu åbnet mulighed for at indrette kontorer.

46.4 Havnefronten 22.01.03

Kanalen skal fyldes op

LAVVANDE: Vandspejl vil spare kommunen for mange penge

AF Mogens Møller

mogens.moeller@nordjyske.dk

VESTBYEN: Egentlig var det tænkt som Aalborgs svar på Venedig med skibe, sang og bagerklang.

Men kendsgerningen er, at kanalen midt i det nye kvarter mellem broerne i vestbyen meget sjældent er blevet anløbet af noget skib. Og nu pønser planlæggerne og teknisk rådmænd Henrik Thomsen (SF) på at fylde den inderste halvdel af kanalen op.

Det afslørede rådmænd, da han i aften fortalte 75 medlemmer af Byggeriets

Organisationer i Aalborg om de kommunale planer.

Jeg erindrige ikke, hvornår det har været nødvendigt at åbne broen, som forbinder kanalens to sider cirka midtpå, for at en båd kan komme ind i den inderste del og ligge, siger Henrik Thomsen.

Broen bliver faktisk kun åbnet, når det skal afprøves om den virker. Det vil spare kommunen for en masse penge til disse tekniske afprøvnings, hvis vi fylder den inderste halvdel af kanalen op og i stedet etablerer et vandspejl, tilføjer han.

Så vidt Henrik Thomsen umiddelbart husker, koster det omkring et halvt hundrede tusinde kroner årligt at afprøve broen.

Samtidig vil vi også kunne slippe for alt det skidt, der

som regel flyder rundt inde i bunden af den lukkede kanal, påpeger han.

Det vandspejl, som Henrik Thomsen vil etablere i stedet for, er noget i stil med det, der kendes fra Louise Plads. Vand, der strømmer hen over overfladen. Dybden er kun ganske få centimeter.

Det er planen at opfylde den inderste del af kanalen i forbindelse med den bypark, som der er afsat penge til i det tæt bebyggede kvarter.

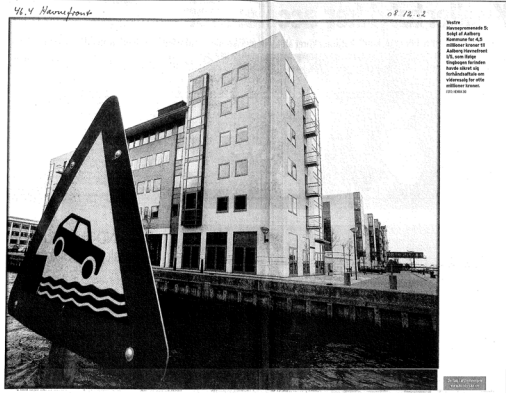
Byparken kommer til at ligge midt imellem bygningerne. Der, hvor der i dag holder mange biler parkeret.

Indretningen af byparken afhænger lidt af, hvordan det går med parkeringen. Men det skulle være helt sikkert, at parken bliver til noget i år. For der er sat penge af til opgaven, siger rådmænd.

Henrik Thomsen er af dem, der synes at byggeriet mellem broerne er for tæt.

På den baggrund kan det måske virke besynderligt, at flere af bygningerne er præmieret som godt og smukt byggeri. Men faktisk er mange af husene i sig selv velgennemførte projekter. Der mangler blot lidt mere luft omkring dem.

Byparken er en slags kompensation for, at kommunen har givet tilladelse til, at der er blevet bygget så tæt.



Hammerslag til skønnede priser

HAVNEFRONT: Aalborg Kommune fortæller sig på egne forbeholdelser frem for at få udlidig vurdering

AF Torben Duch Holm

På et punkt har kanalen ved Aalborgs nye havnefront været en fiasko. Den bliver ikke benyttet af lystfartøjer.

Skibe, der lægger til kaj i kanalen, skal betale en afgift til kommunen, men i 1998 var der overtroet ingen indtægter på det område.

Den manglende interesse for kanalen var sidste års sag til, at kommunen droppede den særlige brovagt ved C.W. Obels Kanal.

Vægen havde til opgave at åbne klapbroen, hvis lystbåde omstede at ligge i den sydlige del af kanalen. I 1997 var der der kun et enkelt tilfælde, hvor et lystfartøj ønskede at passere broen. Det foretog sig hurtigt efter aftale uden for vægens normale arbejdstid.

Indtil sidste år var det teknisk forvaltningens opfatning, at der officielt blev angivet som kanalens årligstgæld. Det er nu ændret, så brovægten med frem, hvis der i åbningstiden

kommer skibe.

Det er muligt, at vi tager forholdene omkring kanalen op til vurdering. Det er rigtigt, at der ikke har været indtægter, derimod har der været udgifter.

til at vedligeholde klapbroen, siger afdelingsleder Jens Ulrik Petersen, teknisk forvaltning.

