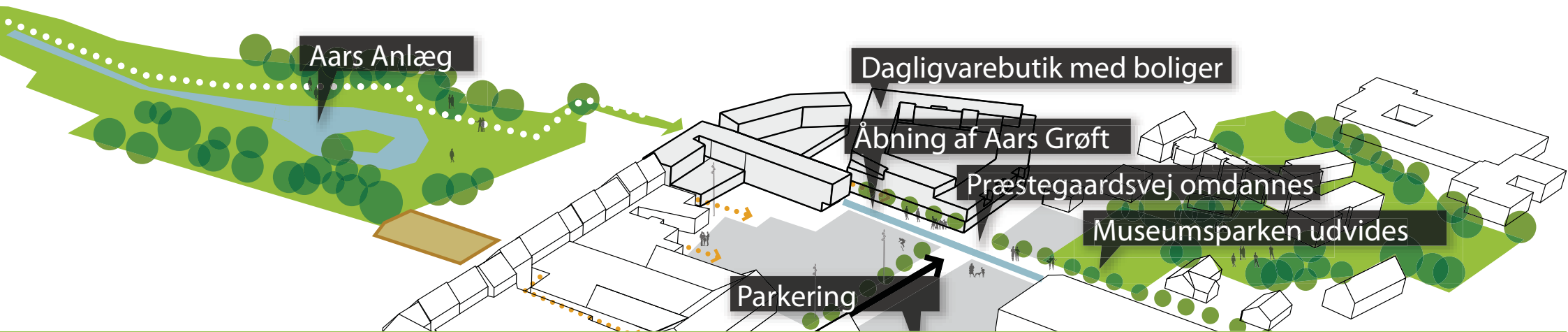




VESTHIMMERLANDS
KOMMUNE

- lyst til at gøre en forskel



Plads til by i vækst

Udviklingsplan for Aars

December 2011

Indhold

Indledning	3
Vision - plads til by i vækst	4
5 PLANLÆGNINGSOMRÅDER	
Planlægning for trafik	8
Planlægning for erhverv og uddannelse	14
Planlægning for boliger	18
Planlægning for natur og bevægelse	22
Planlægning for midtbyen	26
2 Fra plan til realisering	34

Kolofon

Udgivelse

Vesthimmerlands Kommune
Kultur, Plan & Fritidsafdelingen
Himmerlandsgade 27
9600 Aars

Konsulent

Rapporten er udarbejdet af COWI - Plan, Udvikling & Trafik i samarbejde med Vesthimmerlands Kommune.

December 2011



Læsevejledning

Udviklingsplanen for Aars består af en gennemgang af 5 planlægningsområder. For hvert emne beskrives den overordnede intention, der skal være kendetegnende for byens udvikling fremover. Der vises kort, skitser, inspirationsbilleder og principper, der illustrerer, hvordan intentionerne kan gennemføres.

Det er vigtigt at understrege, at ideerne i denne udviklingsplan skal betragtes som et debatoplæg, der beskriver, hvordan de overordnede strukturer for udviklingen kan se ud. De viste kort og tegningsmateriale er således ikke udtryk for en færdig løsning. Skitserne skal ses som overordnede principper, som skal viderebearbejdes i det efterfølgende arbejde med mere detaljeret planlægning og realisering.

De byggemuligheder, som udviklingsplanen indeholder, forudsætter grundejernes accept og myndighedernes godkendelse.

God læselyst.

Indledning

Med dette hæfte fremlægger Vesthimmerlands Kommune et forslag til udviklingsplan for Aars. Forslaget fremlægges i offentlig høring med henblik på at indkalde ideer, forslag og kommentarer til den fremtidige udvikling af Aars by.

I Kommuneplan 2009 beskrives, hvordan en af hovedudfordringerne er at sikre en værdifuld udvikling af kommunens byer, landsbyer og landdistrikter. I den forbindelse er det besluttet, at der skal udarbejdes udviklingsplaner for Aars, Løgstør, Farsø og Aalestrup. Udviklingsplaner for Aars og Løgstør er udarbejdet i 2011. Udarbejdelsen af en udviklingsplan for Farsø og Aalestrup forventes igangsat i løbet af 2012.

Formålet med udviklingsplanerne er at sikre en helhedsorienteret byudvikling, der tager udgangspunkt i byernes individuelle kvaliteter og udviklingspotentialer. Udviklingsplanerne forholder sig bl.a. til byvækst, byomdannelse, byfortætning, bevaringsinteresser og grønne forbindelser.

Byer skabes over mange år

Byer skabes over mange år og udviklingsplanerne skal ligge til grund for den fremtidige byudvikling både på kort og på lang sigt. En udviklingsplan er et redskab, der både på strategisk såvel som på fysisk niveau er med til at sætte rammerne, og som kan virke som styringsredskab i forbindelse med udviklingen af Aars by. En udviklingsplan skal således både være robust og fleksibel. Robust i forhold til

at kunne udvikle de visioner, som udviklingsplanen peger på, og samtidig fleksibel nok til at rumme nye ideer og initiativer, der naturligvis må dukke op over tid. Den politisk vedtagne udviklingsplan bliver således et betydningsfuldt planlægningsdokument i udviklingen fremover.

Dialogorienteret planudarbejdelse

I forløbet med udarbejdelsen af udviklingsplan for Aars har der været arbejdet målrettet med inddragelse af borgere og interesseorganisationer. Opstarten af udviklingsplanen for Aars blev markeret den 10. januar 2011 med afholdelse af en opstartstworkshop, hvor byens muligheder og udfordringer blev debateret. De fremmødte fik tilbud om, at blive en del af et Planforum, der efterfølgende har været samlet to gange for at give kritik af og ideer til det igangværende arbejde. I gennemsnit har der deltaget ca. 30 til de enkelte møder. Foruden borgere var der repræsentanter fra erhvervslivet, Aars Boligforening, Handelstandsforening, turismeorganisationen, museet samt kultur- og foreningslivet.

Byrådet vil gerne sige tak til de mange borgere og interesseorganisationer, der har været med til at sætte deres præg på planen. Byrådet er overbevidst om, at det lokale engagement vil vise sin værdi i det fremadrettede arbejde med at realisere udviklingsplanens vision om at sikre rammer for fortsat vækst.

Kommuneplan 2009 om udviklingsmål i Aars

- *Ved Aars planlægges der udlagt et område til byudvikling ved Stenildvad. Planlægningen af området tager udgangspunkt i placering af en evt. ny omfartsvej syd om Aars, ønsket om nye områder til hhv. bolig- og offentlige formål samt sikkerhed for fremtidig forsyning af området. Området dækker et areal på i alt ca. 100 ha.*
- *Mulighederne for at planlægge et bynært, rekreativt naturområde syd for Aars skal undersøges. Naturområdet skal give området en øget værdi dels som økologisk forbindelse og dels som rekreativt område.*
- *Kommunen vil understøtte, at et område med nem adgang til hovedvej A13 bliver godkendt til erhvervsområde for virksomheder med særlige beliggenhedskrav.*

Vision - Plads til by i vækst

Aars skal være Vesthimmerlands Kommunes kraftcenter. Byens store ambitioner koblet med den rette planlægning skal sikre en fremtidssikret infrastruktur, et attraktivt bymiljø, gode bosætningskvaliteter samt en mangfoldig, sund og bæredygtig byudvikling. Disse faktorer skal være med til at sikre, at Aars vedbliver med at være en god by at leve, arbejde og uddanne sig i - en by i vækst.

Plads til by i vækst - fordi....

Rammerne sprænges

Aars er Vesthimmerlands Kommunes største by med ca. 8000 indbyggere. Aars er kendetegnet ved at være en by med virke- og voksetrang, hvor der ikke er langt fra plan til realisering.

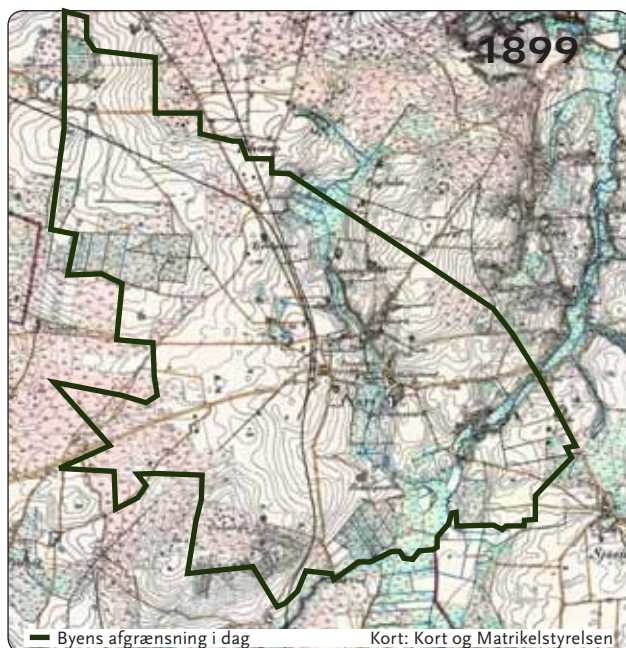
Siden indvielsen af Himmerlandsbanerne i 1890'erne har Aars undergået stor forandring fra landsby over stationsby til i dag at fremstå som en industri- og uddannelsesby med gode bosætningsmuligheder.

Aars har en central beliggenhed i Vesthimmerlands Kommune med gode indfaldsveje fra oplandet herunder god kobling til motorvejen via Roldvej.

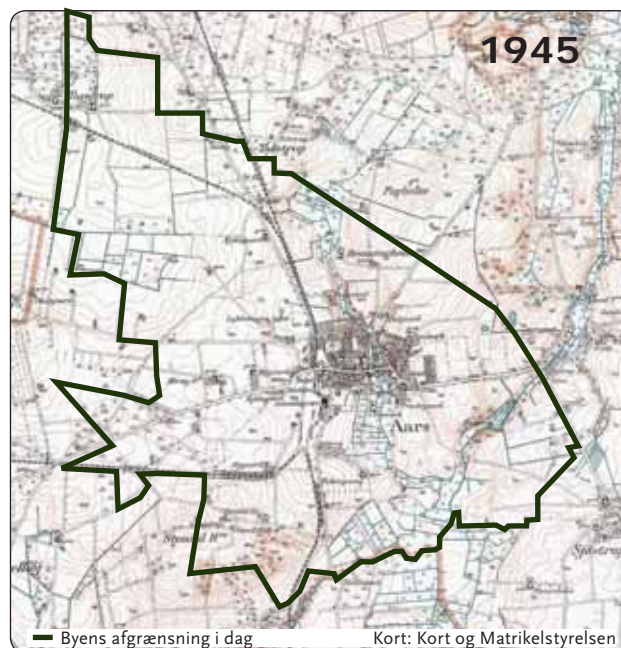
Aars er en god handelsby med en velfungerende handelsgade. Tilstedeværelsen af billige byggegrunde har givetvis været medvirkende til, at byen har haft en stigning i antallet af indbyggere. En udvikling der forventes at fortsætte. I henhold til befolkningsprognosen for Vesthimmerlands Kommune fra 2011, så forventes det, at der i perioden fra 2011-2025 vil komme ca. 1800 nye indbyggere til byen.

Prognose for befolkningsudviklingen i Aars	
2011	8010
2018	8856
2025	9791
Udvikling i 2011-2025	1781
Stigning i %	22,2

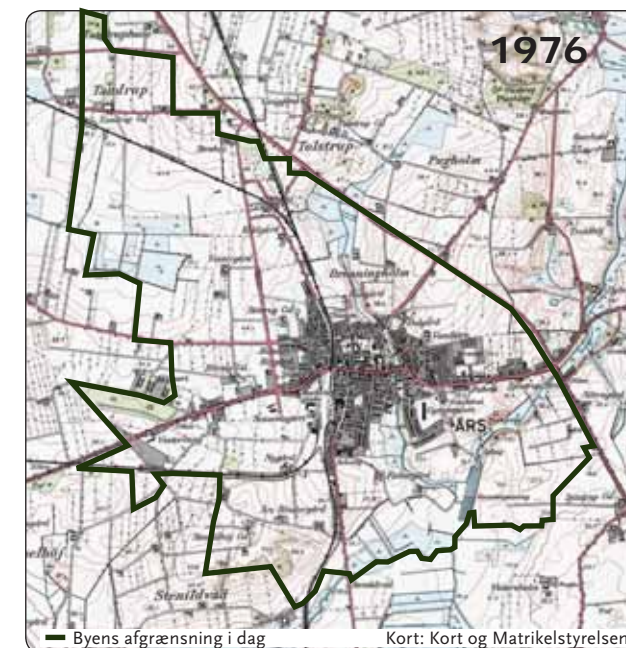
Kilde: Befolkningsprognose for Vesthimmerlands Kommune, 2011.



I 1890'erne indvies Himmerlandsbanerne og Aars bliver en stationsby. Jernbanelinjerne sætter gang i en mere industriel udvikling, og byen vokser hurtigt.



I efterkrigstidens Aars fortsætter udviklingen og industrialiseringen tager fart.

