

STRUKTURSKISS FÖR
SYDVÄST
VERSION 1.0



BORÅS
STAD

MEDVERKANDE NÄMNDER OCH BOLAG

Kommunstyrelsen

Samhällsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Lokalförsörjningsnämnden

Miljö-och konsumentnämnden

Fritids-och folkhälsonämnden

Kulturnämnden

Borås Energi och Miljö

Industribyggnader i Borås

Borås Parkering AB

BILDMATERIAL

Om inte annat anges är illustrationer gjorda av Borås Stad och bilder är antingen fotograferade av tjänstepersoner eller fria att använda för kommersiellt bruk.

Innehåll

Vad är en strukturskiss?	4
---------------------------------	----------

Sammanfattning	5
-----------------------	----------

Inledning

Strukturskissens område	7
Varför strukturskiss Sydväst?	8
Området idag	9
Tekniska planeringsförutsättningar	14
Dialoger	15
Översiktsplanens inriktning	17

Målbild och mål	18
------------------------	-----------

Strukturskissen	19
------------------------	-----------

Förändrad väginfrastruktur	21
Nya lägen för gång och cykel	22
Mellanrummen förädlas och läker ihop området	24
Park, natur och rekreation stärks	26

Övergripande knäckfrågor	31
---------------------------------	-----------

Järnvägens anspråk	32
Påverkad infrastruktur	34
Fastighetsägarstrukturen	34
Ekonomiska förutsättningar	36
Kommande planeringsarbete	38

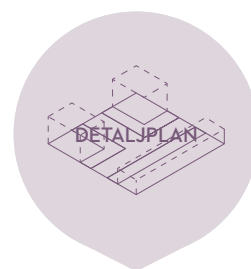
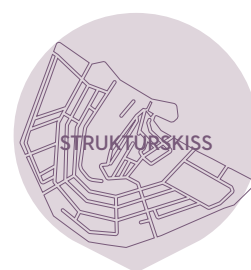
Vad är en strukturskiss?

Strukturskisserna har tagits fram som ett verktyg för Borås Stad att arbeta på nivån mellan översiktsplan och detaljplan i syfte att skapa samsyn mellan nämnder, förvaltningar och bolag i tidiga skeden av samhällsbyggnadsprocessen. Strukturskisserna är levande dokument som beskriver den, för stunden, gemensamma tanken och övergripande bilden av hur Borås Stads planering hänger ihop på övergripande nivå, med framtiden i fokus. Målet är att platsbinda Borås Stads intentioner med särskilt fokus på livet mellan husen.

Strukturskisserna har status som ett samtalsstöd och ersätter inte ordinarie beslutsprocesser. Beslut om till exempel detaljplaner, kommunal mark, infrastruktur med mera bereds och beslutas i ordinarie forum. Genom strukturskisserna får de många aktörer som samverkar inom Borås Stads samhällsbyggnadsprocess mer gemensam helhetssyn. Syftet är att nå samsyn mellan nämnder, förvaltningar och bolag inom samhällsbyggnadsprocessen om hur Borås kan vidareutvecklas utifrån de strategiska intentioner som uttrycks i översiktsplanen och andra styrdokument. Strukturskisserna fungerar också som ett samtalsstöd i dialogen med näringsliv, civilsamhälle, akademien och boråsarna om Borås utveckling.

Strukturgruppen, en arbetsgrupp på tjänstemannanivå från berörda förvaltningar och bolag i samhällsbyggnadsprocessen, ansvarar för framtagandet av skissen. Varje kvartal lyfts strukturskissen för strukturskissöverläggningar med motsvarande nämndpresidier och styrelser. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att anta strukturskissen.

De knäckfrågor som identifieras under arbetet med strukturskissen hanteras av berörda nämnder och bolag. När strategiska vägval görs eller förutsättningar förändras uppdateras strukturskissen och en ny version antas.



Strukturskissen fyller glappet mellan översiktsplan och planprogram/detaljplan.

Sammanfattning

Området Sydväst är idag ganska spretigt och har ingen tydlig definierad planeringsinriktning. Nu planeras strukturer i området i form av ny järnväg och vägar som kommer bestå i många år framöver. Därför behövs en långsiktig målbild för områdets utveckling. De nya strukturerna kan inte bara utgå från hur området används idag, utan behöver anpassas för att inte omöjliggöra en långsiktig utveckling i linje med kommunens mål.

Målbilden för strukturskissen för Sydväst är att de sydvästra delarna av staden knyts närmare centrum. Genom att ta vara på områdets stationsnära läge och outnyttjade ytor kan vi bygga ihop staden och på sikt skapa en sammanhängande stadsväv från Regementet till centrum. Borås kan också få en tydligare entré för de som reser med tåg från Göteborg.

Skissförslaget fokuserar på utrymmet runt järnvägen som binder ihop områdets tre delar: Regementet, Göta och Lusharpan. Mellanlandskap som idag är glesa och kan upplevas otrygga, kan fyllas med mer stadsliv och göra det upplevda avståndet till centrum kortare. Här föreslås nya målpunkter, mer lokal service och fler bostäder av olika typer och storlekar. En förutsättning för en sådan utveckling är att vissa verksamheter, så som dagens återvinningscentral, flyttas till en annan plats. Även utmed Bockasjögatan och Varbergsvägen föreslås nya bostäder och service.

Genom bland annat tydligare entréer till Pickesjöområdet och mer möjligheter till rekreation och lek på Regementet bevaras och utvecklas de gröna kvaliteterna i området.

Strukturskiss Sydväst visar på en förändrad vägstruktur. Den nya järnvägen gör att lokala vägar inte längre kan korsa järnvägen i plan, utan måste gå över eller under. Regementsgatan föreslås därför gå under järnvägen. Skissen föreslår också två ytterligare kopplingar över eller under järnvägen för fotgängare och cyklister.