De årlige udgifter på broen løber op til halvt hundrede tusinde kroner.

Prisen for at bruge kanalen er 35 kroner i døgn for fartøjer, der er mindre end 10 meter, og 60 kroner i døgn for større fartøjer. Kanalens åbningstid er tirsdag og fredag klokken 8-10. Uanset åbningstiden er der på hverdage i tidsrummet 8-14.30 mulighed for at anlæbe kanalen, men så koster det 200 kroner.

Nord for klapbroen kan lystfartøjer gratis lægge til, og det er sket i nogle tilfælde.

Den nye kanal ved havnefronten blev klar i 1996. I begyndelsen gav udfordringen kritik fra sejlkræfter, der pegede på, at kanalens udformning gjorde det svært for større fartøjer at manøvrere.

Da kanalprojektet blev sat i gang, var visionen i mindre end et år at få skabt et miljø i retning af Nyhavn og Christianshavn i København. Foreløbig er der dog langt til miljøet med skibe i kanalen samt cafeer og restauranter omkring kanalen.

Ingen skibe bruger den ny kanal

Kommunen havde kun udgifter og ingen indtægter på kanalen ved den nye havnefront i 1998

AF Torben Duch Holm

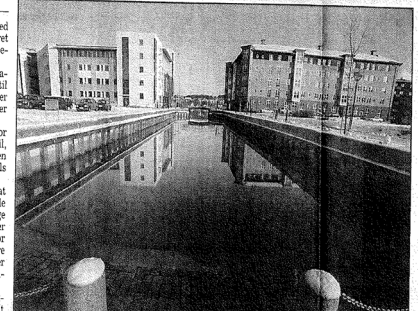
På et punkt har kanalen ved Aalborgs nye havnefront været en fiasko. Den bliver ikke benyttet af lystfartøjer.

Skibe, der lægger til kaj i kanalen, skal betale en afgift til kommunen, men i 1998 var der overtroet ingen indtægter på det område.

Den manglende interesse for kanalen var sidste års sag til, at kommunen droppede den særlige brovagt ved C.W. Obels Kanal.

Vægen havde til opgave at åbne klapbroen, hvis lystbåde omstede at ligge i den sydlige del af kanalen. I 1997 var der der kun et enkelt tilfælde, hvor et lystfartøj ønskede at passere broen. Det foretog sig hurtigt efter aftale uden for vægens normale arbejdstid.

Indtil sidste år var det teknisk forvaltningens opfatning, at der officielt blev angivet som kanalens årligstgæld. Det er nu ændret, så brovægten med frem, hvis der i åbningstiden

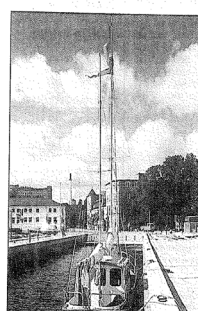


Indtil videre har kanalen ved den nye havnefront kun givet kommunen udgifter. Foto: Jens Morten

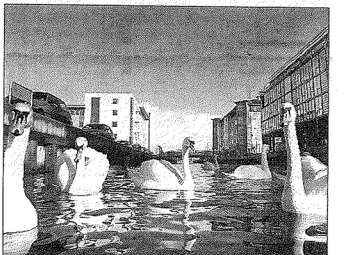
kommer skibe.

Det er muligt, at vi tager forholdene omkring kanalen op til vurdering. Det er rigtigt, at der ikke har været indtægter, derimod har der været udgifter.

til at vedligeholde klapbroen, siger afdelingsleder Jens Ulrik Petersen, teknisk forvaltning.



Isommeren 1996 var der en kort tid liv og glæde dog ved kanalen. De »Tulle« fra Struer besøgte Aalborg. Siden har det været småt med interessen for kanalen. Foto: Grete Dahl



Svanerne i kanalen må i fremtiden op på den anden side af broen, hvis de vil have vand under fødderne. I løbet af i år bliver den inderste del af kanalen sandsynligvis fyldt op, fordi der aldrig nogensinde kommer biler.

ARKNIFOTO: JENS MORTEN

Kilder

WEB

- <http://da.wikipedia.org/wiki/Aalborg>
- <http://www.aalborgkommune.dk>
- <http://www.regjeringen.no/nb/sub/framtidsbyer/referater-mm/andre/bymiljokonferansen.html?id=648508>
- <http://www.cowi.dk/SiteCollectionDocuments/cowi/da/menu/04.%20Om%20COWI/4.%20Organisation/2.%20COWIs%20danske%20forretning/2.%20Nordjylland/Andre%20filtyper/aalborgsnyeansigt.pdf>
- <http://dendigitalebyport.byhistorie.dk/koebstaeder/by.aspx?koebstadID=73#byport>
- <http://jdsa.eu/projects/>
- <http://www.arkitektur.no/?nid=5723>
- www.big.dk
- <http://www.southharbour.fi/>

