

FUNDERING AF TILBYGNING AF STRØYBERGS PALÆ



P2 PROJEKT - MODELLERNES VIRKELIGHED
GRUPPE B149
BYGGERI & ANLÆG
AALBORG UNIVERSITET
D. 27. MAJ 2015



AALBORG UNIVERSITET
STUDENTERRAPPORT

**Første Studieår v/ Det Teknisk-
Naturvidenskabelige Fakultet**

Byggeri og Anlæg

Strandvejen 12-14

9000 Aalborg

<http://www.tnb.aau.dk>

Titel:

Synopsis:

Projekt:

P2-projekt - Modellernes virkelighed

Projektperiode:

Februar 2015 - Maj 2015

Projektgruppe:

B149

Deltagere:

Jacob Scharling Jørgensen
Karoline Vestergaard Hansen
Katrine Nørgaard Reberholt
Marc Lund Nielsen
Michael Elgaard Mortensen
Morten Rask Jensen
Nikolaj Skov Gravesen

Vejledere:

Katrine Rabjerg Meltøfte
Gitte Lyng Grønbech
Johan Clausen

Oplagstal: 9

Sidetall: 79

Bilag: 4

Afsluttet 27-05-2015

Dette P1-projekt omhandler den nye cykel/gangbro, som skal monteres på Jernbanebroen ved Limfjorden i Aalborg.

Cykel/gangbroen har været undervejs længe, og der er gennem de seneste seks år fremstillet tre løsningsforslag. Hertil beskriver projektet den kommende cykel/gangbro ud fra to perspektiver; en kontekstuel del, hvor fokus vil være på baggrunden for cykel/gangbroen, samt holdningen til denne. Der er foretaget et interview med formanden for projektet, Jens Toft Nielsen og et spørgeskema er uddelt, for at undersøge holdningen for denne. Den tekniske del fokuserer på bæreevnen for Jernbanebroens stænger, da Jernbanebroens egen- og nyttelast udgør 95% af den maksimale bæreevne. Derfor er dimensioneringen af cykel/gangbroen begrænset, og projektet vil undersøge, hvorfor cykel/gangbroen vil dimensioneres således, samt hvor meget cykel/gangbroen vil øge belastningen for Jernbanebroens stænger i gitterkonstruktionen. Dette gøres ud fra knudepunktsmetoden, hvor beregninger er vedlagt som bilag.

Rapportens indhold er frit tilgængeligt, men offentliggørelse (med kildeangivelse) må kun ske efter aftale med forfatterne.

Forord

Denne rapport er udarbejdet af gruppe B228, der er en gruppe af 1. semesters studerende på Byggeri og Anlæg-uddannelsen ved Aalborg Universitet. *Model og Virkelighed* er det overordnede tema for projektet. Projektet omhandler den nye cykel/gangbro ved Jernbanebroen, som går mellem Aalborg og Nørresundby. Aalborg kommune har bevilligt penge til broen, og projektet forventes færdigt indenfor de næste år.

Der rettes stor tak til vejleder Jannie Sønderkær Nielsen for vejledning og konstruktiv kritik. Endvidere rettes en stor tak til byrådsmedlem Jens Toft Nielsen for interview og rådgivning omkring den kommende Kulturbro, hvilken i dette projekt betegnes cykel/gangbro. Tak til personerne der har taget sig tid til at besvare spørgeskemaet. De samlede beregninger kan findes på hjemmesiden www.markhaurum.com, da der kun vil findes eksempler og korte uddrag af beregningerne i rapporten.

Læsevejledning

Der vil igennem rapporten fremtræde kildehenvisninger, og disse vil være samlet i en kildeliste bagerst i rapporten. Der er i rapporten anvendt kildehenvisning efter Harvardmetoden, så i teksten refereres en kilde med [Efternavn, År]. Denne henvisning fører til kildelisten, hvor bøger er angivet med forfatter, titel, udgave og forlag, mens Internetsider er angivet med forfatter, titel og dato. Figurer og tabeller er nummereret i henhold til kapitel, dvs. den første figur i kapitel 7 har nummer 7.1, den anden, nummer 7.2, osv.

Jacob Scharling Jørgensen

Karoline Vestergaard Hansen

Katrine Nørgaard Reberholt

Marc Lund Nielsen

Michael Elgaard Mortensen

Morten Rask Jensen

Nikolaj Skov Gravesen

Indholdsfortegnelse

Kapitel 1	Indledning	1
Kapitel 2	Problemformulering	3
2.1	Problemformulering og problemstillinger	3
2.2	Problemafgrænsning	3
Kapitel 3	Aalborg i vækst	5
3.1	Aalborg gennem tiden	5
3.2	Strøbybergs Palæ	6
Kapitel 4	Et fremtidigt Aalborg	9
4.1	Kommuneplan	9
4.2	Aalborg Kommuneplan	10
4.2.1	Aalborg Vækstakse	11
4.3	Vækstaksens betydning	13
4.3.1	Er visionerne realistiske?	13
4.3.2	Hvorfor udvide Strøbybergs Palæ?	15
Kapitel 5	Udvikling af området	17
5.1	Lokalplan	17
5.2	Lokalplan 1-1-107	18
5.2.1	Fra gammel til ny lokalplan	20
5.3	Delkonklusion	21
Kapitel 6	Dimensionering	23
6.1	Laster	23
6.1.1	Permanent last	24
6.1.2	Variable laster	24
Kapitel 7	Konklusion	27
	Litteratur	29
	Appendiks A Interviewspørgsmål til Jens Toft Nielsen	33

Indledning

1

Aalborg Kommune er med et indbyggertal på over 205.000 og et areal på cirka 1.140 km^2 , landets tredjestørste kommune målt på indbyggertal og landets anden største kommune målt på areal [Dansk Center for Byhistorie]. Det område, som Kommunen dækker, er vist på Figur 1.1.

Aalborg er en tidligere industriby og førhen var industriområderne placeret i Aalborg Centrum. Nye planer for Aalborg har ført denne industri ud i nogle yderpunkter af Aalborg by. Derfor har kommunen nye visioner om at flytte kultur, studieliv og turisme ind, hvor der før var industri. Kommunens visioner omkring byens udvikling fremgår af Kommuneplanen, hvor det primære fokus i denne rapport vil være et område gennem Aalborg, der er tiltænkt mest vækst, dette betegnes som Vækstaksen (se Figur 4.1).

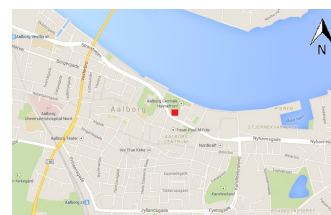
Indenfor de seneste 5-10 år har Aalborgs centrale havnefront gennemgået en stor udvikling. Denne er stadig i gang, hvilket ses ved, at der kommer flere boligbyggerier til havnen, som Strøbyrbergs Palæ er en del af.

Det har siden år 2010 været på tale, at lave en tilbygning til den bevaringsværdige bygning, Strøbyrbergs Palæ. Bygningen er fra år 1908 [Forvaltning, 1908-2015], beliggende centralt i Aalborg ved Slotspladsen, der er en cirka 200 meter vejstrækning og plads ved Aalborgs centrale havnefront, samt i nærheden af museet Utzon Centret og overfor shoppingcentret Friis. Figur 1.2 viser Strøbyrbergs Palæs beliggenhed.

Når der skal anlægges nye arealer, bygninger, veje osv., skal det opføres i henhold til en lokalplan, der dækker et mindre område inden for kommunen, og har til formål at styre udviklingen indenfor dette område ved hjælp af fastlagte regler og målsætninger. Den gældende lokalplan for området ved Strøbyrbergs Palæ er lokalplan 1-1-107.



Figur 1.1. Aalborg Kommune



Figur 1.2. Strøbyrbergs Palæs beliggenhed

Problemformulering 2

2.1 Problemformulering og problemstillinger

Aalborg får en ny cykel/gangbro på Jernbanebroen, der skal forbinde Aalborg og Nørresundby. Forberedelsesfasen har været undervejs længe, og derfor kan spørgsmålet stilles, om det er nødvendigt med en ny cykel/gangbro ved Jernbanebroen. Under forberedelsesfasen er flere løsningsforslag med forskellige dimensioner og materialer blevet fremlagt, hvor fordele og ulemper vurderes.

- Hvad gør det fordelagtigt at udvide i området omkring Strøbybergs Palæ?
- Har Vækstaksen en betydning for udvidelsen af Strøbybergs Palæ?

2.2 Problemafgrænsning

bla bla

Aalborg i vækst 3

Aalborg har stor fokus på udviklingen af byen, og flere centrale områder i byen har indenfor de seneste fem år gennemgået en større renovering og fornyelse. Følgende afsnit vil beskrive byens udvikling helt tilbage fra dens grundlæggelse og frem til i dag, da Vækstaksen yderligere vil ændre på Aalborgs identitet som tidligere industriby. Slutteligt vil en af Aalborgs gamle og bevaringsværdige bygninger, Strøbybergs Palæ, beskrives, da der er planer om en udvikling af denne bygning i form af en tilbygning.

3.1 Aalborg gennem tiden

Aalborg er en by fra omkring år 1040, og er i dag Danmarks fjerde største by [Danske, 2014]. Byen har gennem årene udviklet sig til en købstadsby og handelscentrum for Nordjylland [for Byhistorie]. Dette grundet dens beliggenhed ved Limfjordens smalleste punkt og udmundingen af tre større åer, der var grundlag for små havne. Beliggenheden har gjort det muligt for Aalborg, at udvikle sig i størrelse og som by. I 1500-tallet nød byen godt af silde- og korneksport til Norge, samt studeeksport til Tyskland [for Byhistorie]. Da Limfjorden var sandet til, skulle alt eksport vest for Aalborg gå gennem Aalborg for at blive fragtet til Norge og andre steder. Aalborg fik velstand og flere indbyggere der i 1600-tallet nåede op på omkring 4.000 indbyggere [Dansk Center for Byhistorie]. På daværende tidspunkt blev Aalborg Danmarks andenstørste by. Dette varede ikke ved, da andre jyske byer blev prioriteret højere af kongen, og derved udviklede de sig mere eksponentielt i det kommende århundrede end Aalborg. Det, at Limfjorden brød igennem på vestsiden og Danmark mistede Norge, gavnede heller ikke Aalborgs position i forhold til handlen [Dansk Center for Byhistorie].