Strukturskissens målbild kommer ta lång tid att förverkliga och är beroende av många olika fastighetsägares ambitioner och ekonomiska möjligheter. En del av utvecklingen är också beroende av att planeringen för den nya järnvägen blir klar. Därför kommer utveckling ske i flera etapper beroende på hur mycket varje projekt påverkas av järnvägen. Förändringen av Sydväst på helheten ligger bortom 2050, men vissa delar kan troligen genomföras på kortare sikt om förutsättningar finns.

Strukturskissen har tagits fram med en samskapande metod där de samhällsbyggande nämnderna och bolagen tillsammans utvecklar en målbild för området. Genom kvartalsvisa strukturskissöverläggningar ger politiken inriktning för arbetet som däremellan drivs av tjänstepersoner från berörda förvaltningar och bolag. I arbetet med att ta fram strukturskiss Sydväst har även flera dialogtillfällen med allmänheten genomförts och näringslivet har bjudits in att medverka.

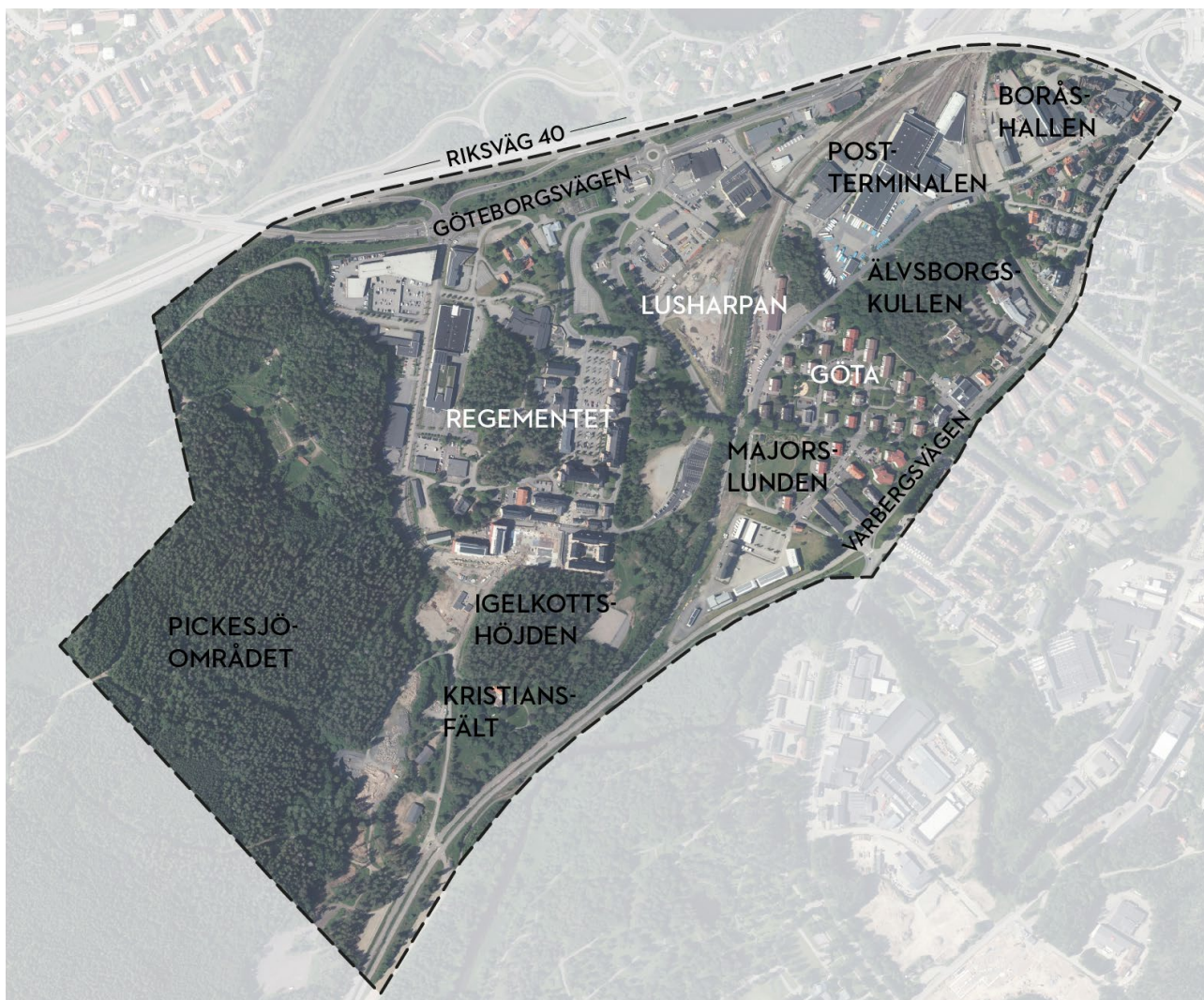
Inledning

Vilka förutsättningar som finns utifrån tidigare beslut, hur området ser ut idag och genomgång av de dialoger som genomförts.

Strukturskissens område	7
Varför strukturskiss Sydväst?	8
Området idag	9
Huvudstråk	11
Kollektivtrafik	11
Barriärer	12
Tekniska planeringsförutsättningar	14
Teknisk infrastruktur	14
Dagvatten	14
Markförhållanden	14
Dialoger	15
Kartbaserad enkät	15
Dialog om förslaget	16
Fastighetsägardialog	16
Översiktsplanens inriktning	17

Strukturskissens område

Strukturskiss Sydväst omfattar Regimentet, Lusharpan och västra Göta. Skissen avgränsas i norr av väg 40, i öster och söder av Varbergsvägen och västerut av fastighetsgränsen i Pickesjöområdet.



Strukturskissens område

Varför strukturskiss Sydväst?

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås föreslås nå Borås C genom området vi kallar Sydväst. Området är idag ganska spretigt och har ingen sammanhållen vision eller planeringsinriktning. Nu planeras strukturer i området i form av ny järnväg och vägar som kommer bestå i många år framöver. Därför behövs en långsiktig målbild för områdets utveckling. De nya strukturerna kan inte bara utgå från hur området används idag, utan behöver anpassas för att inte omöjliggöra en utveckling på sikt i linje med kommunens mål och inriktningar. Det är tydligt att de strategiska

frågeställningar som järnvägen väcker inte går att lösa i en enskild detaljplan, utan ett bredare grepp krävs.