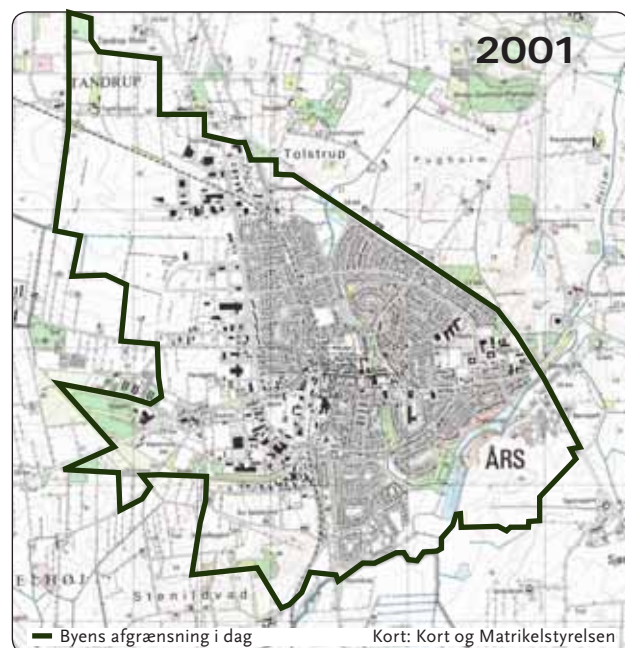


Industrialiseringen fortsætter. Samtidig begynder de første parcelhuskvarterer at dukke op i udkanten af byen.

Flere indbyggere i Aars vil betyde, at der bliver behov for at bygge flere boliger, således er der ifølge boligudbygningsplanen forventninger om, at der er behov for mere end 600 ekstra boligenheder frem til 2025. Dette forventes fordelt på:

- 315 parcelhuse
- 115 rækkehuse
- 200 etageboliger

6

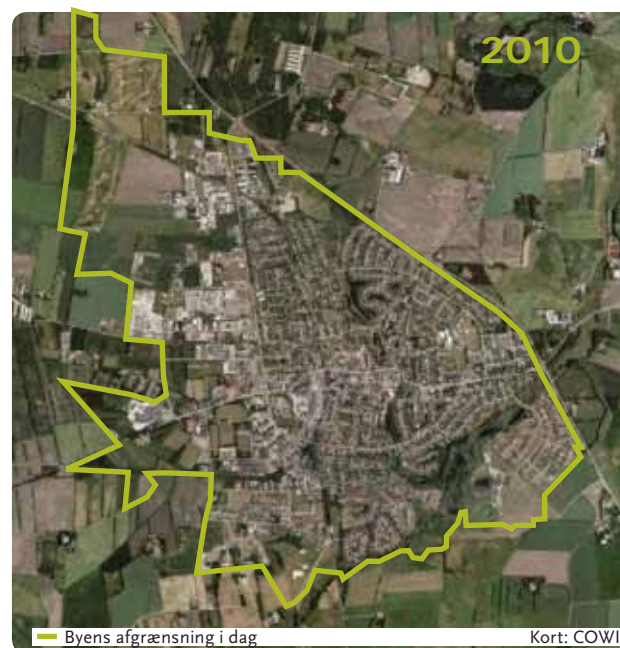


Parcelhusområderne nord for byen er færdigudbyggede i slutningen af 1980'erne. Boligudviklingen fortsætter syd for byen.

Planlægning for Aars i vækst

Det er ambitionen, at Aars fortsat skal være en stærk handelsby, der servicerer oplandet. Samtidig er der ønske om, at tiltrække mere erhverv og industri til byen, at udbygge boligmassen samt styrke uddannelsessektoren.

Denne vision kræver, at der planlægges både for udvikling i bymidten og for udvikling på bar mark, og at der er et strategisk fokus på, hvad der skaber gode bosætningskvaliteter.



Aars i dag.

Den hidtidige udbygning af både midtbyen samt bolig- og industriområderne har medført, at de eksisterende rammer for byens udvikling er ved at være fyldt ud. Der er behov for en plan, der præciserer rammerne for byens mere langsigtede planlægning både med mere plads til erhvervsudvikling, detailhandel, infrastruktur og boligområder. Samtidig skal der være fokus på natur, bevægelse, bæredygtighed og andre mere immaterielle værdier.

5 planlægningsområder

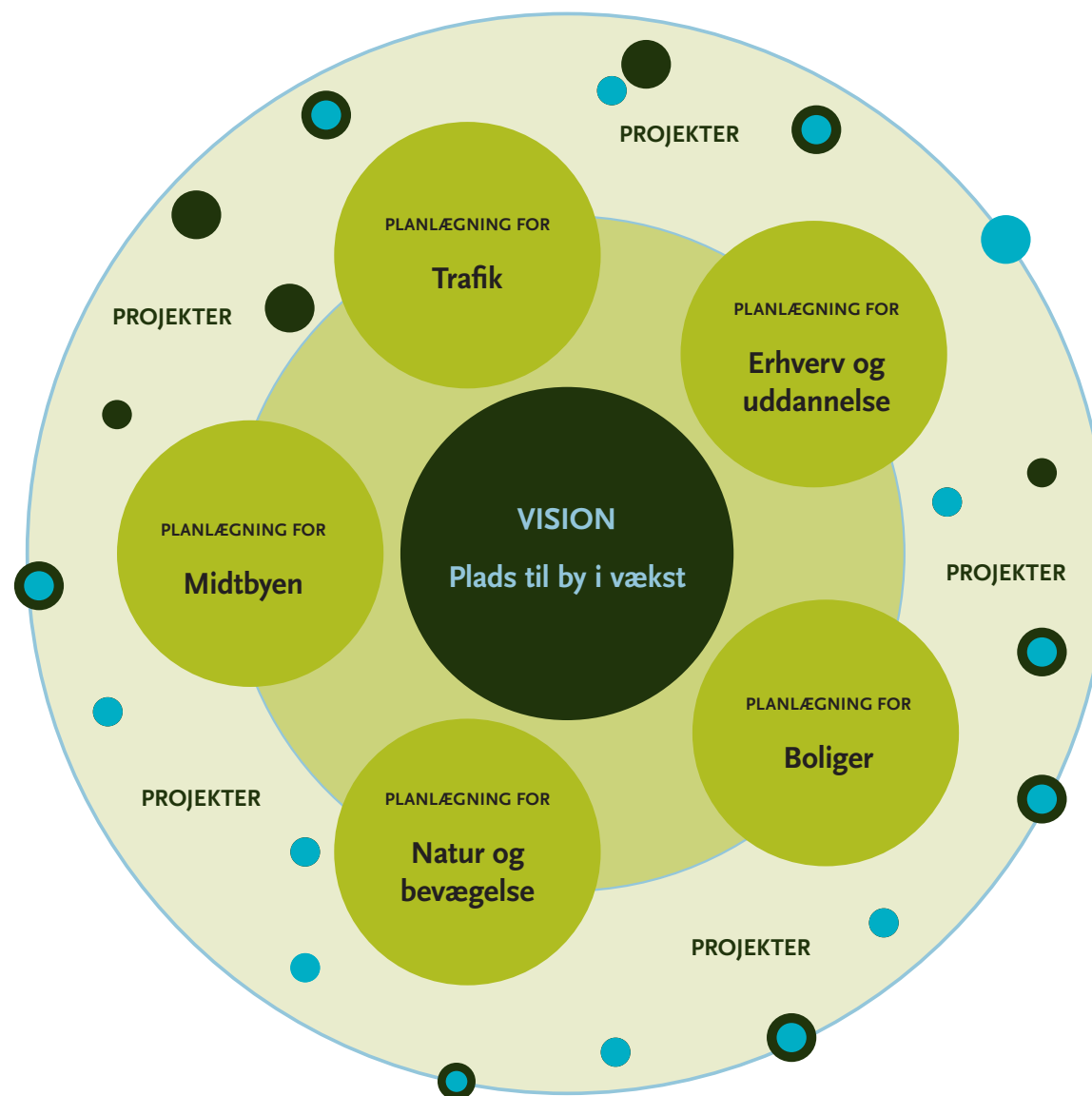
Udviklingsplanen indeholder en gennemgang af 5 overordnede planlægningsområder, der er vigtige for at sikre byens udvikling fremover. Det gælder planlægning for:

- Trafik
- Erhverv og uddannelse
- Boliger
- Natur og bevægelse
- Midtbyen

For hvert planlægningsområde beskrives, hvordan den generelle samfundsmæssige udvikling sætter krav til byplanlægningen, og hvordan dette - koblet med byens karakteristika - ikke blot giver udfordringer men også muligheder i forhold til den fremtidige byudvikling.

Et sundt og bæredygtigt Aars

Der er stigende bevisthed om, at byplanlægningen i højere grad skal bidrage til klimatilpasningen og borgernes sundhed. Planlægningen for en sund og bæredygtig by indgår som grundstenen i alle 5 planlægningsområder. Der beskrives konkrete eksempler og værktøjer til, hvordan dette kan indgå som en integreret del af byplanlægningen fremover.



Figur: Udviklingsplanen for Aars har den overordnede vision - plads til by i vækst. Der planlægges for 5 overordnede områder. Indenfor hvert område præciseres en række forslag til projekter, der kan planlægges for og eventuelt realiseres i den fremtidige udvikling af byen.

Planlægning for trafik

Trafikal tilgængelighed er livsnerven i Aars. Aars skal have en fremtidssikret infrastruktur, der sikrer god fremkommelighed til de vigtigste mål i byen og hvad angår veje, stier og kollektiv trafik. Planlægning for trafik har bl.a. til sigte at:

- sikre god trafikafvikling i byen som helhed
- sikre den fornødne aflastning af vejnettet i midtbyen
- sikre god kollektiv trafikbetjening
- styrke og opretholde stier, som et alternativ til bilen som transportform.

Trafik i byerne er en nødvendighed. "Et nødvendigt onde" har mange lyst til at sige, da trafik ofte giver anledning til stor gene og debat. Trafikken skaber barrierer i byen og forurener med støj, lugt og partikler. Men det er vigtigt at erkende, at lastbiler, busser m.m. er en del af bybilledet, fordi de udfører nødvendige opgaver i byen. Samtidig hænger udviklingen af trafikken og infrastrukturen nøje sammen med prioriteringen af, hvor der skal udlægges nye arealer til byudvikling, og hvor nye aktiviteter skal placeres.

Løsningen er at sikre en planlægning af infrastruktur og mobilitet i byen, så hele det samlede trafiksystem udnyttes bedst muligt, og så flest muligt med fordel kan benytte den kollektive trafik, cykle eller gå.

Trafikal tilgængelighed er livsnerven i Aars

I dag er det ikke afstande, men derimod pendlertider, der er en afgørende faktor i forhold til valg af bolig og erhverv. Tilgængeligheden til det overordnede vejnet herunder motorvejen er derfor særdeles vigtig for byens udvikling.

Aars ligger centralt placeret i Vesthimmerlands Kommune med gode indfaldsveje, der forbinder byen med de øvrige byer og oplandet. Aggersundvej (rute 29) forbinder i nord-sydgående retning. Roldvej og Løgstørvej er hovedfærdselsårene i øst-vestgående retning.

Vesthimmerlands Kommune understøtter arbejdet for den 3. Limfjordsforbindelse og for en midtjysk parallelmotorvej, som passerer gennem det sydøstlige hjørne af kommunen. Motorvejen skal aflaste den nuværende Østjyske Motorvej, og den kan f.eks. etableres ved at udbygge hovedvej A13.

Aars er præget af stor trafikbelastning i midtbyen og i rundkørslen ved Roldvej/Aggersundvej. Hertil kommer, at der er behov for at forbedre adgangen til erhvervsområderne i den vestlige del af byen. Yderligere forventes det, at byens udvikling vil medføre øget trængsel og dermed stigende fremkommelighedsproblemer på vejnettet. Der er derfor behov for at se på udviklingsmulighederne for byens overordnede infrastruktur.

Kollektiv trafik og et stærkt stisystem

Et stærkt kollektivt trafiksystem og et godt sammenhængende stisystem er vigtige i forhold til at sikre tilgængelighed for alle. Samtidig kan en styrkelse af byens stisystem ses som led i en bæredygtig planlægning, der kan være medvirkende til at gøre valget om at lade bilen stå i garagen nemmere for flere. De eksisterende hovedstier skal forstærkes, og der skal arbejdes med forbedring af farlige kryds, så der i højere grad opstår en sikker skolevej, som vil blive benyttet af byens børn og unge.

Flere tiltag skal sikre en langtidssikret planlægning for trafik

Udviklingsplanen indeholder flere offensive forslag til forbedring af trafikken herunder flere nye større trafikkanlæg. De vigtigste forslag omhandler:

- Ny omfartsvej syd om byen
- Ny vejforbindelse fra Roldvej til omfartsvejen
- Jyllandsgade som gennemgående trafikvej
- Forslag til forbedringer og udbygning af byens stinet
- Etablering af kompaktterminal for busser.



Jyllandsgade kan på sigt blive en gennemgående trafikvej, der medvirker til at danne en ring omkring midtbyen.