Til trods for dette fortsatte Aalborg alligevel med at udvikle sig, og 1800-tallets industrialisering fik indbyggertallet til at stige stødt. Fra 1830'erne flyttede flere industrier til Aalborg, heriblandt spritfabrikken (forløberen for De Danske Spritfabrikker) og C.W Obels Tobaksfabrik. De store kridt- og lerbund i undergrunden ved Aalborg lagde grunden for cementindustrien, hvor Aalborg Portland, som den største cementfabrik, alene beskæftigede 450 ansatte. Mange flere industrier blev grundlagt eller flyttede til Aalborg, og en del af disse var blandt landets største inden for deres område. Dette fik indbyggertallet til at stige gennem en cirka 50-årig periode til 30.000. Det var ikke kun indbyggertallet der steg. For at Aalborg by skulle kunne følge med eksporten, som også dengang hovedsageligt foregik via skibsfragt, udvidede byen havnen, som i starten af 1900-tallet blev Danmarks næststørste havn [for Byhistorie].

Befolkningstallet er siden 1990'erne vokset, og er i dag stadig stigende [Dansk Center for Byhistorie]. Dette er resultatet af, at Aalborg har udviklet sig fra at være en industriby til at være en kompetenceby [Kommune, 25.11.2013b]. Hovedårsagen til denne udvikling er,

at størstedelen af industrien, som Aalborg var kendt for at have inde i centrum af byen, og som var hoveddelen af identiteten af Aalborg, er flyttet til yderkanterne af byen. I stedet er der nu fokus på at have et levende Aalborg, som skal kendes for at være en kompetenceby [Kommune, 25.11.2013b].

Havnefronten på Aalborgs side af Limfjorden er blevet et nøglepunkt for Aalborg Kommune, da denne tidligere var fyldt med fabrikker. Der er siden år 2000 foretaget mange ændringer ved havnefronten for at gøre Aalborg mere attraktiv og give den en ny identitet som byen for kompetence og innovation [A/S et al., 2009].

Disse ændringer har blandt andet været, at dele af den industri, som lå ved havnefronten, er flyttet ud af det centrale Aalborg og ud til mere fremkommelige steder [Kommune, 25.11.2013b]. Dette har givet plads til et område med mere serviceerhverv. Denne type erhvervsområde gør det også muligt at opføre boliger i området, da der ikke vil være de samme støjgener, som der ville komme fra et industriområde. Denne udvikling fik muligheden for at tage fart, efter der blev lavet en ændring i planloven den 1. juli 2003, der ændrede bestemmelserne for byomdannelse. Denne ændring gjorde det muligt for kommunerne at omdanne tidligere industriområder til blandt andet servicebygninger og boligområder [Johansen og Mathiasen, 2004]. En del af denne udvikling har været bebyggelsen af flere forskellige kollegieboliger som for eksempel Bikuberne ved Utzon Parken og Larsen Waterfront. Disse boliger ligger tæt op ad nogle nye kulturelle bygninger som Utzon Centeret og Musikkens Hus, samt Nordkraft, som tidligere var et kulkraftværk, men i dag er omdannet til et kulturhus med mulighed for både sport og kulturelle oplevelser. Disse byggerier viser den udvikling, som Aalborgs centrale havnefront gennemgår fra industriområde til boligområde. Havnefronten er i en stadig udvikling, da der fortsat kommer flere boligbyggerier til. Det har også givet anledning til tilbygninger, her i blandt en kommende tilbygning til den bevaringsværdige bygning Strøbyrbergs Palæ, der ligger ved havnefronten [Kommune, b].

3.2 Strøbyrbergs Palæ

Strøbyrbergs Palæ er en ejendom fra år 1908 [Forvaltning, 1908-2015], beliggende centralt i Aalborg ved havnefronten, Utzon Centret, butikscetret Friis og Slotspladsen.

Lokalplan 1-1-107 har opdelt området, omfattende Strøbyrbergs Palæ, i to delområder. Delområde A med matrikelnummer 518g omfatter den bevaringsværdige hovedbygning til Strøbyrbergs Palæ, og delområde B med matrikelnummer 519b omfatter den bevaringsværdige sidebygning til Strøbyrbergs Palæ ([Kommune, Oktober 2012], s. 7). Hovedbygningen ligger på Nyhavnsgade 11, og er fordelt på stueetage, 1. sal, 2. sal samt kælder og tagetage, mens sidebygningen ligger på Nyhavnsgade 9 og er fordelt på stueetage, 1. sal, 2. sal og 3. sal samt kælder og tagetage. Ejendommen er op til 22 m høj og har et samlede grundareal på 1037 kvm [Forvaltning, 1908-2015].

Strøbyrbergs Palæ er siden opførelsen blevet anvendt til mange forskellige formål. Nyhavnsgade 9 blev opført som en ejerlejlighedsejendom, opdelt i ni ejerlejligheder af forskellig størrelse, og Nyhavnsgade 11 blev på daværende tidspunkt primært brugt til erhverv. Kælderen blev i år 1920 omdannet fra hestestald til garage, og er derudover blevet brugt som lager [Forvaltning, 1908-2015]. I dag bliver Strøbyrbergs Palæ hovedsageligt anvendt til erhverv, og huser blandt andet ejendomsmæglerfirmaet EDC Danebo.

Siden år 2010 har det været på tale, at lave en tilbygning til Strøbybergs Palæ, og omdanne bygningen til lejligheder med udsigt over Limfjorden [A/S, 2008]. I den forbindelse blev lokalplan 1-1-107 udarbejdet med et ønske om at lave denne tilbygning. Området ønskes hovedsageligt anvendt til kontor- og serviceerhverv samt boligformål ([Kommune, Oktober 2012], s. 7).

Et fremtidigt Aalborg 4

Nedenstående afsnit vil behandle Aalborgs kommuneplan med primært fokus på Aalborgs Vækstakse, der er ét af fem hovedpunkter i kommuneplanen. En beskrivelse af de fire resterende fokuspunkter vil give en forståelse for, at kommunen har flere tanker om byens udvikling, og alle fem fokuspunkter har relevans for hinanden og gavner til byens udvikling.

4.1 Kommuneplan

En kommuneplan er kommunens overordnede plan for kommunens udvikling. Indenfor en periode på 12 år fastlægger kommunen de overordnede mål og retningslinjer for kommunens udvikling såvel i byerne som i det åbne land [Aalborg Kommune, 25.11.2013a].

En kommuneplan består af; en hovedstruktur, retningslinjer, kommuneplanrammer, bilag og tilhørende planredegørelse.

Hovedstrukturen er den overordnede, strategiske og sammenfattende fysiske plan for kommunen. Den fastlægger de overordnede mål for udviklingen inden for de enkelte sektorer for hele kommunen og for de enkelte områder [Aalborg Kommune, 25.11.2013a].

Retningslinjerne udgør de overordnede rammer for kommuneplanlægningen. De fastsætter principperne for arealanvendelsen i kommunen, og danner ligeledes grundlag for kommunens administration af planlovens landzonebestemmelser, samt administrationen af kompetencer indenfor anden lovgivning, herunder natur-, miljø-, bygge- og vejlovgivningen og husdyrloven. Retningslinjerne angiver sammen med områdeudpegningerne hvilke forhold, der skal tages hensyn til i administrationen, og hvilke konkrete skøn der skal foretages for disse områder [Aalborg Kommune, 25.11.2013b].

Kommuneplanrammerne styrer den overordnede arealanvendelse og danner ramme for indholdet i nye lokalplaner. Planrammerne fastlægger dermed mål, muligheder og begrænsninger for arealanvendelse i de enkelte dele af kommunen. Kommuneplanrammerne har to niveauer: 1) by/bydel/landområde og 2) rammeområder. Det første niveau "by/bydel/landområde", behandler områdets særlige problemer, værdier og muligheder i en sammenhæng. Det andet niveau "rammeområder", er det mest detaljerede niveau i kommuneplanen rent geografisk. Her fastsættes de bestemmelser, der danner grundlag for lokalplaner [Aalborg Kommune, 31.12.2006b].

Bilag er de generelle rammebestemmelser, hvor der henvises til de aktuelle bilag fra de enkelte emner [Aalborg Kommune, 23.11.2009].

Planredegørelser beskriver forudsætninger for, og ændringerne i den konkrete planlægning. Byrådet offentliggør, sammen med alle kommuneplanforslag eller med forslag til kommune-

plantillæg¹, en redegørelse om planens baggrund og sammenhæng med anden planlægning. Kommuneplanen ledsages også af en planredegørelse og planstrategi, hvilken laves minimum hvert fjerde år i tilknytning til kommunens budget. Denne er byrådets instrument og baner vejen for at realisere kommuneplanens mål. Her oplyses blandt andet om kommuneplanens væsentlige forudsætninger, planlægninger der er gennemført det forgangne år, det kommende års kommuneplaninitiativer samt byrådets vurdering af og strategi for udviklingen for både det kommende år (budgetåret), de kommende fire år (overslagsårene) og en længere periode på 12 år. Desuden laves der jævnligt statusredegørelser, som giver et overordnet billede af kommunens fysiske udvikling og præsenterer de økonomiske tiltag, der knytter sig til kommunens sektorer og geografiske områder [Aalborg Kommune, 31.12.2006a].

