



TRANSFORMATION

- En fortætningsstrategi for en bæredygtig udvikling af Aalborg Øst



Transformation ++

En fortætningsstrategi for en bæredygtig udvikling af Aalborg Øst

Architecture, Design & Media Technology
Aalborg Universitet
4. Semester Msc - Urban Design

Titel: Transformation ++

Vejleder
Lea Louise Holst Laursen

Projektperiode
03.09.2012- 19.12.2012
Udgaver
5

Rasmus Davidsen

Synopsis

This project develops four conceptual strategies - densify, connect, mix and meet - to transformation of the suburbs. These four are developed through analysis of the suburbans general historical discourse and a site-specific analysis of Aalborg east. The four strategies are then use to a proposal for the conversion of a 120 acre vacant area in the center of Aalborg east.

Indholdsfortegnelse

INDLEDNING.....	8
BAGGRUND.....	12
OPSAMLING 1.....	30
STEDSANALYSE.....	34
OPSAMLING 2.....	46
TRANSFORMATION ++.....	49

KONCEPT.....	50
FORTÆT.....	52
FORBIND.....	62
BLAND	64
MØDET	66
DESIGN FORSLAG.....	68
MASTERPLAN.....	86
KONKLUSION.....	88
KILDELIST.....	92
ILLUSTRATIONSLISTE.....	93

INDLEDNING

Indledning

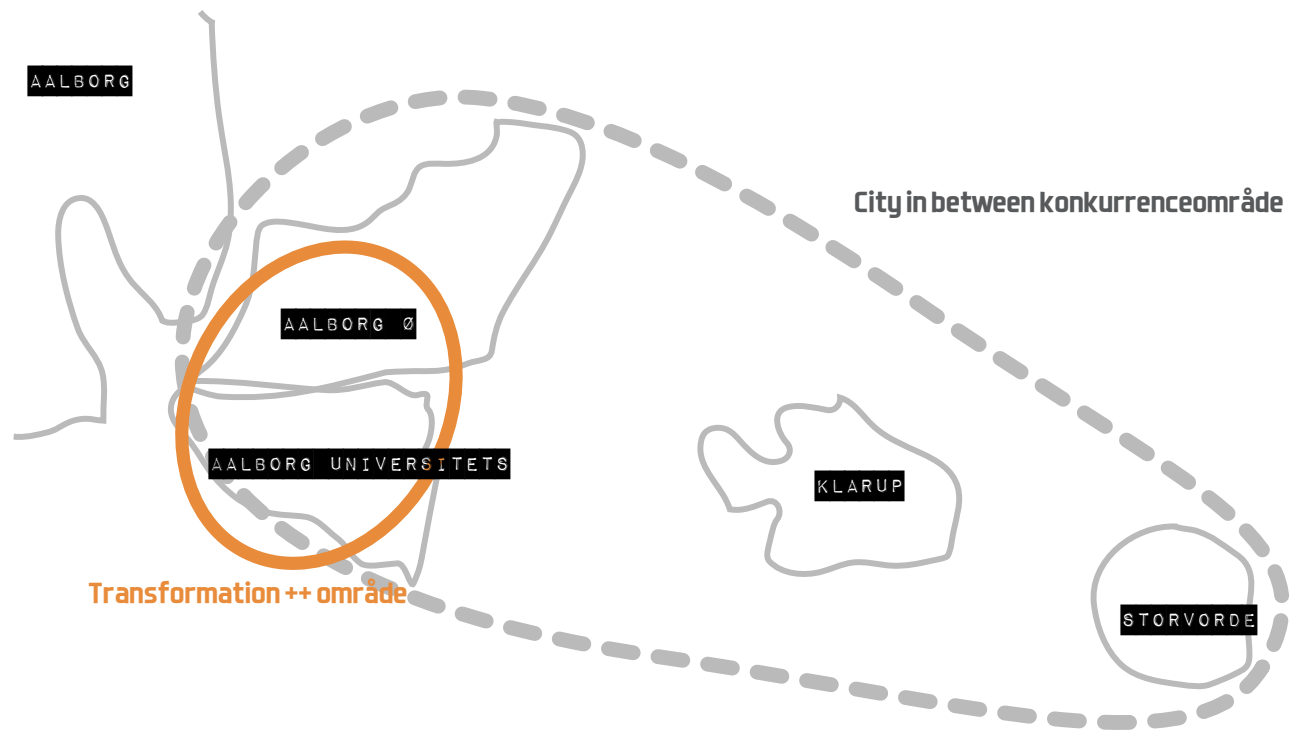
I dag bor og lever over halvdelen af den danske befolkning i forstaden og det er her længe og er stadig "drømmen" for især børnefamilierne, men dette er også ved at ændres. I dag fremstår, forstæden, som et broget billede med af større eller mindre enklaver af uddannels, erhverv, shopping og boligområder bestående af parcel-, rækkehuse og boligblokke altsammen i adskilte og ofte indelukkede enklaver efter modernistisk forbillede. Samtidig har forstaden ofte været udskaeldte, af især arkitekter og byplanlæggere, for at være både monotone, dårlige miljømæssige og senest for ikke at kunne holde trit med tidens krav til det "gode liv". (Kristensen;Andersen) (Danielsen,2010)

I det seneste årstid har der været et skift i fokus fra omdannelsen af de historiske bykerners ældre bynære industri- og havnearealer mod omdannelsen af de danske forstæder. Det sker blandt andet på grund af

mange af disse står overfor store fysiske udfordringer, da betydelig del af bygningsmassen er nedslidt og utidssvarende både funktions- og energimæssigt. Realdania, som står bag initiativet; Fremtidens forstæder, mener at de kommende års største udfordringer og muligheder ligger i forstæderne. (Danielsen,2010)

Blandt andet ser Realdania stor mulighed for at skabe en mere bæredygtig i forstadens udvikling såvel økonomisk, socialt og miljømæssigt ligger i forstaden og i Pressemeddelelsen "Ny tænketank for forstæder" fra 24. januar 2011, sagde tidligere miljøminister Karen Ellemann (V), om forstæden:(Danielsen,2010)

"De skal blive mere bæredygtige og attraktive at bo i. Vi skal have nytænkt og omformet forstæderne, så beboerne eksempelvis bliver mindre afhængige af bil for at få dagligdagen til at hænge sammen og skabt flere grønne områder, som kan håndtere de store nedbørsmængder som følge af klimaforandringerne."
(<http://www.realdania.dk>)



ill. nr 01

City in between

3. februar udskrev Aalborg kommune, konkurrencen "City in between", som en del af Realdania initiativ, for Aalborg Øst, Universitetsområdet og oplandsbyerne Klarup og Storvorde.

Aalborg Øst er en tidstypiske dansk forstad, som er planlagt og udført under velfærdssamfundets opbygning i 1960 og frem til slutningen af 1980'erne. Men også set i en europæisk kontekst et typisk eksempel på et stort forstadsområde. Aalborg Øst er, som andre danske forstadsbebyggelser, delvis bygget efter et modernistisk forbillede, med eksempel på bytypologier, som ligger mellem land og by, som eksempelvis parcelhuskvarterne og modernistisk typologier, som eksempelvis stokbebyggelserne, som er placeret i det åbne landskabet.

I City in between-konkurrence er programmets mål, at udvikle det østlige Aalborg til at være et bæredygtigt og internationalt byområde. Dette skal ske gennem at skabe en større synergi, fællesskab og sammenhængskraft mellem byområdet dele. I programmets visionen er sammenhængskraft uddybet som:

”Sammenhængskraft skal forstås som oplevelsen af en grundlæggende fælles bykultur og et tilhørsforhold til området for den enkelte borger, institution eller virksomhed”(Aalborg kommune,2012, s.11)

Netop at tænke i sammenhænge og interaktion mellem byområdets dele er derfor en central vision for kommunen i udviklingen af det østlige Aalborg og derfor også et vigtig element i Transformation ++. (Aalborg kommune,2012)

Kommunen forudser i konkurrenceprogrammet at de mange investeringer, som har en samlet værdi omkring 10 mia. kr over de næste 10 år, vil gøre det nødvendig at place minimum 6000 nye boliger, over en ikke fastsat tidsperiode. Konkurrenceprogrammet er dog mere ambivalent om en ny boligbebyggelse skal ske imellem eller omkring eksisterende bebyggelse nær Aalborg som fortætning, i tilknytning til eksisterende landsby eller som barmarksprojekter. (Aalborg kommune,2012)



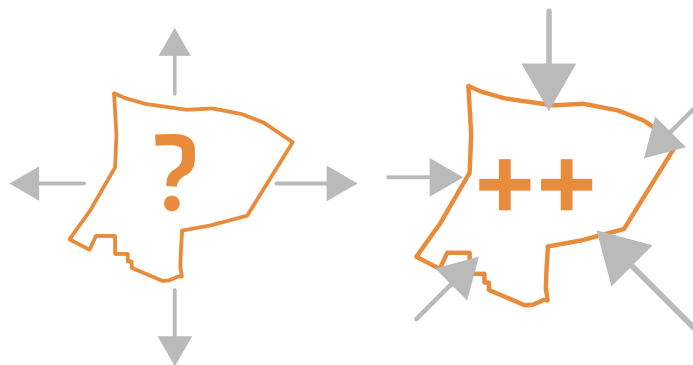
ill. nr 2 Illustration fra konkurrenceprogrammet ”City in between”, som viser hvordan kommunen forstiller sig sammenhængen mellem potentialer, konkurrencetemaer og det overordende mål om bedre sammenhængende i området.

Fortætning som løsning

I byplanlægningens litterære og faglige diskussion har bæredygtig byudvikling længe været tæt forbundet med fortætning sammen med brugen af mix-use programmering. Dette ses eksempelvis i bogen "Den tætte by – danske eksempler", fra 2008, hvor bæredygtighed og bymæssig tæthed er undersøgt og diskuteret. Et international eksempel på denne diskussion ses i Jane Jacobs "The Death and Life of Great American Cities", som også den danske arkitekt Jan Gehl var inspireret af til sin danske kontekst, ikonisk bog "Livet mellem husene".

Fortætning har også været set som løsning på andre problemer som eksempelvis den manglende sammenhængskraft i visse boligområder. Dette kan eksempelvis ses i den nye helhedsplanen for Gellerup parken fra 2012. Og arkitekt og direktør i Realdania, Hans Peter Svendler Nielsen, mener det er på grund af den spredte bebyggelsesstruktur i forstaden, der fører til den manglende tæthed, som igen fører til den afgrænsede mængde af byrum og sidste ende byliv i forstaden. (<http://www.helhedsplangellerup.dk>) (<http://www.forstaden.dk>)

Og derfor vælges der i dette projekt at undersøge hvordan der kan skabes en mere bæredygtig og sammenhængskraftig forstad i gennem en fortætning af det eksisterende byområder i Aalborg Øst



ill. nr 3 Konkurrenceprogrammet "City in between", er meget ambivalent omkring hvor fremtidens udvikling skal ske. I Transformations ++ ses der på hvordan udviklingen kan vendes indad.

Problemformulering

Derfor startes dette projekt med en problemformulering som lyder:

"Hvordan kan Aalborg Øst udvikles gennem en fortætningsstrategi, sådan der skabes en større sammenhæng mellem bydelens enklaver og hvordan sikres at en sådan fremtid udvikling skaber en mere bæredygtig forstad i Aalborg øst, som kan både kan imødekomme ønsket om mere byliv og samtidig bibeholde forstadens særlig identitet?"

BAGGRUND

Historien bag forstaden

Historien om forstaden hænger tæt sammen med udviklingen af det danske velfærdssamfund. Store dele af det, der i dag, betragtes som forstad svarer i store træk til de byudvidelser, som der fandt sted efter Anden Verdenskrig og frem til 1980'erne.

Dette kaldes for velfærdsbyen, da denne falder sammen med en periode hvor det danske velfærdssamfund var under opbygning. Der blev i denne periode korte bygget mere end i nogen anden periode i dansk byplanlægningshistorie. (Danielsen,2012)

Velfærden

Ved udgangen af Anden verdenskrig var Danmark et relativt velstående land. Samtid var Danmark et land med et højt udviklet sikkerhedsnet, og ikke mindst var det demokratiske system veletableret. Byerne var dog meget tilslummet, beskidte og på alle mulige måder sundhedsskadelige, og arbejderne havde dårlige bovilkår og der var behov sanering. (Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter) (Danielsen,2012).

Men på grund af en kombination mellem høje fødselstal og tilvandring til byerne, som medførte bolignød og overbefolkning i byer. Man var derfor ikke tilbøjelig til at nedlægge boliger og den almindelig opfattelse var derfor, at nybyggeriet skulle i gang og bolig manglen bringes ned før den nødvendige sanering af de eksisterende bykvarterer kunne komme på dagsordenen. (Gaardmand,1993) (Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter) (Danielsen,2012).

Velfærdsidealet var en lige adgang til sundhed som var koblet stærkt sammen med livs- og boligvilkår. I dansk kontekst hang dette stærk sammen med lægen Vagn Christensens undersøgelser omkring sammenhængen mellem dårlige boforhold og sygdom. (s. 58-59 Dansk byplanlægning 1938-1992)

I mellemkrigstiden havde modernisternes sociale velfærdsideal udviklet sig i hele europa. De vil skabe det moderne industrisamfund gennem planlægning, videnskab og en rationel tankgang; der skulle være lige adgang til velfærden for alle, disse tanker have nu også spredte sig til Danmark. (Gaardmand,1993)

Inspireret af sådanne tanker lancerede socialdemokraterne i starten af 1950'erne sloganet "velfærdsstat". Begreb var inspireret fra USA og England, men velfærdsidealet blev i Danmark udmøntet i en række byplanmæssige og arkitektoniske principper, som ikke bare virkeliggjorde, men også bygge på videre på modernistiske ideer og velfærden. Velfærdsbyen i Danmark, skulle vise sig at få en særlig betydning for samfundet og et specifikke præg i sin fysisk form. (Danielsen,2012)



ill. nr 4 Illustration af Le Corbusiers Unite d'Habitation de Marseille fra 1947-1952, som efter tidens ideal er placeret midt i landskabet.

Velfærdsbyens udvikling

Poul Bæk Pedersen inddeler velfærdsbyens udvikling mellem 1950 og 1990 i tre periode; modeldannelsen, realiseringen og ud- og ombygning. De tre perioder og deres karakteristikaer vil i de efterfølgende afsnit kort blive gennemgået hvorefter der vil blive set nærmere på den kritik forstaden eller velfærdsbyen har været og er under.

Modeldannelsen

I den først periode efter Anden Verdenskrig og frem til 1959'erne blev en række byplanmæssige og arkitektoniske principper udviklet i Danmark.

Inspirationen blev hentet fra CIAM arkitekternes manifest der blev skrevet i 1933, samtidig med at der blev arbejdet på standardiseringen og industrialiseringen af byggeriet, der senere fik stor betydelse for velfærdsforstadens udtryk.

De nye modeller for byudviklingen skulle gøre op med de forurenede, støjende og overbefolkede historiske byer. Velfærden skulle være for alle og begreber, som tæthed og funktionsblanding, skulle afløses af nye, som byggede på modernistiske tanker om åben, grøn bystruktur og byens funktioner skulle skilles i arbejdes-, familie- og rekreativt liv.

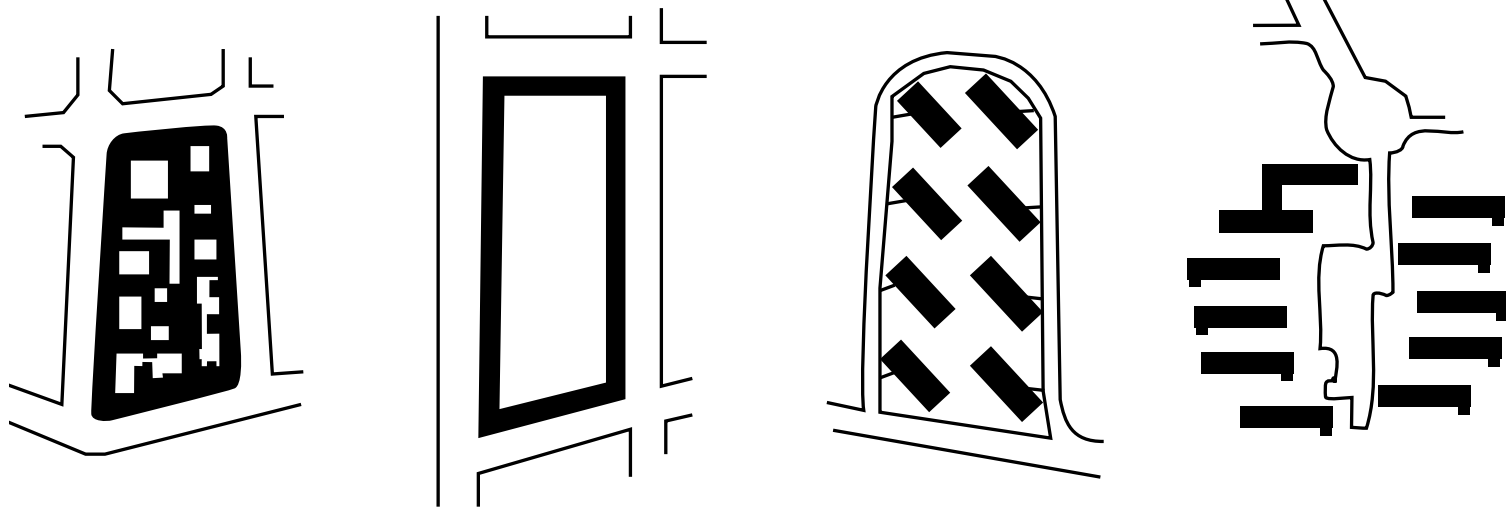
Ideen om en mere åben og grøn bystruktur, der fletter sig sammen med landskabet blev anset som vejen til at hæve levestandarden. Velfærden skulle måles i m² frit luft i bebyggelsen.

Poul Bæk Pedersen kalder den periode for modeldannelsen. (Danielsen, 2012)

Boligenklaver og naboskab

I al planlægning i modeldannelseperioden blev der lagt stor vægt på boligenklaver, som vigtigt element i udbygningen af den moderne og funktionsbestemte by og med boligloven fra 1946 blev boligbyggeriet gjort til en væsentlig velfærdsopgave. De nye boligenklaver med fællesanlæg og grønne områder var bygget op om ideen om naboskabstanken inspireret af den amerikanske sociolog Lewis Mumford. Tæt forbundet med naboskabsideerne var der et udbredt fagligt ønske om, at der i boligbebyggelserne skulle findes fælles anlæg og aktiviteter.