Fra Løgstørvej til midtbyen skal den gamle Hvalpsundbane omdannes til en cykelmotorvej. Hvalpsundstien er asfalteret vest for Løgstørvej. I dag er størstedelen af strækningen fra Løgstørvej til midtbyen trampesti og det sidste stykke ind til midtbyen mangler helt.



Et stærkt stisystem kan gøre valget om at lade bilen stå i garagen nemmere.

Temakort

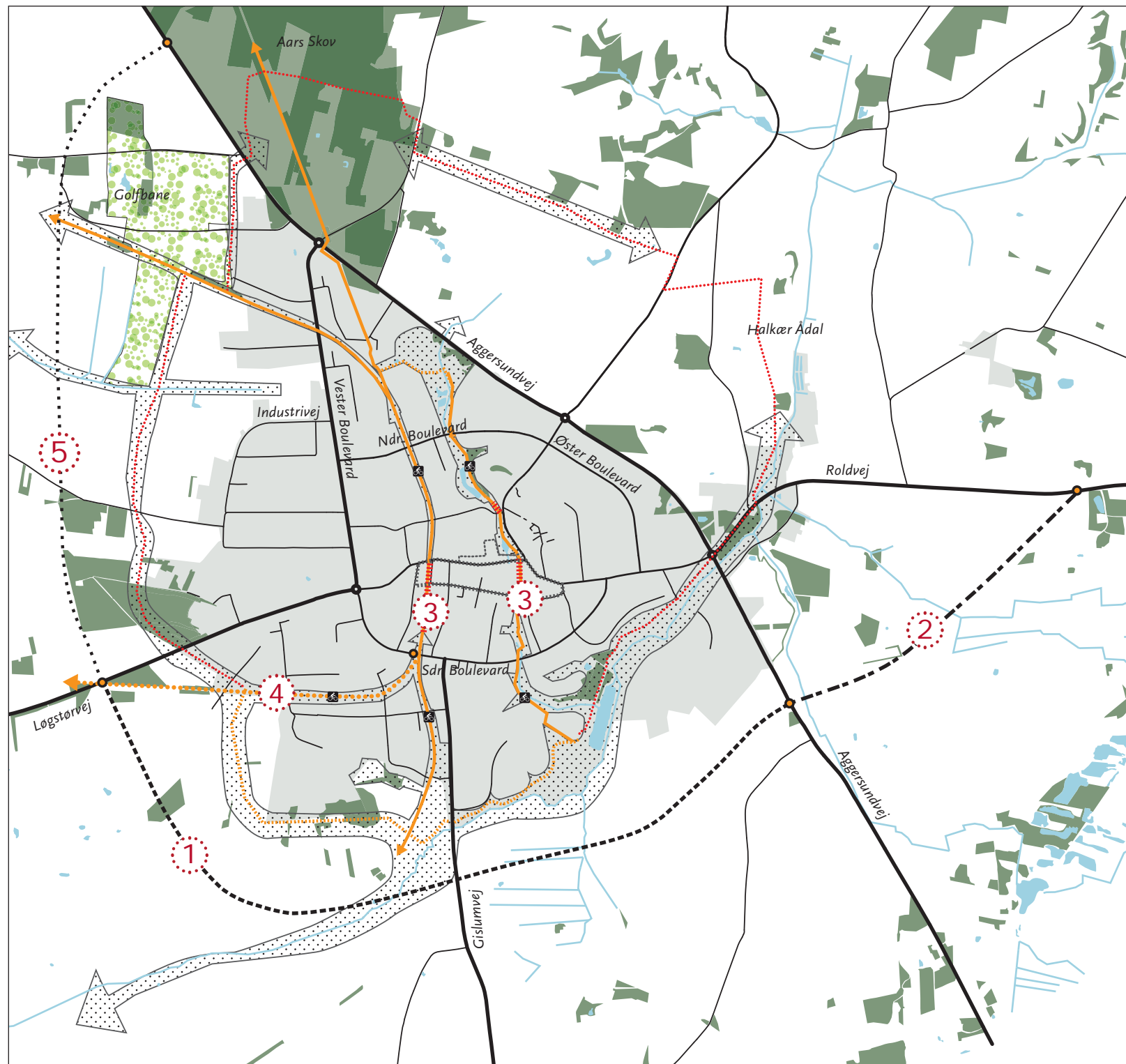
Trafik

10

SIGNATURFORKLARING

- Eksisterende veje
- Omfartsvej (under planlægning)
- Forslag til forlængelse af omfartsvej (ikke planlagt)
- Forslag til udbygning af ringvejssystem på sigt
- Forslag til centerring
- Forslag til mulig sivegade
- Eksisterende stier
- Forslag til nord-syd gående cykelmotorveje (delvist eksisterende)
- Forslag til forbering af Hvalpsundstiens forbindelse til bymidten
- Forslag til sammenhængende hovedstinet
- Forbedret sammenhæng
- "Klimaring" - rekreative områder
- Forslag til stiforløb - "Rundt om Aars"
- Forslag til mulig placering af rundkørsel

Målestok 1:30.000



Forslag til projekter

1 Omfartsvej mellem Aggersundvej og Løgstørvej

Der planlægges for en omfartsvej syd om Aars fra Aggersundvej til Løgstørvej. Omfartsvejen skal sikre en god vejbetjening af de fremtidige boligområder omkring Stenildvad. Samtidig skal den medvirke til at lede en del af den gennemkørende tunge trafik og biltrafikken udenom byen.

Den præcise placering af omfartsvejen kendes endnu ikke, men i overvejelserne omkring placering er det vigtigt nøje at overveje, hvor langt eller tæt den skal ligge på byen. Hvis den kommer for langt væk fra eksisterende boligområder, kan den risikere at få karakter af omvej og dermed miste en del af den tiltænkte funktion. Samtidig er det vigtigt, at sikre tilstrækkelig med muligheder for at inddrage nye arealer til byudvikling.

2 Bedre trafikbetjening fra Roldvej til omfartsvejen

Roldvej er hovedfærdselsåren ind til midtbyen fra øst, og det er den hurtigste forbindelse til motorvejen. Af sammen grund er her ofte trængselsproblemer, specielt i rundkørslen ved Roldvej/Aggersundvej.

For at sikre en bedre trafikafvikling, hvor den tunge trafik ledes udenom byen, foreslår udviklingsplanen at den planlagte omfartsvej forlænges til Roldvej. Dette vil også kunne kombineres med udviklingen af et nyt erhvervsområde.

Læs mere om planerne i afsnittet "Planlægning for erhverv og uddannelse" på side 14.

3 Etablering af cykelmotorveje og et stærkt stinet

Udviklingsplanen indeholder flere forslag der kan være medvirkende til at give mulighederne for cykling og gang et løft. Et væsentligt element er etableringen af to stærke hovedstier - eller cykelmotorveje langs Himmerlandsstien og Aars Grøft.

En cykelmotorvej er bl.a. kendetegnet ved at have en god belægning, og ved, at den kun krydser få eller ingen veje. Det er tanken, at cykelmotorvejene skal binde byen sammen i nord-sydgående retning. Udviklingsplanen foreslår desuden, at der etableres flere nye hovedstier. Læs mere om planerne for udvikling af byens stinet i afsnittet "Planlægning for natur og bevægelse" på side 22.

4 Hvalpsundbanen opgraderes til cykelmotorvej fra Løgstørvej til bymidten

I dag er størstedelen af den gamle Hvalpsundbane omdannet til en asfaltbelagt sti, men det sidste stykke fra Løgstørvej til jernbanebroen over Sdr. Boulevard mangler. Her fremstår stien blot som en trampesti.

Udviklingsplanen foreslår, at fremkommeligheden på den sidste del af strækningen forbedres, så den kommer til

at indgå i et netværk med byens øvrige cykelmotorveje. Etablering af cykelmotorvej på denne strækning vil give god mulighed for at etablere forbindelse mellem bymidten og de fremtidige boligområder ved Stenildvad, offentlige institutioner, evt. fremtidig folkeskole og videre til Farsø og Hvalpsund. Samtidig vil en opgradering af denne strækning sikre direkte forbindelse til rutebilstationen.

5 Omfartsvej videreudvikles ifm. udvikling af erhverv

Udviklingsplanen foreslår, at omfartsvejen på sigt kan videreføres vest om Aars. Dette skal ses som et led i at sikre et udbud af attraktive og lettilgængelige erhvervsområder.

Etablering af en omfartsvej vest om Aars har et langt sigte. Men hvis den midtjyske parallelmotorvej bliver en realitet, vil en ny omfartsvej medvirke til at sikre god tilgængelighed og dermed sikre udviklings- og udvidelsesmuligheder for erhvervsområdet.



Forslag til projekter

6 Jyllandsgade som gennemgående trafikvej

I takt med at bymidten fortættes, vil der blive stadigt større pres på Himmerlandsgade. For på sigt at sikre god, logisk tilgængelighed til bymidten og frem til handelsområdets parkeringspladser samt bedre mulighed for varetransport foreslår udviklingsplanen, at Jyllandsgade bliver en gennemgående trafikvej, så denne sammen med Himmerlandsgade og Markedsvej på sigt kommer til at udgøre en cetering omkring midtbyen. Det betyder, at der på sigt skal indføres et parkeringsforbud i Jyllandsgade, og at der kan blive behov for at indrette mindre aflastningsparkeringspladser i sidearealerne til gadens beboere.

7 Siverute mellem Anlægsvej og Nibevej

En anden mulighed for på sigt at skabe bedre trafikafvikling i bymidten er at etablere en siverute mellem Anlægsvej og Nibevej. En sivegade vil være medvirkende til at forbedre parkeringssøgning til parkeringspladserne nord for Himmerlandsgade. På sigt kan sivegaden f.eks. fungere som adgangsvej til nye boligprojekter, hvis Aars skole skulle blive omdannet til andet formål såsom boliger eller kontorer.

8 Søndergade som led i p-søgning

En stor del af byens parkeringspladser er i dag struktureret omkring Søndergade, der skaber forbindelse fra øst til vest. Gaden, der evt. kan omlægges til sivegade, skal også frem-

adrettet fungere som en intern fordelingsvej til parkering, butikker og boliger i området. Herved vil Søndergade få en central rolle som en del af en parkeringssøgning.

9 Kompaktterminal ved den eksisterende busstation

Den eksisterende busstation har en god beliggenhed i forhold til at servicere midtbyen, men opbygningen af den eksisterende station er arealkrævende. Det betyder, at der kommer et slip i mellem facaderækken langs Himmerlandsgade og Kvickly, der medvirker til at området fremstår usammenhængende. En kommende byudvikling af Dyreskueområdet og Arlagrunden vil kunne medvirke til at forstærke oplevelsen af to mindre bydele, der ikke hænger visuelt sammen.

Udviklingsplanen foreslår, at der indrettes en kompaktterminal på området, og at de tiloversblevne arealer op mod Himmerlandsgade udlægges til en byggemulighed, hvor der kan opføres bebyggelse med detailhandel og boliger ovenpå. Posthuset kan evt. genanvendes som ny busstation med venteværelse, toiletter, kiosk m.m. Ved en ombygning bør Himmerlandsstien/Planetstien føres mere direkte ind gennem området, så der sikres direkte forbindelse fra boligområderne til busstationen, og der skal etableres gode forhold for cykelparkering. Der skal desuden findes arealer i nærhed af midtbyen til langtidsparkering af busser. Dette kunne f.eks. være på arealerne syd for Sdr. Boulevard.

Detaljerede undersøgelser af køreplaner, passagergrundlag m.v. vil kunne klarlægge arealbehovet for en kompaktterminal mere præcist. Dette vil kunne ligge til grund for en yderligere detaljering af området.



Kompaktterminal i Kjellerup.



Der kunne anlægges en kompaktterminal i området foran posthuset. Posthuset kunne evt. omdannes til ventesal m.v..

Planlægning for erhverv og uddannelse

Aars skal rustes til fremtidens erhvervsudvikling, og der skal være attraktive etableringsmuligheder for industri, transport og håndværk samt for kontor og service. Byens rolle som uddannelsesby betyder, at der samtidig skal være plads til udvikling af uddannelsesinstitutionerne.

Planlægning for erhverv og uddannelse har til sigte at:

- sikre attraktive og lettilgængelige erhvervsarealer på "bar mark"
- sikre etableringsmuligheder for byorienterede erhverv såsom videns- og serviceorienterede virksomheder
- sikre udviklings- og udvidelsesmuligheder for byens uddannelsesinstitutioner.

Erhvervslivet i kommunen er kendetegnet ved mange små og mellemstore virksomheder med særlige styrker i jordbruget og ved sine mange fremstillingsvirksomheder.

Udviklingen i samfundet går generelt mod en større kompleksitet i både forbrug og produktion, hvor efterspørgslen er præget af behovet for større viden i forbindelse med udviklingen af nye produkter og nye produktionsformer. Virksomhederne efterspørger derfor også i stigende grad medarbejdere med mere uddannelse og kompetence. For at sikre adgang hertil ønsker virksomheder mulighed for at kunne placere sig tættere på uddannelsesinstitutioner og andre videnstunge virksomheder. Det giver Aars nogle særlige muligheder i forhold til andre af regionens byer, idet byen er rigt præsenteret i forhold til ungdoms- og erhvervsuddannelser.