4.2 Aalborg Kommuneplan

Aalborg Kommuneplan beskriver kommunens udvikling inden for de 12 kommende år og er opdelt i fem fokuspunkter:

1. Byerne - et godt sted at bo hele livet
2. Nødvendige forbindelser - mobilitet
3. Det åbne land
4. Bæredygtighedsprofil
5. Aalborg - den attraktive storby

Et af Aalborg Kommuneplans fem fokuspunkter er “Byerne - et godt sted at bo hele livet”. De større byer under Aalborg Kommune har, i kraft af nærheden til Aalborg, en god infrastruktur, et varieret serviceudbud samt tilstrækkeligt befolkningsunderlag. Det er et særligt potentiale for byvækst, der skal udnyttes for at understøtte Aalborg som Norddanmarks Vækstdynamo.

Byvæksten skal have særligt fokus på nye, kreative boligformer, som tilgodeser klimaudfordringer, demografiske udfordringer og bæredygtighed.

Ikke kun de større byer nær Aalborg har en væsentlig rolle i projektet. Mindre byer og landsbyer er også i fokus, og har en særlig rolle som opland til Aalborg med store kvaliteter indenfor bosætning, rekreation og friluftsliv [Kommune, 25.11.2013a].

Et andet af Aalborg Kommuneplans fem fokuspunkter er “Nødvendige forbindelser - mobilitet”. Dette fokuspunkt omhandler byens behov for forbindelser, der kan håndtere transportbehovet og gøre det mere attraktivt at benytte offentlig transport såsom bus og tog, samt at tage cyklen, da Aalborg Kommune har en målsætning om at blive Danmarks førende cykelby. Kommunens mål er færre bilkøer, god adgang til indkøb, service og arbejdspladser samt sikring af forbindelser, der understøtter en effektiv godstransport. Derudover satser Aalborg på en letbane som det bærende element i byen [Kommune, 25.11.2013d].

Fokuspunktet “Det åbne land” omhandler benyttelsen og beskyttelsen af det åbne land.

¹Opstår der problemer med at realisere en lokalplan ud fra kommuneplanen, så anvendes der et kommuneplantillæg, som er et supplement til den eksisterende kommuneplan. Denne kan justere og ændre bestemmelserne i kommuneplanen, for at gøre det muligt at realisere lokalplanen [Kommune, c].

Dette skal ske på et bæredygtigt grundlag med plads til oplevelser, natur, erhvervsinteresser og vedvarende energi. Det åbne land skal danne ramme om levende og aktive områder [Kommune, 25.11.2013c].

Aalborg Kommune har også stor fokus på bæredygtighed og har dertil punktet “Bæredygtighedsprofil”. Udviklingen af et bæredygtigt samfund omhandler flere punkter, såsom at passe på miljøet, klimaet og naturen, om at bygge byer for mennesker og om at få det bedste ud af den nuværende økonomiske virkelighed. En bred tilgang til bæredygtighed er derfor udgangspunktet [Kommune, 25.11.2013e].

4.2.1 Aalborg Vækstakse

Det femte og sidste fokuspunkt i Aalborgs kommuneplan er “Aalborg - den attraktive storby”. Dette fokuspunkt indeholder yderligere tre punkter; vækstaksen som byens motor, byudviklingsprincipper for Aalborg og fokus på bykvalitet.

Aalborg Kommune har valgt at koncentrere sig om et vækstbånd, kaldet Vækstaksen, som skal danne grundlag for Aalborgs udvikling, hvor der er fokus på det generelle udviklingsprincip [Kommune, 25.11.2013b]. Området går fra Aalborg Lufthavn i vest, gennem midtbyen, til Campus og videre ud til østhavnen, hvilket illustreres på Figur 4.1.

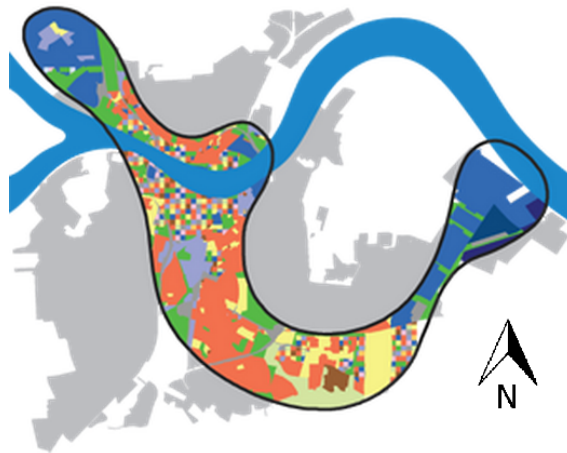
Blandt Vækstaksens mest centrale elementer er færdiggørelsen og videreudviklingen af en række større områder i Aalborg, som for fremtiden skal være med til at skabe Aalborg som storby og præge dens identitet. Gennem disse færdiggørelser vil bykvaliteten øges, og byen vil blive mere attraktiv. Der lægges derfor stor vægt på arkitektoniske overvejelser samt historiske skulpturer og monumenter, når der skal bygges og renoveres [Kommune, 25.11.2013b].

Her har havnefronten, som et af de første områder, gennemgået en stor renovering, hvor der er etableret både Aalborg Havnebad, Jomfru Ane Parken og sportsfaciliteter. Derudover blev Tivoli Karolinelund fjernet i 2011, og i 2012 åbnede en ny Karolinelund park, som nu danner ramme for mange forskellige nichekulturer, såsom koncerter, Platform 4, legepladser og meget mere, og parken er fortsat under udvikling [VisitAalborg, a] [VisitAalborg, b].

Aalborg er gennem renoveringen af den nye havnefront også vokset som kulturby, og i dag er kultur blevet en bærende del af byen, hvor der findes KUNSTEN Museum, Aalborg Kongres & Kultur Center, Nordkraft samt det nye Musikkens Hus, der åbnede i 2014, hvor der hver uge afholdes forskellige koncerter og andre arrangementer. Dette er alt sammen med til at styrke Aalborg som vækstby og byens erhvervsturisme [Kommune, 25.11.2013b]. Ligeledes er der planer om en ny kulturbro på Jernbanebroen, som også skal være med til at styrke kulturen i Aalborg og Aalborg Kommune. Ved at styrke kulturen styrkes bykvaliteten også, og byen bliver en levende by, hvor det er muligt at binde shopping, café og kulturliv sammen [Aalborg] [VisitAalborg, c].

Den gamle Eternitgrund i Aalborg havde i en lang årrække stået ubrugt hen, men gennem de sidste fem år er der etableret både studieboliger, supermarkeder, fitnesscenter og et nyt legetand for børn. Virksomheder som Plus Bolig og COWI er ligeledes flyttet ned på Eternitten, og i dag er Eternitten blevet en stor drivkraft for Aalborg, hvor der fortsat er fremtidige planer om grønne arealer også [Kommune, a].

Projektet om Vækstaksen er i fuld gang, og inden for den nærmeste fremtid skal også Godsbanearialet og det østlige Aalborg udvikles, for at øge oplevelsesmulighederne, kulturtilbudene og skabe attraktive og bæredygtige livsvilkår her. Det er dog ikke kun nybyggerier, som Vækstaksen har fokus på. For Aalborg Kommune er det også vigtigt, at vedligeholde de gamle bygninger, for at opretholde byens historisk identitet [Kommune, 25.11.2013b].



Figur 4.1. Aalborgs Vækstakse

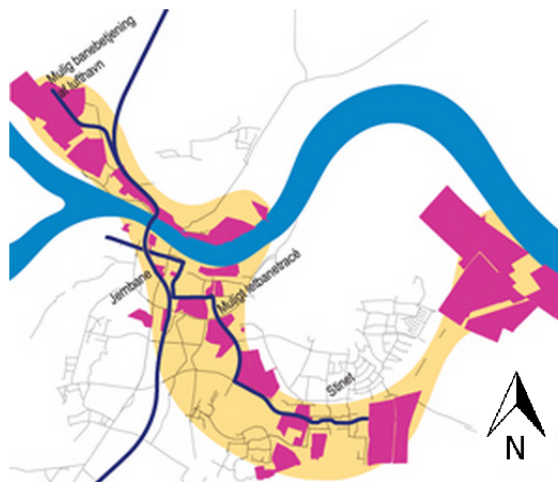
Vækstaksen skal være attraktiv for alle aldersgrupper og skal derfor have noget at tilbyde hver enkelte borger, og skal ligeledes være med til at skabe oplevelsesmuligheder og kulturtilbud.

En stor del af planerne for Vækstaksen er byfortætning, mobilitet, studieby og miljø [Kommune, 25.11.2013b]. Der er i Aalborg Kommune stor udviklingspotentiale inden for byfortætning. På Figur 4.2 ses udviklingspotentialet i Vækstaksen. De markerede lilla områder er der hvor Aalborg Kommune har bedst udviklingspotentiale [Kommune, 25.11.2013b].

Dette udviklingspotentiale er i form af tilbyggelse og omdannelse af boliger, arbejdspladser og naturområder. Byfortætning kan resultere i en meget presset infrastruktur, derfor er mobilitet et essentielt punkt for optimering af byens potentiale [Kommune, 25.11.2013b]. Det er vigtigt, at der er let og hurtigt adgang til offentlig transport, og det skal gøres mere attraktivt, at tage cyklen. Målet er, at få en stor by til at opfattes som en "lille by", ved at gøre transport lettilgængeligt og derfor nemt at komme fra bydel til bydel. Infrastrukturen vil styrkes blandt andet via en cykelmotorvej samt en kommende letbane, som skal forbinde Østhavnen, Campus, det kommende superhospital i Aalborg Øst, midtbyen og ud til Aalborg Lufthavn [Kommune, 25.11.2013b].