Trafikverkets tidplan innebär byggstart av järnvägen cirka 2028. Detta betyder att de detaljplaner som berörs av järnvägen kommer behöva ändras inom de närmaste åren. För att ta ett helhetsgrepp om området tas en strukturskiss först fram och därefter ett planprogram som sätter inriktningen för detaljplanerna. Arbetet med Strukturskiss Sydväst har prioriterats av Borås Stad för att ligga i takt med Trafikverkets planering. Den geografiska avgränsningen har även valts för att fokusera just på stadsutvecklingen i järnvägsstråket.



Järnvägskorridor för ny järnväg Borås-Göteborg igenom Sydväst.

Området idag

Området har idag en mycket varierad struktur och karaktär med många olika inslag. Det centrumnära läget gör att det med cykel tar mindre än 10 minuter att nå centrala Borås och till fots runt 15-20 minuter.

Området i korthet

- » Centrumnära läge men långa uppleva avstånd till centrum
- » Blandad struktur och markanvändning
- » Begränsat med vardagsservice inom området
- » Påverkat av buller och barriärer från flera håll
- » Flera men otydliga kopplingar mot centrum
- » Naturnära men brist på allmänt tillgängliga grönytor med parkkvalitet inom området
- » Cirka 1 430 boende i området och cirka 2 000 arbetsplatser.



Fågelaavstånd från Borås Centralstation och resecentrum till olika målpunkter i närområdet.

Den östra delen av området, som består av **västra Göta**, är primärt ett bostadsområde med villor från tidigt 1900-tal och flerbostadshus från 1930 till mitten av 1950-talet. Vissa bottenvåningar innehåller service såsom café eller pizzeria.



Göta består till stor del av mindre flerbostadshus. På bilden syns även Majorsslunden.

Mitt i Sydväst ligger **Lusharpan** med bland annat återvinningscentral, verksamhetsbyggnader och järnvägsytor. Området utgör ett otillgängligt mellanlandskap som förstärker avståndet mellan Regementet och centrum.



Området kring järnvägen och återvinningscentralen Lusharpan utgör idag ett mellanlandskap som förstärker barriären mellan Regementet och centrum.

I västra delen av området, på en kulle, finns **Regementet** med välbevarade byggnader från regementstiden. Området är ett utvecklingsområde där det successivt byggs nya bostäder. På Regementet finns även en skola och kontorsarbetsplatser, men det saknas en tydlig centrumfunktion och vardagsservice. Generellt saknas lokal vardagsservice inom Sydväst, närmaste livsmedelsbutiker finns på Byttorp, Druvefors och i centrum. Sett utifrån Regementsstadens fortsatta expansion bör efterfrågan på lokal vardagsservice öka, särskilt livsmedel. Det bekräftas av den enkät som boende i området besvarat under våren 2023.

I anslutning till Regementet ligger Pickesjöns natur- och rekreationsområde som erbjuder bl.a. promenad- och fiskemöjligheter. Området har besökare från hela kommunen och utgör en viktig friluftsesurs för såväl närområdet som andra delar av staden. Nära Regementet finns även en mycket uppskattad discgolfanläggning. Detta är kvaliteter som är viktiga att ha med i det långsiktiga utvecklingsperspektivet för området.



Området kring Pickesjön med spår, leder och strövområden är en av stadens gröna kilar och utgör en viktig resurs för natur och recreation. Området har besökare från hela Borås.

Socioekonomi

- » Sydväst som helhet, det vill säga delar av Göta och Regementet, har ett socioekonomiskt index som motsvarar Borås som helhet, men med sannolikt stora skillnader inom området som statistiken inte visar. Göta har sociala utmaningar, samtidigt som Regementet är ett utvecklingsområde med stor andel nyproduktion, främst bostadsrätter.
- » Sydväst har en negativ trend över tid, sannolikt som en del av Götas negativa trend. Området är idag på plats 56 av 77 i Borås Stads segregationsindex, ett tapp från plats 44 år 2018.

Källa: SCB

Huvudstråk

Från området nås centrum via tre stråk: Göteborgsvägen (A), Varbergsvägen (C) och Bockasjögatan/Petersbergsgatan (B) som når centrum via den tillkommande passagen under väg 40 som del av byggnationen av ny tingsrätt och polishus. Denna koppling träffar Borås C direkt och tar Sydväst närmare stationsområdet.

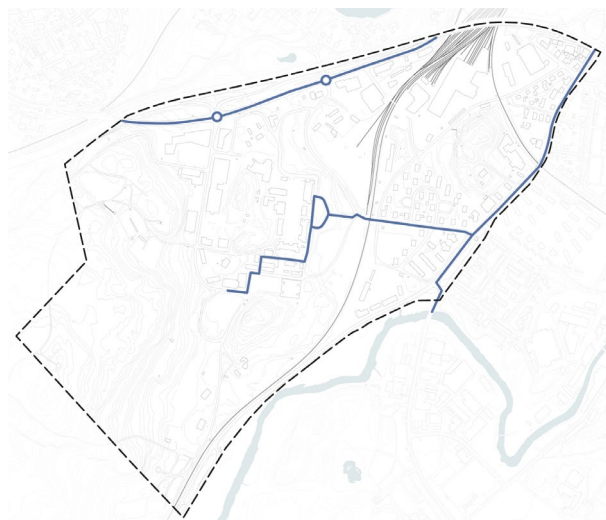


Kopplingar från Sydväst mot centrum. Den streckade pilen visar en ny passage som blir färdig ca 2027.