Samtidig med opførelsen af de helhedsplanlagte parkbebyggelser blev Ebenezer Howards ideer fra bogen om "Garden Cities of Tomorrow" realiseret på en folkelig måde igennem villa- og parcelhusbyggeriet, der hovedsagligt blev hjulpet på vej i 1940'erne og 1950'erne af billige statslån. Det blev startskuddet for omlægningen af eksisterende haveforeninger til helårsbeboelse og udstykningen af bynære landbrugsarealer til enfamiliehus. Omkring Anden Verdenskrig smeltede villa- og parcelbyggeri sammen til de middelklasseprægede kvarterer med enfamiliehus, vi i dag kalder parcelhuskvarterer. (Danielsen,2012)



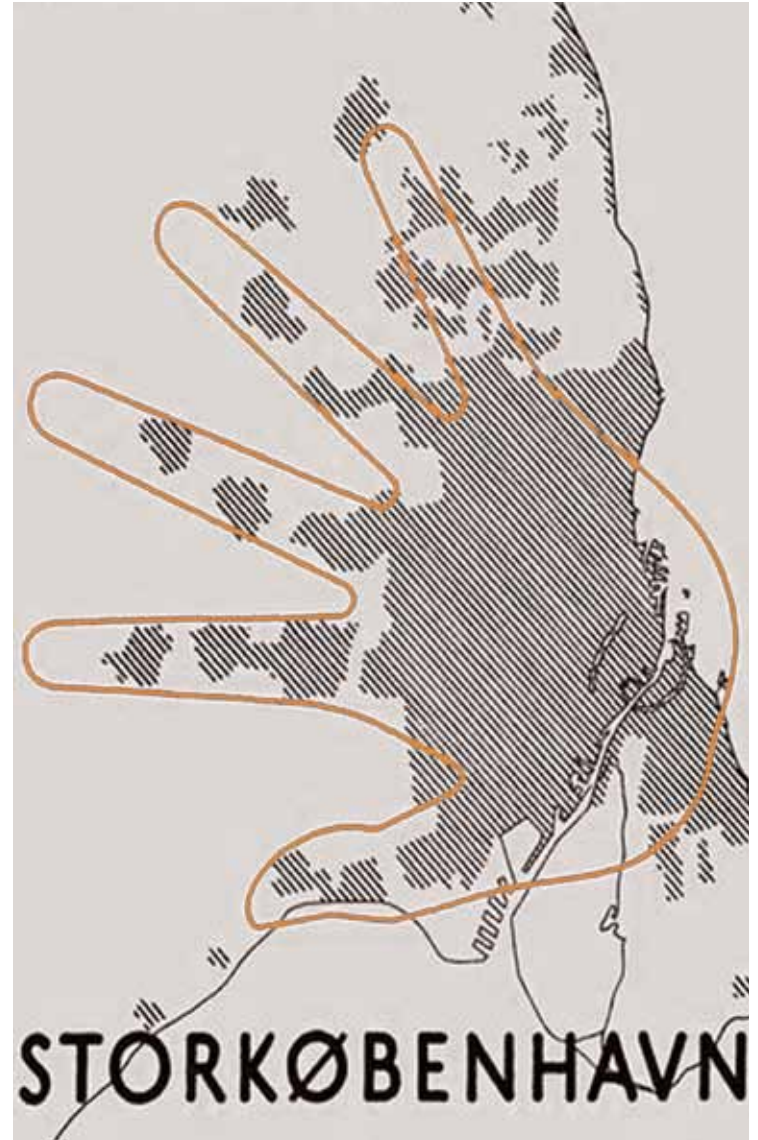
ill. nr 5 Illustration af Udviklingen fra de tætte, lukkede karrebebyggelser til modernismens åbne park- stokbebyggelse, hvor dette ses hvordan bebyggelserne træk sig væk og orienteredes fra vejen.

Fingerplanen

En forudsætning for at flytte byernes vækst ud fra de tætte og overbefolkede historiske byer til decentrale naboskaber, i form af de nye forstæder, var byboernes øgede mobilitet. Dette var i starten takket være et veludbygget offentligt transportnetværk, som eksempelvis "fingerplanen" for forstadsudvikling omkring Storkøbenhavn opbygning omkring S-togsnetværket fra 1947. (Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter)

Et eksempel på hvordan det offentlige transportnetværk, var med til at forme de tidligere planer for byudvidelse projekter ses i den nok mest kendte og epokegørende model for udbygningen af især de store byer i Danmark, egnsplanen for Storkøbenhavn fra 1947, bedre kendt som fingerplanen (se ill. xx). Ideen var bystruktur, der flettes sammen med landskabet. (Danielsen,2012)

I fingerplanen samlede forstadsbyggelsen i mindre enheder langs de vigtigste trafikåre. Den bærende idé var at byvæksten skulle holdes indenfor de fem 'fingre', mens 'kilerne' imellem fingrene skulle friholdes for bebyggelse og bruges til landbrug, skov, gartneri og friarealer. Byvæksten skulle placeres omkring eksisterende og kommende S-togs-stationer som perler på en snor. Dels ville man derved hindre spredte, tyndt bebyggede udstykninger. Dels ville man optimere den kollektive trafik i regionen og ikke mindst sikre borgernes adgang til friarealer. (Danielsen,2012)



ill. nr 6 Illustration af Fingerplan for Storkøbenhavn udarbejdet i 1947 af Egensplankontoret og skulle sørge for, at byen voksede ud i "fingre" med S-bane i midten af hver finger og med grønne områder mellem fingrene

Bilen ændrede planlægningen

I 1950'erne blev det i stigende grad på grund af den øgede individuelle mobilitet, i form af færdsel i egen bil, som fik betydning for byernes indretning og byen formede sig efter bilen behov og krav, hvilket betød at stor parcelhuskvarter sprang op i forstæderne rundt om i hele Danmark. (Danielsen,2012)

I de nye kvarterer i 1950- og 1960'erne blev der taget afstand fra den historiske bykernes sammenhængen gadenet. Et andet eksempel hvordan bilen havde betydning for byens indretning var modstanden mod randbebyggelsen. Hovedargumenterne mod randbebyggelsen var manglende færdselssikkerhed på grund af den øgede biltrafik, øgede omkostninger for ledningsnet m.m. samt dyrere fremtidige vejudvidelser. Derfor skulle de nuværende landeveje bevares som hovedfærdselsveje og beskyttes mod randbebyggelse. Med parkbebyggelsernes udbredelse begynde man desuden i højere grad med trafikseparering i forstæderne, med andre ord, at adskille den kørende og den gående trafik. Boligbebyggelsernes facader orienteredes indadtil mod grønne fællesarealer friholdt for trafik – med de typiske 'facadeløse' hovedfærdselsveje til følge og dermed var der indført et radikalt andet forhold mellem bebyggelse og gade i forstaden. (Danielsen,2012)



ill. nr 7



ill. nr 8

"Med trafikens differentiering ændres den nye bys gade til veje. Veje for transport benyttet af biler. Byens gade med sit virvar og sammenblanding af alle trafikanter ændres. Det er gadens død"
(S. 22 Citat af Poul Bæk Pedersen fra rapporten: Forstadens bygningskultur 1945 - 1989)

Realiseringen af velfærdsbyen

I anden periode i velfærdssamfundets udvikling, som går mellem 1960 og 1974, er perioden hvor den egentlige realisering af velfærdssamfundet fandt sted, skød mange nye store boligområder frem i forstaden.

De nye modeller skulle nu afprøves i stor skala. Det var her idealet blev at flytte til forstæderne, hvor der var luft og grøn natur. Denne bevægelse mod forstaden blev understøttet af et begyndende økonomisk opsving sidst i 1950'erne og politiske tiltag i 1960'erne og 1970'erne, gjorde det muligt selv for arbejderklassen at flytte til forstaden, enten i de nye moderistisk forstadsbebyggelser eller i eget hus.

Det var dog ikke etageboligbyggeriet, men især parcelhusene, som stod for den største stigning i boligbyggeriet op gennem 1960'erne. Med velstandsstigningen, inflationen og skattefordelen blev parcelhuset nemlig inden for rækkevidde af meget store dele befolkning, hvilket betød at mange familier, både funktionærer og arbejdere, tog springet til eget hus i løbet af 1960'erne. I perioden 1960 -1980 blev der bygget 450.000 nye parcelhuse og 1,5 millioner dansker flyttede ud i forstaden. (Danielsen,2012)



Betonelementbyggeriet, var på vej frem og kom gennem perioderne til at satte stort præg ikke blot på udformningen af de enkelte bygningers udsendende men også på hele boligkvarterers fremtræden, da fremstillingsformen blev afgørende for organiseringen af hele bebyggelsen. Arkitekterne dyrkede gentagelsen og det systematiske som et arkitektonisk motiv og da facadeelementerne også var masseproducerede blev resultatet monotone facader, som afspejlede den rationelle fremstillingsform. ill. nr 9

Ud- og ombygning af forstaden

Økonomien vende i 1970 og Danmark bevægende sig langsomt ind i 1980'ernes krise. Samtidig var samfundets syn vendt i forhold til de store åbne bebyggelser, blandt andet var der en stærk miljøkritik af bebyggelser. Den tredje fase i velfærdsbyens opbygning var således en ud- og ombygningsfase, hvor byvæksten fandt sted i mindre skala indenfor den fastlagte struktur. Det af fødte blandt andet "tæt-lav bevægelse". (s. 18 Forstadens bygningskultur 1945 – 1989) (P1 Formiddag: "Forstaden under forandring" og Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter)

Forstaden var under pres fra nye politiske og samfundsmæssige idealer. Parallelt med den økonomiske krise var samfundet i en overgangssituation fra industrisamfund til postindustrielt samfund. Forstaden blev dog stadig udbygget indenfor de fastlagte strukturer, men nu i langt mindre skala og med miljøkritikernes idealer for øjet. Dette affødte tæt-lav bevægelsen der fra midten af 1970'erne til langt op i 1980'erne dominerede boligbyggeriet i forstæderne.

Idealerne i tæt-lav boligbyen var hentet fra danske småbyer med 1 -2 etages længehuse, der var grupperet omkring vej- eller stiforløb, der ikke egnede sig til moderne biltrafik. Paradoksalt nok passede det fint med de overordnede planlægningstanker om trafikseparering og funktionsmæssig zoneopdeling. (Danielsen,2012)



ill. nr 11 Illustration af Aalborg Universitetscenter tegnet af Dall & Lindhardt i 1975, som blev opført i 1975-1980. i forbindelse med universitetets realiseredes med helt ny bydel tydelig inspireret af tæt-lav bevægelsen

Tinggården

Tæt-lav bevægelsen peger på mange måder tilbage til haveby-tanken og til efterkrigstidens park-og rækkehus-bebyggelser, dog med et nyt fokus på brugerinddragelse og -indflydelse i bebyggelses udformning.

Vandkustens Tinggård, blev skelsættende for perioden "ud- og ombygning af forstaden" og en prototype for tæt-lav bevægelsen. Byen skulle betragtes som en organisme, der måtte bygges på og ind i det danske landskab. Områderne skulle være små selvstændige enklaver med alle de til boligområdet hørende funktioner inklusive arbejdssteder skulle integreres i en sammenhængende bygningsstruktur. Bebyggelsen skulle være lav for at være i kontakt med naturen og

tæt for der skulle være kontakt mellem menneskerne. I realisering af Tinggård blev integrationen af arbejdspladser opgivet og den rene boligby var opstået og blev meget skelsættende for hele perioden. (Danielsen,2012)



ill. nr 12 Illustration af stiforløb i Gr. D i Tinggårdbebyggelsen

Kritik af velfærdsby

Der er i de forgående afsnit blevet gennemgået hvordan den forstad, som vi kender i dag, på godt og ondt er opstået og de tanker, som er bag. I det følgende afsnit vil der gennem en række kritiske spørgsmål blive samlet op på den situation, som forstaden er blevet til. Der vil blive lagt vægt på tre elementer i udviklingen, der har fået stor betydning for forstaden udsende; zoneinddelingen, infrastrukturen og de grønne områder.

Zone inddeling af forstaden

Den historiske by var, som tidligere nævnt rodet og sundhedsskadelig og derfor blev forstaden fra start inddelt i rationelle zoner, Ja, selv livet blev opdelt i; arbejde, fritid og familieliv.

Det havde de positive konsekvenser, at de forurenende fabrikker blev flyttet uden for byen og forstaden skabte plads til bedre boforhold. Men denne inddeling af byen og dens funktioner, har dog også mødt kritik. Den danske kunster, Arne Jørgensens holdning var eksempelvis at man ikke kunne se byen, som rationel, da byen og dens liv er en kompleks størrelse. (Gaardmand, 1993)

Man må derfor, som planlægger, spørger sig selv; Kan byens funktioner adskilles uden at skille byens liv? Og hvilke konsekvenser har det for byens liv, når vi adskiller funktioner og samler dem i monotome enklaver?

Jane Jacobs er modstander af segregationen af byen og i hendes bog "The death and life of great American cities" skriver hun:

"On successful city streets, people must appear at different times. This is time considered on a small scale, hour by hour through the day" (Jacobs, 1992, S. 152)

Jan Gehl ligger mange mådet i slipstrømmen af Jane Jacobs og i sin bog "Livet mellem husene", kommer Jan Gehl ind på konsekvensen af at vælge den rationelle

segregation model frem for integrationsmodellen. Han mener gevinsten ved segregation model, kort og godt kan gøres op, i en mere rationel planlægningsproces og en større effektivitet, men prisen vil i alle tilfælde være en facetteret kontakt med det omgivende samfund og endegyldigt et fattigere og mere ensformigt miljø. (Gehl, 2003)

Han beskriver endvidere integration modellen og dens umeldbare fordel som:

"Integration af forskellige begivenheder og funktioner i og omkring det offentlige miljø giver i første række de implicerende mennesker mulighed for at virke sammen og for indbyrdes at stimulere og inspirere hinanden... også mulighed for at aflæse, hvordan det omgivendesamfund er sammensat, og hvordan det fungerer." (Gehl, 2003, S. 95)

Med andre ord beskriver Jan Gehl her ikke blot vigtigheden, men nødvendigheden af mixed "use-modellen" for udviklingen af ikke blot bymiljøer, men også menneskerne i bymiljøet. Jane Jacobs forklare, at mixed use, indenfor det enkle bymiljø, er vigtig for både de sociale og de økonomiske byudviklingsaspekter. Socialt handler det om byens sikkerhed, for Jane Jacobs, som skriver:

"Sidewalks and those who use them are not passive beneficiaries of safety or helpless victims of danger. Sidewalks, their bordering uses, and their users, active participants in the drama civilization versus barbarism in cities. To keep the city safe is a fundamental task of a city's streets and its sidewalks." (Jacobs, 1993, S. 30)

Og den bedste måde at skabe mennesker på byens fortove og spændende liv i vores byer synes at være mixed uses og dette kan sikre at der findes forskellige form for liv på byens gader på 'alle' tidspunkter.

Videre om de økonomiske fordele ved mixed uses skriver Jane Jacobs:

"Most consumer enterprises are just as dependent as parks on people going to and from throughout the day, but with this difference:... If consumer enterprises lie idle for much of the day they may disappear. Or, to be more accurate, in most such cases they never appear in the first place. Stores, like parks, need users" (Jacobs, 1993, S. 153)

Jan Gehl er enig i Jane Jacobs pointer, men påpeger dog, at det ikke er om funktionerne og aktiviteter ligger i nærheden af hinanden på plantegningen, men om menneskerne, som arbejde, bor og rent færdes i området, bruger de samme steder og mødes i forbindelse med brugen af de daglige funktioner og aktiviteter, der har betydning for om de enkle begivenheder kan stimulere hinanden (Gehl, 2003)

Og det er derfor vigtig at der skabes disse samlingssteder for hverdagsfunktioner.

Forstadens adskilte infrastrukturen

En øget mobilitet i befolkningen var en nødvendighed for forstaden kunne opstå og derfor var infrastruktur en grundlæggende forudsætning udviklingen af forstaden og dens fysiske udformning.

Fingerplanen, for Storkøbenhavn fra 1940'erne, er et af Danmarks tydeligste eksempel på hvordan den offentlige trafik og ønsket om at styrke denne kan bruges som et styrende element for planlægningen. Forstæderne blev planlagt som perler på snor, langs S-togslinen, og udviklingen sker omkring en række eksisterende eller kommende togstationer. Få år efter i dansk planlægning ses et andet eksempel på hvordan mobilitet og ændringer i mobilitetsmønsteret kan ændre den fysiske planlægning i form af 1950'ernes stigning grad af individuelle mobilitet i form af færdsel i egen bil, der fik betydning for byernes indretning.

En af konsekvenserne, af bilens indflydelse på byens udformning blev blandt andet, som tidligere nævnt, en kraftig separation mellem bløde og hård trafikant. Hvilket betød stærkt befærdede trafikvej afskærmet fra blødetrafikanter med store grønne randarealer og kilometervis af små øde stisystemer gerne placeret i bebyggelsesernes grønne korridorer.

Et af de stærke argumenter for denne trafikplanlægning var trafiksikkerhed. Men med Jane Jacobs tanker om fortovet betydning for byen og dens sikkerhed i tænkningen kan man stille spørgsmål ved om, trafikseparationen har øget byens generelle sikkerhed eller om det blot har skabt store barrierer i byen?

Jan Gehl er en anden, der er modstander af den stærke separation mellem de forskellige trafikanter. Han beskylder det blandt andet for at gøre det til en kedeligere oplevelse at færdes, bo eller leve langs veje og gader fordi de mennesker der færdes frem og tilbage er skilt ud fra de øvrige byaktiviteter, hvilket også er med til at sænke trafiksikkerheden og den som eksempelvis det ses i Los Angeles, hvor vej er planlagt på den hurtige trafik betingelser (Gehl, 2003)

I dag er der politisk et stærkt ønske om at styrke den offentlige trafik også i Aalborg kommune, hvor kommunen har ambition at ændre balancen i trafikken i en mere bæredygtig retning, ved at flytte del af biltrafikken over i den offentlige trafik. Og man kan derfor spørge sig selv hvorfor de stærke ideer fra fingerplanen ikke blev mere udbredte? Og om ikke den dag i dag kunne lave succesfuld planlægning ud fra samme principper om stationsnær og tæthed?



ill. 13: "Trafikintegration på den hurtige trafikets betingelser. Et letopfatteligt trafiksystem med ringe trafikssikkerhed. Gaderne uanvendelige for alt andet end biltrafik." (S. 104 Citat af Jan Gehl, Livet mellem husene).