Ved Vækstaksens to endepunkter ligger Aalborgs største industriområder, Aalborg Østhavn og Aalborg Lufthavn. Disse industriområder er kommet til, efter industrifirmaer er begyndt at flytte fra havnefronten og ud til yderkanten af Vækstaksen. Trods denne flytning forbliver Aalborg en erhvervsby samtidig med, at den gradvist omdannes til en studieby. De store industrifirmaer er stadig vigtige for Aalborg, da de er med til at skabe omsætning og arbejdspladser [Kommune, 25.11.2013b].

Da Aalborg gradvist omdannes til en studieby, er det vigtigt, at der i Vækstaksen støttes op om Aalborgs studieliv og studiemiljø, da 10% af Aalborg Kommunes befolkning be-



Figur 4.2. Udviklingspotentiale

står af studerende [Universitet]. Et godt studiemiljø vil styrke innovation, konkurrence og vækst i erhvervslivet. Det er nødvendigt med gode uddannelsesmuligheder, faciliteter samt ungdomsboliger til de studerende, hvilket også vil gøre det attraktivt for udefrakommende at studere i Aalborg. Centrum for studielivet i Aalborg udspringer fra Campus i Aalborg Øst, hvor størstedelen af de videregående uddannelser findes [Kommune, 25.11.2013b].

Aalborg Kommune ønsker også at udvikle byens natur og udendørsliv. Til at opnå dette vil kommunen opføre parker, stisystemer og vandløb. Vandløbene vil give byen historisk identitet, samtidig med at de vil beskytte byen under eventuel øget vandstand, da de kan forsinke vandet [Kommune, 25.11.2013b]. Formålet med parkerne og et naturrigt Aalborg er at skabe et sundhedsfremmende forhold for alle aldersgrupper og beskytte klimaet. Desuden vil Aalborg Kommune gøre Aalborg til en miljøvenlig storby, som antages at gøre byen mere attraktiv, og dermed øge indbyggertallet. Derfor vil Aalborg Kommune genoprette naturen og give velfærd til byens borgere [Kommune, 25.11.2013b].

4.3 Vækstaksens betydning

Formålet med Vækstaksen er, at styrke Aalborg som by, og der er en forventning fra Aalborg Kommune om, at byen bliver Nordjyllands Vækstdynamo, men er dette realistisk? Nedenstående afsnit vil stille spørgsmålstejn ved Vækstaksen, og diskutere, hvilken sammenhæng Strøbyrgeres Palæ og Vækstaksen har med hinanden. I den forbindelse vil der diskuteres, hvorfor der ønskes en tilbygning, og hvorfor det netop er i dette område, det er fordelagtigt at udvide.

4.3.1 Er visionerne realistiske?

Vækstaksen er placeret således, at den går gennem Aalborgs centrale områder for kultur, uddannelse, erhverv og miljø. Aalborg Kommune ønsker at etablere en god infrastruktur, som den kommende Letbane for eksempel skal hjælpe med [Kommune, 25.11.2013b]. Det er fordelagtigt at udvide samt udvikle i Vækstaksen, da områderne samt virksomhederne er drivkraften for Aalborg [Aalborg, 2014a], og det er her, at byens liv er, og fremtiden skal skabes. Selvom områderne i dag fungerer som drivkraft, skal disse stadig videreudvikles,

da Aalborg er en by i stor vækst, hvilket afspejles af både stigende indbyggertal og antal virksomheder, som flytter til og skabes i Aalborg [Statistik][Junker]. Derfor kan Aalborg Kommune ikke blot stille sig tilfreds med de nuværende tilstande, da byen skal udvides, for at være forberedt på fremtiden; ellers er der ikke plads til udviklingen, og den vil bremses, gå helt i stå eller i værste fald gå den anden vej.

Udviklingen af byen vil primært ske gennem en byfortætning, da de centrale områder allerede i dag er fyldt med liv samt kultur, erhverv og uddannelse. Der er altså ikke tale om store udvidelser af områderne, men snarere optimeringer af de allerede eksisterende områder, og derfor kan infrastrukturen opleve problemer.

I takt med at indbyggertallet stiger kan det formodes at antallet af biler vil stige. Derfor kan spørgsmålet stilles, om det er realistisk med en fortætning af byen samtidig med, at Aalborg Kommune har en målsætning om, at det skal være let at færdes i byen som fodgænger, cyklist og med offentlig transport [Kommune, 25.11.2013b]. Dette afspejler sig i trafikken omkring Nyhavnsgade, som strækker sig fra Nordkraft forbi Strøbybergs Palæ og videre langs med havnefronten. Her er vejen ændret fra en 4-sporet vej til en 2-sporet. Derfor er antallet af bilister næsten halveret, fra 20.500 (ÅDT) til 11.000 (ÅDT), og hastigheden er sænket ([Kommune, Oktober 2012], s. 6). Selvom Aalborg Kommune har sænket antallet af bilister omkring centrum, så vil en udvikling af byen og et øget indbyggertal betyde, at flere bilister igen vil køre gennem centrum, så trafikken igen vil begynde at stige. Derfor har Aalborg Kommune kun løst problemet delvist, for med tanke på en kommende vækst for byen så øges årsdøgntrafikken. Det betyder, at Aalborg Kommune igen vil stå med et problem, hvis ønsket om at opretholde et lavt antal bilister samt at det skal være let at færdes i byen for de bløde trafikanter, skal imødekommes. Nu er det blot ikke muligt at skære ned på antallet af kørespor, og derved skal der findes en ny løsning, med mindre Aalborg Kommune ændrer synspunkt på problemet.

Aalborg Kommune ønsker færre biler omkring centrum, for at gøre det mere attraktivt og lettere for de bløde trafikanter at færdes [Kommune, 21.11.2012][Schouenborg, 08.09.2014]. Letbanen vil gøre det mere attraktivt at undvære bil i Aalborg, men i takt med fortætningen er spørgsmålet, om det er nok, til at det føles let at færdes i Aalborg. Et andet fokuspunkt er en tredje Limfjordsforbindelse, som der i dag er ønske om [Vejdirektoratet, 2011]. Trafikken i morgen- og eftermiddagstimerne til og fra Aalborg er tæt, og særligt når der opstår et trafikuheld i en af Limfjordsforbindelserne for køretøjer over Limfjorden, så opstår der trafikale problemer omkring den anden forbindelse, og centrum bliver overbelastet. Dette kan en tredje Limfjordsforbindelse afhjælpe, da den af naturlige årsager vil medføre flere biler på vejen, og omvendt vil trafikken også blive mere jævn fordelt, da der kommer en ekstra strækning, som bilisterne kan anvende. Dette kan gavne Aalborg Centrum, både ved den daglige trafik omkring centrum, og ved et eventuelt uheld i Limfjordstunnelen, da det ikke længere kun vil være centrum, der så giver adgang for bilister til at passere over på den anden side af fjorden. Her vil en tredje forbindelse så også vil kunne anvendes, og dermed lette trafikken.

Aalborg har et ønske om at være Danmarks bedste studieby [Aalborg, 2014b], og derfor kræves der nok studieboliger til de studerende. Der er i landet en generel mangel på studieboliger, og dette gør sig også gældende for Aalborg, selvom det ikke er i ligeså høj grad som eksempelvis København. Det skyldes Aalborgs store fokus på de studerende og behovet for studieboliger, hvoraf der er blevet bygget over 6.000 studieboliger siden 2010

inden for Vækstaksen, både på Aalborg og Nørresundby siden, og der bygges fortsat flere nye boliger i dag [Øhrstrøm og Washuus, 2014]. Dette er et led i Vækstaksen og planerne om Aalborgs fremtid. De seneste fem år har de videregående uddannelser oplevet rekordmange ansøgninger og dermed flere studerende [Clement og Andersen, 2014], hvilket betyder, at studieboligerne hurtigt bliver lejet ud. Der er fra år 2009 til 2014 kommet ca. 8.000 flere studerende til ([Universitet, 2013], s. 9). Et af kommunens fokuspunkterne er, at gøre Aalborg en attraktiv studieby med studievenlige priser på boligerne. Sammenlignes priserne med de tre andre storbyer i Danmark; Aarhus, Odense og København, er boligerne i Aalborg væsentlig billigere [Home, 2014], hvilket kan være en medvirkende faktor til, at Aalborg er attraktiv for de unge.

Aalborg Kommune har også et ønske om, at byen skal være for alle mennesker i alle aldersgrupper samt et attraktivt sted for erhverv [Landsforening, 05.05.2014][Kommune, 25.11.2013b]. Spørgsmålet er dog, hvor erhverv skal etableres inden for Vækstaksen, og hvad der kan gøres for de indbyggere, som ikke er studerende. Havnefronten, som er en af de bærende elementer i Vækstaksen, anvendes ikke kun af unge, men også af børnefamilier. Derudover byder Aalborg også på naturområder og attraktioner, som er for alle i alle aldersgrupper.

For nye virksomheder gælder det, at der skal være kontorlokaler og bygninger, som kan huse virksomhederne. Ligeledes skal virksomhedens beskæftigelse gerne passe med Aalborg, således at der er en sammenhæng mellem kunde og virksomhed. Med en målsætning om, at være en attraktiv storby med mange muligheder for virksomheder, er der derfor et godt grundlag for at drive virksomhed i Aalborg, også i fremtiden. Indenfor Vækstaksen ligger der utallige virksomheder, men der er stadig tomme erhvervslokaler, som vil give plads til flere virksomheder. Heriblandt skal der ske en udvidelse af Strøbyrbergs Palæ, som har en central beliggenhed i Vækstaksen, helt nede ved havnefronten.