Göteborgs- och Varbergsvägen är viktiga stråk för alla trafikslag och än mer för framtida gena cykelmöjligheter till Borås C. Även Bockasjögatan kommer troligen bli ett tyngre gång- och cykelstråk till stationen. Kvarteren utmed Varbergsvägen är relativt tätbebyggda med inslag av service och butiker, liksom gång- och cykelbana samt stadsbusstrafik. Bockasjögatan är glesare och kan upplevas som otrygg och mindre attraktiv som promenadstråk. Göteborgsvägen är jämförelsevis ganska trafik- och bullerutsatt med få stadsmässiga inslag. Gemensamt för stråken är att de kan upplevas som otydliga och saknar tydliga målpunkter när de ansluter till centrum.

Kollektivtrafik

Sydväst trafikeras av flera stads- och landsbygdsbusslinjer som når området via två stråk, Göteborgsvägen och Varbergsvägen. Via Varbergsvägen går stadsbuss 6 som trafikerar Regementet.



Området försörjs av bussar på Göteborgsvägen i väst och Varbergsvägen i öst. Stadsbusslinje 6 trafikerar Regementet.

Barriärer

Sydväst är omringat av barriärer i form av väg- och järnvägsinfrastruktur som bidrar till buller och har skyddsavstånd då det går farligt gods på lederna. Planeringsförutsättningarna är därför ganska utmanande när det gäller att omvandla området till en stadsmässig struktur i enlighet med översiktsplanen. Utvecklingen behöver därför ske etappvis över tid.

Området runt Lusharpan är idag ett otillgängligt område som i sig utgör en barriär. För att stärka kopplingen mellan Regimentet, Göta och centrum behöver framtida bebyggelsestruktur och kopplingar knyta samman delområdena till en helhet.



Regementsgatan korsar idag järnvägen i plan, vilket skapar en god koppling mellan Göta och Regimentet för både bilister och fotgängare

När den nya järnvägen ska byggas krävs att passager sker i olika plan, det vill säga under eller över järnvägen. Befintliga passager över järnvägen måste därför stängas och byggas om. I Sydväst gäller det två passager: (A) Regementsgatans väggkorsning samt (B) väggkorsningen vid Varbergsvägen norr om ridhuset. I norr finns en gångbro (C) vid postterminalen som troligen behöver ersättas eftersom spårområdet påverkas av den nya järnvägen. Den största förändringen kommer ske på Regementsgatan. Dagens passage mellan Göta och Regimentet behöver bytas mot en planskild korsning vilket innebär att ett viktigt stråk, utpekad som urbant stråk i översiktsplanen, bryts av.

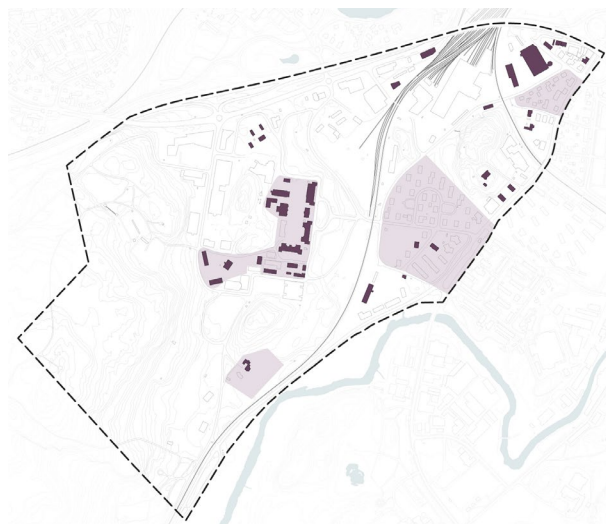


I området finns i tre passager över järnvägen. De två sydligaste (A, B) kommer behöva ersättas med planskilda lösningar. Norra gångbron (C) behöver troligen ersättas på grund av att spårområdet förändras.

Kulturmiljöer

Sydväst har flera miljöer och byggnader med höga kulturhistoriska värden.

- » Göta består av välbevarade villor planerade efter trädgårdsstadens ideal från 1910-20-talet samt lamellhus från 1930 till 1950-talet planerade enligt tidens funktionalistiska stadsplaneideal med "hus i park".
- » Regementet med välbevarade byggnader från regementetstiden med start 1914.
- » Lusharpan är ett område med brokigt industrikaraktär där vissa byggnader bör bevaras - vars värden kan bli en resurs vid utveckling av området för att skapa kvaliteter och identitet.



Miljöer (ljuslila) och byggnader (mörklila) med höga kulturhistoriska värden i Sydväst.



Lokstallet byggdes ursprungligen för Borås-Ulricehamns Järnväg år 1917. Den välbevarade byggnaden är idag kontor i ett brokigt industriområde utmed riksväg 40.



Landeriet Kristiansfält, uppfört under 1800-talets första hälft, med tillhörande trädgårdsanläggning som sträcker sig



Älvsborgs regemente invigdes 1914 och lades ner 1998. Här en bild från 1940 eller 1950-talet.

Tekniska planeringsförutsättningar

Teknisk infrastruktur

Mycket teknisk infrastruktur (VA, dagvatten och el) löper på järnvägens västra sida i sydvästlig riktning genom området. Detta är samhällsviktig infrastruktur som kan vara komplicerad att flytta och behöver beaktas vid omvandling i området. Vissa ledningar följer Regementsgatan förbi järnvägen och påverkar vilka ersättningslösningar för plankorsningen som är genomförbara och rimliga. Även östra sidan om järnvägen, innehåller viss infrastruktur som kan vara komplicerad eller kostsam att flytta.

Dagvatten

Viskan är dagvattenrecipient för i stort sett hela strukturskissområdet. Vid ändrad markanvändning kommer det krävas både fördröjning och rening för att inte äventyra Viskans vattenkvalitet. Dagvattenhantering

kan nyttja och samordnas med befintliga eller nya grönytor vilket kan vara värdeskapande och attraktivt för området.

Markförhållanden

Området väster om järnvägen har innehållit industri i över 100 år. Olje- och drivmedelsverksamhet har förekommit såväl historiskt som idag, liksom återvinningscentral och uppställning av godståg. Därmed finns generell risk för markföroreningar men i dagsläget finns inga kända höga risker.