Erhvervsudviklingen i Aars fremadrettet

Det er udviklingsplanens sigte, at der skabes muligheder for udvikling af erhvervslivet, der kan understøtte og stimulere en positiv udvikling af byen som helhed. Først og fremmest ved at byen skal kunne tilbyde et attraktivt udbud af etableringsmuligheder. Helt overordnet skal Aars kunne tilbyde erhvervsarealer indenfor to kategorier:

1. "Bar mark": Der skal altid være tilstrækkeligt med byggemodnede arealer på "bar mark" til de virksomheder, der har brug for meget plads. Det er vigtigt, at der planlægningsmæssigt er sørget for god infrastrukt

ur til og fra området. Der skal arbejdes for at sikre udbygning af erhvervsområdet i byens vestlige del, men der skal også arbejdes for at udlægge areal til erhvervsformål ved Roldvej øst for byen.

2. Byorienterede erhverv: Væksten indenfor videns- og serviceorienterede virksomheder er vigtig for fremtidens erhvervsudvikling. Denne type virksomheder foretrækker, at ligge bynært, hvor de kan drage fordel af bymidtens tilbud, nærhed til kollektiv transport og andre virksomheder samt muligheden for at kunne bygge tæt og højt. Det kunne f.eks. være i form af virksomhedsklynger eller kontorfællesskaber.

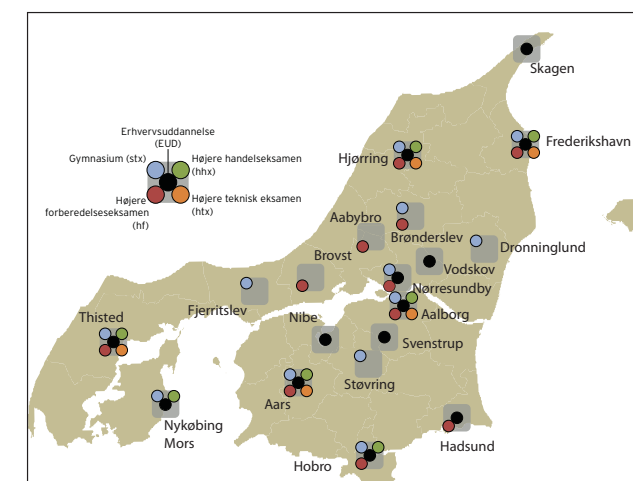
Uddannelsesby med et attraktivt ungemiljø

Aars er en stærk uddannelsesby i regionen med et bredt udbud af uddannelses tilbud - specielt inden for ungdoms- og erhvervsuddannelser. Adgang til uddannelse er en vigtig faktor - både i forhold til at tiltrække og fastholde de unge i kommunen. Men det er også vigtigt for at sikre et uddannelsesniveau, der matcher erhvervslivets stigende efterspørgsel efter veluddannet arbejdskraft. Derudover kan tilstedeværelsen af unge være med til at give mere liv i byen.

Udfordringen er at skabe rammerne for, at uddannelsesinstitutionerne kan udvikle sig på sigt. Dette gælder både i forhold til at sikre plads til udvidelse af undervisningsfaciliteterne og sikre ungdomsboliger, men det forpligter også i forhold til at sørge for, at der er rammer for en undersø-

gende og eksperimenterende børne- og ungdomskultur, der gør, at Aars vedbliver med at være de unges foretrukne valg i forhold til studieby.

15















Aars er kendetegnet ved at have en bred vifte af ungdomsuddannelser. Her ses kort over ungdomsuddannelser i Nordjylland fordelt på fem uddannelsesstyper (kilde: RUP'11, Region Nordjylland).

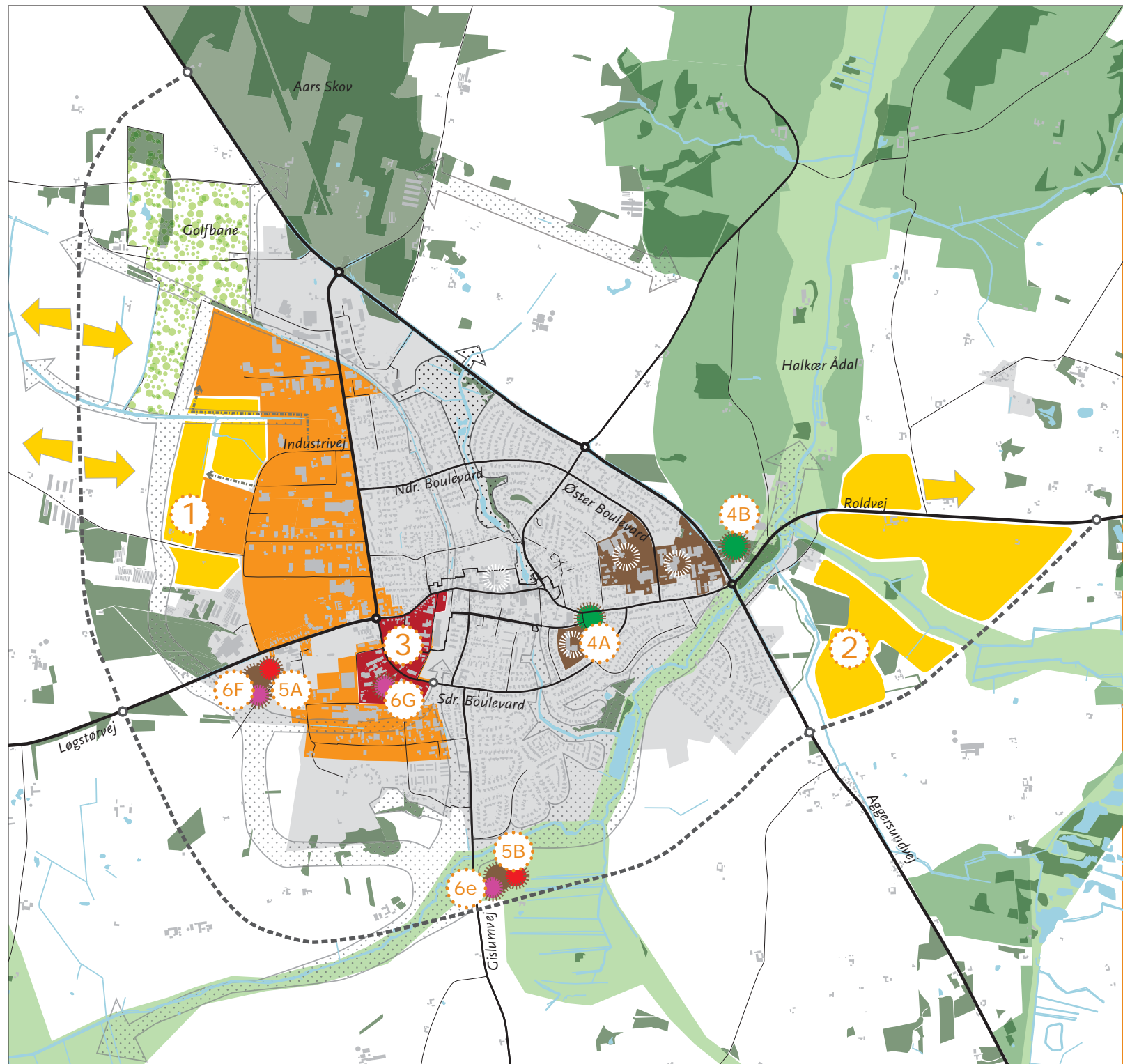
Temakort

Erhverv og uddannelse

SIGNATURFORKLARING

-  Eksisterende erhvervsområde
-  Mulighed for fremtidigt erhvervsområde
-  Mulighed udviklingsretning for erhverv på sigt
-  Omdannelsesområde: fremtidig udvikling med blandet detailhandel, bolig og erhverv
-  Eksisterende uddannelsesområde
-  Uddannelsesinstitution
-  Uddannelsesinstitution: Mulighed for udvidelse
-  Folkeskole: Mulighed for fremtidig placering
-  Svømmehal: Mulighed for fremtidig placering
-  Omfartsvej (under planlægning)
-  Forslag til nye overordnede veje
-  Forslag til udbygning af veje i området ved Industrivej

16



Målestok 1:30.000

300 m 500 m 1000 m

Forslag til projekter

1 Fortsat erhvervsudvikling ved Industrivej

Der skal sikres mulighed for udvikling af arealer til større virksomheder omkring Industrivej. Størstedelen af området trafikbetjenes i dag fra Industrivej. Udviklingsplanen foreslår, at der i første omgang sikres nye arealer til erhverv med opkobling fra Industrivej. På sigt skal erhvervsområdets udviklingsmuligheder i vestlig retning sikres. Dette kan evt. ske i sammenhæng med en ny vestlig omfartsvej.

2 Mulighed for erhvervsudvikling mellem Aggersundvej og Roldvej

Videreføres den planlagte omfartsvej fra Aggersundvej til Roldvej, så giver det mulighed for at etablere et nyt erhvervsområde øst for byen. Området ligger landskabeligt flot samtidig med, at nærheden til både Roldvej og A13 vil være yderst attraktive for f.eks. facadevirksomheder, der ønsker nærhed til motorvejen. Ved udvikling af området øst for Aggersundvej skal forskellige interesser forenes. I planlægningen for områdets udbygning skal der tages hensyn til landskabets og områdets beskyttelsesinteresser, både når det gælder virksomhedstyper, og når det gælder grundstørrelser.

3 Udvikling for byerhverv i midtbyen

Byomdannelsesområdet omkring Arlagrunden og Dyreskuepladsen er set i lyset af den generelle erhvervsudvikling et vigtigt område i forhold til at kunne udvikle etablerings-

muligheder for virksomheder, der matcher efterspørgslen. Omdannelsen af området bør tage udgangspunkt i en helhedsplan for området, der sikrer de overordnede linjer i forhold til arkitektur, beplantning, stiforbindelser m.v..

Se afsnit s. 32-33 for mere detaljeret beskrivelse af ideerne til udviklingen af både Dyreskueområdet og Arlagrunden.

4 Udvidelsesmuligheder for byens ungdomsuddannelser

Det kræver plads, at sikre udviklingsmuligheder for byens institutioner. I arbejdet med udviklingsplanen er det blevet tydeligt, at flere uddannelsesinstitutioner mangler plads.

Udviklingsplanen foreslår at:

- 4A: Gymnasiet sikres udvidelsesmuligheder på svømmehallens arealer, hvis det bliver besluttet, at opføre en ny svømmehal på en anden lokalitet.
- 4B: Erhvervsskolerne sikres udvidelsesmulighederne på arealer øst for Aggersundvej ved Kraftvarmeværket.

5 Plads til ny foleskole på sigt

Rammerne for Aars Skole er trængte. Skolen ligger indeklemmt og hertil kommer, at det kan være en god idé på sigt at få en ny skole i den sydlige del af byen - tæt på de nye boligområder og den kommende byudvikling ved Stenildvad. Det er ikke udviklingsplanens opgave at diskutere nedlægning af skole og skoledistrikter, men der peges på to mulige placeringer af ny skole:

- 5C: Ved Løgstørvej: Her vil en skole ligge tæt på eksisterende boldbaner, tennisbaner og andre offentlige institutioner. Samtidig vil en etablering Hvalpsundstien kunne sikre gode adgangsforhold for gående og cyklister.
- 5D: Ved Gislumvej: Her vil en ny skole have en yderst central placering i forhold til de store boligområder. Placering tæt på den grønne kile, der løber syd for byen, gør det nemt at etablere en god, sikker skolevej for områdets børn.

6 Plads til ny svømmehal på sigt

Aars Svømmehal er nedslidt og anlægget står overfor en større renovering. For at få en moderne svømmehal kan det på sigt vise sig, at det er en god ide, at flytte svømmehallen til en anden lokalitet. Ved valg af ny lokalitet bør mulighederne for samlokalisering undersøges grundigt, så udgifter til drift minimeres mest muligt. Der kan peges på følgende muligheder:

- 6E+6F: I forbindelse med opførelse af en ny folkeskole. En beliggenhed ved hallerne giver mulighed for et samlet idrætskompleks. Svømmehallen kan også tænkes sammen med nyt bibliotek.
- 6G: Hvis der bliver behov for andre offentlige institutioner på Arlagrunden, så kan en svømmehal evt. kombineres hermed.

Planlægning for nye boliger

18

Der skal planlægges for fremtidens boliger i Aars, og det handler både om boliger til unge, familier, seniorer og ældre. Kort sagt skal der sikres et varieret boligudbud til alle livsstile og aldersgrupper:

Planlægning for nye boliger har til sigte at:

- sikre mulighed for boligudvikling på "bar mark"
- sikre mulighed for fortætning med bl.a. boliger i bymidten
- sikre et varieret boligudbud med forskellige boliger, forskellige ejerformer og forskellige størrelser.