ARKITEKTKONURRANSER

- Åpen idekonkurranse 2011, Ålesund sentrale sjøfront
- Toronto, Canada, 2006, TORONTO CENTRAL WATERFRONT
- Helsinki, Finland, idekonkurranse for havneområde

ARTIKLER/ BØKER

- Jensen, Ole B., (juli 2006), " 'Facework', Flow and the city: Simmel, Goffman, and Mobility in the Contemporary City, Mobilites, Vol. 1, No. 2, 143-165
- Marling, G. (2010), Performative Urban Spaces, in Kiib, H. Preformative Urban Design, Aalborg University Press, Aalborg
- artikkel: David J. Smiley, "Sprawl and public space redressing the mall "2002, p. 9
- N. Carlberg og S. M. Christensen, 2005, "By og havnefront "'
- JUUL/ FROST Arkitekt, 2009, "Det kendte i det fremmede byens rum 2"
- Hans Kiib, 2007, "Harbourscape"
- Jan Gehl, 2010, "Byer for mennesker"

MASTEROPPGAVER

- Nina Kaubak, Louise Rom Poulsen, 2005, "Fjordbyen - livet mellem broerne"
- Canna Axella Nielsen, 2008, "Revitalisering af havnefronter "
- THOMAS LYGUM SIDELMANN, 2008, "Nordhavnen"
- LOUISE BRORSON, SIRI RENÉE RICHTER JUNGENSEN, METTE LARSEN, 2009, "Aalborgs Havnefront"

Illustrasjonsliste

Illu. 1-6	Privat foto	Illu. 94	http://ladyvimms.blogspot.no/2010_06_01_archive.html
Illu. 7	http://maps.google.com/	Illu. 95	http://style.no.msn.com/tendenser/galleri.aspx?cp-documentid=154483514&page=6
Illu. 8-11	hefte fra Erns & Young, Vestre Havneområde	Illu. 96	http://www.dagbladet.no/2010/06/23/nyheter/innenriks/ol/ferie/12270440/
Illu. 12	Privat foto	Illu. 97	http://www.pieder-ro.no/index.pl?grID=2&grNiv=1&grNavn=%C5pningstider&hgrID=2
Illu. 13-19	http://maps.google.com/	Illu. 98	http://buzon3ne.blogspot.no/2008_07_01_archive.html
Illu. 20	Aalborg kommune	Illu. 99	http://www.batliv.com/wip4/detail.epl?id=268382&cat=5860
Illu. 21	http://maps.google.com/	Illu. 100	Privat foto
Illu. 22	Privat foto	Illu. 101-110	Master oppgave, "Aalborgs Havnefront", L. Brorson, S. Jungersen, M. Larsen
Illu. 23	http://maps.google.com/		
Illu. 24	Privat foto		
Illu. 25	http://maps.google.com/		
Illu. 26	Privat foto		
Illu. 27	www.windfinder.com/ www.yr.no		
Illu. 28-54	Privat foto		
Illu. 55-56	Aalborg kommune		
Illu. 57	Privat foto		
Illu. 58-66	Byens rum 2, Juul/ Frost Arkitekter, 2009		
Illu. 67	Privat foto		
Illu. 68-70	http://maps.google.com/		
Illu. 71	http://www.oppfrisk.no/Frisk/HELSESOEROEST/Hvemkanhenvises.aspx		
Illu. 72	http://sandefjordbyggeware.no/Default.asp?Cat=2		
Illu. 73	Privat foto		
Illu. 74	http://concretewall.no/		
Illu. 75	-		
Illu. 76	http://annikaostebroed.blogspot.no/2011/03/brygge.html		
Illu. 77	http://www.portwallpaper.com/image/31772-tulips-park.html		
Illu. 78	http://en.wikipedia.org/wiki/File:Sluseholmen_canal_scene_2.jpg		
Illu. 79	www.way2barcelona.com		
Illu. 80-83	http://maps.google.com/		
Illu. 85	http://solasolveig.blogspot.no/2010_10_01_archive.html		
Illu. 86	http://www.lettent.com/2010_05_01_archive.html		
Illu. 87	http://commons.wikimedia.org/wiki/File%3ASunbath.jpg		
Illu. 88	http://elinajarlenius.se/?p=217		
Illu. 89	http://lohavetehanna.blogspot.no/2011/02/wish-i-lived-somewhere-with.html		
Illu. 90	http://www.gailroumell.com/sports-gallery/		
Illu. 91	http://www.flickr.com		
Illu. 92	http://www.illinoisphoto.com/main/v/editorial/clearwater+beach/beach+photos/PICT5486+swimming+in+the+ocean.jpg.html		
Illu. 93	http://www.vg.no/mat-og-drikke/oppskrift/oppskrift		