Där postterminalen idag ligger fanns tidigare Bockasjön som fylldes igen, troligtvis på 1950-talet. Hur detta påverkar markmiljö och geotekniska förhållanden är i dagsläget oklart och behöver utredas inför eventuellt ändrad användning



Historisk flygbild som visar Bockasjön och transformatorstationen byggd 1907-1926. Byggnaden används idag som kontor.

Dialoger

Kartbaserad enkät

För att samla in mer kunskap om området idag och höra boråsarnas idéer om områdets utveckling fanns det möjlighet att svara på en kartbaserad enkät. Information om enkäten spreds bland annat på sociala medier och via föreningar och fastighetsägare i området. Eftersom ungdomar är en grupp som ofta är svår att nå fick elever i årskurs 8 på Kunskapsskolan svara på enkäten på skoltid. Totalt svarade cirka 130 personer på enkäten varav ungefär 80 elever.

I enkäten fick man svara på frågor om hur man rör sig i området, vilka platser man tycker om och var man vill se ny bebyggelse.

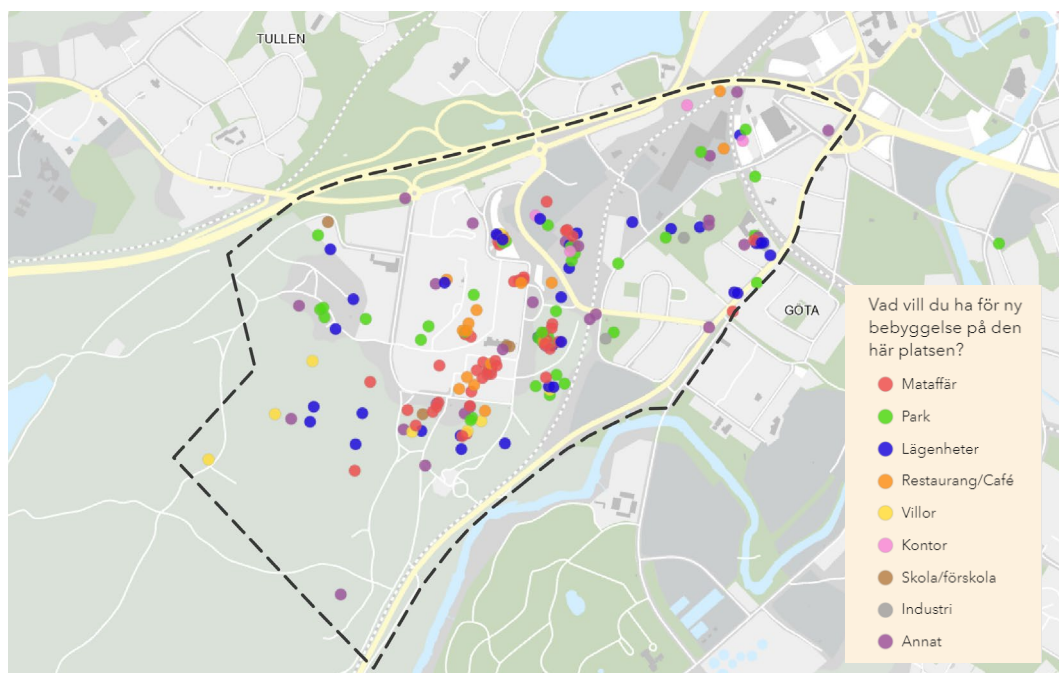
- De boråsare som svarat på enkäten tycker om många platser i området. Det är tydligt att de gröna platserna såsom Pickesjöområdet, Majorslunden och Älvsborgskullen är uppskattade.

- Det som efterfrågas mest i området av boråsarna som svarat är: lokal service, parker/grönområden och mer bostäder.

- Ny bebyggelse önskas främst mellan Regementet och Göta. Eleverna önskar också se mer bebyggelse uppe på Regementet.

- Förbättringar för gång och cykel och bättre kollektivtrafik efterfrågas, men också ökad trygghet för bilister.

Enkäten är ett av flera underlag som använts vid framtagandet av strukturskissen.



Kartan visar var de som svarat på enkäten önskar ny bebyggelse i området.

Dialog om förslaget

När ett första utkast av strukturskissen var färdigt fanns det möjlighet för boråsare att tycka till om förslaget digitalt på webben. Några möten för att prata om förslaget erbjöds också: i Stadsrummet i Kulturhuset, i Boråshallen och på Kunskapsskolan med en klass i årskurs 9. Ett digitalt möte med näringsliv och fastighetsägare som huvudsaklig målgrupp genomfördes också.

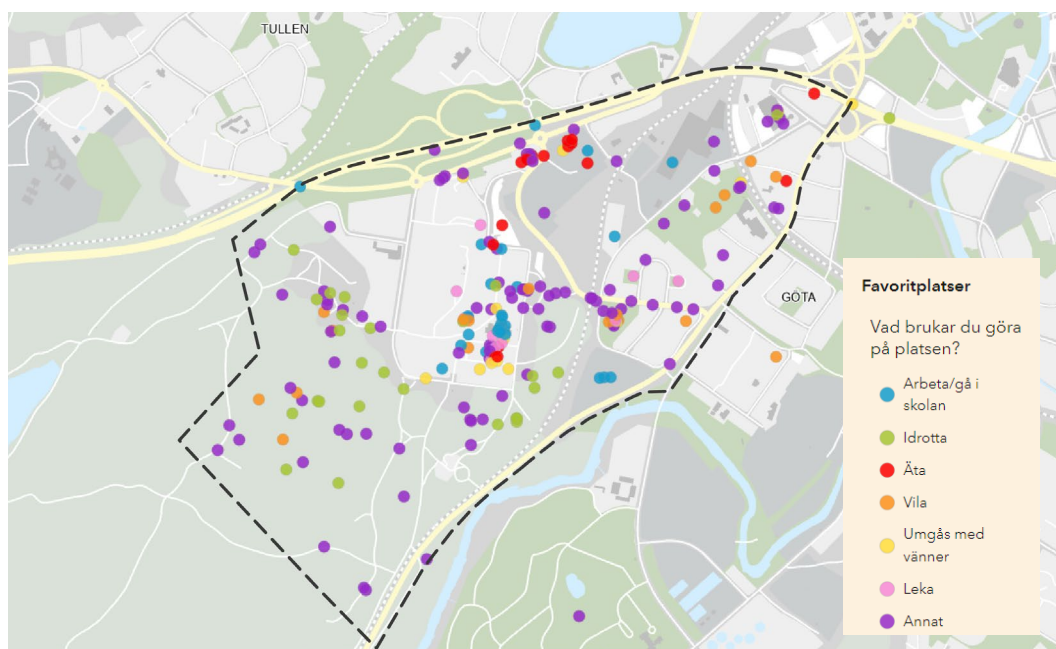
De synpunkter som inkom bekräftade i stort förslaget, med många synpunkter som ansåg att den föreslagna förändringen i området var bra. Främst fler parker, ökad tillgänglighet till Pickesjöområdet och mer service är exempel på vad man såg som positivt med förslaget. Kritik mot förslaget handlade bland annat om att det