Boligudbygningen i Aars er sket indefra og ud. I midtbyen findes de ældre boliger. I starten af 1950'erne tog udviklingen af deciderede parcelhuskvarterer fart. De ældste områder med enfamiliehuse findes i den nordlige del af byen omkring Dalstrøget og Dronninge-kvarteret. I slutningen af 1970'erne flyttede udviklingen af nye parcelhusområder syd for byen. Først omkring Solvænget og Tofteparken. Dernæst omkring Hans Egedes Vej og Stenildhøj. Der er et stort ønske om at bygge eget hus i Aars. Gennem de seneste år er der i gennemsnit blevet opført ca. 20 parcelhuse om året. Trods opbremsningen i økonomien er der forventning om, at der også i perioden fremover vil være behov for arealer til både til nye enfamiliehuse, rækkehuse og etageboliger.

Fremtidens boligdrømme

Danskerne foretrakne boligform er enfamiliehuset. Undersøgelser peger på at for 90 % af befolkningen, så er enfamiliehuset eller rækkehuset den foretrukne boligform, og meget tyder på, at sådan vil det vedblive med at være - for de fleste. Undersøgelser viser nemlig også at boligdrømmen ændrer sig. Specielt for de 60+ årige sker der forandringer. Her er det f.eks. kun ca. 50 % af befolkningen, der har enfamilie- eller rækkehuset som foretrukne boligform, og det forventes, at ældre i højere grad vil efterspørge udlejningsboliger.

Den generelle udvikling i samfundet går mod flere ældre, og samtidig stiger antallet af personer, der bor alene. Således er andelen af personer, der bor alene steget med 57

% på blot 25 år. Det betyder, at der vil være et øget behov for både ejer- og lejeboliger. En anden tendens i forhold til befolkningens boligdrømme er, at værdifællesskaber bliver vigtige. Tidligere har boligvalget været afstemt i forhold til livsfase, indkomst og social status (Kilde: Bolig og Velfærd, Rapport af center for Bolig og Velfærd, Realdania Forskning, København, 2010).

To ben i boligudviklingen

Set i lyset af den overordnede udvikling i befolkningens boligpræferencer, foreslår udviklingsplanen, at der planlægges for to ben i boligudviklingen:

- **Fortætning i bymidten:** Mulighed for etablering af lejligheder i bymidten skal undersøges bl.a. for at sikre et attraktivt boligudbud til studerende og ældre seniorer, der ønsker en mindre bolig.
- **Udvikling på "bar mark":** Med mulighed for bl.a. at realisere drømmen om eget hus, hvad enten dette er enfamiliehus eller rækkehus.

Mangfoldig og bæredygtig boligudvikling

Bæredygtighed bør indtænkes i den fremtidige boligudvikling. Det betyder, at når der skal udlægges nye arealer til nye boligområder eller opføres boliger i bymidten, så bør det overvejes, om der skal stilles krav til at områdets udformning og byggeri, så der aktivt planlægges ud fra at minimere CO₂-udslippet og energibehovet. Der er flere redskaber, der kan overvejes: begrønningsfaktor (bl.a. grønne vægge og tage), lokalhåndtering af regnvand, gennemtrængelige overflader, siveanlæg, m.v.

Prognose for fremtidigt boligbehov i Aars			
Boligtpe	2010	2025	Forskel
Parcelhus	2197	2510	+313
Rækkehus	649	762	+113
Etageboliger	878	1076	+198
Samlet	3724	4348	+624

Kilde: Byanalyser, Vesthimmerlands Kommune, 2011.



I den fremtidige boligudvikling skal der være plads til flere enfamiliehuse. Det gælder både plads til de mere traditionelle parcelhuse og nyfortolkninger heraf (Her ses villa af Aarstiderne Arkitekter).





I bymidten skal det være muligt at opføre kombineret butiks-, erhvervs-, og boligbyggeri. Her ses Føtex i Nørresundby, hvor der er bolig ovenpå (Aarhus Arkitekterne).

Temakort

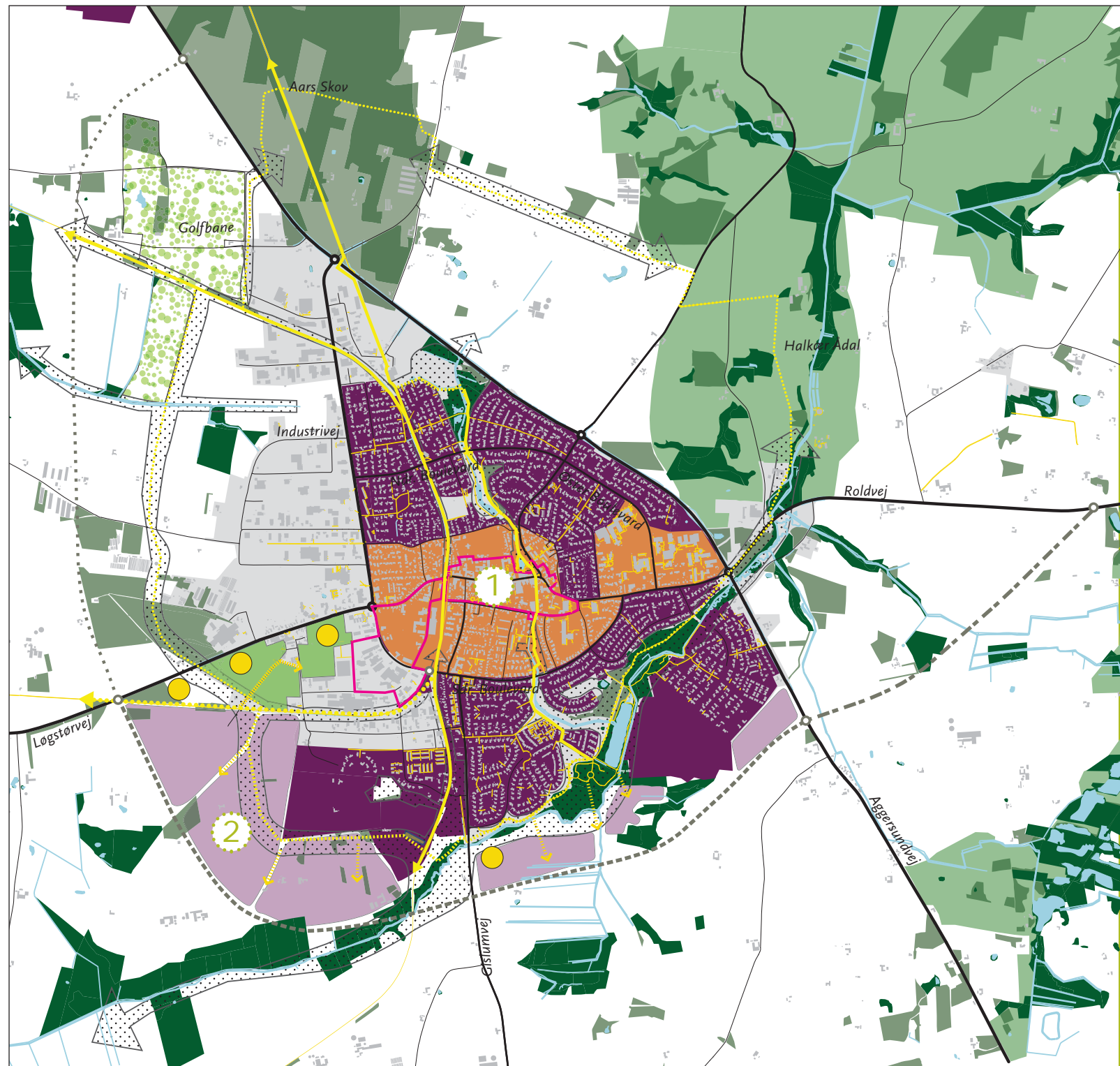
Boliger

20

SIGNATURFORKLARING

-  Blandet bolig og erhverv
-  Eksisterende boligområde
-  Fremtidigt boligområde
-  Eksisterende og fremtidige stiftforbindelser
-  Grøn ring (principliel placering)
-  Fortætningsområde: blandet bolig, erhverv, detailhandel og institutioner
-  Eksisterende og potentielle institutioner eller offentlige arealer
-  Planlagt omfartsvej
-  Forslag til nye overordnede veje
-  Beskyttet natur
-  Særlige naturområder
-  Skov

Målestok 1:30.000



Forslag til projekter

1 Fortætning i bymidten

Efterspørgslen efter bynære boliger er stor, og der er forventning om, at der også fremover vil være efterspørgsel efter bynære etageboliger. De seneste år er der sket en fortætning af området nord for Himmerlandsgade og flere projekter i samme område er under opførelse og planlægning.

Udviklingsplanen foreslår, at der generelt skal arbejdes for en fortætning af bymidten og i forbindelse med udvikling af arealerne omkring Arlagrunen og Dyreskueområdet.

En tættere by giver en række fordele. Den giver mulighed for effektiv forsyning og mindre ressourcspild. Den tætte by mindsker brugen af privat transport mellem hverdagsstederne, og den bidrager til et øget byliv til fordel for bl.a. de handelsdrivende.

Udviklingsplanen foreslår, at området mellem Kirkepladsen og Jyllandsgade samt busstationen, Dyreskueområdet og arealer ved Arlagrunen udlægges til et område, hvor det skal være muligt at bygge tættere i forbindelse med ejendomsudvikling. Der skal arbejdes med at sikre et varieret udbud af lejlighedstyper, og der skal sikres plads til forskellige ejerformer både andels, ejer- og lejeboliger.

Se afsnit om "Planlægning for midtbyen" for en mere detaljeret beskrivelse af principper for fortætning i bymidten.

2 Nye boligområder ved Stenildvad og Hans Egedes Vej

Området omkring Stenildvad og Hans Egedes Vej skal på sigt rumme størstedelen af boligudviklingen på bar mark.

Området har store landskabelige kvaliteter, og det kupe-rede terræn gør det muligt at lave nogle attraktive byggegrunde med individuelle præg. Der bør arbejdes med at sikre varierende grundstørrelser og plads til både at opføre enfamilie- og rækkehuse. Måske kan man også forestille sig, at der på specielt udvalgte steder opføres etageboliger, der kan virke som landmarks i området. For at sikre et varieret udbud af boliger og derved en mangfoldig beboersammensætning, bør der sikres plads til forskellige ejerformer både andels, ejer- og lejeboliger. Der kan arbejdes for at sikre områder, hvor der er mere "frie" rammer i forhold til det arkitektoniske udtryk, og områder hvor bestemmelserne i forhold til husenes fremtoning er mere præcist defineret.

Det kommende boligområde skal trafikbetjenes fra den planlagte omfartsvej. For at sikre kvalitet og god sammenhæng med den omgivende by og landskab foreslår udviklingsplanen, at boligudvikling sker efter en overordnet helhedsplan. Et centralt element heri kunne være sikring af en grøn kile, der kunne indeholde attraktive, rekreative faciliteter, naturoplevelser og en Klimapark. Den skitserede grønne kile ligger som en buffer mellem de eksisterende

og nye boligområder, således at man bevarer nærheden til grønne områder for både eksisterende og fremtidige boligområder. I den grønne kile kan placeres stier, der kobles til henholdsvis Hvalpsundstien, Himmerlandsstien, sti langs Års Grøft og evt. til en kommende ny skole i den sydlige eller vestlige del af byen. En helhedsplan vil også skulle indeholde en detaljeret etapeplan, der redegør for, hvordan den fremtidige boligudvikling planlægges på den bedste måde.

Området indenfor den skitserede omfartsvej har stor rummelighed. Den skitserede model rummer ca. 140-160 ha. Med den forventede boligudbygningstakt, så svarer det til, at der er arealer nok til at rumme det fremtidige arealbehov til enfamilie- og rækkehuse i de næste 40-50 år. Det varierer naturligvis alt efter boligsammensætning og grundstørrelser.

Planlægning for natur og bevægelse

22

Natur, herlighedsværdier og gode rekreative muligheder er væsentlige bosætningspræferencer og et vigtigt element i at fremme en bæredygtig byudvikling.

Planlægning for natur og bevægelse har til sigte at:

- sikre et sammenhængende stisystem, der fremmer tilgængeligheden for gående og cyklister
- forbedre de bynære naturoplevelser herunder formidling af kulturarven og landskabet
- skabe rammer for bedre økologiske forbindelser til glæde for fauna, dyr og mennesker
- indarbejde initiativer, der fremmer borgernes sundhed.

Herlighedsværdier og gode rekreative muligheder er væsentlige bosætningspræferencer. Landskabet og naturen bruger vi i stigende grad til oplevelser, frisk luft og motion. Samtidig er der også kommet fokus på at styrke naturformidlingstilbudene med henblik på læring, attraktiv bosætning og turisme. I kommunerne er der også kommet yderligere fokus på sundhed i den fysiske planlægning, og hvordan friluftslivet har betydning for borgernes fysiske og psykiske sundhed. Det ses bl.a. ved, at der i stigende grad etableres oplevelses-, motions- og pendlerstier.

Den grønne struktur forstærkes og bynære naturområder forbedres

I Aars findes der i dag tre overordnede grønne kiler; langs Himmerlandsstien, Aars Grøft og langs Halkær Ådal. De enkelte kiler kunne fremstå stærkere og udviklingsplanen foreslår, at de grønne kiler styrkes. Den grønne struktur udbygges yderligere ved at etablere en grøn ring rundt om byen, der forbinder byens eksisterende naturområder.