4.3.2 Hvorfor udvide Strøbyrbergs Palæ?

Strøbyrbergs Palæ ligger i Vækstaksen. På Figur 4.2 ses det, at Strøbyrbergs Palæ ligger i det lilla område og er dermed i et område, hvor der er størst mulighed for udvikling inden for Vækstaksen. Grundet havnefrontens udvikling de sidste 10 år, har der været fokus på udviklingen her, og nu har Aalborg Kommune godkendt forespørgslen om en tilbygning til Strøbyrbergs Palæ, da der allerede er bygget Musikkens Hus, havnefronten, Utzon Centeret og Utzon Parken omkring området. Udviklingen omkring havnefronten er sket i takt med Vækstaksens fokus herpå. Om havnefronten havde fået en udvikling overhovedet eller i lige så høj grad, hvis tankerne og ideerne omkring Vækstaksen ikke var blevet sat i værk, kan diskuteres. Uden en vækstakse vil der stadig ske en udvikling ved havnefronten, men ikke i ligeså høj grad, som nu, hvor Vækstaksen bringer ekstra fokus på området. Dog må det formodes, at havnefronten ikke vil udvikle sig i samme retning i forhold til de kulturmæssige fokuspunkter som Vækstaksen giver.

Det kan ligeledes diskuteres om Vækstaksen overhovedet har haft indflydelse på udvidelsen af Strøbyrbergs Palæ. Placeringen af Strøbyrbergs Palæ midt i Vækstaksen, kan tænkes at have haft indflydelse på beslutningen om, at der skal laves en tilbygning, fordi bygningen skal leve op til Aalborg Kommunes forventninger, og ønsker for fremtiden. Tilbygningen kan

bruges til erhvervslokaler, og dette vil kunne tiltrække en eller flere nye virksomheder til området, og dermed være med til at udvikle både området og Aalborg by. Omvendt kan spørgsmålet dog også stilles, om denne tilbygning vil få den ønskede effekt og kunne leve op til disse målsætninger. Det vil være naivt at tro, at en udvidelse på nogle få hundrede kvadratmeter vil gøre en betydende forskel for Aalborg, og det kan derfor ikke alene være grunden til tilbygningen, men snarere en af flere årsager. Strøbyrbergs Palæ er kun en lille del af Vækstaksen, og skal derfor ikke bære Aalborgs udvikling og vækst alene.

Hovedpunkterne i Vækstaksen er, at Aalborg skal vokse som by, og udvikles gennem en byfortætning, hvor målet er, at tiltrække flere virksomheder og indbyggere. En udvidelse af Strøbyrbergs Palæ vil give ekstra erhvervslokaler og/eller lejligheder, og dette passer godt sammen med Vækstaksen. Tilbygningen betyder desuden, at Strøbyrbergs Palæ vil få et mere harmonisk udseende ud mod vandet, da tilbygningen vil blive bygget i samme arkitektoniske stil som resten af bygningen, og den nordøstlige del af bygningen vil komme op i cirka samme højde, som resten af bygningen. Sammen med resten af havnefronten vil Strøbyrbergs Palæ gennemgå en renovering, som løfter udseendet samt medfører, at området vil få en mere ensformet og harmonisk stil.

Det, at området bliver et centralt fokuspunkt for fremtiden betyder også, at området bliver mere attraktivt, idét der kommer til at ske en fortsat udvikling af området, og netop derfor kan en tilbygning være en god investering, da det giver ekstra plads og bedre forudsætninger for udviklingen.

Udvikling af området 5

I det følgende afsnit vil lokalplanen for området ved Strøybergs Palæ beskrives, da denne sammen med kommuneplanen indeholder en række informationer om Strøybergs Palæ, og fastsætter rammerne for den kommende tilbygning.

Til sidst vil der foretages en sammenligning mellem den førhen gældende lokalplan for området og den nuværende lokalplan, for at undersøge, hvilke ændringer der har været nødvendige at foretage, for at kunne realisere tilbygningen til Strøybergs Palæ.

5.1 Lokalplan

En lokalplan tager udgangspunkt i en fremsat kommuneplan, og har til formål at styre udviklingen i et område. Lokalplanen skal give borgerne og byrådet et indblik i et bestemt område og give dem mulighed for at komme med tiltag til den fremlagte plan. Her fastsætter byrådet rammerne for, hvordan arealer, bygninger, beplantning, veje, stier m.fl. skal anlægges i et givent område. Lokalplaner skal ifølge planloven udformes af byrådet, der har pligt til dette, før der kan gennemføres større bygge- og anlægsprojekter ([Kommune, Oktober 2012], s. 4).

En lokalplan indeholder punkterne; redegørelse, planbestemmelser og bilag ([Kommune, Oktober 2012], s. 4).

Planen starter med en redegørelse, hvor lokalplanens baggrund og formål fastsættes og hele indholdet fremlægges. Der bliver også redegjort for miljømæssige forhold, hvordan lokalplanen forholder sig til andet byggeri, og om der kræves tilladelser eller anden slags dispensationer fra forskellige myndigheder.

I lokalplanen informeres der om planbestemmelser, som er områdets fremtidige anvendelse. Dette illustreres via tekst og billeder.

Til sidst i lokalplanen ligger alle bilagene. Disse består oftest af forskellige kort (matrikelkort, arealanvendelseskort m.m.) samt forskellige tabeller omkring støj fra erhverv og trafik m.m. Bilagene er med til at uddybe og illustrere lokalplanbestemmelserne.

Byrådet kan til enhver tid udarbejde et lokalplanforslag. Når et forslag til lokalplanen er udformet, skal det offentliggøres i mindst otte uger, hvor borgerne kan komme med indsigelser eller forslag til ændringer. Efter de otte ugers offentliggørelse bedømmer byrådet, hvorvidt eventuelle indsigelser eller ændringer vil blive taget op. Dernæst vedtages planen, hvor den bekendtgøres i avisen og er hermed bindende for ejendommene, som ligger i lokalplanområdet.

Der må ikke laves ændringer i området i strid med lokalplanen, dog må eksisterende bebyggelser og anvendelse, der er etableret før lokalplanforslagets offentliggørelse, fortsætte.

Endvidere er der ikke pligt til at gennemføre tiltag, der beskriver lokalplanen ([Kommune, Oktober 2012], s. 4).

5.2 Lokalplan 1-1-107

Lokalplan 1-1-107 er lokalplanen for området ved Strøybergs Palæ. Lokalplanen er vedtaget af Aalborg Byråd den 12. november 2012, og offentligt bekendtgjort den 21. november 2012 ([Kommune, Oktober 2012], s. 20).

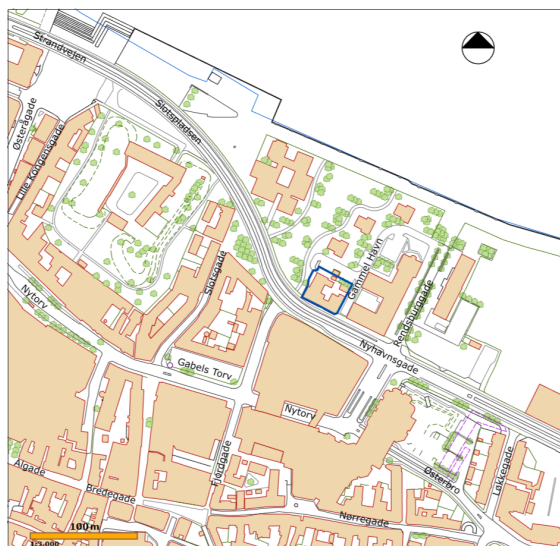
Området for lokalplanen er ca. 1.200 m², og ligger ca. 100 m fra Limfjorden. Øst for lokalplanområdet ligger Gammel Havn, mod nord og vest ligger Utzon Parken og mod syd Nyhavnsgade. Ud over Strøybergs Palæ, der ligger i planområdet, er der også enkelte mindre bygninger, garager m.m. For at lokalplanen kan blive realiseret, skal mindre bygninger nedrives, hvis de ikke er bevaringsværdige ([Kommune, Oktober 2012], s. 6). Området, som lokalplanen dækker, ses på Figur 5.1.

Lokalplanen er udarbejdet med et ønske om, at lave en tilbygning til Strøybergs Palæ, hvor anvendelsesmulighederne i området således vil blive ændret til beboelse, serviceerhverv og kontorerhverv. Lokalplanen er udformet således, at den tager hensyn til, at den nye bebyggelse udformes efter den eksisterende bevaringsværdige bygning, eventuelt med et nutidigt arkitektonisk udtryk, således der er harmoni mellem den nuværende bygning og tilbygningen. Her tages der hensyn til bygningsskala, facaderytme og farve, da Strøybergs Palæ er vurderet til at være en bevaringsværdig bygning med en bevaringsværdi 4, som er middelværdi ([Kommune, Oktober 2012], s. 5 og 9). Bevaringsværdien bestemmes på baggrund af fem værdier; arkitektonisk værdi, kulturhistorisk værdi, miljømæssig værdi, originalitet og tilstand, hvor vurderingen er givet i forhold til helhedsindtrykket af bygningens kvalitet og tilstand, dog vil den arkitektoniske- og den kulturhistoriske værdi veje tungest for bevaringsværdien. Bygninger med bevaringsværdi 2-4 er bygninger, som er fremtrædende grundet deres arkitektur, kulturhistorie og håndværksmæssige udførelse [Kulturstyrelsen]. Lokalplanen fortæller desuden, at tage skal udføres som saddeltage eller som flade tage ([Kommune, Oktober 2012], s. 17).