föreslås bebyggelse på grönområden, risk för ökad trafik eller att kommunen borde satsa på något annat.

Efter dialogperioden har vissa justeringar gjorts utifrån dialogen men det inkom inga synpunkter som motiverat någon större förändring av skissförslaget.

Fastighetsägardialog

Fastighetsägarna i området har bjudits in till tre träffar om strukturskissens förslag medan förslaget tagits fram och enskilda samtal har även hållits med några fastighetsägare för att skapa samsyn kring områdets inriktning.



Kartan visar var de som svarat på enkäten önskar favoritplatser i området.

Översiktsplanens inriktning

Området klassas i översiktsplanen som ett centrumnära område. Det innebär att det ligger nära stadskärnan och bedöms ha stor utvecklingspotential. I denna typ av område rekommenderar översiktsplanen förtätning och komplettering med blandad användning och hög exploateringsgrad i harmoni med befintlig bebyggelse. Regementet är utpekad som ett utvecklingsområde, vilket innebär att det finns stor potential till bostads- och stadsutveckling som bör prioriteras i kommunens planarbete.

Ett utpekad centralt urbant stråk, Varbergsvägen, går igenom området. Det binder ihop Göta med stadskärnan och utgör en viktig entrépunkt till centrala staden. I det urbana stråket ska det vara fokus på tät och blandad bebyggelse och enkelt att röra sig till fots, med cykel och kollektivtrafik.

Kopplingen mellan Varbergsvägen och Regementet samt fortsättningen av Varbergsvägen mot Gässlösa pekas även de ut som en förlängning av det urbana stråket. Där bör det göras punktinsatser för att bidra till funktionsblandning, hållbart resande och att binda samman stadsdelar.

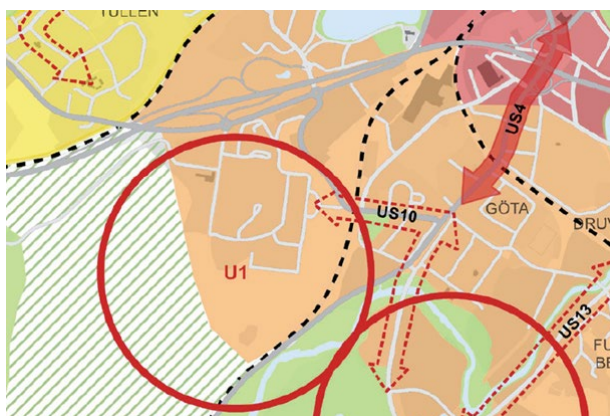
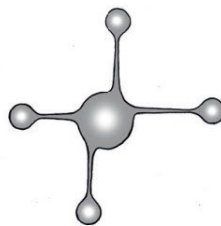
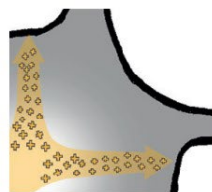


Bild från Översiktsplanen som visar Sydväst med de två urbana stråken, US4 och US10, samt Regementet som utvecklingsområde U1.



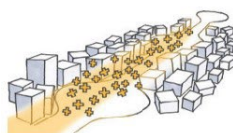
FEMKÄRNIGHET

Borås växer främst i de fem kärnorna: staden Borås och de fyra serviceorterna.



STYRKAN KOMMER INIFRÅN

Bebyggelsen växer genom förtätning – alltså där det redan är byggt. När staden växer inifrån utnyttjas mark och infrastruktur optimalt, och nya områden integreras i den redan byggda miljön.



KONCENTRERAT OCH SAMMANBUNDET

Bebyggelse koncentreras utmed stråk och runt stationer, mindre centrum och stadsdelstorg.



TÄTT OCH MIXAT

I staden blandas bostäder, handel, samhällsservice, parker, mötesplatser och kontor, som skapar liv och rörelse flera timmar om dygnet.



MÖTESPLATSER OCH MÅLPUNKTER

Fler attraktiva mötesplatser utvecklas i alla orter och stadsdelar.



GRÖNT OCH BLÅTT RUNTOM

Närheten till skog och mark och vattendrag värnas genom att vi håller ihop bebyggelsen i tätorterna.

Några av Översiktsplanens övergripande strategier som berör Strukturskiss Sydväst

Målbild och mål

Målbilden och målen ligger till grund för skissförslaget. De kommer också att stötta och vägleda efterföljande planering och beslut.

VISION FÖR SYDVÄST

Strukturskiss Sydväst tar sydvästra staden närmare centrum. Med närheten till stationen får stadsdelen kraft att utvecklas med fler boende, besökare och mer inslag av stadsliv.



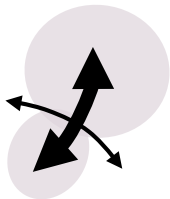
NY JÄRNVÄG SOM
EN DEL AV EN
VÄXANDE STAD

Vi skapar förutsättningar för ny järnväg med minimalt intrång i befintlig stad och i samklang med en långsiktig stadsutveckling.