I arbejdet med udviklingsplanen har borgerne peget på, at der mangler attraktive, rekreative områder både i og tæt på byen. Der er allerede udlagt arealer til skovrejsning ved Aars Skov, og det vil på sigt medvirke til, at skoven kommer tættere på byen. Hertil kommer, at der allerede er et projekt undervejs i forhold til at forbedre Aars Anlæg.

For yderligere at forbedre de bynære naturområder foreslår udviklingsplanen, at der etableres en Klimapark omkring

Halkær Ådal, der både kan fungere som bypark og til lokalhåndtering af regnvand i form af landskabeligt udformede regnvandsbassiner m.m.

Stier - vejen til sundhed

Løb er danskernes foretrukne motionsform, og der er en generel tendens til, at de mere individuelle motionsformer vinder frem. Udviklingsplanen foreslår, at der etableres et netværk af stier, hvor man i højere grad sammentænker stierne med mulighederne for bevægelse. De vigtigste hovedtræk er:

- Cykelmotorveje og forbedring af det sammenhængende hovedstinet
- Rekreativ sti langs Aars Grøft
- "Rundt om Aars"

Formidling af natur, landskab og kulturarv

Systemet af grønne korridorer og et udbygget stinet kan desuden bruges til formidling af natur, landskab og kulturhistoriske værdier samt fortællinger i området til glæde for såvel lokale som turister.

Formidlingen af de rekreative muligheder kan foregå på tværs af medier. Dels ved at involvere traditionel skiltning, foldere og fortællerstationer dels ved at gøre information tilgængelig på smartphones, websites og tablets.



Lokalhåndtering af regnvand kan foruden at mindske presset på byens kloaksystemer give en række rekreative oplevelser til glæde for de omkringboende. Her ses Sentralparken i Fornebu i Norge.




Lokalhåndtering af regnvand kan også udformes, så de også har en rekreativ værdi, når der ikke er vand.

Temakort

Natur og bevægelse

24

SIGNATURFORKLARING

-  Eksisterende sti
-  Forslag til nord-syd gående cykelmotorveje (delvist eksisterende)
-  Forslag til forbering af Hvalpsundstiens forbindelse til bymidten
-  Forslag til sammenhængende hovedstinet
-  "Klimaring"
-  "Rundt om Aars"
-  Golfbane
-  Særligt naturområde
-  Beskyttet natur
-  Skov
-  Skovrejsningsområde

Målestok 1:30.000



Forslag til projekter

1 Klimapark

Halkær Ådal rummer potentialet til at blive udviklet til et bynært, rekreativt område. Udviklingsplanen foreslår, at området udvikles til en Klimapark, hvor der foruden etablering af rekreative faciliteter er fokus på at styrke områdets rolle som økologisk forbindelse og hermed genopretning af naturtilstanden. Som en yderligere dimension kan der bevist arbejdes med at skabe nogle spændende landskabsrum, hvor håndtering af regnvand fra de omkringliggende boligområder i flotte udformede bassiner m.v. er til gavn for områdets dyre- og planteliv og bliver dermed en væsentlig del af oplevelsen og en attraktion for borgerne i de omkringliggende boligområder og for byen generelt.

Klimaparken skal kunne tilbyde oplevelser til både rast, ophold og aktivitet. Det kunne være madpakkehus, borde og bænke, shelters, naturlegepladser, fitnesspaviljoner, kunst og naturrum for blot at nævne nogle. Som noget helt specielt kan man arbejde med at genetablere det gamle vadested, og der kan etableres et kogræsserlaug, der sørger for, at engarealerne ikke vokser til.

2 "Klimaring"

Foruden Klimaparken bør der sikres en overordnet grøn struktur, der har til formål at styrke de bynære naturoplevelser omkring Aars. Udviklingsplanen foreslår, at Klimaparken i takt med byudviklingen udvides til at blive en "Klimaring" med fokus på at skabe forbindelse mellem

skovområder, beskyttede naturområder og Halkær Ådal, og at der sikres plads til lokal håndtering af regnvand fra de omkringliggende bolig- og erhvervsområder.

3 "Rundt om Aars"

Klimaringen giver desuden mulighed for at lave en sti, der løber hele vejen rundt om Aars. Den viste stiføring er en principskitse, der viser, hvordan det er muligt via eksisterende stier, langs markskel, levende hegn m.v. at skabe et sammenhængende stiforløb, der både løber gennem naturområder og skaber forbindelse mellem en række friluftsområder såsom golfbanen og motorcross banen men også videre til en række af de jættestuer, der ligger i Halkær Ådal. Den viste tur "Rundt om Aars" er på ca. 13 km.

Stien kan f.eks. etableres som en del af det landsdækkende initiativ "Spor i landskabet", hvis formål er at etablere vandrestier i det åbne land. Sporene bliver lavet på baggrund af frivillig aftaler med lodsejerne.

4 Rekreativ sti langs Aars Grøft

Udviklingsplanen foreslår, at der foruden de initiativer, der allerede er i gang omkring renovering af Aars Anlæg udvikles en stærk rekreativ forbindelse langs Aars Grøft, så hele stiforbindelsen får et løft, og i højere grad opleves som én sammenhængende forbindelse, der får byen til at hænge sammen i nord-sydgående retning. Hvor forbindelsen i dag krydser Tingvej har der indtil for nyligt været en

række boliger. Disse er nu blevet revet ned, hvilket er med til at styrke den visuelle sammenhæng af landskabsrummene langs Aars Grøft. Den visuelle sammenhæng bør bibeholdes - også ved en eventuel udbygning af arealerne.

I dag er der en svag sammenhæng mellem Aars Anlæg og skoven syd for Jyllandsgade. For at forbedre den visuelle og fysiske sammenhæng foreslår udviklingsplanen at Aars Grøft fritlægges, så den i stedet løber gennem Præstegårdsvej. Ved etablering af en rekreativ sti langs Aars Grøft skal belysning og belægninger forbedres. Hertil kommer, at der skal etableres muligheder for ophold og bevægelse undervejs. Skovområdet syd for Jyllandsgade kunne blive til en fitnessskov med opstillede idrætsredskaber, som bl.a. kunne indgå i uddannelsesinstitutionernes og de lokales motionsture.

5 Fortællinger langs byens stier

Udviklingsplanens forslag om at etablere cykelmotorveje langs Himmerlandsstien, Aars Grøft og Hvalpsundstien og forstærke byens hovedstinet bør også tænkes sammen med formidling af natur- og kulturhistoriske værdier langs byens stier. Hvis Himmerlandsstiens evt. bliver en del af Pilgrimsruten vil kunne medvirke til at sætte øget fokus på at skabe fortællinger langs stien.



Planlægning for midtbyen

26

Der skal planlægges for en oplevelsesrig midtby med et rigt handelsliv, attraktive boliger og plads til udviklingen af byorienterede erhverv. I planlægning for midtbyen skal der sikres:

- fortsat udvikling i detailhandlen med bymidten som det primære center
- god tilgængelighed for alle
- en tæt midtby med blandet bolig, erhverv og butikker
- god trafikafvikling
- en rekreativ forbindelse fra Aars Anlæg - Halkær Ådal gennem Præstegårdsvej
- skabe gode parkeringsforhold for handlende, som en del af rammen for et rigt handelsliv.

Et godt bymiljø giver merværdi

Undersøgelser viser, at folks forventninger til æstetisk kvalitet og levende bymiljø udgør en væsentlig konkurrenceparameter for byerne i dag. Gode rammer for bylivet er en væsentlig udviklingsparameter, og der planlægges generelt for at hæve de bymiljømæssige kvaliteter gennem forbedringer af tilgængeligheden, omdannelse af centrale arealer, forskønnelse af byernes torve og pladser m.v.

Tæt, grøn bymidte

Forventning om fortsat befolkningstilvækst vil i de kommende årtier stille særlige krav til bymidten og servicetilbudene, hvor der foruden et rigt handelsliv sættes krav om byliv, service og kultur.

Udviklingsplanen foreslår, at området mellem Kirkepladsen og Jyllandsgade samt busstationen, Dyreskueområdet og arealer ved Arlagrunden kan betragtes som en fortæt-

ningszone. En tættere by giver en række fordele. Den giver mulighed for effektiv forsyning og mindre ressourcspild. Den tætte by mindsker brugen af privat transport mellem de daglige gøremål, og den bidrager til et øget byliv til fordel for bl.a. de handelsdrivende.

En fortætning bør ske i tæt samspil med en overordnet strategi for infrastruktur og parkering samt en plan for begrønning og byrum, der sikrer, at udviklingen går hånd i hånd med en udvikling af midtbyen generelt. En fortætningsstrategi bør ligeledes forholde sig detaljeret til den eksisterende kontekst. Bevarelse af smøger, parkering og respekt for skalaen i de eksisterende gaderum og byens topografi bør være afgørende parametre, når man arbejder med indpasning af nyt byggeri. Etageantallet bør således også afhænge af en konkret vurdering, af den kontekst som det enkelte byudviklingsprojekt skal indpasses i.

Udviklingsplanen viser et princip for fortætning, hvor strukturen med de helt eller delvist sammenbyggede bygninger, der giver Himmerlandsgade en sammenhængende karakter, som afspejler byens historie som stationsby, bibeholdes. Mod Jyllandsgade lægges op til en mere omfattende omdannelse og fortætning, så midtbyen syd for Himmerlandsgade får karakter af en "storkarré," der deles i to af Søndergade.

Der lægges op til at nye bygninger, der erstatter eksisterende, opføres i en skala og arkitektur, der tilpasser sig konteksten. Desuden bør der holdes fast i princippet med gyder, der skaber forbindelse mellem butikkerne i Himmerlandsgade og parkeringspladserne i Jyllandsgade/Himmerlandsgade-karréen – såvel nye som eksisterende.



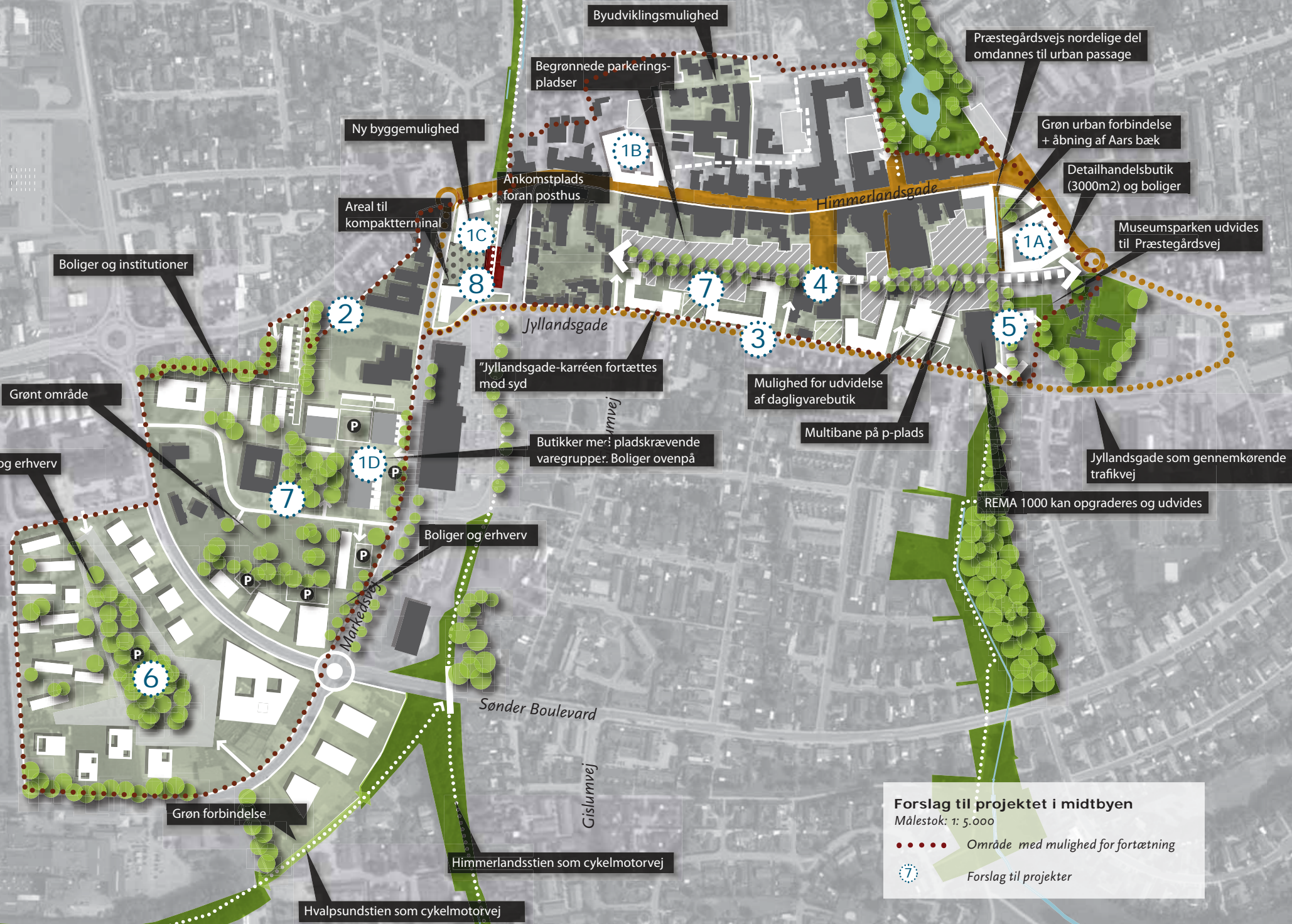
Fortætningszonen: Det er muligt at bygge højere og tættere i forbindelse med byudvikling. Zonen består af områder mellem Jyllandsgade og Kirkegården, busstation, Dyreskueområdet og arealer omkring Arlagrunden.