Forstadens grønne landskab

Forstaden opstod, som modernisternes modsvar til den industrialiseret bys problemer, med overbefolkning, forurening og generelle dårlige bovilkår. Svaret blev en decentralisering af byen ud i det åbne landskab, hvor forstaden opført i de tidstypiske enklaver bebyggelser. Og siden har en forstadens store kvaliteter har altid været dens tætte kontakt til det grønne landskab. Bebyggelserne oftest placeret i store åbne grønne arealer, som hovedsagligt bestod spredt bevoksning og store åbne græsarealer. Arealerne blev planlagt sådan fordi græsset var for alle (Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter).

Man kan, dog i dette tilfælde, let stille spørgsmålstegn ved om man sådan uden videre kan 'design' de grønne arealer til alle uden problemer. Arkitek Ove Hansen forklarer i hans bog "Den forvandlede by", hvordan han mener at modernisternes lighedsdyrkelse og ensliggørelse førte til identitetsløshed og dehumanisering af byen og denne identitetsløshed hviller også på mange måder over de modernistiske bebyggelsers tilhørende fællesareal.

Disse store grønne arealer virker, da også mange steder, til at tilsyneladende ligger livsløse og tomme hen, selvom ganske vist forgå en hel del begivenheder i løbet af året rundt og rundt omkring i områderne. Og man må derfor spørge sig selv om hvorfor disse områder har en så relativ lav udnyttelse?

Jan Gehl arbejder i sin bog: "Livet mellem husene" blandt andet med livet mellem husene som en potentielt selvforstærkende proces, som beskriver på følgende måde:

"Når nogen begynder at foretage sig noget, er der en tydelig tendens til, at andre slutte sig til, enten for selv at være med eller for blot at opleve det, de øvrige fortager sig. Herigennem får de enkelte begivenheder og personer mulighed at inspirere og stimulere hinanden, og er denne proces først kommet i gang, bliver den samlede aktivitet næsten altid større og mere kompleks end summen af de oprindeligt involverede delaktiviteter. (Gehl, 2003, S. 69)



Ill. 14: Jan Gehl: Livet mellem husene – et spørgsmål om både antal og varighed af begivenheder (S. 73, Jan Gehl, Livet mellem husene), men og så spørgsmål om rum og tid de er spredt udover. Dette eftervis blandt andet af analysen af brugen af idrætfaciliter i seks udsatte boligområder - Her sundparken (<http://iob.sdu.dk/pixi.pdf>).

At livet mellem husene har karakter af en selvforstærkende proces, kan også hjælpe med til at forklare, de tilsyneladende livløst og tom græsarealer i forstadsbebyggelser. Selvom findes en hel del begivenheder i de enkle områder, så er både mennesker og begivenheder spredt så tyndt både i tid og i rum, at de enkelte begivenheder ikke ofte får mulighed for at vokse sammen til større mere komplekse og inspirerende begivenhedsforløb. Processen bliver negativ: Der hænder ikke noget, fordi der ikke hænder noget, etc. (Gehl, 2003)

Jan Gehl fortsatte, da også i sin bog med at sige:

”Der skal ikke mange arealkrævende, ligegyldige funktioner eller meget overflødig vejlængde til før oplevelsesrigdom afløses af oplevelsesfattigdom” (Gehl, 2003, S.79)

Han mener der skal være mulighed for at se andre mennesker og begivenheder enten fra boligen eller indenfor kort afstand på omkring en halv kilometer.

Dette udsagn understøttes også i rapporten ”Idræt i udsatte boligområder”, som har blandt andet er kommet med en række forslag til hvordan udsatte boligområder kan facilitere sådan at der kan dyrkes mere idræt. I rapporten forslår blandt andet at der arbejdes med at skabe et varieret udbud gennem multifunktionelle rum der er indrettet til brug af forskellige målgrupper.

Det alt sammen betyder at landskabet i dag er en vigtig karistika og en vigtig del af forstadens identitet, men samtidig er de store åben arealer ofte forbundet med række problemer. På grund af de manglende funktio-

ner og identitetløshed, som ses i forstaden, som følge af modernistisk planlægning bliver den selvforstærkende proces negativ og områderne bliver mindre og mindre benyttende.

Derfor skal der lokalt undersøgs hvordan de grønne områder benyttes og hvilke funktioner de indeholder og redesignet skal der arbejdes med hvordan skabes en positive selvforstærkende proces, som kan forstærke bydel liv og image.



III. 15: I Aalborg Øst er funktionerne også kraftig adskilt og spredt over stor afstande, hvilket blandet været med til skabe negativ proces omkring området gang- og cykle undergange

Opsamling 1

Forstad opstod af en sundhedsmæssig nødvendighed og har blomster siden. Forstaden er den positive historie om velfærdsstatens udvikling, men set i bagklogskabens lys blev der også begået fejl.

Gennemgangen af den generelle forstadens modelskabelse og senere realisering giver os ikke blot en forståelse for den diskurs, som ligger bare men også en række konkrete redskaber til analysen og redesigning af den forstad vi står med i dag. Når man kigger mere konkret på Aalborg øst bør, man derfor have disse tidstypiske planlægningsprincipper og visioner og kritik af disse i tankerne.

Minimering af byspredning

Forstaden har i dag ofte en relativ lav bebyggelsesprocent og da Jordens areal er en definitivt begrænset ressource. Dette har blandt andet, sammen med forstadens relative store energiforbrug været med til at stemple forstaden som meget ubæredygtig. Samtidig har forstaden en meget lav funktionsmæssig densitet hvilket betyder meget lidt liv i forstaden og samtidig genereret meget biltrafik ind og ud af forstaden.

Det vil derfor være naturligt at fortætte forstaden ikke blot bebyggelsesmæssigt men også funktionsmæssigt. Der skal skabes rum for flere aktiviteter og flere målgrupper samtidig med den lokale identitet styrkes, hvilket kun kan opnåes gennem en minimering af byspredningen og en fortætning af forstadens vigtigste punkter. En sådan fortætning vil også betyde en øget andel af gang- og cykletrafik og et større grundlag for kollektiv transport.

Identitetløs landskabet

Efterkrigstidens forstad blev placeret i et åben grønt landskab eller store byparker, som et modsvar på usunde og støjende midtbyer og efter modernistisk for-billed blev landskabet planlagt simple og med lig for alle og meget ensformligt hvilket igen, som tidligere nævnt, betyder at ikke kan opstå en positiv selvforstærkende proces, hvor liv skaber mere liv.

Dog skal vi samtidig ikke glemme forstaden var og er, stadig et grønt modsvar til midtbyen og halvdel af den danske befolkning har valgt at arbejde, bo og leve i de grønne forstad, men samtidig peger undersøgelser på at det ikke er størrelsen af de grønne arealer men mere kvaliteten og sammenhængen, der betyder for vores opfattelse og brug af de grønne arealer. Og man bør derfor undersøge forstadens km² store grønne arealer skaber kvalitet eller barrierer i forstaden.



III. 16:

Monofunktionelt vs Mix-use

Ud fra det overnævnt underafsnit om kritikken af forstaden synes det naturligt at stille spørgsmålstegn om modernisternes skræk for funktionsblanding, mixed use, og tæthed ikke, i nogen grad, var en fejl diagnose, at datiden problemstillinger. Nogen af ideerne bag modernismens by var ganske simple for endimensionale til at danne ramme om et varieret socialt liv og byens komplekse funktionelle relationer.

Man må stille spørgsmålstegn ved om det ikke ville være muligt at skabe mere oplevelsesrige omgivelser i forstaden gennem en fortætning med mix uses?

Zone inddeling

Eftertidens har vist at den zone- og funktionsdelt forbundet af et sikkert trafiksystem har resulterer i små adskilte enklav-øer, hvilket ikke danner sammenhæng, men tilgængæld ses det at det isolerer forskellige sociale grupper.

Det skal derfor undersøges hvordan denne zone inddeling opstår og hvordan der kan skabes en større generel sammenhæng i forstaden.

Mobiliet

Vores mobiliet og diskursen omkring hvordan den skal forgå har ikke blot været en forudsætning, men en konstant faktor for udviklingen af den danske forstad. Fingerplan er et godt eksempel på dette med dens opbygning omkring S-banen og senere motorveje. Forstaden er dog senere især bleven udformet af bilen og især en diskurs omkring trafiksikkerhed, hvilke blandt andet har betydet at forstadens infrastrukturer er bleven monofunktionelle og gaderne uanvendelige for alt andet end biltrafik, hvilket Poul Bæk Pedersen mener blev gadens død og har efterladt forstaden uden liv.

Det skal derfor undersøges hvilke betyden mobiliet har haft i det enkle område; forbinder eller adskiller den forstaden og hvordan kan der skabes større sammenhængen både ud ad og ind ad i forstaden?



STEDSANALYSE

Stedsanalyse Aalborg Øst forstaden

Aalborg Øst er en satellitby, som blev planlagt, ca. 4,5 km øst for Aalborg centrum, for at afhæle det voksende pres på bymidten i 1960'erne. Satellitbyen Aalborg Øst skulle, helt efter tidens idealer, være en selvstændig bydel, der skulle kunne dække alle det moderne menneskes tre livssituationer; arbejde, fritid og familieliv. (Danielsen, 2010).

Motorvejen (E45), adskillet fra starten den nye bydel fra resten af byen og bydel var fra starten et barmark-projekt midt i landskabet væk fra byen, hvilket betød at området i folkemund hurtigt blev til "den fremme plante" – og meget få ønskede at flytte derud. (Sven Buch, udviklingschef, Himmerland Boligforening)

I dag omfatter Aalborg Øst et geografisk område på ca. 12 km², der primært består af boliger, store grønne områder rummer og bydelen har et bredt udsnit af kommunale kernefunktioner, som daginstitutioner, bibliotekstilial og folkeskoler. Omvendt er der et begrænset udbyd af ikke offentlige funktioner, som detailhandel og mindre erhverv. Hvilket betyder der er fravære af byliv. (COWI,)

Aalborg Øst er planlagt i midt i velfærdsbyen udvikling og bydelen kendetegnes i dag ved en række planmæssige stryker og udfordringer, som er typisk for den tids byggeri, som funktionsadskillelse og store grønne områder. (COWI)



Øster
Uttrup

Øster
Søndby

Vejgård

Nørre
Tranders

Kildeparken

Tornhøj

Gigantium

Aalborg Universitet

Gug

Nyt Sygehus

Sønder
Tranders

Gistrup

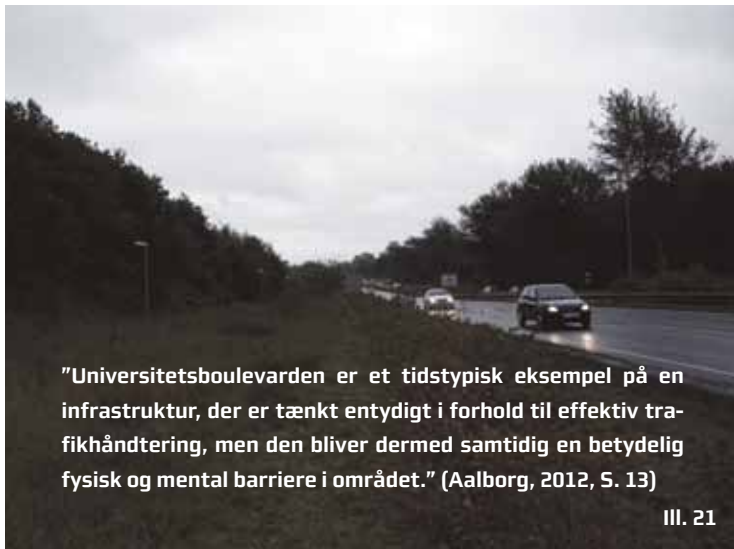


1KM

Aalborg Øst i billeder

For at få en bedre forståelse af de problemer, potentialer og kvaliteter som Aalborg Øst indeholder, i følge beskrivelsen i Aalborg kommunes konkurrenceprogrammet "City in between" blev det forsøgt at sætte billeder på en række centrale citater.





"Universitetsboulevarden er et tidstypisk eksempel på en infrastruktur, der er tænkt entydigt i forhold til effektiv trafik håndtering, men den bliver dermed samtidig en betydelig fysisk og mental barriere i området." (Aalborg, 2012, S. 13)

III. 21



"Vejnettet er bygget op som antennestrukturer og som differentieret trafiksystem." (Aalborg, 2012, S. 39)

III. 22



"Den monotone, æstetiske og rumlige oplevelse af forstadsområder opleves ofte særligt stærkt i infrastrukturen. Samtidig er infrastrukturen for mange den primære ramme om oplevelse af byområdet." (Aalborg, 2012, S. 13)

III. 23

Forbindelser

Bydel Aalborg Øst ligger ca 4,5 km fra Aalborg midtby og er som karakteristisk for meget forstad, placeret i zone mellem byen og det åbne land, hvilket blandt andet betyder at området er defineret af en række større infrastrukturelle elementer.

Mod vest ligger øst E45, Nordjyske motorvej, der danner afgrænsning mellem byen og forstaden. Mens Tranholmvej modsat markerer grænsen mellem på den ene side forstaden og den anden industriområdet og det åbne land.

Området er delt i tre områder af de to store øst/vest gående trafikveje; Humlebakken og Universitetsboulevarden og nord/syd er området delt af Budumvej. Infrastrukturen i Aalborg Øst er, som ofte i forstaden, karakteriseret ved større og relativ trafikeret trafikveje, om leder ud i stille indadvendte og blinde sidevej også kaldet for antenne-strukturen.

Generelt er infrastrukturen i Aalborg Øst tænkt meget monofunktionelt og bebyggelse er trukket tilbage, facaderne er vendt væg fra infrastrukturen forhold sig ikke til vejen.

Dette sammen med kraftige differentiering mellem bløde og hårde trafikanter, der blandt andet betyder der meget få steder findes fortov eller cykelstier sammen med vejene gør oplevelsen af bevægelsen gennem området og vejene bliver til 'Traffic machine' eller 'Non-place' of mobilities.

En kommende letbane

Aalborg kommune arbejde i disse år på skabe en ny bæredygtig og effektiv mellem Aalborg Centrum og det kommende Universitetssygehus. Nordjyllands Trafikselskabe har nemlig skønnet, at det nye Sygehus årligt vil generere ca. 330.000 kollektive. I dag er der ca. 1.500-1.700 mellem Aalborg Centrum og Aalborg øst. (Rambøll, 2011).

En kommende letbane er forslået til at gå syd om Gigantium og gennem Universitet til det nye sygehus (se ill)



E45

Budumvej

Humlebakken

Tranholmvej

Langagervej

TORNHØJ-
SKOLE

TORNHØJ-
CENTRET

Universitetsboulev

GIGANTIUM

AALBORG
UNIVERSITET

NYT
SYGGEHUS

Grønne arealer

Aalborg Øst består af en række enklave bebyggelser, der er placeret i det åbne landskab. Der ansås, i velfærdbyens periode, for at være en forbindelse mellem grønne landskab og livskvaliteten, og det kan derfor ikke overraske at største del af Aalborg Øst samlede areal består af forskellige form for grønne arealer. Eksempelvis betår Kildeparken, opført i 1972, boligafdeling i dag af 1058 boliger, men af det 55 ha store område er hele 68 % græsareal (COWI).

Mange af Aalborg øst boliger, såvel parcelhusene og almen boliger har tilknytning til mere eller mindre haver. Haverne er stor kvalitet for beboerne. Samtidig har mange af områdets større bebyggelser adgang til sammenhængende grønne rekreative arealer. Mange af disse er dog kendetegnet ved der er en ringe eller ingen programmering af områderne, som ofte ses i modernistiske bebyggelser, da græsset var for alle (Agenda: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter).

Kildeparken 2020 forudsætningsrapport viser også at disse store grønne arealer ikke opfattes som sammenhængende bypark, men snarere som grønne overskudsarealer og i "city in between"-programmet beskrives de rekreative arealer, som ensartede og uden større inspiration. (COWI)(Aalborg, 2012)

Områdets bygninger trukket fra vejene, som randbebyggelser, hvilket betyder der er findes kilometervis af øde grønne strækninger, som ligger hen som grønne rest arealer, som eksempelvis det se omkring universitetsboulevarden.

Program som ø i et grønt hav

Aalborg øst er opbygget af enklaver, eller større eller mindre øer, af parcelhuse, rækkehuse og områder for handel og erhverv. De enkle enklaver er adskilte af grønne kiler, hvilket, sammen med den udpræget monofunktionalisme i de enkle enklaver, betyder en manglende sammenhængende ikke blot med de omkringliggende kvarterer og den øvrige by, men også mellem de enkle enklaver. (Aalborg, 2012)

Den manglende sammenhængen kan også ses i de enkle programmers placeringer, hvor programmer ofter er afskæret fra deres kontekst.

Et eksempel er Gigantium. Gigantium er stort sports anlæg med svømme-, idræts og skøjtehal med programmer for hele Nordjylland og derfor placeret tæt på en række store infrastruktur. Gigantium har dog ikke den store forbindelser til sin nærkonktext, hvilket betyder at der ikke skabes synergi mellem programmerne og livet bliver derfor ikke selvforstærkende.