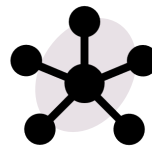
SAMMANHÄNGANDE
STADSVÄV MED
BLANDAT INNEHÅLL

Vi tar vara på områdets stationsnära läge och outnyttjade ytor för att bygga ihop staden.



TYDLIGA OCH
GENA STRÅK

Vi säkerställer huvudstråk, tvärkopplingar och överbryggar barriärer.



MÅLPUNKTER SOM
LOCKAR BESÖKARE

Vi skapar fler besöksanledningar som bidrar till aktivitet under stora delar av dygnet.



LOKAL SERVICE SOM
KOMPLETTERAR CENTRALA
STADENS UTBUD

Vi skapar förutsättningar för småskalig service som minskar onödiga vardagsresor.



OFFENTLIGA YTOR
FÖR AKTIVITET
OCH REKREATION

Vi tillgängliggör naturen och skapar fler allmänna parker och ytor för lek och aktivitet.



LOKAL KARAKTÄR
MED UTGÅNGSPUNKT I
OMRÅDETS HISTORIA

Vi värnar om och lyfter fram områdets kulturhistoriskt värdefulla byggnader och miljöer.



ENKELT ATT RÖRA SIG
TILL FOTS, MED CYKEL
OCH KOLLEKTIVTRAFIK

Vi gör det tryggare och mer attraktivt att gå, cykla och åka buss i området och till centrum.

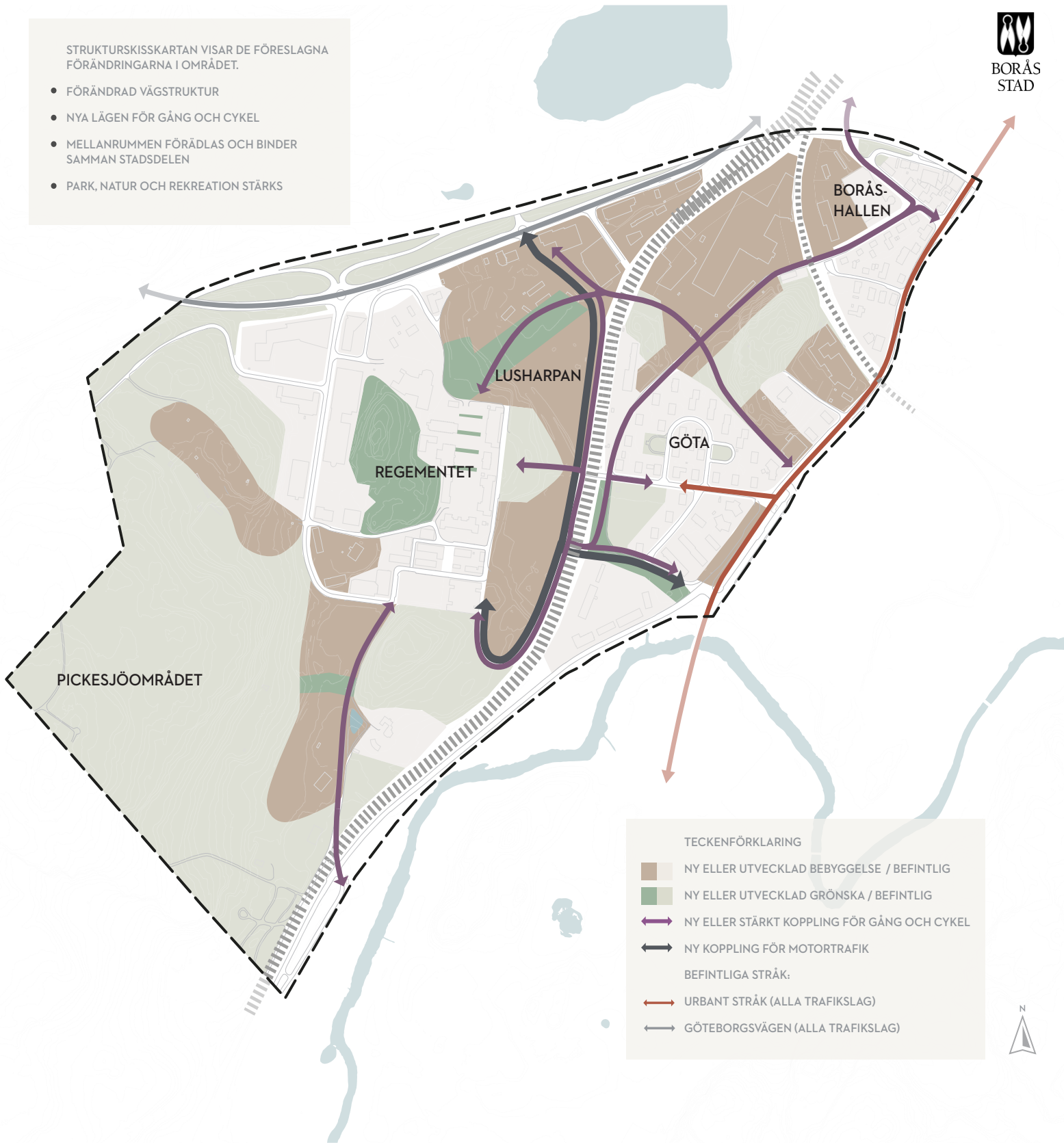
Strukturskissen

Strukturskissen är en målbild för de övergripande förändringar som föreslås i området.

Förändrad väginfrastruktur	21
Nya lägen för gång och cykel	22
Mellanrummen förädlas och läker ihop området	24
Park, natur och rekreation stärks	26
Analys av gröna kvaliteter	28
Genomförande i etapper	29
Möjliga etapper utifrån järnvägens påverkan	29

STRUKTURSKESSKARTAN VISAR DE FÖRESLAGNA FÖRÄNDRINGARNA I OMRÅDET.