Fortætningsprincip for bebyggelse: Fortætning mod Jyllandsgade, vil medvirke til at skabe en storkarré i midtbyen. Bebyggelses langs Markedsvej skaber gaderum og ligger synligt.



Fortætningsprincip for trafik: Jyllandsgade omdannes til gennemkørende travikvej. Derved skabes en centerring, der kan medvirke til at sikre en god trafikafvikling i bymidten. Hovedankomstpunkterne forbindes alle til centerringen. Grønne gader skal sikre at de grønne kvaliteter bibeholdes og forstærkes.



Forslag til projektet i midtbyen
 Målestok: 1: 5.000

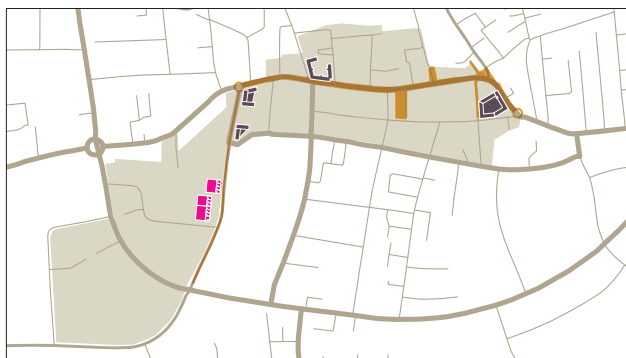
- Område med mulighed for fortætning
- ⑦ Forslag til projekter

Jyllandgade som gennemgående trafikvej

I takt med at bymidten fortættes vil der blive mere behov for at aflaste Himmerlandsgade og sikre et bedre trafikalt flow i bymidten. Derfor foreslås det, at Jyllandsgade bliver en gennemgående trafikvej, der kommer til at indgå som en del af en centerring omkring midtbyen. Se side 13 for yderlige forklaring.

Detailhandel placeres i bymidten

Butikker er en vigtig forudsætning for at skabe det liv, der gør, at det bliver attraktivt at opholde sig i bymidten. Det spiller derfor også en stor rolle om handelsaktiviteterne ligger samlet eller spredt. Himmerlandsgade skal fortsat være en stærk hande­ls­gade. Derfor har lokaliseringsmuligheder for nye større butikker i bymidten været et centralt emne i arbejdet med udviklingsplanen for Aars. Det er intentionen at sikre en detailhandelsstruktur, der skal være med til at skabe sammenhæng og tæthed, og dermed undgå at



Fortætningsprincip for detailhandel: Detailhandel skal placeres i bymidten omkring Himmerlandsgade. Det skal være muligt at placere butikker med pladskrævende varegrupper langs Markedsvej.

butiksmiljøet strækker sig over et større område, end byen kan bære. Det betyder også, at der skal planlægges for, at de butikker der allerede ligger i bymidten kan udvide, hvis der viser sig behov for det. Der er behov for at sikre bedre sammenhæng mellem Kvikly og Himmerlandsgade, der i dag fremstår som to separate indkøbsområder.

For at bevare et koncentreret handelsmiljø, er der udpeget en række konkrete placeringsmuligheder for nye, større velbeliggende butikker centralt placeret i forhold til Himmerlandsgade. Mulighederne er:

- **Præstegårdsvej/Himmerlandsgade (1A):** Det nuværende byggeri kunne erstattes af et nyt byggeri med butikker i stueetagen. Samlet skønnes der, at være plads til at etablere butik på omkring ca. 3000 m² fordelt på et eller flere butikslokaler. En dagligvarebutik på dette område vil kunne fungere som en vigtig

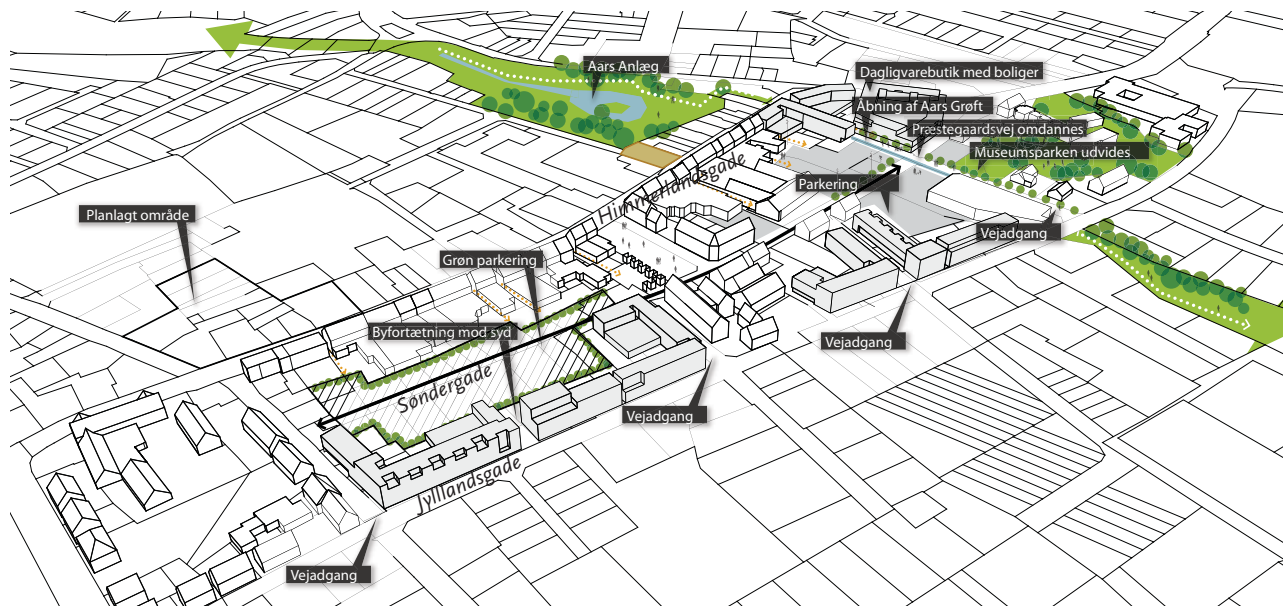


Fortætningsprincip for parkering: Søndergade skal fungere som del af en p-sørging, der leder til parkeringspladserne. Antallet af parkeringspladser udvides i takt med byfortætningen.

Forslag til projekter i bymidten

1. Mulighed for større butikker i bymidten:
 - Præstegårdsvej/Himmerlandsgade (1A)
 - Vest for Kirkegade (1B)
 - Busstationens arealer (1C)
 - Arealer langs Markedsvej udlægges til butikker med pladskrævende varegrupper (1D)
2. Fortætningsområde
3. Jyllandsgade som gennemgående trafikvej
4. Flere parkeringspladser i tilknytning til Søndergade
5. Omdannelse af Præstegårdsvej
6. Plads til erhverv og institutioner på Arlagrunden
7. Plads til boliger, erhverv, butikker og institutioner i Dyreskueområdet
8. Kompaktterminal på busstationens arealer

(numrer henviser til kort på modstående side)



Princip for fortætning i bymidten (perspektiv).

publikumsmagnet for den østlige del af bymidten, så der opstår en detailhandelsstruktur med to stærke ankerpunkter i hver sin ende af handelsområdet med Kvikly og Fakta som en stærk afslutning mod vest. Ovenpå butiksarealet kan indrettes boliger eller kontorer i flere etager.

- **Vest for Kirkegade (1B):** Området ligger centralt placeret i Himmerlandsgade. Her kunne det nuværende byggeri erstattes af nyt byggeri med butikker i stueetagen og boliger ovenpå. For at sikre nok parkeringspladser til at servicere ejendommens beboere samt butikkernes kunder skal der etableres parkeringskælder under bygningskomplekset.

- **Busstationen (1C):** Hvis busstationen omdannes til kompaktterminal, der er mindre arealkrævende, så vil det være muligt at opføre nyt byggeri med plads til butikker i stueetagen og boliger ovenpå. Areal til butiksudvikling afhænger af arealbehov til kompaktterminal.
- **Markedsvej (1D):** Langs Markedsvej giver udviklingsplanen mulighed for etablering af butikker med pladskrævende varegrupper og andre former for butikskoncepter, der ikke er plads til i Himmerlandsgade og som vil supplere handelslivet og skabe en stærk helhed.

Parkerings i bymidten

Gode parkeringsforhold for handlende er en væsentlig parameter for et livligt handelsliv. Udviklingsplanen foreslår, at der skal planlægges for et koncentreret handelsmiljø og en fortætning med flere boliger i bymidten. Det betyder også, at der i stigende grad bliver behov for parkeringspladser i og ved bymidten samtidig med at parkeringssøgningen skal forbedres.

Udviklingsplanen lægger vægt på, at der skal være en god og logisk tilgængelighed i bil til handelsområdet og ikke mindst frem til handelsrådets parkeringspladser. Parkeringsstøttinger har vist, at der mangler parkeringskapacitet i Aars, specielt i spidsbelastningssituationerne fredag eftermiddag og lørdag formiddag.

Mellem de nye byggemuligheder mod syd, og bygningsrækken mod Himmerlandsgade lægger planen op til, at der kan etableres flere parkeringspladser i forbindelse med nye boligudbygningsprojekter. Parkeringspladserne struktureres omkring Søndergade, der skaber forbindelse fra øst til vest. Søndergade, der evt. kan omlægges til sivegave, skal fremadrettet fungere som en intern fordelingsvej til både butikker og boliger i området. Parkeringspladser og gadeforløb anlægges som grønne pladser, hvor træer medvirker til at danne et grønt miljø i karréens indre. Udviklingsplanen lægger desuden op til, at der på særligt udvalgte dele af parkeringspladserne kan etableres eksempelvis multibaner e.lign, der kan bruges, når parkeringspladserne ligger tomme.

Præstegårdsvej

Præstegårdsvej har i udviklingsplanen fået en særlig behandling. Det foreslås, at den nordlige del bliver spærret for gennemkørende trafik, så den i fremtiden kun vil fungere som forbindelse til Himmerlandsgade for gående. På den sydlige del af gaden lægger planen op til, at gaden omdannes til en grøn bymæssig forbindelse, der skaber sammenhæng mellem Aars Anlæg og skovområdet syd for Jyllandsgade. Samtidig kan en udvidelse af museumsparken til Præstegårdsvej medvirke til, at der vil blive skabt en naturlig kobling mellem handelsbyen og en af byens vigtigste kulturinstitutioner. Museumsparken kan blive et nyt åndehul i midtbyen, hvor der måske etableres en kunstlegeplads og gøres plads til flere skulpturer. Samtidig vil udvidelsen af museumsparken kunne bruges til at skabe en alternativ indgang til museet, der er bedre koblet op på nærhed til parkeringspladser. Det vurderes, at udvidelsen af museumsparken kan etableres ved at nedrive et hus.

For yderligere at understrege Præstegårdsvejs rekreative karakter lægger planen op til, at Aars Grøft fritlægges, så den kan indgå som et spændende rekreativt element, der skaber et attraktivt gademiljø. Yderligere kan dele af parkeringspladsen indrettes som en multiplads, der giver mulighed for boldspil og leg, når der ikke er biler på parkeringspladsen.

På arealet mellem Himmerlandsgade og Præstegårdsvej åbner udviklingsplanen mulighed for, at der kan placeres



Der kan opføres et nyt byggeri med plads til større butikker og boliger i området mellem Præstegårdsvej og Himmerlandsgade.



Aars grøft fritlægges. Vand suppleret med allébepantning er med til at binde den grønne sti sammen og skabe atmosfære i gademiljøet.



Museumsparken udvides til Præstegårdsvej og bliver et rekreativt åndehul i midtbyen. Parkeringsarealer kan indrettes, så de kan bruges til leg og sport, når der ikke er parkeret biler på dem.



Langs Markedsvej kan der opføres butikker med pladskrævende varegrupper. Nyt byggeri bør opføres med boliger eller kontorer ovenpå (Kjaer og Richter).

en større dagligvarebutik, der kan fungere som publikums-magnet i den østlige del af Himmerlandsgade. Det er vigtigt, at bygningen får et vis volumen og bymæssig karakter, hvorfor der lægges op til, at der placeres boliger oven på butikken. For at få en skalamæssig sammenhæng til museumsområdet, som grænser op til området, lægger udviklingsplanen op til at bygningen reduceres i højde mod syd. For at opnå et tilstrækkelig antal parkeringspladser kan der være behov for, at der etableres parkeringskælder under bygningen. For at bibeholde de nuværende dagligvarebutikker centralt i bymidten skal der, hvis behovet opstår gives mulighed for en opgradering/modernisering af Rema 1000 og en evt. udvidelse af Netto.