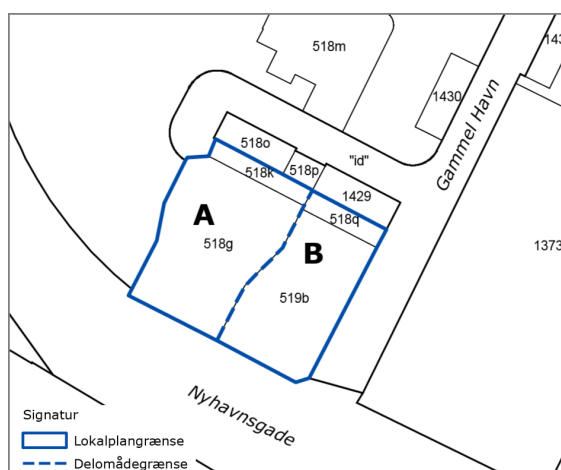
Lokalplanen indeholder to delområder, hvor delområdet B er hovedbygningen af Strøybergs Palæ, mens delområde A er sidebygningen dertil og et byggefelt liggende mod nord, hvilket er illustreret på Figur 5.2. Inden for delområde A må ny bebyggelse opføres i 4 etager, samt en tagetage, og med en kælder maksimalt 1,25 m over terræn, som kan anvendes til parkering, depot og lignende. Inden for delområde B må ny bebyggelse opføres i 3 etager samt en tagetage og med en kælder maksimalt 2 m over terræn. I alt må tilbygningen højst være 19 m høj ([Kommune, Oktober 2012], s. 7 og s. 16).

Da lokalplanområdet ligger meget kystnært skal der i større grad dimensioneres efter klimatiske faktorer og ændringer. Her er hovedpunktet vandstandsstigning. Her tages der udgangspunkt i Aalborg Kommunes klimastrategi. Den forudsiger, at den generelle indre vandstand i nordjyske farvande vil kunne stige med op til 1 m. Derfor er der fastsat en minimum sokkelkote for stueplan på nye bygninger på 2,36 m DVR 90 grundet risikoen for vandstandsstigning ([Kommune, Oktober 2012], s. 9).

Bygningen ligger placeret tæt op ad detailhandel og erhverv. Området benyttes af kollektiv trafik. Da bygningen ligger placeret ved Nyhavnsgade, kan dette give støjgener fra trafikken. Derfor skal der tages højde for dette, når der bygges. Det indendørs støjniveau



Figur 5.1. Lokalplan 1-1-107, lokalplanområde



Figur 5.2. Lokalplan 1-1-107, delområde A og B

må ikke overstige L_{den} 33 dB, og ved udendørs opholdsarealer må den ikke overstige L_{den} 58 dB. Støjisolering skal primært ske indvendigt, så bygningen ikke ændrer udseende. Overholdelse af de forskellige grænseværdier for støj skal kunne dokumenteres, før bygningen må tages i brug ([Kommune, Oktober 2012], s. 8). Området er kortlagt på vidensniveau 1 og 2 efter jordforureningsloven. Et areal bliver kortlagt på vidensniveau 1, hvis der er kendskab til aktiviteter, der kan forårsage forurening på arealet. Det vil blive kortlagt på vidensniveau 2, hvis der er dokumentation for forurening i jord og grundvand på arealet [Miljøministeriet]. Hvis der i forbindelse med bygge- og anlægsarbejde konstateres tegn på jordforurening, skal arbejdet standses og kommunens Teknik- og Miljøforvaltning skal underrettes. Herefter vurderes det, om der skal fastsættes vilkår, inden arbejdet kan genoptages ([Kommune, Oktober 2012], s. 10).

Lokalplanen skal udarbejdes i samspil med den nuværende kommuneplan og anden fysisk planlægning i området omkring. Planen er, at der i lokalplanens område kan indrettes et mindre antal boliger. Det forventes at Aalborg Midtby får etableret 2.116 nye boliger i perioden 2008-2019. I bygningen kan desuden etableres butikker på maksimalt 250 m^2 og

500 m^2 pr. etage jf. kommuneplanen ([Kommune, Oktober 2012], s. 8).

5.2.1 Fra gammel til ny lokalplan

I kraft med vedtagelsen af lokalplan 1-1-107 ophæves lokalplanen 10-082 for det område, som lokalplan 1-1-107 omfatter. På trods af, at de to lokalplaner omfatter to forskellige områdestørrelser, så er lokalplanerne fortsat ens på flere punkter, heriblandt miljøforholdene for området. Der er dog nogle små forskelle, og disse forskelle vil blive analyseret i det følgende afsnit. Nedenfor på Figur 5.3 ses lokalplanområdet for lokalplan 10-082.



Figur 5.3. Tidligere gældende lokalplan, 10-082, for området

I lokalplan 10-082 kan ny bebyggelse for området Strøbyrgerne Palæ bygges i 4 etager samt tagetage med en maksimal højde på 22 m ([Kommune, August 2006], s. 19), hvor der i lokalplan 1-1-107 kan bygges i op til 3 etager samt tagetage for ny bebyggelse med en maksimal højde på 19 m. Denne ændring i højden kan skyldes, at der har været indsigelser imod de 22 m, da dette muligvis ville fjerne en udsigt eller sollys for de berørte personer.

Der er i lokalplan 1-1-107 ligeledes taget højde for vandstandsstigning i Limfjorden, hvilket ikke er gjort i lokalplan 10-082. Grunden til dette kan skyldes, at der ikke tages højde for detaljerne, da lokalplan 10-082 foruden Strøbyrgerne Palæ indeholder tiltag til Utzon Centeret, Slotspladsen og First Slotshotel.

Ligeledes bliver der præciseret i lokalplan 1-1-107, at isolering for trafikstøj ikke må ændre på facadens udseende, hvor der i lokalplan 10-082 blot står, at enhver ændring på bygningens facade kræver en tilladelse ([Kommune, August 2006], s. 19). En grund til at der først i lokalplan 1-1-107 står beskrevet, hvordan isoleringen skal foretages samt at facadeændringer kræver en tilladelse, kan være, at lokalplan 10-082 dækker over et større område end 1-1-107, og at detaljerne på tilbygningen dermed først er relevant for lokalplan 1-1-107.

For ny bebyggelse og nye tilbygninger, som er omfattet af lokalplan 1-1-107, gælder det, at nye bygninger skal opføres i overensstemmelse med den eksisterende bebyggelse, dog gerne med nutidig arkitektonisk formsprog. Tilbygninger skal opføres i tilknytning til

den eksisterende bevaringsværdige bygning, og skal derfor have det samme arkitektoniske udtryk, som bygningen i forvejen har ([Kommune, Oktober 2012], s. 7).

Dette punkt i lokalplanen forklarer de overordnede rammer for ny bebyggelse og tilbygning, men udover dette, er det mere frit for det pågældende rådgivningsfirma, at designe og konstruere de pågældende bygninger. De skal blot overholde lokalplanens givne rammer, hvorefter det kan diskuteres og fortolkes, hvor og hvornår grænsen for det arkitektoniske udtryk overskrides. Denne balance er derfor mest op til det rådgivende ingeniørselskab at fortolke.

5.3 Delkonklusion

Der er i de foregående afsnit redegjort for Aalborgs historie og baggrunden for byens udvikling. Ligeledes er der beskrevet, hvad en kommuneplan og lokalplan er, og der er lavet en dybdegående analyse af Aalborgs kommuneplan, med særligt fokus på Vækstaksen. Inden for vækstaksen ligger Strøbybergs Palæ, som hører under den nuværende lokalplan 1-1-107, hvilken også er behandlet, analyseret og sammenlignet med den tidligere lokalplan for området, 10-0-82. Endelig er der foretaget en diskussion, hvor spørgsmålet stilles, hvorfor det er godt at udvikle i netop dette område, og derunder hvilken sammenhæng der er mellem Strøbybergs Palæ og Vækstaksen.

Kommuneplanen er den overordnede ramme for byens udvikling, mens lokalplanen beskriver et mindre område inden for kommunen, og har til formål at styre udviklingen af dette. Aalborg Kommune er vokset som by gennem tiden, og gennem den nuværende kommuneplan har kommunen en målsætning om, at blive Nordjyllands Vækstdynamo og blive en by med fokus på udvikling af studerende, erhverv, kultur med mere.

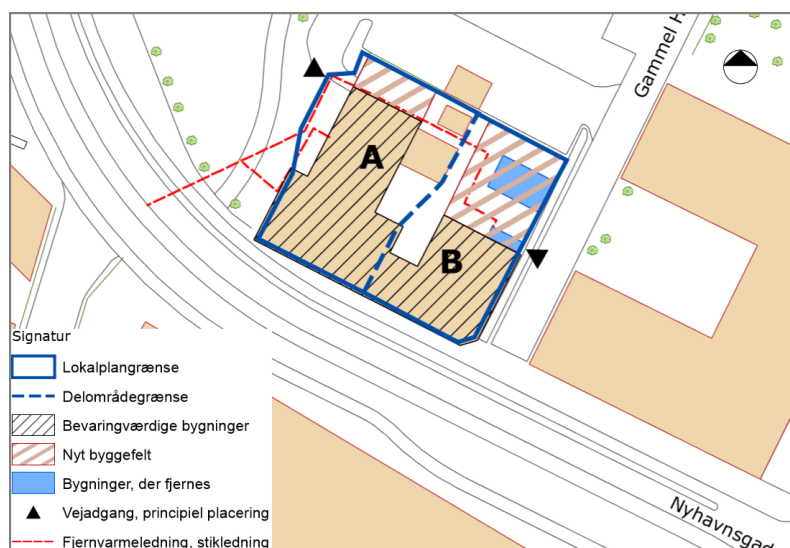
Blandt Aalborg Kommunes fem fokuspunkter er det fokuspunktet "Aalborg - den attraktive storby", omhandlende Vækstaksen, der er blevet behandlet. Vækstaksen beskriver et område i Aalborg, hvor der er planer om fremtidig udvikling. Disse områder består i dag af virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kulturattraktioner og andre interessepunkter for Aalborg Kommune. Det er netop disse områder, der skal skabe grobund for den fremtidige vækst i Aalborg, og derfor er det fordelagtigt at udvikle yderligere i netop disse områder.