PARCELHUS

TORNHØJ-SKOLE

ERHVERV

PARCELHUS

PARCELHUS

PARCELHUS

ALM. BOLIG

PARCELHUS

ERHVERV

TORNHØJ-SKOLE

HANDELS-SKOLE

ALM. BOLIG

ERHVERV

ALM. BOLIG

PARCELHUS

UNIVERSITETS-BIBILETEK

PARCELHUS

NORDJYSKE
MEDIER

GIGANTIUM

FØTEX

AALBORG
UNIVERSITET

NYT
SYGGEHUS

Barrierer

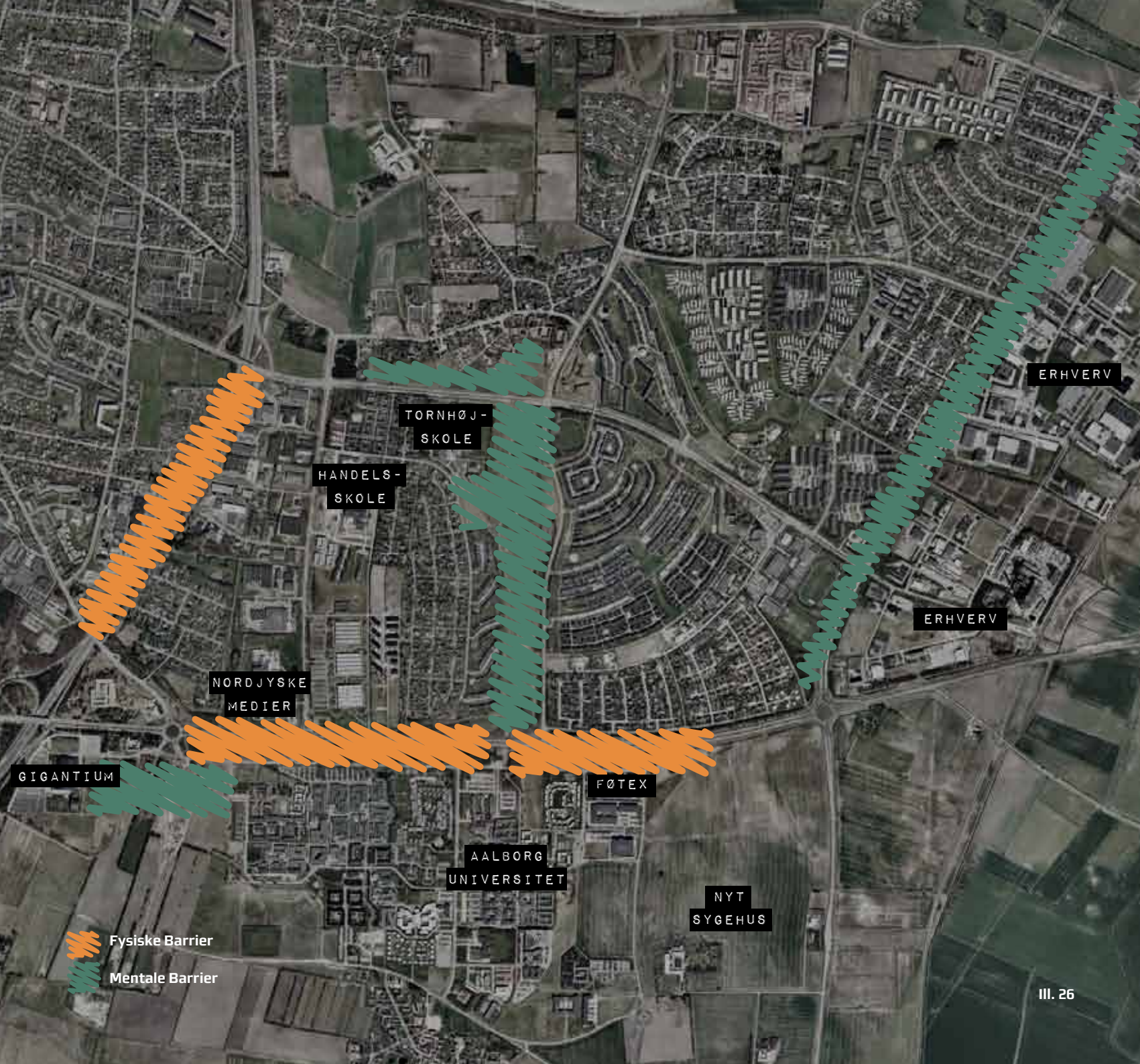
Undersøgelser har vist at der ingen eller meget lidt udveksling mellem enklaverne i Aalborg Øst, som der står i programmet for konkurrencen "City in between":

"Bor man i eller bruger man et af områderne kommer man sjældent i de andre områder" (Aalborg, 2012, S. 31)

Dette viser tydeligt at der findes barrierer såvel fysisk som mentale, der skader sammenhængskraften i det samlede område. Her er det især de meget trafikerede trafikveje sammen med forstadens andre velkendte svagheder som store grønne restarealer og store afstande med til at skabe fysisk og mentale barrierer.

Et eksempel på sådan en fysisk barrierer der spærrer for udvekslingen mellem enklaverne er den trafikkerede Universitetsboulevard, som hverdag bruges af xx, der skaber forbindelse mellem oplandet, motorvejen og centrum. Det er en fysisk barrierer der er svær at krydse både for bløde og hårde trafikanter. På de ca. 2,5 km fra Gigantium til Tranholmvej, hvor Universitetsboulevarden adskiller universitet, mod syd, fra resten af Aalborg Øst er der, som billist kun mulighed for at krydse over gennem de fire rundkørsler. Desuden kobler Budumvej sig på boulevarden fra nord, men der er ingen mulighed for at krydse.

Blødetrafikanter skal benytte området stisystem, som tre steder under Universitetsboulevarden den kraftige differentiering mellem hårde og bløde trafikanter og det monotome landskab gør det dog oplevelsestomt. Nogen af områdets unge 'hænger ud' i tunnellerne, hvilket har været med til at give stisystemet et dårligt ry.



ERHVERV

TORNHØJ-
SKOLE

HANDELS-
SKOLE

ERHVERV

NORDJYSKE
MEDIER

GIGANTIUM

FØTEX

AALBORG
UNIVERSITET

NYT
SYGEHUS

Fysiske Barrierer

Mentale Barrierer

Opsamling 2 / Vision

Aalborg øst er på mange måde en tidstypisk forstad i Danmark, hvilket også betyder at Aalborg slås med mange af de samme problemstillinger, som eksempelvis stor byspredning, mangle på identitet og udbredte monokultur både i bebyggelse, landskab og infrastruktur, men samtidig har Aalborg øst også en række stærke potentialer og kvaliteter, hvilket stedsanalysen også har vist, hvilket vil kort vil blive gennemgået i efterfølgende afsnit og sidst i afsnittet vil vision for Transformation++.

Problemer

DENSITET

Forstaden har ofte en relativ lav densitet både bygging- og funktionsmæssigt, hvilket også er tilfældet i Aalborg Øst. Det betyder blandt andet er stor afstand mellem funktioner og at biltrafikken er bleven meget dominerende, men det har også betydet at der er en generel manglende sammenhæng i mellem bydelens enklaver.

INGEN MANDSLAND, GRØNNE RESTAREALER

Aalborg øst er opført i landskabet, som en meget grøn forstad, som det var typisk i tiden. Desværre fremstår mange af disse arealer ikke som de tiltænkte byparker eller grønne åndehuller, men snarere som grønne tomrum som adskiller bydelens enklaver.

Som eksempel på sådanne restarealer kan nævnes de store rabatter og de store mellemrum mellem bebyggelse og infrastrukturen, eksempelvis langs universitetsboulevarden, som i dag skaber store fysiske og mentale barrierer i Aalborg Øst. Samtidig har Aalborg Øst store rekreative arealer, disse har dog en stor

mangle på programmering og består hovedsagligt af store tomme græsflader og spredt bevoksning, og fremstår derfor som ensartede og uden større inspiration til aktiviteter eller udfoldelse. Disse problemer har skabt en negativ spiral hvor aktiviteter har svært opstår og inspirerer hinanden.

MANGLENDE SAMMENHÆNG

Analysen har vist at Aalborg øst er bygget op af en række enklaver ikke blot adskilt mentalt af landskabet men lige så meget fysisk af bydelens hovedinfrastrukturer. Analysen har endvidere viste at disse barrierer forstærkes fysisk, ved at infrastrukturen er monofunktionelle og kraftig differentieret mellem bløde og hård trafikanter. Samtidig forstærke barrierer mental ved at vejene fremstår livløse og monotome, da bebyggelsen er rykket væk og vender vejen ryggen. Disse barrierer skaber en manglende sammenhæng ikke blot mellem forstaden og byen men også mellem de enkle enklaver i forstaden og samtidig med denne manglende sammenhæng er mange af forstadens enklaver monofunktionel programmeret og der er en generelt mangel på mødesteder, hvilket har givet et fravær byliv i Aalborg Øst.

Potentialer

EN KOMMENDE LETBANE

Der arbejdes i øjeblikket en kommende letbane forbindelse der skal forbinde det kommende Super-sygehus, Aalborg midtby og lufthavnen, der vil forstærke bydelen sammenhæng med midtbyen. Desuden ses der et potentiale i at bruge kommende letbane-forbindelse til at binde bydelen bedre sammen på tværs at Universitetsboulevarden. Derudover ses der et potential for





Generelt er infrastrukturen i Aalborg Øst tænkt meget monofunktionelt og bebyggelse er trukket tilbage, facaderne er vendt væg fra infrastrukturen forhold sig ikke til vejen, hvilket giver en lav densitet og en dårlig sammenhængen i bydelen. - Her med Budumvej, som eksempel på en monofunktionelt og facadeløs vej uden ophold eller liv.

III. 28

stærke mødesteder omkring letbane stoppestederne og derfor ses det nødvendig at genoverveje dens forløb i sammenhængen med en kommende fortætning af Aalborg Øst.

EN BRED BRUGERGRUPPE

Aalborg Øst har allerede i dag en bred brugergruppe med både dansk og internationalt beboer fra forskellige social og aldersgrupper, studerende fra en hel række forskellige typer uddannelse, produktions- og vidensarbejdere. Desuden er bydelen er desuden i en stadig udviklingen hvilken blandt andet betyder der mange nye medarbejder på det kommende Super-sygehus. En sådan bred målgruppe vil naturligt understøtte en langt større mængde funktioner som ville kunne skabe mødesteder i forstaden. For at styrke de enkle mødesteder skal der tænkes i en, forstaden, ny grad af brug mix-use end der oplevelse i bydelen i dag.

Kvaliteter

HAVEBYENS IDENTIT OG KVALITETER

I dag har over halvdel af den danske befolkning valgt at bosætte sig i landets forstæder. Det skyldes høj grad at forstaden er et grønt alternativ til midtbyen med mulighed for privat have og nem adgang til det åbne land og det er derfor vigtig at arbejdes med at fastholde forstadens grønne identit og dens tætte forbindelse til landskabet. Dog er vist sig problematisk af stor del af Aalborg Østs grønne areal er svagt defineret og hovedsagligt bruges som transport korridorer for de bløde trafikanter, hvilket betyder de i stor grad bliver til mentale og fysisk barrierer for bydelens sammenhængende.

Transformation ++

Aalborg Øst er i dag en forstad med store problemer med sammenhængen mellem bydelens enklaver og store grønne arealer, som ligger ubenyttede hæng. Samtidig er Aalborg Øst en forstad i en stadig bymæssig udvikling med et kommende Super-syghus, udvidelse af Aalborg Universitet, opførelse af boliger og mange andre kommende investeringer. Der skal derfor i transformation ++ arbejdes med en aktiv minimering af byspredningen. Hvor udviklingen ud i det åbne land stoppes og vendes ind ad, hvor nogle af de store bebyggelsemæssige tomrum, som i dag ligger hen som grønne ingenmandsland i Aalborg Øst skal fortættes sådan at at skabe en mere sammenhængende og tæt bydel mens der samtidig arbejdes med en bibeholdelse af forstadens grønne identitet og forbindelse til landskabet.

Transformation++ skal med andre ord densitete oplevelsen af både bebyggelsen og landskabet, hvor nogle af de grønne store rekreative arealer og tomrum udfyldes med nye bebyggelser og restende grønne arealer redefineres og densiteter med nye programmer der kan skabes en positiv spiral, hvor aktiviteter kan inspirere og skabe nye aktiviteter.

En fremtidig transformation skal være med til at nedbryde bydelens barrierer ved at skabe bedre visuel og fysisk forbindelse mellem bydelens forskellige enklaver gennem fortætning. En sådan fortætning skal sådan at den understøtter et større underlag for et kollektiv trafiksystem, hvilket betyder at fortætningen i særlig grad skal ske omkring kollektiv-knudepunkter, som eksempelvis de kommende letbanestop. Transformation++ skal gøre Aalborg Øst til en bydel bundet op omkring en kombineret trafikanal forbindelse i form af redefineret Universitetsboulevarden, hvor letbane i samvirke med hård- og bløde trafikanter skabe en serie af nye mødesteder som giver liv til den i dag meget monotome Universitetsboulevarden.

Transformation++ skal skabe nye mødesteder på flere forskellige skalaer, fra regionale til lokale og ikke blot langs universitetsboulevarden. Disse nye mødesteder som på forskellige skalaer skal skabe planlagt og tilfældige møder mellem forskellige social-, økonomisk-, aldersgrupper på tværs af interesser ved transport, arbejde, bolig og rekreation.

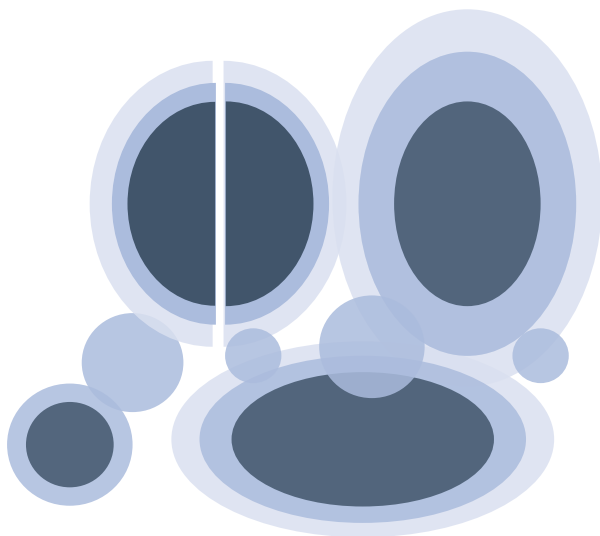


KONCEPT

for Transformation++

4 Strategier til en bæredygtig transformation af Aalborg Øst
Fortæt, Forbind, Bland, Mød.

1: FORTÆT



III. 30

MINDRE BYSPREDNING OG FORTÆTNING AF BYEN:

I Aalborg Øst er bebyggelsesprocenten mange steder så lav som 10-20%. Den lave tæthed betyder der langt mellem virksomheder, funktion og mennesker. Som følge af den lav tæthed og de store afstande følger behovet for offentlige investeringer, mere transporttid og større udgifter til drift og vedligeholdelse.

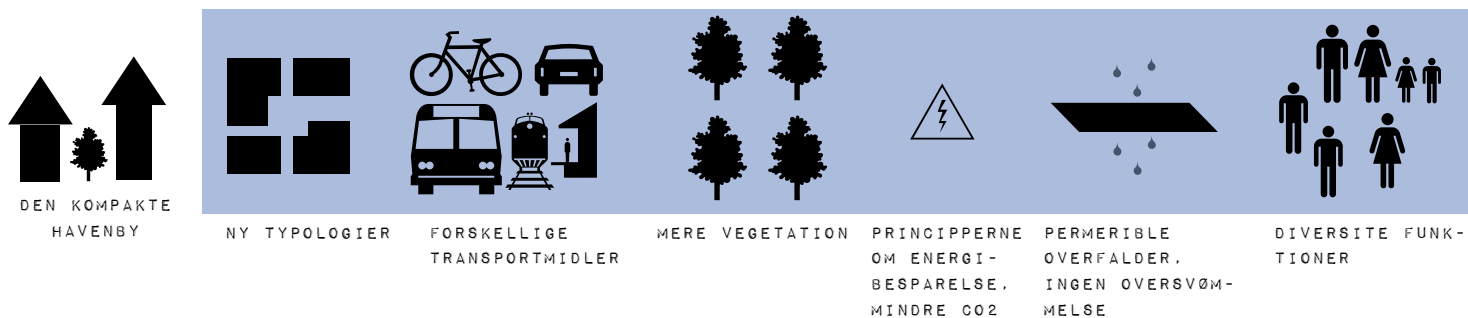
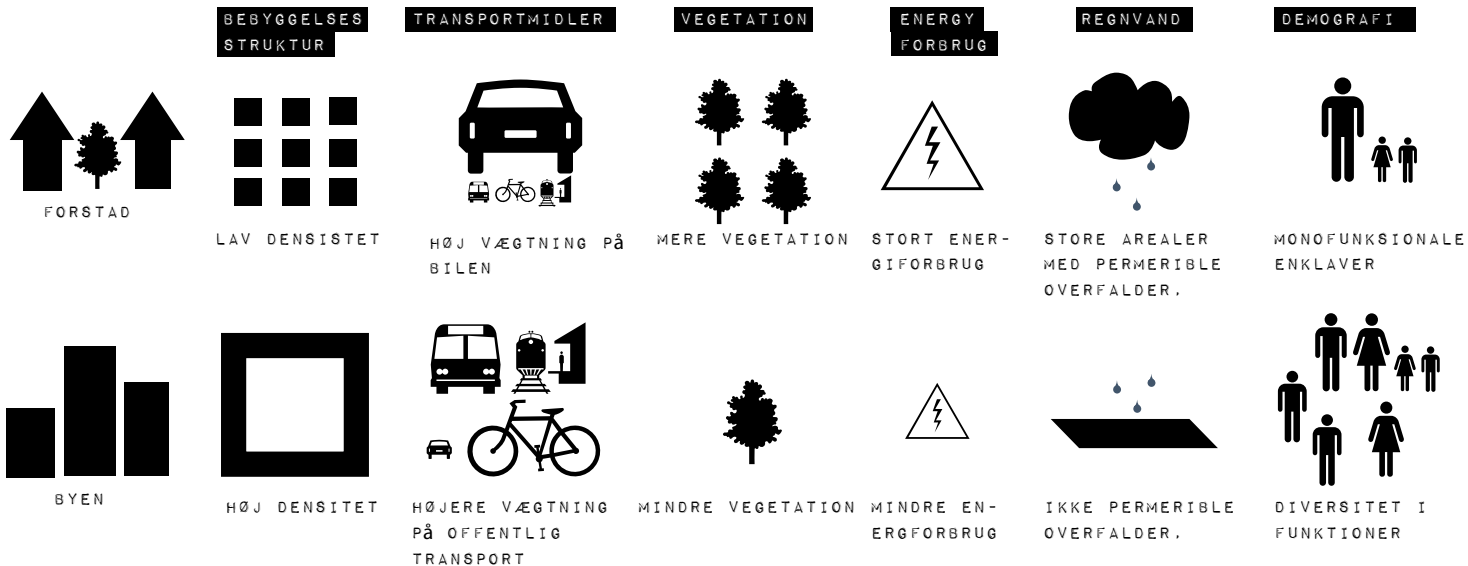
Aalborg kommune har et ønske om at fremtidens Aalborg Øst skal være en mere bæredygtig og sammenhængende forstad og analysen har også vist at der i dag er en række problemer med grønne restarealer, og en generel lav densitet, som har svækket sammenhængskraften. Men set som et samle vokser Aalborg Øst stadig, men samtidig ekspanderes der stadig ud i det åbne land. Det sammen med den lave tæthed betyder at grundlaget for den offentlige transport udvaskes. Samtidig mistes forbindelsen til åben landskab.