Dyrskueområdet og Arlagrunden

Dyrskueområdet rummer i dag mange blandede funktioner f.eks. revisor, motorcykelklub, kro og kvægauktion. Hertil kommer at Arla-grunden står tom og venter på ny anvendelse. Arealerne har en god og attraktiv beliggenhed, og der har i Udviklingsplanen været et specielt fokus på, at præcisere de overordnede rammer for udviklingen af området.

I dag brydes det klart definerede byrum langs Himmerlandsgade ved busstationen, hvor den manglende facadebebyggelse mod syd bevirker, at Himmerlandsgade fremtræder åbent og udflydende. For at få Markedsvej og Himmerlandsgade til at hænge bedre sammen foreslår ud-

viklingsplanen, hvis busstationen omdannes til kompakt-terminal, og der etableres en byggemulighed på dele af busstationens arealer. Byggemulighederne bør placeres, så terminal og ankomstplads placeres i relation til det gamle posthus, der evt. kan genanvendes til ventesal m.m.

Langs Markedsvej foreslår udviklingsplanen, at der kan etableres større butikker med pladskrævende varegrupper. Der bør integreres boliger i forbindelse med udviklingen heraf. Butikker bør placeres, så de har aktive facader og parkering ud mod vejen.

I området omkring Dyrskuevej foreslår udviklingsplanen, at der skal sikres sammenhæng mellem de bygninger, der allerede er opført ud mod Vestre Boulevard og evt. nybyggeri. Dette bør være både funktionelt og visuelt. Grundene ud mod Vester Boulevard har en synlig placering, og vil være attraktive for virksomheder, der søger en central beliggenhed. Det kunne være kontor- og servicevirksomheder, men også klinikker og mindre engrosbutikker. Der kan desuden placeres boliger i tilknytning til Dyrskuevej. På principskitsen for midtymen i Dyrskueområdet placeres et grønt friareal, der kan fungere som samlingssted for områdets beboere.

Området omkring Arlagrunden syd for Vestre Boulevard vil være meget velegnet til udvikling af en bred vifte af byorienterede servicevirksomheder, kontorer og offentlige

institutioner. Området kan indrettes med erhverv/kontordomiciler ud mod Vestre Boulevard. Hjørnegrunden, der ligger mellem Markedsvej og Vestre Boulevard, har en særlig attraktiv placering. Der bør arbejdes med at nybyggeri på denne beliggenhed bliver et bygningsværk af høj arkitektonisk kvalitet, der kan medvirke til at sætte standarden for området.

Det er vigtigt at sikre en rekreativ forbindelse til Hvalsundstien. Det skitserede forslag er vist med et centralt ankomstområde med parkering og beplantning, der er med til at binde området sammen og skabe en flot velkomst til området.



Nybyggerier på Arlagrunden bør have en høj arkitektonisk kvalitet. Her ses fra venstre mod højre.
1. Erhvervsbyggeri i Støvring (KPF Arkitekter), 2. Kontor for Andelsbanken (KPF arkitekter) og 3. kontor for Muskelsvindfonden (Arkitema).



Fra plan til realisering

Udviklingsplanen beskriver en række projekter. Nogle er lige til at gå i gang med, andre kræver en kortere eller længere modningsperiode og planlægningsarbejde. Det betyder også, at de kommunale investeringer skal prioriteres både på kort og på lang sigt. Der skal skabes et overblik over, hvordan kommunens investeringer kan kobles med private investeringer, offentlige puljemidler, fonde og andre tilskudsmuligheder.

Udviklingsplanen og processen omkring med inddragelse af borgere, interessenter og foreninger har affødt mange konkrete projekter, som alle er vigtige bidrag til den videre udvikling af byen. Der peges på 4 redskaber, der er vigtige i det fremadrettede arbejde, når konkrete projekter skal udmøntes fysisk.

Redskab 1: Projektplan og prioritering

Udviklingsplanens mange projekter vil kræve betydelige investeringer i byggeri og anlæg. Flere af projekter har også efterfølgende driftsudgifter. Udviklingsplanen sætter flere ting i spil, det gælder f.eks. for ny folkeskole og ny svømmehal. Der kan være behov for at lave et samlet overblik over behovet for nybyggeri i forhold til Aars Skole, svømmehal og eventuelt andre offentlige institutioner, så der skabes de bedste muligheder for samdrift. Det kan være medvirkende til at skabe et bedre beslutningsgrundlag i forhold til fremtidige investeringer i den offentlige bygningsmasse. Her kunne forretningsplaner være medvirkende til at give et systematisk overblik over sammenhæng mellem visioner, målgrupper, ejerforhold, investeringer og

tidsperspektiv, samt et overblik over offentlige og private investeringer set over tid (projektets faser), timing og samspil mellem dem samt afledte gevinster for grundejerne, når der f.eks. foretages "bylivsinvesteringer".

Det er vanskeligt at udpege ét eller nogle få af udviklingsplanens projekter som værende særlig centrale for byens udvikling. Men hvis enkelte skal nævnes, så er omfartvejen et vigtigt projekt, som forudsætter kommunal finansiering men med forskellige muligheder for medfinansiering i forbindelse med byggemodningen af de nye boligområder. Opgradering af Hvalpsundbanen og bedre fremkommelighed i Jyllandsgade er ligeledes vigtige projekter, der vil være medvirkende til, at både bymidte og boligudvikling omkring Stenildvad på sigt vil spille godt sammen.

Redskab 2: Fonde og tilskudsmuligheder

Udviklingsplanen for Aars rummer mange konkrete projekter, og der er forskel på, hvordan projekterne kan realiseres, og hvordan finansieringsmulighederne er. I det videre planlægningsarbejde vil mulighederne for at søge fonde og andre tilskudsmuligheder være vigtige for at sikre kapital til realiseringen af udviklingsplanens projekter.

Når det gælder projekt omkring kompaktterminal med bedre stiopkobling og bedre forhold for kombinationsrejser, så kan der være mulighed for at søge om støtte fra staten under Fremkommelighedspuljerne for kollektiv trafik. Projekter for bedre stier, og fysisk aktivitet vil ligeledes kunne søge støtte fra staten.

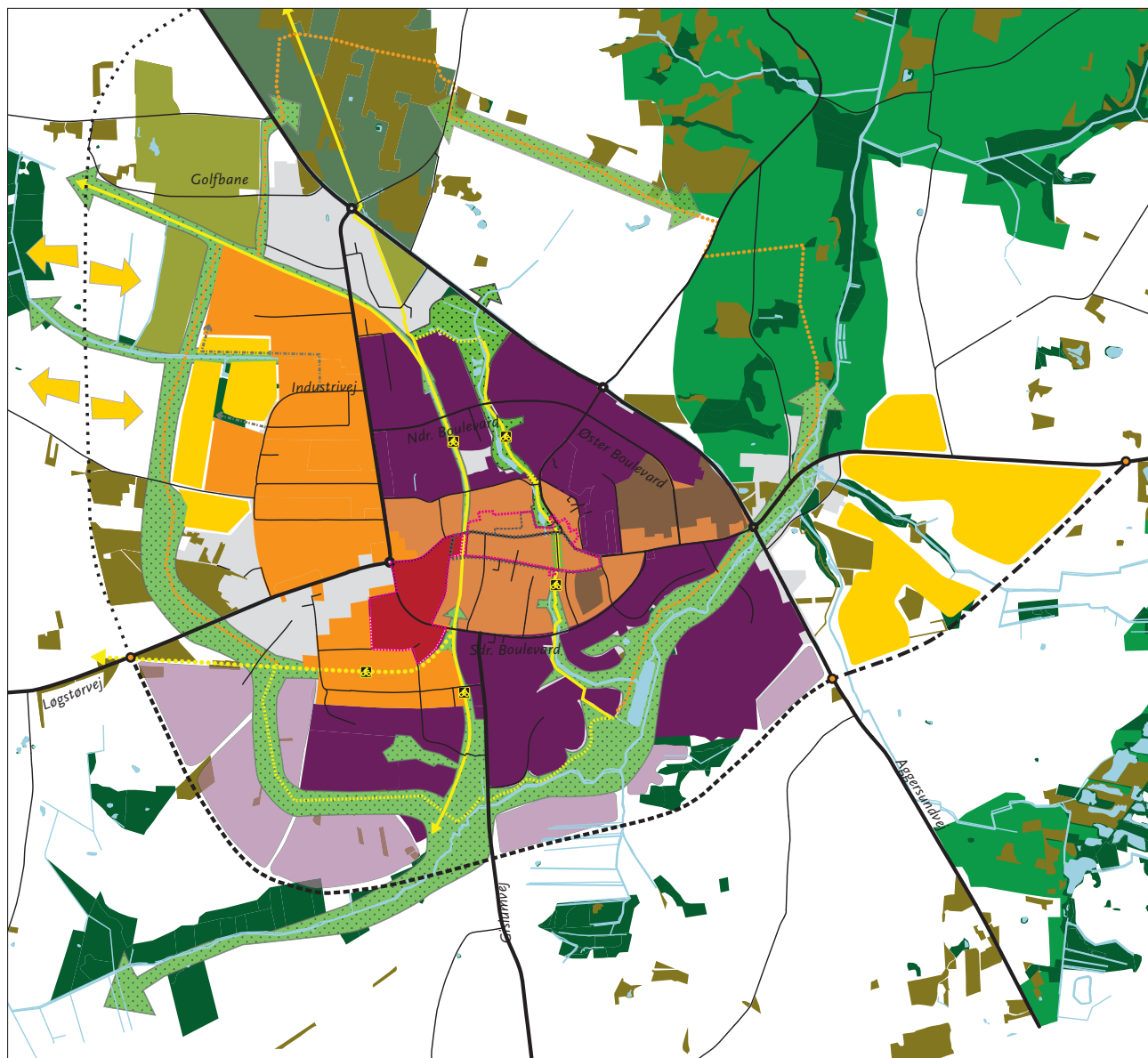
Andre mindre projekter som f.eks. udvidelse af museums-parken kan man evt. forestille sig, at Realdania vil støtte. Det bør være muligt, at søge penge i Vækstforum til udarbejdelsen af eventuelle forretningsplaner og udvikling af Klimaparken kan evt. få medfinansiering fra staten.

Redskab 3: Tæt dialog med mulige investorer

Det er klart, at realiseringen af udviklingsplanens mange projekter ikke kan finansieres af kommunen alene. Flere af de udviklingsmuligheder, der er beskrevet er i udgangspunktet en privat opgave. Derfor er løbende dialog med investorer et vigtigt redskab. En tæt dialog med investorer er f.eks. vigtig i forhold til udviklingen af Dyrskueområdet og udnyttelsen af de givne muligheder for at opføre nye butikker i midtbyen.

Redskab 4: Lokalt engagement

I forbindelse med udarbejdelsen af udviklingsplanen har kommunen lagt stor vægt på at sikre lokal forankring i processen. I det fremadrettede arbejde bør der ligeledes lægges vægt på at byens borgere, erhvervsvirksomheder, foreninger og interessenter inddrages i arbejdet med at realisere udviklingsplanens projekter. Her er videreførelse af Planforum en oplagt ide. De deltagere, der har vist interesse i arbejdet med udviklingsplanen, bør få mulighed for også fremadrettet at indgå i et forpligtende samarbejde med kommunen. På denne måde kan kommunen og borgere indkaldes til møde i situationer, hvor det vurderes, at der er behov for at drøfte konkrete eller strategisk planlægnings-spørgsmål.



SIGNATURFORKLARING

-  Eksisterende veje
-  Omfartsvej (under planlægning)
-  Forslag til forlængelse af omfartsvej (ikke planlagt)
-  Forslag til udbygning af ringvejssystem på sigt
-  Forslag til centerring
-  Forslag til mulig sivegade
-  Forslag til nord-syd gående cykelmotorveje (delvist eksisterende)
-  Forslag til forbering af Hvalpsundstiens forbindelse til bymidten
-  Forslag til sammenhængende hovedstinet
-  Eksisterende erhvervsområde
-  Mulighed for fremtidigt erhvervsområde
-  Mulighed udviklingsretning for erhverv på sigt
-  Omdannelsesområde: fremtidig udvikling med blandet detailhandel, bolig og erhverv
-  Eksisterende uddannelsesområde
-  Blandet bolig og erhverv
-  Eksisterende boligområde
-  Fremtidigt boligområde
-  Fortætningsområde: blandet bolig, erhverv, detailhandel og institutioner
-  "Klimaring"
-  "Rundt om Aars"
-  Golfbane
-  Særligt naturområde
-  Beskyttet natur
- Skov
- Skovrejsningsområde

Vedtaget af Byrådet den 22. december 2011

Henvendelse kan ske til:

Vesthimmerlands Kommune
Kultur, Plan og Fritidsafdelingen
Himmerlandsgade 27
9600 Aars

Planlægger Merete Bach Hansen

mbh@vesthimmerland.dk

tlf. 9966 7014

eller

Planlægger Anette Kümpel

aku@vesthimmerland.dk

tlf. 9966 7015