Et af hovedpunkterne i Vækstaksen er, at udvikle Aalborg gennem en byfortætning, hvor målet er at få flere virksomheder og indbyggere til byen. En tilbygning af Strøbybergs Palæ vil give ekstra erhvervslokaler og lejligheder, hvilket passer godt sammen med kommunens ønske om byfortætning.

Med en beliggenhed inden for Vækstaksen i et af de områder, hvor der er størst mulighed for udvikling, er der grundlag for en udvidelse af Strøbybergs Palæ. Derudover har de seneste 10 års udvikling af havnefronten, givet øget fokus på udviklingen i dette område, hvilket gør området mere attraktivt. Dette er et godt grundlag for at lave en tilbygning, som vil give ekstra plads og bedre forudsætninger for udviklingen. Tilbygningen kan blandt andet bruges til erhvervslokaler, som kan tiltrække nye virksomheder til områder, og dermed være med til at udvikle byen. Dog vil en mindre udvidelse af Strøbybergs Palæ ikke have en stor betydning for Aalborg og dens udvikling, da bygningen kun er en lille del af Vækstaksen.

Dimensionering 6

Figur 6.1 viser de nye byggefelter inden for henholdsvis delområde A og delområde B til Strøbybergs Palæ ([Kommune, Oktober 2012], s. 16). Denne rapport fokuserer på byggefeltet inden for delområde B, hvor ny bebyggelse, ifølge lokalplan 1-1-107, må opføres i 3 etager samt en tagetage og med en kælder maksimalt 2 m over terræn. Ved opførsel af ny bebyggelse i delområde B, skal to nuværende mindre bygninger fjernes.



Figur 6.1. Lokalplan 1-1-107, delområde A og B

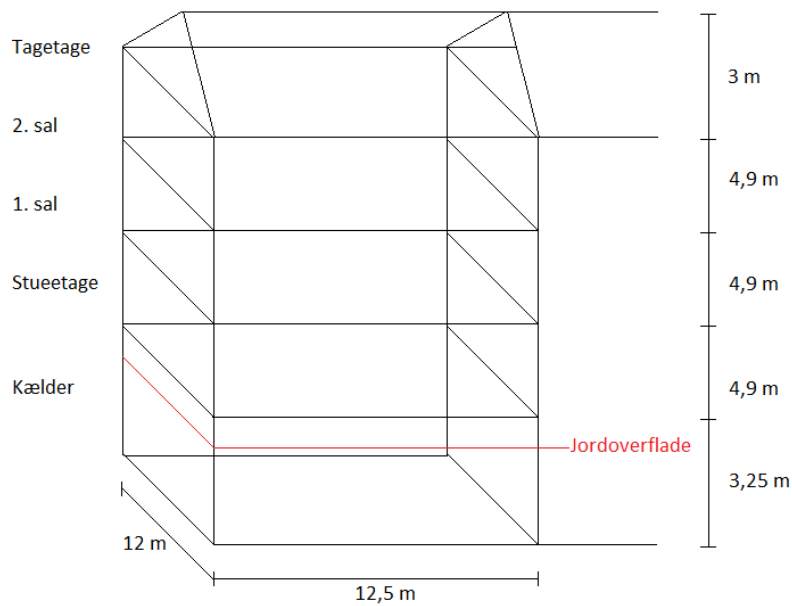
Med udgangspunkt i lokalplan 1-1-107 har bygningen fået de størrelser og dimensioner, som ses på Figur 6.2.

Tilbygningen bliver 12,5 meter lang og 12 meter bred i henhold til den eksisterende bygningsbredde. Kælderen har en højde på i alt 3,25 m, hvor 1,25 m ligger over terræn. Stueetagen, 1. sal og 2. sal har hver især en højde på 4,9 m og tagetagen har en højde på 3 meter med en hældning på 26,6 grader. I alt er tilbygningen 19 m høj over terræn.

/newline For at kunne beregne de laster som påvirker tilbygningen, er der opstillet nedenstående statisk system for bygningen. Systemet er opstillet som en bjælkekonstruktion.

6.1 Laster

Lidt tekst her.



Figur 6.2. Tilbygningens dimensioner

6.1.1 Permanent last

Indsætte her.

6.1.2 Variable laster

Af variable laster optræder der både snelast og vindlast på bygningen, og disse udregnes efter Dansk Standard Eurocode 1991.

Snelast

Indsætte her.

Vindlast

Vindlasten beregnes for det højeste punkt på konstruktionen, hvilket er på tagspidsen for tilbygningen, da det er det punkt, hvor vinden er kraftigst.

FIGUR!

Til at bestemme vindlasten på tilbygningen bruges følgende formel:

$$w_e = q_p(z_e) \cdot c_{pe}$$

q_p : peakhastighedstrykket

z_e : referencehøjden for det udvendige vindtryk

c_{pe} : formfaktoren for det udvendige vindtryk

Den maksimale belastning fra vinden, peakhastighedstrykket q_p , bestemmes ved:

$$q_p(z_e) = [1 + 7I_v(z_e)] \cdot \frac{1}{2} \cdot \rho \cdot v_m^2(z_e)$$

I_v : vindturbulens

v_m : middelvindhastigheden

For at bestemme peakhastigheden, beregnes først vindturbulens $I_v(z)$ samt middelvindhastigheden v_m .

Vindturbulens, $I_v(z)$, bestemmes ved:

$$I_v(z) = \frac{\sigma_v}{V_m(z)} = \frac{k_1}{c_0(z) \cdot \ln\left(\frac{z}{z_0}\right)}$$

k_1 : turbulensfaktor, sættes til 1.0 ([?], s. 82)

$c_0(z)$: orografifaktoren, som sættes til 1.0 ([?], s. 78)

z : højde, som er 19 m

z_0 : ruhedslængde, som sættes til 1.0 for terrænkategori IV ([?], s.79)

Middelvindhastigheden, v_m , bestemmes ved:

$$v_m(z) = c_r(z) \cdot c_0(z) \cdot v_b$$

$c_r(z)$: ruhedsfaktor

v_b : basisvindhastigheden

Til at bestemme middelvindhastigheden, beregnes basisvindhastigheden samt ruhedsfaktor.

Basisvindhastigheden, v_b , bestemmes ved:

$$v_b = c_{dir} \cdot c_{season} \cdot v_{b,0}$$

c_{dir} : retningsfaktor, som sættes til 1.0 ([?], tabel 1a s. 77)

c_{season} : årstidsfaktor, som sættes til 1.0 ([?], tabel 1b s. 77)

$v_{b,0}$: grundværdi for basisvindhastigheden, som sættes til $24 \frac{m}{s}$, da dette er gældende for størstedelen af Danmark ([?], s. 77)

Ruhedsfaktor, $c_r(z)$, bestemmes ved:

$$c_r(z) = k_r \cdot \ln\left(\frac{z}{z_0}\right)$$

k_r : terrænfaktor

Terrænfaktoren, k_r , bestemmes ved:

$$k_r = 0.19 \cdot \left(\frac{z_0}{z_{0,II}}\right)^{0.07}$$

$z_{0,II}$: værdi for ruhedslængde for terrænkategori II, som sættes til 0.05 ([?], s. 78-79)

Konklusion 7

I dag er Limfjordsbroen den eneste overgang for fodgængere og cyklister over Limfjorden. Det har dog gennem længere tid været på tale, at konstruere en cykel/gangbro på Jernbanebroen over Limfjorden, således at de bløde trafikanter får endnu en overgang over Limfjorden. Dertil har projektet, med udgangspunkt i problemformuleringen og de dertilhørende problemstillinger, undersøgt den nye cykel/gangbro ud fra et kontekstuel og teknisk perspektiv.

Projektgruppen kan på baggrund af de indsamlede data og interviews konkludere, at baggrunden for at konstruere en cykel/gangbro, ligger i byens udvikling og ikke i lige så høj grad for nødvendigheden af broen på nuværende tidspunkt. Der higes ikke efter en ny overgang, men der konkluderes at en sådan overgang vil blive taget godt imod, da den vil forbedre infrastrukturen imellem Aalborg og Nørresundby, og dermed gøre det lettere for enkelte målgrupper. Ydermere kan det konkluderes, at de færreste er direkte imod en ny overgang. Som skrevet, opføres cykel/gangbroen på grund af Aalborgs udvikling, med de nye havnefronter og en kommende letbane, som broen også skaber muligheder for.

Der har været flere løsningsforslag til hvordan cykel/gangbroen skal se ud, hvilket materiale den skal fremstilles i og hvordan den skal dimensioneres. Projektet har belyst alle tre løsningsforslag på forskellig vis.

Gennem beregninger af stangkræfterne i Jernbanebroens gitterkonstruktion er det første løsningsforslag blevet undersøgt, for at undersøge om Jernbanebroen vil kunne holde til denne cykel/gangbro og den ekstra last, som Jernbanebroen pålægges med en ny cykel/gangbro monteret på siden. Her er spændingerne beregnet for alle stængerne, og det kan konkluderes, at flere af stængernes spændinger overskrider den regningsmæssige flydespænding, endda med op til 30%, og derfor vil dette løsningsforslag ikke kunne lade sig gøre med de dimensioner og antagelser, som projektgruppen har gjort sig omkring denne løsning. Der vil opstå brud på stængerne, og der vil være en stor risiko for, at stængerne vil knække sammen.