Derfor skal udviklingen vendes og bydelens mange tomrum uden betragtelig mening eller betydning skal udfyldes med nye bebyggelser og funktioner.

Aalborg Øst skal fortættes, så flere mennesker bor, arbejder og opholder sig indenfor det samme område. Fortætningen skal desuden forstærke effekten af de andre tre strategier.

En sådan fortætning handler ikke om nedrivning og genopbygning af forstaden, men om en gradvis ændring af forstaden, som skal forstærke og give nye kvaliteter til bydelen, sådan at Aalborg Øst med tiden bliver mere bæredygtig og mere attraktiv at arbejde, studere og leve i.

Fortætningen skal ske sådan at bydelens usammenhængende enklaver bindes bedre sammen såvel fysisk som visuelt og indfører nogle af kvaliteterne kendt fra mere den mere kompakte midtby og samtidig arbejde med hvordan en sådan fortætning sker sådan at forstadens egne kvaliteter sikres. Herfor sammenlignes byens og forstadens kvaliteter og strukturer for at skabe en ny typologi, der findes mellem de to og som kan kombinere byens mere bæredygtige, densitets og diversitet med forstadens grønne kvaliteter og gennem nye bæredygtige typologier og nye vedkommende landskaber skabes en kompakte haveby (se ill nr 31).



Som diagrammet viser er der en mærkant forskellig i hvordan byen og forstaden er opbygget og virker, men det viser også de begge i deres ren form indeholder problemer såvel som kvaliteter. Der vil i det efterfølgende afsnit kort ved blive redegjort for disse med særlig vægt på de områder som den historisk- og stedsanalysen har vist som problem- og potentialområder. Herefter vil der kort blive sammenfattet hvordan sammensmeltningen af de to kvaliteter i fremtiden skal skabe en mere kompakt haveby i Aalborg Øst.

BEBYGGELSE STRUKTUR:

Forstadens åbne og lav densitet punktstruktur er meget populære og mere end 65% af den danske befolkning foretrækker at bo i havebolig i forstaden. Men den struktur er også meget areal krævende. Byens tæt og blandende struktur har lavere energi- og arealforbrug og en generel stærkere sammenhængen, hvilket

også er med til styrke byens liv i gennem de selv forstærkende processer, som Jan Gehl taler om i sin bog "Livet mellem husene"(se afsnit Kritik af velfærdsby)(S. 13-15, 10 Anbefalinger fra Forstædernes Tænk tank).

TRANSPORTMIDLER:

Forstadens åbne og funktionsadskilte bystruktur favoriserer bilen, mens byens bruger er mere diverse i sit valg af transportmidler og byens tættere struktur fremmer brugen af de lette og offentlige transportmidler (Kvorning, 2012).

VEGETATION OG REGNVAND:

De grønne rum og adgangen til naturarealer er forstadens bærende kvalitet og særkendetegn især i forhold til byens mindre areal og adgang. Dog er store grønne restarealer også med til øge afstandene i forstaden (Kvorning, 2012).

Forstaden er desuden bedre til at håndterer oversvømmelser efter skybryd på grund af dens store grønne åbne arealer.

DEMOGRAFI OG SOCIALE MØDESTEDER:

Forstaden er mange steder bygget endimensional til børnefamilien, men i dag vokser andel af ældre, små husstande og enlige hvilket stiller nye krav til forstaden. Forstadens struktur i forhold til offentlige rum, forbindelser mellem forskellige enklaver gør forstadens sammenhængskraft svag og forstadens monofunktionale udtryk gør evne til at give oplevelses- og udfordelsesmuligheder for forskellige sociale dårlig modsat byens mere diversitet og tæthed.(S. xxx, 10 anbefalinger fra Forstædernes Tænketaank).

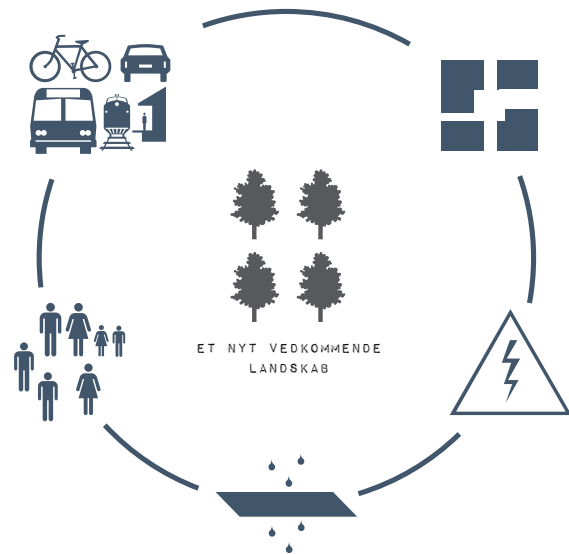
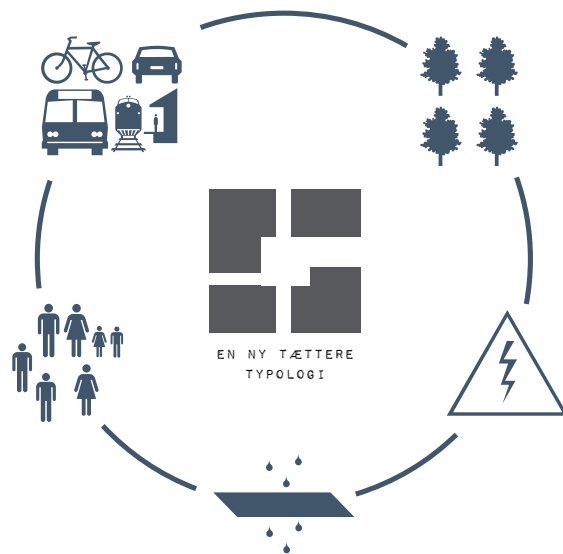
Den kompakte haveby

Den kompakte haveby skal først og fremmest bygge videre på forstadens egne kvaliteter, som eksempelvis dennes grønne udtryk og nemme adgang til grønne arealer, men samtidig blande det med den mere kompakte midtbys kvaliteter som tæthed og stærkere sammenhængen.

Stedsanalyse af Aalborg Øst har vist at det især er det især er de store monotome landskaber og de monotome enklaver sammen med den generelle lave bygnings- og funktionsmæssige tæthed, som er med til at forringe bydelens sammenhængskraft og gøre den ubæredygtig økonomisk, social og miljømæssigt. Derfor skal disse to områder i særlig grad bearbejdes og tænkes nyt hvis Aalborg kommunes ønskes om,

at skabe en mere sammenhængende og bæredygtig Aalborg Øst i fremtiden skal opnås. Derfor skal forholdene mellem landskabets og bygningsmassens forhold til hinanden såvel som, til sociale mødesteder, offentlig transport, energi og håndteringen af regnvand ny og sammentænkes.

Dette betyder skal arbejde med mixuse og dobbelt programmeringer. Bygningsmæssigt betyder det at der skal arbejdes med nye, og forstaden tættere, typologier, som for eksempel inkorporerer landskabets kvaliteter, eksempelvis i form af grønne tagterrasser der kan være med til at håndtere eller forsinke regnet. For landskabet betyder dette for og fremmest, at der skal ske en fortætning oplevelsen af landskabet, hvor landskabet ændres fra modernisternes passive landskab til aktivt landskab, som skal skabe sociale mødesteder, håndtere regn, være en visuel og fysisk forbindelse og så videre.



ill nr 32: For at skabe en nye kompakte haveby er det nødvendig at tænke i nye og mere kompakte typologier og landskaber, som bygger på både byens og forstadens kvaliteter.

Et mere vedkommende og kompakt landskab



SANSENDE



LEGERIGT



VARIERET



INVITERENDE



MULTIFUNKTIONALT

ANDERLEDES



SPÆNDE

MANGFOLDIGE



III. 33

BO TÆTTERE



En tættere & grønnere typologi

PRIVATE HAVE



TAGHAVER



TÆTHED

TRERASSEBEBYGGELSE



PRIVAT/FÆLLES



FÆLLES GRØNT

MERE GRØNT



OPERATIONELT ARBEJDE FORTÆTNINGSSTRATEGIEN MED FIRE PUNKTER.

1. Fortætning af bydelens monotome grønne arealer
2. Fortætning af bydelen ubrugte mellemrum
3. En særlig stærk fortætning omkring kommende og eksisterende nodes
4. Og til sidst en desinificering af oplevelsen af landskabet gennem en mindsning af areal samtidig med tilføres nye funktioner

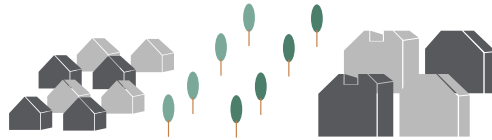
1. Midt i Aalborg Øst findes der i dag en ca. 0,25 km² bypark, som i dag løb gennem området fra Humlebakken mod nord til Universitetsboulevarden mod syd, som hovedsagligt bruges til gang og cykel forbindelser. Den har i dag meget få funktioner og få brugere i forhold. Derfor inddrages store del af disse arealer til nye bebyggelser. På toppen af bakke, nordlige ende, vil bebyggelsen hovedsagligt bestå af boliger. Modsat vil bebyggelsen hovedsagligt bestå uddannelse- og erhvervsbygninger. For at bibeholde forstadens grønne kvaliteter bibeholde nogle grønne arealer og disse fortættes med nye sammentænkte funktioner forstærke oplevelses- og brugsværdien.

2. Aalborg Øst indeholder en række ubrugte areal, som skaber landskabslige barrierer mellem de forskellige enklaver og funktioner. Eksempelvis findes der et over 450 meter bredt bånd mellem Aalborg Universitetet og Gigantium.

3. Den stærkeste fortætning skal ske i særlig grad langs Universitetsboulevarden, hvor der skal fortættes med både boliger, erhvervs- og undervisningsbygninger på begge sider og især indenfor områderne i nærheden af letbanestationerne. Denne skal kraftige fortætning omkring Universitetsboulevarden skal visuelt binde, Universitetet syd for Universitetsboulevarden sammen med enklaverne mod nord og derved være med nedbryde den barrier, som Universitetsboulevarden udgør i dag. Den særlige fortætning omkring letbanestationerne, langs Universitetsboulevarden, skal sikre kundegrundlaget for letbanen og skal samtidig skabe klynger af sociale mødesteder.

4. I dag udgør de forskellige grønne områder i Aalborg Øst omkring 70% af planen og de fleste ligger hen uden programmering. Derfor mindske det areal og landskabes anvendelse gøres langt mere mangfoldig i anvendelsen både som rekreativt og produktionslandskab.(COWI)

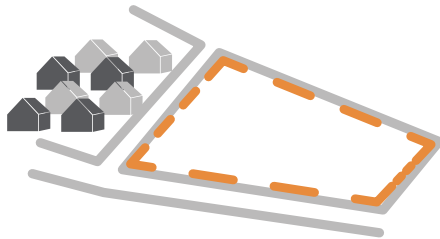
STOR UBRUGTE GRØNNE
AREALER



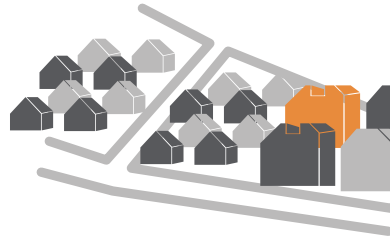
GRØNNE OMRÅDER KONCERNERS OG
BYEN UDBYGGES



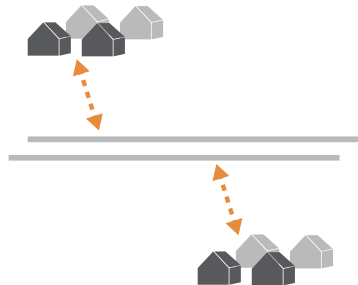
UBRUGTE MELLEMRUM



MELLEMRUM UDFYLDES



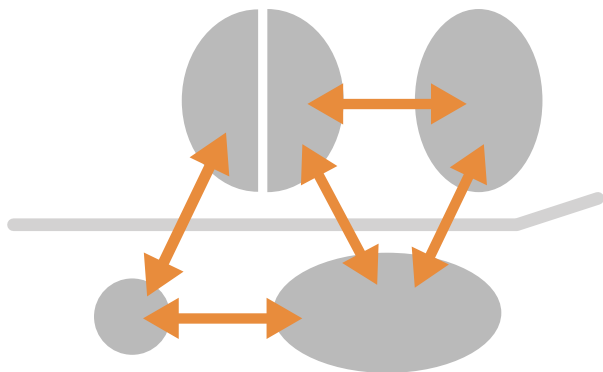
STOR AFSTAND TIL UNIVER-
SITETSBOULEVARDEN



FORTÆTETS OMKRING UNIVER-
SITETSBOULEVARDEN



2: FORBIND



III. 36

NYE FORBINDELSER OG BEDRE SAMMENHÆNG:

Aalborg Øst består i dag af en række adskilte enklaver, som hovedsagligt at fungere som lukkede celler med dårlig indbyrdes sammenhængskraft.

Forbindelser i og igennem bydelen er præget af 1960- og 1970 bydiskurs med stærk trafikseparation og overdimensionerede veje, som for bilvejene til at fremstå som store barrierer, mens lette trafikanter er henvist til stisystemer, som er anlagt med det ensidigt formål at komme fra A til B. Deres forløb på bagsiden af bebyggelsen og manglen øjne, i form af andre brugere gør at de virker utrygge.

Strategien skal skabe nye forbindelser og sammenhængen mellem både mellem Aalborg og Aalborg Øst, og mellem bydelens enklaver og landskabstræk og samle det i et nyt netværk. Derfor skal strategien for

forbindelser også gribe ind på flere niveauer og forbedrer forbindelserne både eksternt og internt.

OPERATIONELT ARBEJDE FORBINDELSSTRATEGIEN MED FIRE PUNKTER.

1. Ny letbane som skal binde bydel bedre til Aalborg C, men også binde bydel bedre sammen
2. Forbedring og oprettelse af flere forbindelser på tværs
3. Nye forbindelse mellem lukkede enklaver
4. Genoprettelse af gaden i forstaden

1. En ny storskala forbindelser i form af en ny letbaneforbindelse. Allerede i dag er der et stort pres på korridoren mellem Aalborg og Aalborg Øst, og sammen med et kommende super sygehus og en fremtidig fortætning af bydelen vil medføre et endnu større behov for kollektiv transport. Letbanen flytte fra den planlagte placering i på universitetsboulevarden og skal på den måde både være med til at binde området sammen på tværs, ved bedre at servicere både nord og syd områderne og samtidig forstærke oplevelsen og livet på og omkring Universitetsboulevarden og de kommende sociale mødesteder. (<http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/default.aspx?m=2&i=410>)

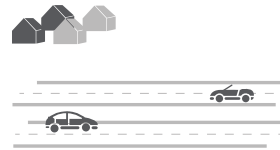
2. Universitetsboulevarden udgør i dag en både fysisk og landskabslig barrier mellem Universitetet og boligklaver mod nord med kun få muligheder for at krydse. Derfor skal skabes der flere muligheder Universitetsboulevarden både i niveau og under. Samtidig med ønskes de eksisterende undergang forbedret sådan der skabes liv og lys.

3. Adgangen til bydelens enklaver forgår i dag via monotone fordelesvej og blindeveje. Disse skal forbindes med de nye gade sådan der skabes et gadenetværk i stedet.

4. På mindre skalaer handler det om få "gaden", som begreb tilbage forstaden og forbedre forholdene for lette trafikanter. Det betyder der skal indføres fortove og cykelstier langs de overordnede hvorved livet samles.

Strategien for forbindelser er tæt forbundet med strategien for mødesteder, da begge strategier sammen med hovedstrategien om fortætning handler om at stryke sammenhængen i Aalborg Øst.

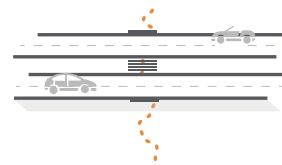
Overdimensionerede Universitetsboulevard



Indførelsen af letbane



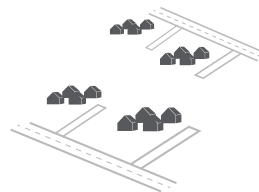
få forbindelser på tværs



Flere og større undergang som forbindes til letbanestationen samt flere mulighed i niveaunu



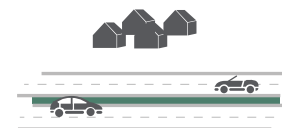
Monotone fordelelsevej og blindvej



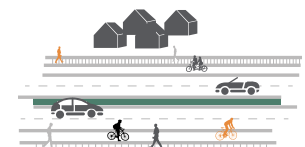
Et sammenhængende gadenetværk



Overdimensionerede vej med fokus på biltrafik



Indførelsen cykelstier og fortove skal gøre veje til gader



3: BLAND



III. 38

BLAND FOR ET MERE BÆREDYGTIG AALBORG ØST:

De fleste af Aalborg Østs enklaver er i dag hovedsageligt monofunktionelle og udpræget monotypologiske, hvilket betyder enklaverne bliver fattigt ikke blot på destinationer men også på oplevelser. Sammen er den ringe sammenhæng mellem enklaver i bydelen betyder at mange beboer i dag se sig tættere knyttet til også oftere benytter sig af Aalborg C end deres nabo enklaver i Aalborg Øst, hvilket generere stor mængder trafik i forstaden (Sven Buch, udviklingschef, Himmerland Boligforening).

Det manglende mix af funktioner og typologier skabe økonomisk- og sociale segregation mellem de enkle enklaver.

Derfor skal fortætningen af bydelen ikke blot være en fortætning af nye etagekvadratmeter, men også en fortætning af en række punkter med differentieret funktioner, som kan gå sammen i en synergi om at skabe flere oplevelser og liv og der igennem at skabe en bydel der er mere mangfoldig og igennem mere bæredygtig både på det økonomiske, sociale og miljømæssige.

Strategien for bland hænger, derfor ikke blot stærkt sammen med strategien for fortætning, men også med strategien for mødet. Tilsammen skal de strategier skabe en mangfoldig by, hvor blanding er katalysatoren til opnå en mere oplevelserig bydel med større sammenhængskraft gennem skabelsen af muligheden for det tilfældige møde.

OPERATIONELT ARBEJDE BLANDINGSSTRATEGIEN MED TO PUNKTER.

1. Blanding af typologier og funktioner
2. Mindsk af græsareal og tilføjelsen af nye programmer

1. Blandingen skal opnåes gennem både at indføre nye programmer og typologier, som eksempelvis at placere videns erhverv langs universitetsboulevarden, men også ved at lade eksisterende programmer "vokse" over Universitetsboulevarden og ind i nye enklaver. Især nord for Universitetsboulevarden vil det være nødvendigt at indføre nye programmer for at skabe den ønskede større diversitet lokalt.

2. Landskabet i Aalborg Øst er stærkt udpræget monofunktionelt og ensliggjort med de store flader af uprogrammeret grønne græsplæner, som i stor grad synes at ligge ubrugte hen, hvilket for dem til at føles utrygge.

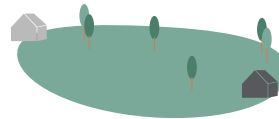
Monofunktionelle og indelukende enklaver



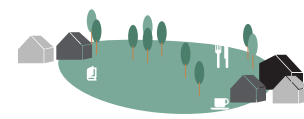
Blanding af typologier og funktioner



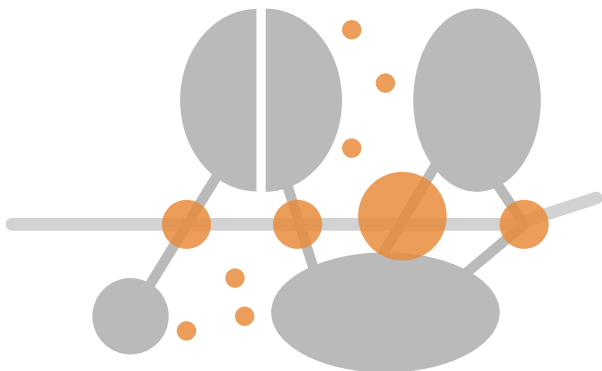
Store monofunktionel græs arealer



Mindsk af græsareal og tilføjelsen af nye programmer



4: MØDET



III. 40

SKABELSE AF NYE MØDESTEDER:

Aalborg Øst har i dag nogen mødesteder og et rigt foreningsliv. Problemet ligger dog i at de oftest ikke formår at række ud over de sociale skel og/eller de mest lokal sammenhænge. De få større regionale mødestede området besidder, som eksempelvis Gigantium, har tilgængæld en manglende lokal forankring. Desuden har området i dag en generel mangle på rum som hvis form og/eller programmering, inviterer til nogen form aktivitet. Udfordringen ligger derfor i at skabe mødesteder som formår skabe tilfældige møder på kryds af forskellige sociale-, interesse og aldersgrupper og som kan indeholde forskellige aktiviteter i tæt forbindelse i såvel sted, som tid, så der kan skabes synergi.

Disse nye mødesteder skal øge sammenhængskæften i Aalborg Øst på tværs af Universitetsboulevarden og mellem de enkle enklaver.

At øge sammenhængskraften handler om skabe muligheden for at mødes vores medmennesker udenfor eget hjem. Derfor skal der tilføres en række multifunktionelle rum og mødesteder, især langs Universitetsboulevarden, hvor funktioner og mennesker samles og for mulighed virke sammen og indbyrdes at stimulere og inspirere hinanden. For det kan ske skal der skabes en kritisk masse af begivenheder, funktioner og mennesker samlet i tid og sted. Den kritiske masse af begivenheder, funktioner og mennesker og det medfølgende liv opstå ofte omkring tættere byggeri, trafikale knudepunkter og/eller klynger af funktioner.

OPERATIONELT ARBEJDE MØDESTATEGIEN MED TO PUNKTER.

1. Skabelsen af mødesteder, som samler Aalborg Øst på tværs af Universitetsboulevarden

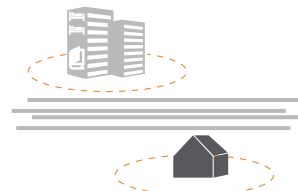
2. Skabelsen af et netværk af regionale- til lokale mødesteder

1. For at skabe en bedre sammenhængende mellem de to sider af Universitetsboulevarden bliver der placeret en række nye mødesteder langs Universitetsboulevarden, i forbindelse med de fremtidige letbanestationer, som skal fungerer som naturlige forbindelses- og mødesteder mellem nord og syd.

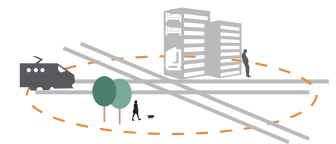
2. Udover de nye mødesteder langs Universitetsboulevarden placeres en række nye mødesteder på forskellige skalatrin i forbindelse med bebyggelser, enklaver og parkområder, som sådan der skabes et netværk af mødesteder.

Alle mødestederne skal kryds forskellige sociale-, interesse og aldersgrupper og skal være mange forskellige typer af rum, som eksempelvis kommercielle vs gratis, organiserede vs uorganiserede, leg, læring, handel og transport, som inviterer forskellige mennesker til at deltage i byens liv og det er derfor vigtigt at alle mødesteder er forbundet og understøtter Aalborg Østs forbindelser, så mødestederne opfordrer de lokale beborger til bevægelse mellem bydelens enklaver og samtidig tilbyder oplevelser til tilfældige forbigående.

Universitetsboulevarden som barrierer



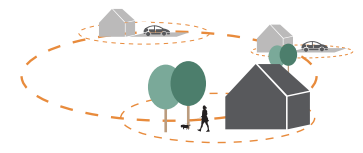
Universitetsboulevarden som mødested



Monofunktionale og indelukkende enklaver



Netværk af regionale- og lokale mødesteder



III. 41

DESIGN FORSLAG

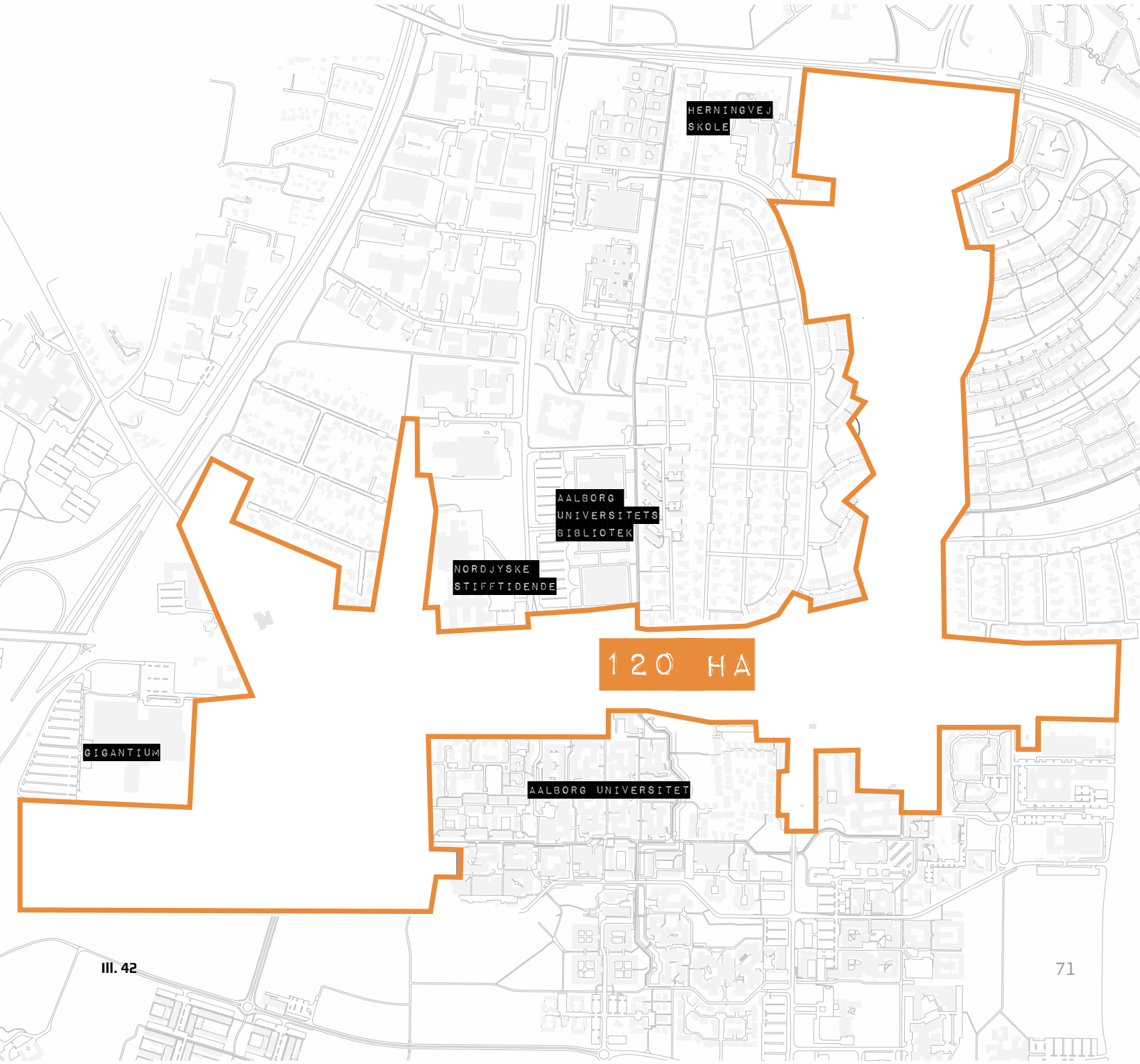
Hullet midt i Aalborg Øst

I dette de følgende afsnit vil det blive gennemgået hvordan de konceptets fire strategier; fortæt, forbind, bland og mød, kan bruges det af skabe en bedre sammenhæng ved at samle bydelen omkring universitetsboulevarden og skabe en mere bæredygtig og levende bydel i Aalborg Øst.

Først skidt i procensen er at definerer, hvor fortætningen er mulig.

Analysen har vist af der midt i Aalborg Østs hjerter i dag findes et kæmpe bygningsmæssig "hul" på ca. 120 ha, som i dag ikke har meget byliv udover biltrafiken på universitetsboulevarden. Analyse har desuden vist af disse er skyld i bydelen generelle dårlig sammenhængende.

Resten af projektet vil tag udgangspunkt i dette område.



HERNINGVEJ
SKOLE

AALBORG
UNIVERSITETS
BIBLIOTEK

NORDJYSKE
STIFFTIDENDE

120 HA

GIGANTIUM

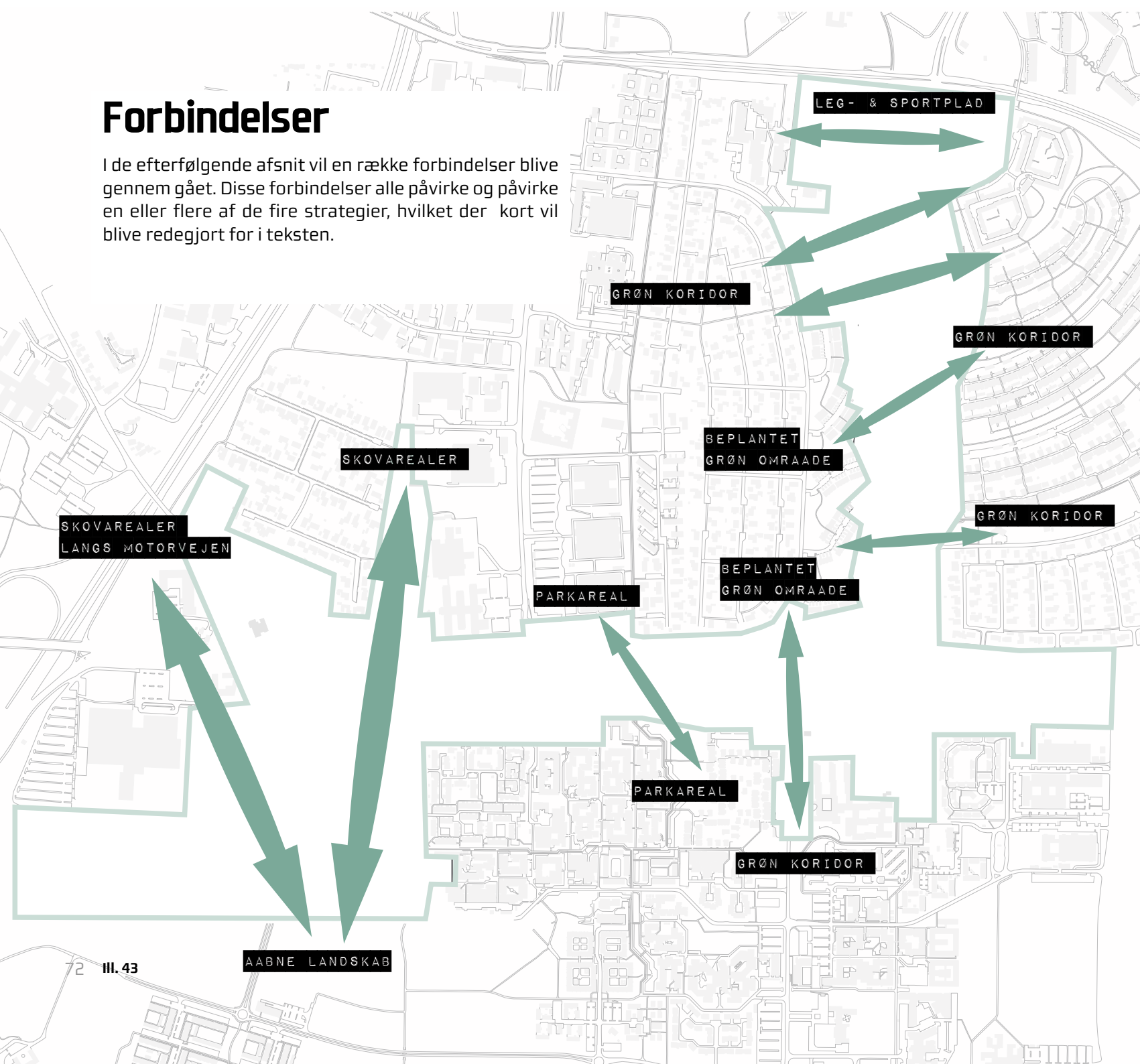
AALBORG UNIVERSITET

III. 42

71

Forbindelser

I de efterfølgende afsnit vil en række forbindelser blive gennem gået. Disse forbindelser alle påvirke og påvirke en eller flere af de fire strategier, hvilket der kort vil blive redegjort for i teksten.



Grønne korridorer

Som tidligere nævnt er en vigtig del af forstadens identitet er dens grønne struktur og udtryk derfor arbejdes, der i alle skala af designet med beværelsen af det udtryk. I den overordnede struktur betyder dette at der indlægges en serie af grønne struktur i plan, ved at forbinde vigtige eksisterende grønne område og forbindelser på tværs af området. Disse grønne korridorer skal sikre og strykke en sammenhængende grøn struktur på tværs af hele området.

Overordnede forbindelser

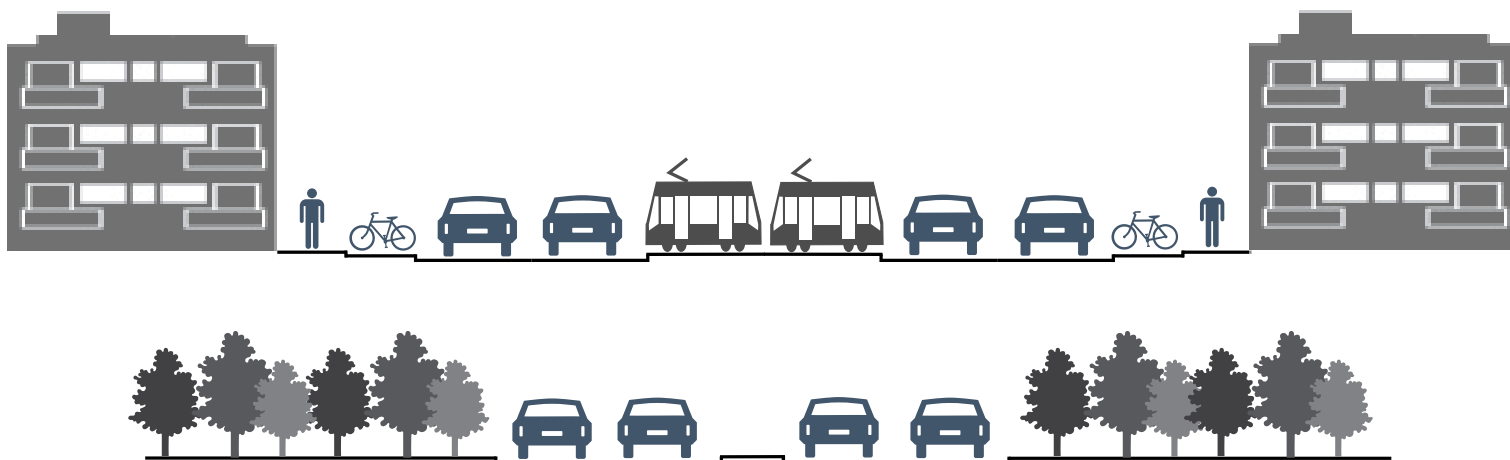
Projektet har et stærkt ønske om at etablere en stærke visuel og fysisk forbindelse mellem Aalborg Universitet, syd for Universitetsboulevarden og enklaverne på den nordlige side. For skabe denne visuelle sammenhængen indføres der randbebyggelse langs Universitetsboulevarden, lige som der gøres langs resten af projektets veje og gader, og boulevarden udbygges med fortorv og cykelsti som skal være med til at skabe mere liv omkring Universitetsboulevarden. Desuden flyttes den tidligere nævnt letbane fra Universitetsområdet hvorved der skabes en serie af stærke dagligdags mødesteder omkring de nye nodes.