Alle tre løsningsforslag er efterfølgende behandlet i en diskussion, hvor deres fordele og ulemper er opstillet. Aalborg Kommune har et samlet budget på 25 mio. til en ny cykel/gangbro, men prisen er kun en ud af mange faktorer, som skal gå op. Jernbanebroens egen- og nyttelast gør, at Jernbanebroen allerede i dag er belastet med 95% af sin maksimale bæreevne, og derfor har vægten en stor betydning for løsningsforslaget, og her kan komposit blive afgørende, da det er meget lettere end stål. Samtidig er stålprojektet begrænset til en maksimal bredde på 1,8 meter, mens løsningsforslagene, hvor kompositmateriale indgår, gør en bredde på 2,0 meter mulig.

Litteratur

- Aalborg, 2014a.** Business Aalborg. *Bedre Overblik, Temperaturmåling på erhvervslivet i Aalborg*. <http://www.aalborg.dk/media/676544/BEDRE-Overblik-nr-1-2014.pdf>, 2014. Downloadet: 08.03.2015.
- Aalborg, 2014b.** Business Aalborg. *Ungdommens Aalborg*. <http://www.aalborg.dk>, 2014. Downloadet: 08.03.2015.
- Aalborg.** Kulturbro Aalborg. *Formål med kulturbro-Aalborg*. <http://www.kulturbroaalborg.dk>. Downloadet: 25.02.2015.
- Aalborg Kommune, 23.11.2009.** Aalborg Kommune. *Bilag*. <http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 23.11.2009. Downloadet: 24.03.2015.
- Aalborg Kommune, 25.11.2013a.** Aalborg Kommune. *Om Kommuneplanen*. <http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 25.02.2015.
- Aalborg Kommune, 31.12.2006a.** Aalborg Kommune. *Planredegørelse*. <http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 31.12.2006. Downloadet: 24.03.2015.
- Aalborg Kommune, 31.12.2006b.** Aalborg Kommune. *Kommuneplanrammer*. <http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 31.12.2006. Downloadet: 24.03.2015.
- Aalborg Kommune, 25.11.2013b.** Aalborg Kommune. *Retningslinjer*. <http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 24.03.2015.
- A/S, 2008.** Calum A/S. *Investeringsejendomme*. <http://www.calum.dk/>, 2008. Downloadet: 05-03-2015.
- A/S et al., 2009.** Niras Konsulenterne A/S, Mette Glarborg Bahrenscheer, Kirstine Iversen, Peer Frank og Peter Frost-Møller. *Brug Havnen, Industrihavnens kulturarv*. ISBN: 978-87-91298-09-7, Handbook. Kulturarvsstyrelsen, 2009.
- Clement og Andersen, 2014.** Karen Clement og Thomas Nørgaard Andersen. *Rekordmange optaget på videregående uddannelser - hver fjerde får afslag*. <http://www.b.dk/nationalt/rekordmange-optaget-paa-videregaaende-uddannelser-hver-fjerde-faar-afslag>, 2014. Downloadet: 24-03-2015.
- Dansk Center for Byhistorie.** Dansk Center for Byhistorie. *Danske Købstæder: Aalborg - Historiske Befolkningstal*. <http://byhistorie.inet-designer.dk/>. Downloadet: 07.03.2015.
- Danske, 2014.** Redaktionen Den Store Danske. *Aalborg historie*. [http://www.denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Jylland_-_byer/Aalborg/Aalborg_\(Historie\)](http://www.denstoredanske.dk/Danmarks_geografi_og_historie/Danmarks_geografi/Jylland/Jylland_-_byer/Aalborg/Aalborg_(Historie)), 2014. Downloadet: 25.03.2015.

- for Byhistorie.** Dansk Center for Byhistorie. *Danske Købstæder: Aalborg.*
<http://byhistorie.inet-designer.dk/>. Downloadet: 07.03.2015.
- Forvaltning, 1908-2015.** Aalborg Kommunes Tekniske Forvaltning. *Nyhavnsgade 9-11.*
Byggesagsarkiv, 1908-2015.
- Home, 2014.** Home. *Aalborg: Studiebolig med landets billigste 'husleje'.*
<http://www.home.dk>, 2014. Downloadet: 26-03-2015.
- Johansen og Mathiasen, 2004.** Mette Johansen og Line Mathiasen. *Byomdannelse på Aalborg Østre Havn, Kampen om fremtiden.* Handbook. Aalborg Universitet, 2004.
- Junker.** Flemming Junker. *Rekordmange nye virksomheder i Aalborg.*
<http://nordjyske.dk/artikel/rekordmange-nye-virksomheder-i-aalborg/300147e6-7380-429c-b37f-ec782b15de9a/112/1201>. Downloadet: 20-03-2015.
- Kommune, 21.11.2012.** Aalborg Kommune. *Alternativ rutenet i forbindelse med letbanen 1. etape.* <http://www.aalborgletbane.dk>, 21.11.2012. Downloadet: 26-03-2015.
- Kommune, 25.11.2013a.** Aalborg Kommune. *Byerne - et godt sted at bo hele livet.*
<http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 24.03.2015.
- Kommune, a.** Aalborg Kommune. *Eternittens omdannelse.* <http://www.aalborg.dk>.
Downloadet: 25.02.2015.
- Kommune, August 2006.** Aalborg Kommune. *Lokalplan 10-082.*
<http://www.aalborgkommune.dk>, August 2006. Downloadet: 27.02.2015.
- Kommune, b.** *Aalborg Kommune.*
- Kommune, 25.11.2013b.** Aalborg Kommune. *Aalborg - den attraktive storby.*
<http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 25.02.2015.
- Kommune, 25.11.2013c.** Aalborg Kommune. *Det åbne land.*
<http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 24.03.2015.
- Kommune, Oktober 2012.** Aalborg Kommune. *Lokalplan 1-1-107.*
<http://www.aalborgkommune.dk>, Oktober 2012. Downloadet: 25.02.2015.
- Kommune, 25.11.2013d.** Aalborg Kommune. *Nødvendige forbindelser - mobilitet.*
<http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 24.03.2015.
- Kommune, 25.11.2013e.** Aalborg Kommune. *Bæredygtighedsprofil.*
<http://www.aalborgkommuneplan.dk>, 25.11.2013. Downloadet: 24.03.2015.
- Kommune, c.** Vesthimmerlands Kommune. *Kommuneplantillæg.*
<http://www.vesthimmerland.odeum.com>. Downloadet: 25.02.2015.
- Kulturstyrelsen.** Kulturstyrelsen. *Hvad er bevaringsværdi?*
<http://www.kulturarv.dk>. Downloadet: 27.02.2015.
- Landsforening, 05.05.2014.** Kommunernes Landsforening. *Aalborg ønsker bedre image.*
<http://www.kl.dk>, 05.05.2014. Downloadet: 26-03-2015.

- Miljøministeriet.** Miljøministeriet. *Kortlægning og områdeklassificering*.
<http://www.mst.dk>. Downloadet: 27.02.2015.
- Schouenborg, 08.09.2014.** Jesper Schouenborg. *Byråd vil have sporvogne i Aalborg*.
<http://www.nordjyske.dk>, 08.09.2014. Downloadet: 26-03-2015.
- Statistik.** Danmarks Statistik. *Danmarks Statistik befolknings tal Aalborg 2008-2015*.
<http://www.statistikbanken.dk/statbank5a/selectvarval/saveselections.asp>.
Downloadet: 20-03-2015.
- Universitet.** Aalborg Universitet. *Campus Aalborg*. <http://www.sict.aau.dk>.
Downloadet: 25.02.2015.
- Universitet, 2013.** Aalborg Universitet. *Fakta 2013*. <http://www.aau.dk>, 2013.
Downloadet: 26-03-2015.
- Vejdirektoratet, 2011.** Vejdirektoratet. *3. Limfjordsforbindelse*.
<http://www.vejdirektoratet.dk/DA/vejprojekter/limfjorden/Documents/H%C3%B8ringsnotat%203.%20Limfjordsforbindelse.pdf>, 2011. Downloadet: 24-03-2015.
- VisitAalborg, a.** VisitAalborg. *Jomfru Ane Parken*. <http://www.visitaalborg.dk>.
Downloadet: 25.02.2015.
- VisitAalborg, b.** VisitAalborg. *Karolinelund*. <http://www.visitaalborg.dk>.
Downloadet: 25.02.2015.
- VisitAalborg, c.** VisitAalborg. *Musikkens Hus*. <http://www.visitaalborg.dk>.
Downloadet: 25.02.2015.
- Øhrstrøm og Washuus, 2014.** Daniel Øhrstrøm og Dorte Washuus. *Smukke Studieboliger er en succes*. Kristeligt dagblad, page 1, 2014.

Interviewspørgsmål til Jens Toft Nielsen



- Hvad fik dig til at gå ind i arbejdet med broen?
- Hvad er formålet med broen? Eller hvad bringer broen til Aalborg/ Nørresundby?
- Hvordan vil man gøre broen til et varemærke for byen? Hvor stort et varemærke vil man have den til at være? Nu hvor i selv har døbt den Kulturbroen.
- Hvad taler imod broen?
- Hvad er nødvendigheden i broen?
- Tilbage i 2009 fremlagde man det oprindelige forslag til cykel gangbroen Er behovet for broen steget eller faldet?
- Hvem står for tilbygningen af broen?
- Hvilke materialer bliver broen bygget af?
- Hvad er det i teknikken, som gør, at broen ikke ville kunne holde til mere end de 2 meter?
- Har i draget erfaringer fra andre cykel/gangbroer i verden? – Hvilke?
- Da det er en klapbro med skibs- og togtrafik under og over, hvordan kommer broens trafik til at løbe? - med henblik på lukning for cyklister og gående.
- Er i bange for at lukningen sker for tit, og det måske fjerner interessen for at bruge broen af cyklister og gående?

Interviewet kan høres på www.markhaurum.com