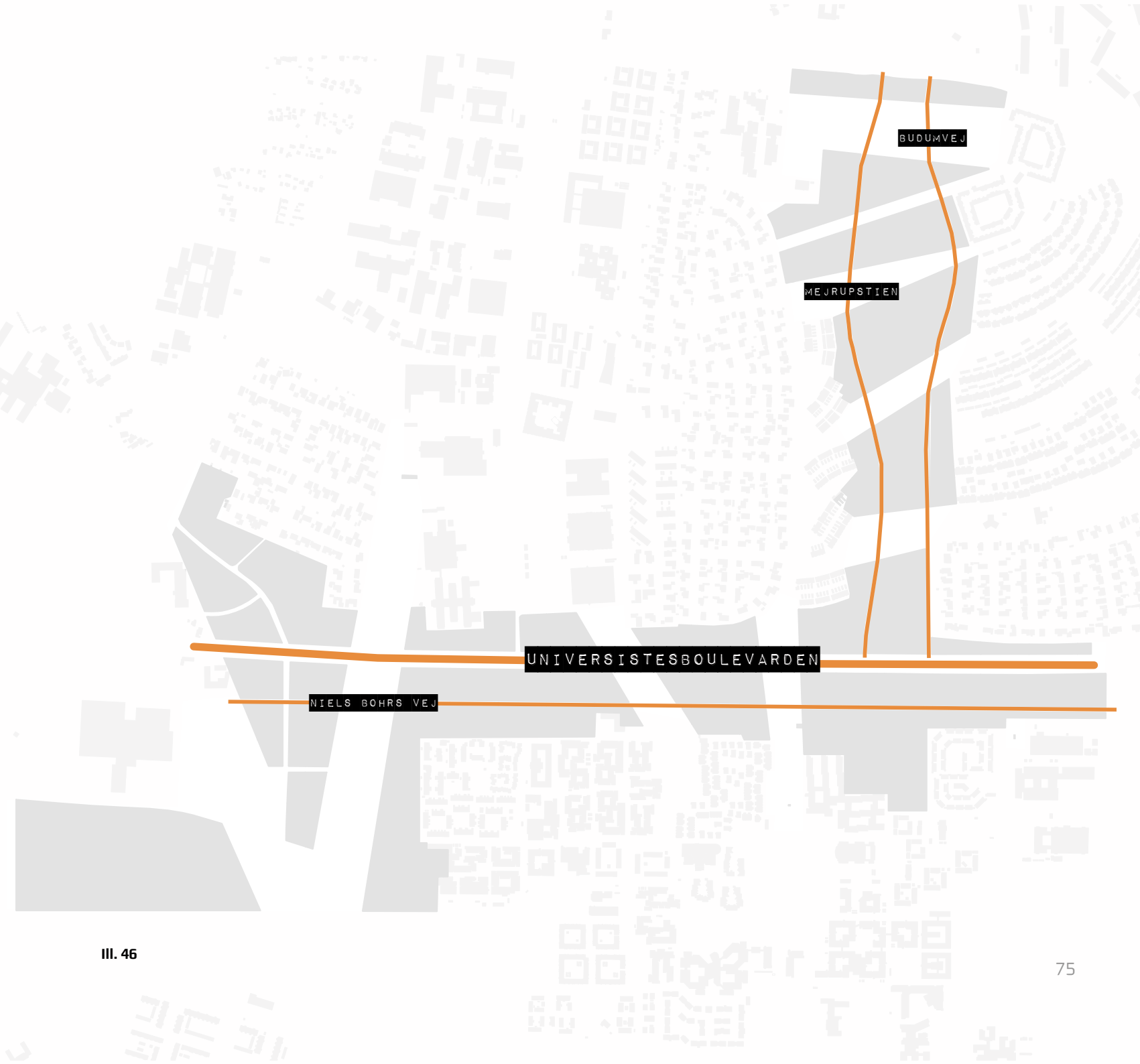
I dag er Budumvej og Mejrupstien de to vigtigste forbindelse mod nord fra Universitetsboulevarden for henholdsvis bilister og cyklister. Disse er i dag begge

monofunktionelle og kan virke meget utrygge. Derfor opgraders Mejrupstien til en gade for både bilister, cyklister og fodgænger og der indføres ligeså cykelsti og fortorv på Budumvej.

For yderligere at mindske vejenes barrier effekt og bedre at sikre blødetrafikanter, sænkes hastighed på både Universitetsboulevarden og Budumvej

Analysen vist at flere af Aalborg Øst destinationer flød rundt som øer i et åbent hav af mere eller mindre definerede grønne areal med ringe sammenhængen til omgivelserne. Gigantium var et eksempel på sådan en destination, derfor forlænges Niels Bohrs vej og Gigantium bindes derved bedre op på sine omgivelser.





BUDUMVEJ

MEJRUPSTIEN

UNIVERSITETSBOULEVARDEN

NIELS BOHR'S VEJ

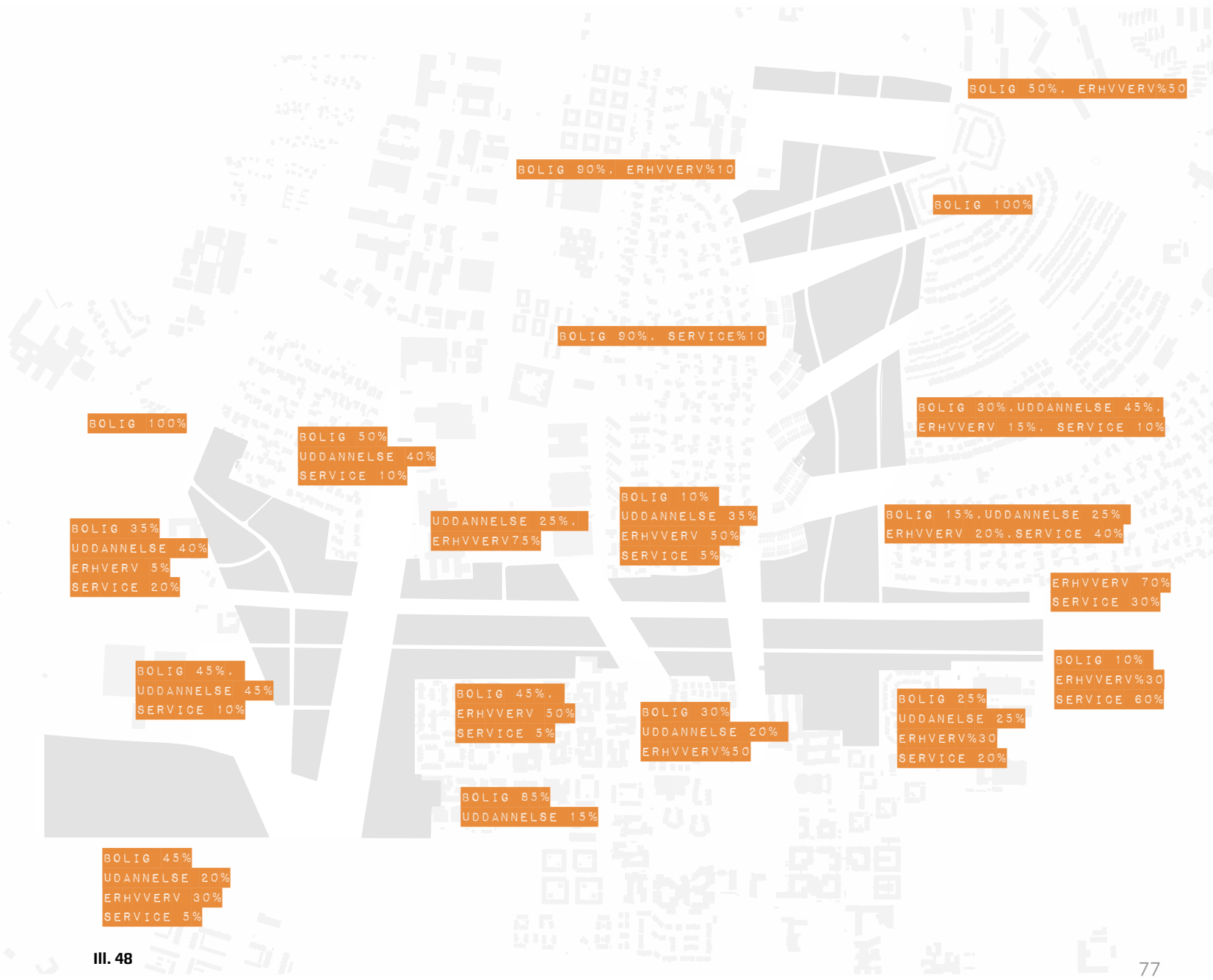
Letbanestoppesteder

Letbanen er et vigtigt element i at gøre Aalborg Øst til en mere bæredygtig bydel og ikke blot som et bæredygtig offentligt transport midle, men også et vigtig element i skabelsen af nye mødesteder især omkring stoppestederne på Universitetsboulevarden. Stoppene er placeret med mellem ca. 350 - 500 meters afstand for bedst muligt at servicere hele strækningen.

For bedst muligt at understøtte letbanen placeres stoppesteder i forbindelse med de stærke af eksisterende kommende nodes.

For yderligere at understøtte letbanen, såvel som de nye mødesteder, som opstår omkring stoppene, fortættes områderne omkring letbanestop yderligere og der placeres større andel af destinationer i form af service/handel, uddannelse og erhverv omkring.





BOLIG 50% , ERHVVERV%50

BOLIG 90% , ERHVVERV%10

BOLIG 100%

BOLIG 90% , SERVICE%10

BOLIG 30% , UDDANNELSE 45% ,
ERHVVERV 15% , SERVICE 10%

BOLIG 100%

BOLIG 50%
UDDANNELSE 40%
SERVICE 10%

BOLIG 35%
UDDANNELSE 40%
ERHVVERV 5%
SERVICE 20%

UDDANNELSE 25% ,
ERHVVERV75%

BOLIG 10%
UDDANNELSE 35%
ERHVVERV 50%
SERVICE 5%

BOLIG 15% , UDDANNELSE 25%
ERHVVERV 20% , SERVICE 40%

ERHVVERV 70%
SERVICE 30%

BOLIG 45% ,
UDDANNELSE 45%
SERVICE 10%

BOLIG 45% ,
ERHVVERV 50%
SERVICE 5%

BOLIG 30%
UDDANNELSE 20%
ERHVVERV%50

BOLIG 25%
UDDANNELSE 25%
ERHVVERV%30
SERVICE 20%

BOLIG 10%
ERHVVERV%30
SERVICE 60%

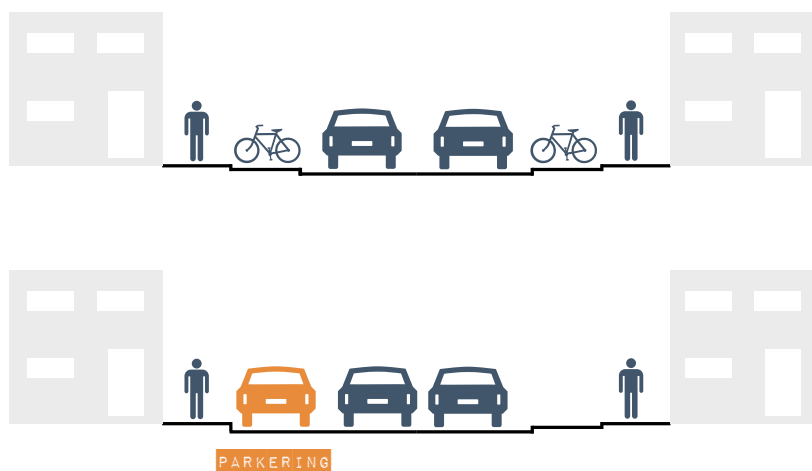
BOLIG 85%
UDDANNELSE 15%

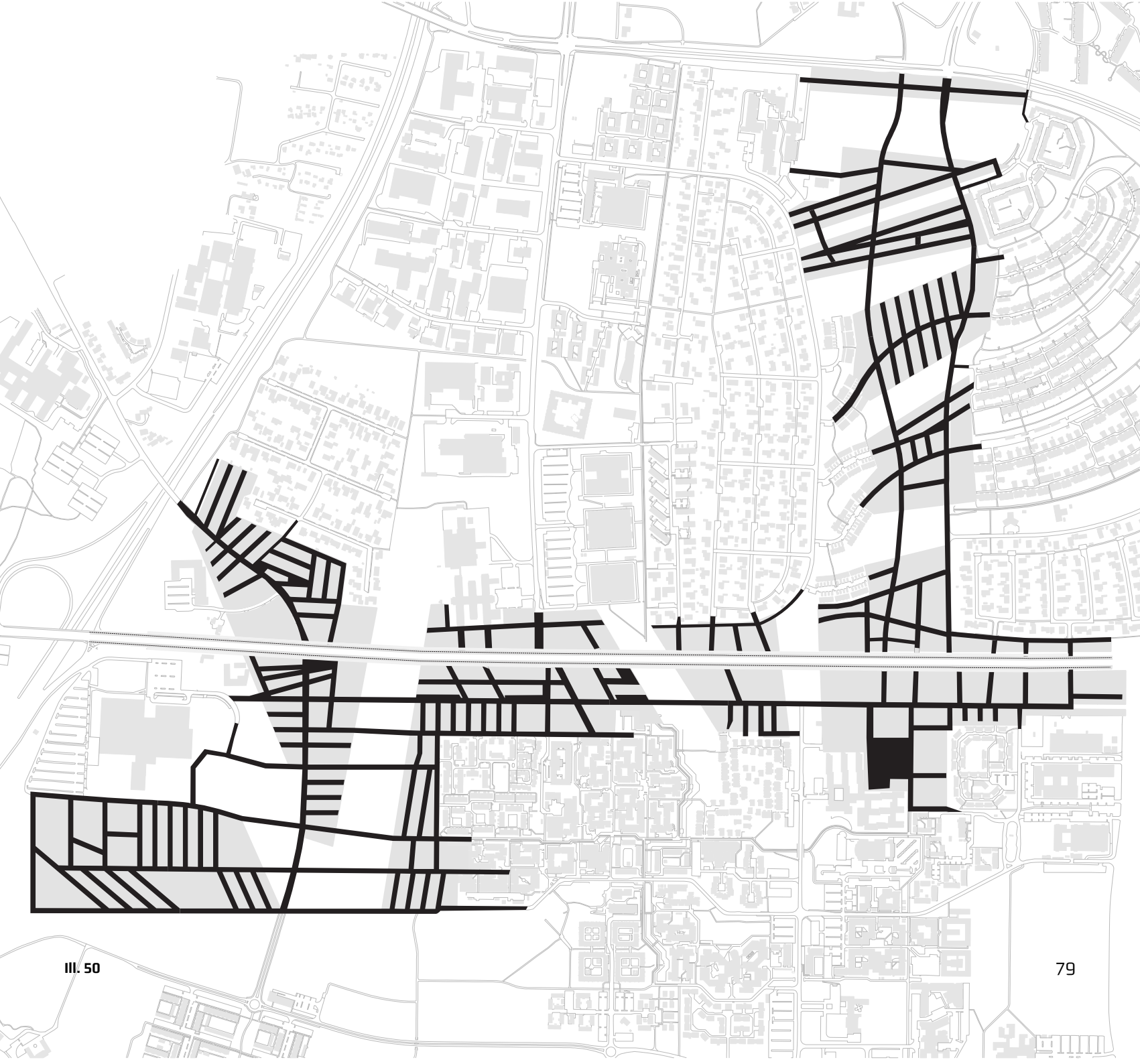
BOLIG 45%
UDDANNELSE 20%
ERHVVERV 30%
SERVICE 5%

Øvrige forbindelser

For at skabe adgang til hele området udligges et netværk af mindre gader, som kobler sig op på det eksisterende vejnet. De nye gader skaber desuden nye forbindelser på tværs af området. Det skal hjælpe med til at skabe en sammenhæng, gøre det mere overskueligt og fordel trafikken bedre i Aalborg Øst.

I dette projekt er alle gader/veje sat til 10 meter inklusiv fortorv. Dette gjort for det skal være mulighed for lave parkeringsarealer, som set på diagram.





Bebyggelse

I de efterfølgende afsnit vil bebyggelsesplanen og de typologier som indgår blive gennem gået og der vil i teksten blive gennem gået hvordan de fire strategier påvirker.

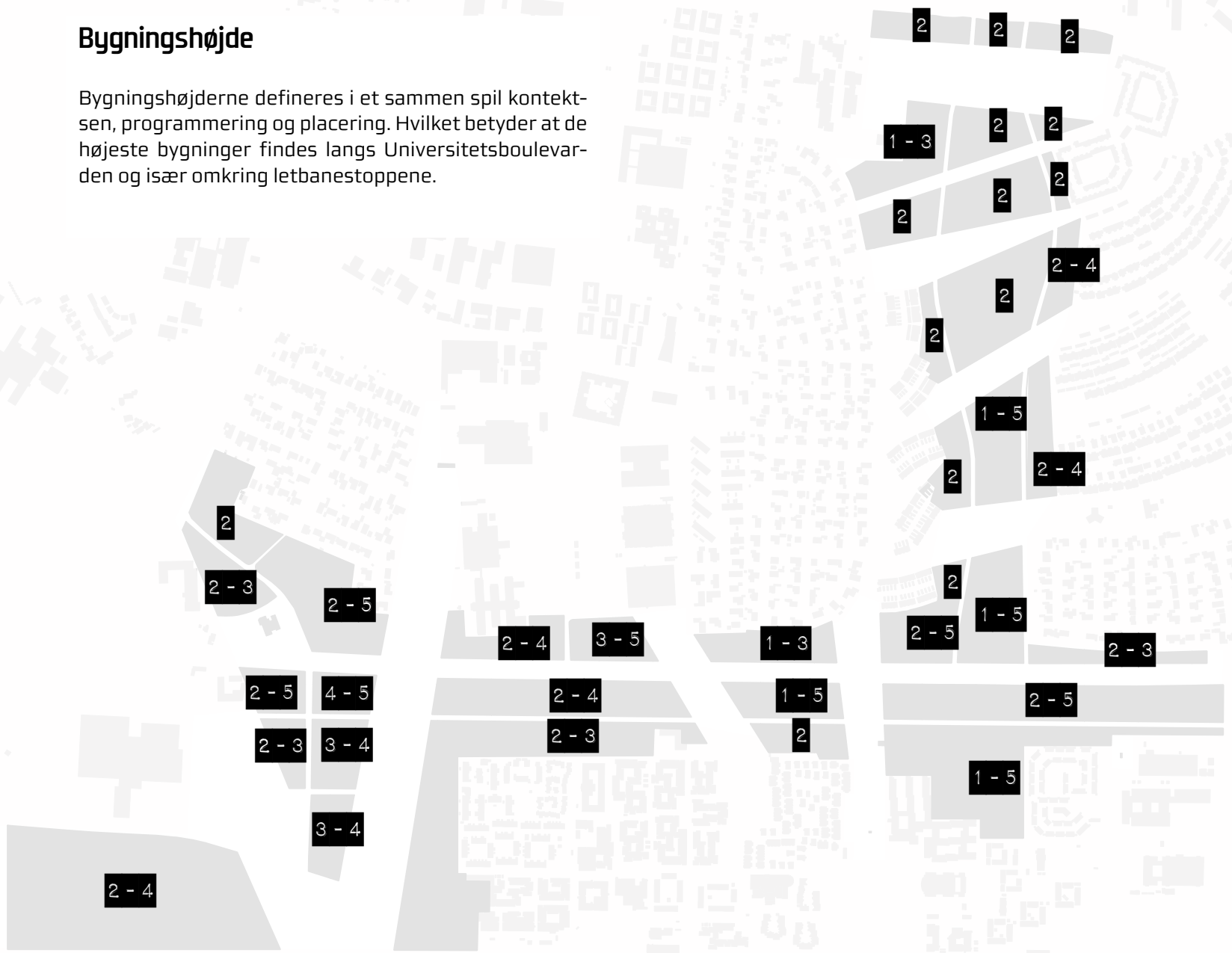
Byggefelter

Efter at gader og grønne korridorer har bundet området sammen defineres byggefelter.



Bygningshøjde

Bygningshøjderne defineres i et sammen spil konteksten, programmering og placering. Hvilket betyder at de højeste bygninger findes langs Universitetsboulevarden og især omkring letbanestoppene.

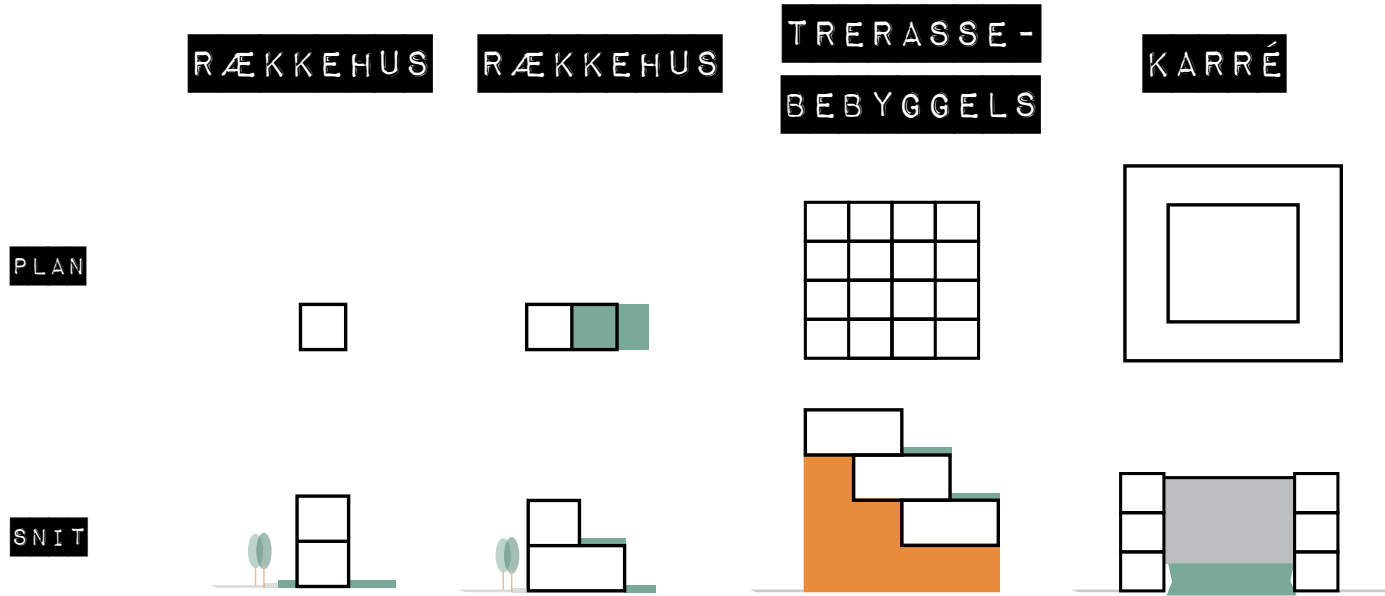


Bebyggelsplan



Bygningstypologier

I projektet arbejde med en blanding af to typer af rækkehuse, samt karré- og terrasse bebyggelser. De er alle relative denses typologi og karré- og terrasse bebyggelser gør det muligt at blande service/erhverv/uddannelses med boliger og stadig mulighed for private eller semiprivate have eller gårdrum til boligerne.





III. 55

Illustration at hvordan rækkehusene danner kant og definere de grønne koridorrer.

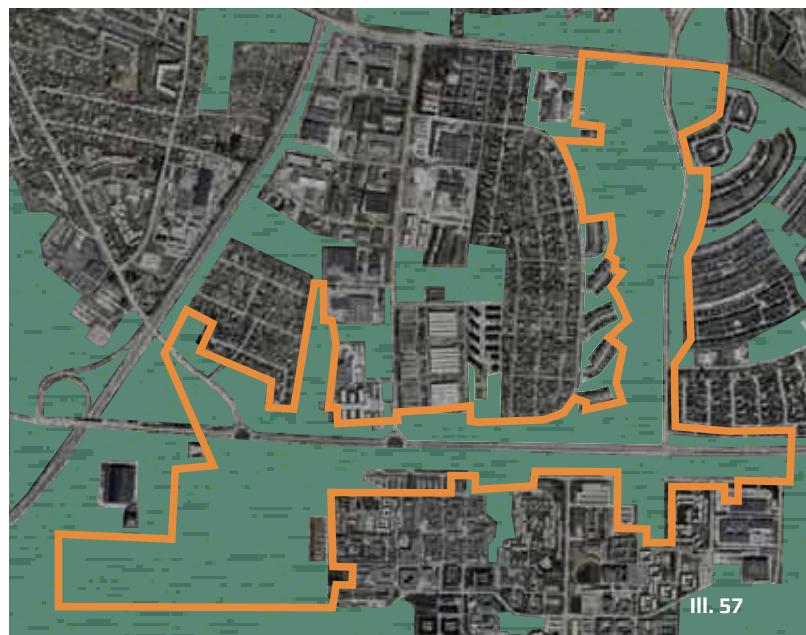
Illustration at hvordan terrassebebyggelserne gør det muligt at blande forskellige funktioner.



III. 56

Masterplan

Længst til højre ses den nye masterplan for det centrale Aalborg Øst. Nedefor ses de 120 ha grøn barrier, som området udgjorde i dag. Som det ses på masterplanen er det stadig en meget grøn bydel men med en meget stærkere visuel og fysik sammenhæng.





KONKLUSION

Konklusion

Transformation++ er et projekt som har sit fokus på udforskningen, af de konceptuelle muligheder af omdannelsen af bynære forstadsområder, sådan af forstaden tilpasses både mere en nutidig diskurs om bæredygtighed, styrke den generelle sammenhæng og samtidig bevare forstadens særlige identitet. For de danske forstæder har i arkitekt- og planlægningslitteraturen ofte været udskældt for at være usammenhængende, monotome og bæredygtig, men samtidig bor, lever og arbejder over halvdelen af den danske befolkning i forstaden og forstaden er stadig "boligdrømmen" for mange.

Med udgangspunkt i Aalborg kommunes konkurrence "City in between"(udskrevet d. 3. februar 2012) gives der i dette projekt et forslaget til en urban transformation af et 120 ha stort område centralt i Aalborg øst, hvor det har været målet er at give et konkret bud på

hvordan en sådan omdannelse kan ske ved gennem de i projektet udviklende konceptuelle strategier.

De fire strategier; fortæt, forbind, bland og mød er udviklet gennem en analyse af både den generelle forstads historiske diskurs og en analyse af de steds-specifikke problemstillinger, potentialer og kvaliteter og giver en række operationelle værktøjer.

Projektets stedsanalyse af de fysiske og mentale barrierer i området vist at ikke blot monofunktionelle og overdimensioneret infrastrukturer, men også de store identitetsløse grønne arealer, som blandt andet er opstået på grund af den modernistisk afstandstagende til randbebyggelse medvirkende til en svag sammenhængskraft.

I projektet arbejdes en fortætningsstrategi, som sikre

at forstadens særlige karakteristika og grønne identitet bibeholdes. Dette gøres først og fremmest ved sikre og udbygge kvaliteten af det eksisterende grønne netværk mellem enklaverne og samtidig indføres en række nye grønne korridorer, som løber under Universitetsboulevarden og tværs gennem bebyggelsen til det åbne landskab. Udover at sikre adgangen til åbne landskab, danner korridorerne rammen og en række mødesteder, hvor der på grund af det minimerede areal og indførelsen af flere og differentieret programmer øges muligheden for de tilfældige møder.

Med den urbane transformation af det centrale område i Aalborg Øst er forstadens unikke kvaliteter ikke blot sikret, men forbedret samtidig med at der skabt en mere tæt, bæredygtig og varierte bydel, som har styrket sammenhængen i hele Aalborg Øst.

Kildelist

Bøger, rapporter og undersøgelser

Aalborg kommune; Bascon/metopos; Akademisk Arkitektforening (2012) City in between, Aalborg kommune, Aalborg

COWI; EFFEKT; Nielsen, Ole; Buch, Sven; Jensen, Ulrich Thagaard, Kildeparken 2020 forudsætningsrapport

Danielsen, Claus Bech; Groth, Erling; Nielsen, Tom; Pedersen Simon Ostenfeld; Sverrild, Poul (2010) Forstadens bygningskultur 1945 -1989, TrykXperten

Gaardmand, Arne (1993) Dansk byplanlægning 1938-1992, Arkitektens Forlag, København

Gehl, Jan (2003) Livet mellem husene, Arkitektens Forlag, København

Jacobs, Jane (1992) The death and life of great american cities, Vintage books, Toronto

Kristensen, Hans; Andersen, Hans Skifter (2009) boligkrisen påvirker ikke drømmen om hus

Kvorning, Jens (2012) Bæredygtige forstæder - 10 anbefalinger fra Forstædernes Tænk tank, Tarm Bogtryk A/S, Munken Polar.

WEB

<http://www.realdania.dk>, d.13.05.2012

<http://www.helhedsplangellerup.dk>, d.09.10.2012

http://www.forstaden.dk/proces-tidsplan/Documents/Hans%20Peter%20Svendler_Fremtidens%20forst%C3%A6der.pdf d.11.08.2012

<http://www.nordjyllandstrafikselskab.dk/default.aspx?m=2&i=410>, d.15.11.2012

Andet

Forlæsning: Buch, Sven; udviklingschef, Himmerland Boligforening

Radion program: Fra Ghetto til fremtidens fede boligkvarter, Agenda, P1

Radion program: Forstaden under forandring, P1 Formiddag, P1

Illustrationsliste

1. Egen produktion
2. Aalborg kommune; Bascon/metopos; Akademisk Arkitektforening (2012) City in between, Aalborg kommune, Aalborg
3. Egen produktion
4. http://www.amny.com/urbanite-1.812039/how-old-zoning-laws-have-new-consequences-1.897268#oogletto:http://cdn.newsday.com/polopoly_fs/1.897269.1245811845!/image/2048909417.jpg_gen/derivatives/display_576/2048909417.jpg
5. Danielsen, Claus Bech; Groth, Erling; Nielsen, Tom; Pedersen Simon Ostenfeld; Sverrild, Poul (2010) Forstadens bygningskultur 1945 -1989, TrykXperten
6. http://www.dn.dk/Default.aspx?ID=8825#oogletto:http://www.dn.dk/files/billeder/Lokale_billeder/Gladsaxe/4_natur_og_fortidsminder/de_groenne_kiler_i_hovedstadsregionen/fingerplanen/19470101teknisk_kontor_fingerplanen.jpg
7. http://meijling.net/pof_kap3.html#oogletto:http://meijling.net/bilder/kap03_04.jpg
8. http://meijling.net/pof_kap3.html#oogletto:http://meijling.net/bilder/kap03_04.jpg
9. <http://www.dac.dk/da/dac-life/copenhagen-x-galleri-1/opfoerte-projekter/urbanplanen/>
10. Danielsen, Claus Bech; Groth, Erling; Nielsen, Tom; Pedersen Simon Ostenfeld; Sverrild, Poul (2010) Forstadens bygningskultur 1945 -1989, s.27, TrykXperten
11. Danielsen, Claus Bech; Groth, Erling; Nielsen, Tom; Pedersen Simon Ostenfeld; Sverrild, Poul (2010) Forstadens bygningskultur 1945 -1989, s. 18, TrykXperten
12. Egen produktion
13. <http://www.transportation1.org/tif3report/intermodal.html#oogletto:http://www.transportation1.org/tif3report/images/alameda.jpg>
14. <http://iob.sdu.dk/pixi.pdf>
15. Egen produktion
16. Aalborg kommune; Bascon/metopos; Akademisk Arkitektforening (2012) City in between, Aalborg kommune, Aalborg
17. Egen produktion
18. Egen produktion
19. Aalborg kommune; Bascon/metopos; Akademisk Arkitektforening (2012) City in between, Aalborg kommune, Aalborg
20. Egen produktion
21. Egen produktion
22. Egen produktion
23. Egen produktion
24. Egen produktion

25. Egen produktion
26. Egen produktion
27. Egen produktion
28. Egen produktion
29. Egen produktion
30. Egen produktion
31. Egen produktion
32. Egen produktion
33. <http://www.vestrehus.dk/aarogkursussider/oktober2006-2001.htm#oogletto:http://www.vestrehus.dk/dpix/5/granskov.jpg>; http://www.google.dk/imgres?imgurl=http://0.tqn.com/d/austin/1/0/S/-/-/DSC05867.JPG&imgrefurl=http://austin.about.com/od/museums/ig/BlantonMuseum/Stringy-Playscape-Blanton.htm&usg=__0ciBXiTf9j2mc6-C7itTY2j2yuc=&h=2304&w=3072&sz=1350&hl=da&start=0&zoom=1&tbnid=M5xvouwhXTzsiM:&tbnh=144&tbnw=174&ei=tQKaTcjuPMaXOuj60LwH&prev=/images%3Fq%3Drubber%2Bplayscape%26hl%3Dda%26biw%3D1366%26bih%3D600%26tbs%3Disch:1&itbs=1&iact=hc&vpx=135&vpy=90&dur=355&hovh=148&hovw=198&tx=175&ty=94&oei=tQKaTcjuPMaXOuj60LwH&page=1&ndsp=18&ved=1t:429,r:0,s:0; http://www.google.dk/imgres?imgurl=http://4.bp.blogspot.com/_kwUQSpOf8S0/TCcVJJaSRr/AAAAAAAAAbE/6TMEdODgx48/s1600/folie%2Brouge.JPG&imgrefurl=http://planning-garden.blogspot.com/2010/06/brief-hop-across-ditch.html&usg=__OCnvScibd0hg3rRbBrXWzkWdLJU=&h=1064&w=1600&sz=509&hl=da&start=316&zoom=1&tbnid=g7Kld2qPHVtQEM:&tbnh=122&tbnw=165&ei=ugmaTdu3HMGVOu6RzJOH&prev=/images%3Fq%3Dcortensteel,%2Bdetails%26um%3D1%26hl%3Dda%26biw%3D1366%26bih%3D600%26tbs%3Disch:1,isz:l1%2C6300&chk=sbg&um=1&itbs=1&iact=hc&vpx=513&vpy=211&dur=2526&hovh=183&hovw=275&tx=113&ty=75&oei=rQmaTc-ECovtObX7pK0H&page=15&ndsp=23&ved=1t:429,r:3,s:316&biw=1366&bih=600; <http://www.sla.dk/byrum/trekroner.htm>; <http://www.sla.dk/byrum/byhave.htm#oogletto:http://www.sla.dk/Images/indhold/byhave/dreng.jpg>; <http://www.sla.dk/byrum/trekroner.htm>; http://www.nytimes.com/2009/06/09/arts/design/09highline-RO.html?_r=0#oogletto:http://graphics8.nytimes.com/images/2009/06/08/arts/highline.600.1.jpg
34. <http://st1le.org/?p=47>; https://www.google.dk/search?q=vm+bjerget&hl=da&tbo=u&tbm=isch&source=univ&sa=X&ei=PwLLUOD8KlrP4Q5ql4DIDg&sqi=2&ved=0CDYQsAQ&biw=1241&bih=584#q=vm+bjerget&hl=da&tbo=d&tbm=isch&source=Int&tbs=isz:l&sa=X&ei=RgLLUiffA8OA4gS53YBA&ved=0CCIQpwUoAQ&bav=on.2,or_gc.r_pw.r_cp.r_qf.&bvm=bv.1355325884,d.bGE&fp=546cb9ea2fd52234&bpcl=39967673&biw=1241&bih=584&imgsrc=http%253A%252F%252Fwww.dac.dk%252Fmedia%252F11633%252FMTN_ULRIK_JANTZEN_07.jpg%3Bhttp%253A%252F%252Fwww.dac.dk%252Fda%252Fservice-sider%252Fpresse%252Fpressearkiv%252F2009%252Fyes-is-more%252F%3B_JiEuczeo7EWTM%3BNzjrZmClui4H1M%3A%3B104146727876711989545%3B5906%3B3937; <http://www.pic-homes.com/wp-content/uploads/2011/09/>

Green-Roofed-Office-Building-top-view-1024x768.jpg; <http://static2.evermotion.org/files/EVRprfolio/ff5610e326cd0a30c3cef8474257eb88c953a031.jpg>;
chicago-city-hall-green-roof-united-states.jpg; <http://toptravellists.net/wp-content/uploads/2012/03/chicago-city-hall-green-roof-united-states.jpg>;
http://www.bustler.net/images/news2/adept_and_luplau_poulsen_housing_project_aarhus_01.jpg; http://www.bustler.net/images/news2/adept_and_luplau_poulsen_housing_project_aarhus_01.jpg;
sustainbydesign.files.wordpress.com/2010/02/4285399906_cfb6c5c684_o.jpg; http://sustainbydesign.files.wordpress.com/2010/02/4285399906_cfb6c5c684_o.jpg;
http://bascon.dk/da/projekt/sundhedscenter-for-kraeftramte/#oogletto:<http://bascon.dk/da/wp-content/uploads/2012/06/Sundhedscenter-for-Kr%C3%A6ftramte-445x278.jpg>

35. Egen produktion
36. Egen produktion
37. Egen produktion
38. Egen produktion
39. Egen produktion
40. Egen produktion
41. Egen produktion
42. Egen produktion
43. Egen produktion
44. Egen produktion
45. Egen produktion
46. Egen produktion
47. Egen produktion
48. Egen produktion
49. Egen produktion
50. Egen produktion
51. Egen produktion
52. Egen produktion
53. Egen produktion
54. Egen produktion
55. Egen produktion
56. Egen produktion
57. Egen produktion
58. Egen produktion