- FÖRÄNDRAD VÄGSTRUKTUR
- NYA LÄGEN FÖR GÅNG OCH CYKEL
- MELLANRUMMEN FÖRÄDLAS OCH BINDER SAMMAN STADSDELEN
- PARK, NATUR OCH REKREATION STÄRKS



TECKENFÖRKLARING

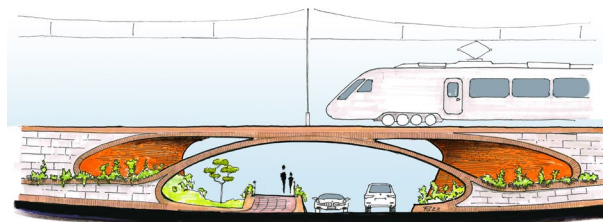
- NY ELLER UTVECKLAD BEBYGGELSE / BEFINTLIG
- NY ELLER UTVECKLAD GRÖNSKA / BEFINTLIG
- ↔ NY ELLER STÄRKT KOPPLING FÖR GÅNG OCH CYKEL
- ↔ NY KOPPLING FÖR MOTORTRAFIK
- BEFINTLIGA STRÅK:
- ↔ URBANT STRÅK (ALLA TRAFIKSLAG)
- ↔ GÖTEBORGSVÄGEN (ALLA TRAFIKSLAG)



Förändrad väginfrastruktur

Den nya Regementsgatan föreslås gå under järnvägen strax söder om dagens järnvägs korsning (A). Den norra delen följer järnvägens västra sida (B) och ansluter till Göteborgsvägen ungefär där Hållingsgatan ligger idag. Det frigör mark kring Lusharpan som kan utvecklas med nya användningar. Vägen kan då också utgöra ett skyddsavstånd mot farligt gods mellan järnvägen och den nya bebyggelsen.

På östra sidan om järnvägen ansluter Regementsgatan till Majorsgatan som möter Varbergsvägen (C). Genomfartstrafiken förskjuts alltså en bit söderut, men följer ungefär samma struktur som idag. Med kopplingen vid Varbergsvägen nås också Jössagatan och



Regementsgatan föreslås gå under den nya järnvägen för att ersätta dagens korsning i plan

därmed säkerställs en anslutning till Gässlösa som på sikt ska omvandlas från industriområde till blandstad.

Regementets lokalnät kan kopplas på i söder och ansluta till Mannerfeldts väg (D). Dagens koppling via Kasernvägen kan i det läget stängas för biltrafik eller få sänkt hastighet för att bli mer promenad- och cykelvänlig.



Kartan visar förslag på ny vägstruktur i gult och befintligt urbant stråk i rött.

Med den förändrade infrastrukturen säkerställs funktion för både genomgående trafik och lokal trafik till Regementet. Barriärer och störningar samlas huvudsakligen längs järnvägen och frigör västra delen av området för stadsutveckling. Den nya vägstrukturen bedöms inte påverka kollektivtrafiken negativt till och från området.

Nya lägen för gång och cykel

Strukturskissen föreslår en ny gång- och cykelväg som ersätter Regementsgatans befintliga passage. Den följer den omdragna Regementsgatan längs och under järnvägen (A). På järnvägens östra sida kan man ta sig mot Göta via Regementsgatans östra del (B), eller via Majorsgatan mot Varbergsvägen (C). Här kan man enkelt även fortsätta att ta sig österut via Jössagatan mot Gässlösa.

Mot stationen och centrum tar man sig smidigast via Bockasjögatan (D). Detta stråk mot stationen kommer stärkas ytterligare när en ny passage under riksväg 40 öppnar vid tingsrätten, vilket skapar en ännu snabbare



Kartan visar förslag på nya eller utvecklade gång- och cykelvägar.

koppling till stationen. För att nå Regementet kan man ta sig söderut upp för den nya lokalgatan som ansluter till Mannerfeldts väg (E).

I norra delen av strukturskissen ersätts den befintliga gångbron med en ny gång- och cykelkoppling (F). Denna kan gå över eller under järnvägen. Det innebär en utökning och förbättring av cykelmöjligheterna i den riktningen. Tvärkopplingen syftar till att länka ihop Sydväst och är viktig för rörelser mellan stadsdelarna, där Boråshallen och Ramnasjön är målpunkter på varsin sida järnvägen. Skolelever behöver även trygga gång- och cykelvägar för att ta sig på tvären mellan bostad och skola. Sydväst saknar kommunal grundskola, därför är det viktigt att säkerställa trygga vägar till skolor i andra stadsdelar. Öster om järnvägen fortsätter gång- och cykelvägen söder om Älvsborgskullen och bildar ett stråk till Göta (G).

På västra sidan av järnvägen utgör Göteborgsvägen fortsatt huvudcykelstråk mot stationen och kan kopplas samman med Norrbyleden, som i enlighet med strukturskiss Västra centrum planeras att flyttas ner mot järnvägen. Strukturskiss Västra centrum

öppnar också för en möjlig koppling över järnvägen söder om Borås Central. Om denna koppling skulle nå perrongerna skulle den stärka tillgängligheten från båda sidor och göra Sydväst attraktivt för tågresenärer.

I den sydligaste delen av området föreslås en gång- och cykelkoppling som ersätter dagens plankorsning (H). Den säkerställer att man fortsatt kan nå Pickesjöområdet även från detta håll och i förlängningen från den kommande stadsdelen Gässlösa.

Gång- och cykelstrukturen i strukturskissen säkerställer att dagens funktioner finns kvar och delvis förbättras. Den norra kopplingen adderar en cykelmöjlighet där det idag endast är en gångbro och skapar ett tydligare stråk. Den södra kopplingen skjuts ytterligare söderut jämfört med idag och blir inte lika gen mot centrum som dagens korsning i plan. Samtidigt säkerställs kopplingen trots krav på planskildhet, och att samförsläggas med bilvägen är kostnadseffektivt och kan öka tryggheten.



Illustration över den föreslagna bron för fotgängare och cyklister i norra delen av området mot postterminalen.

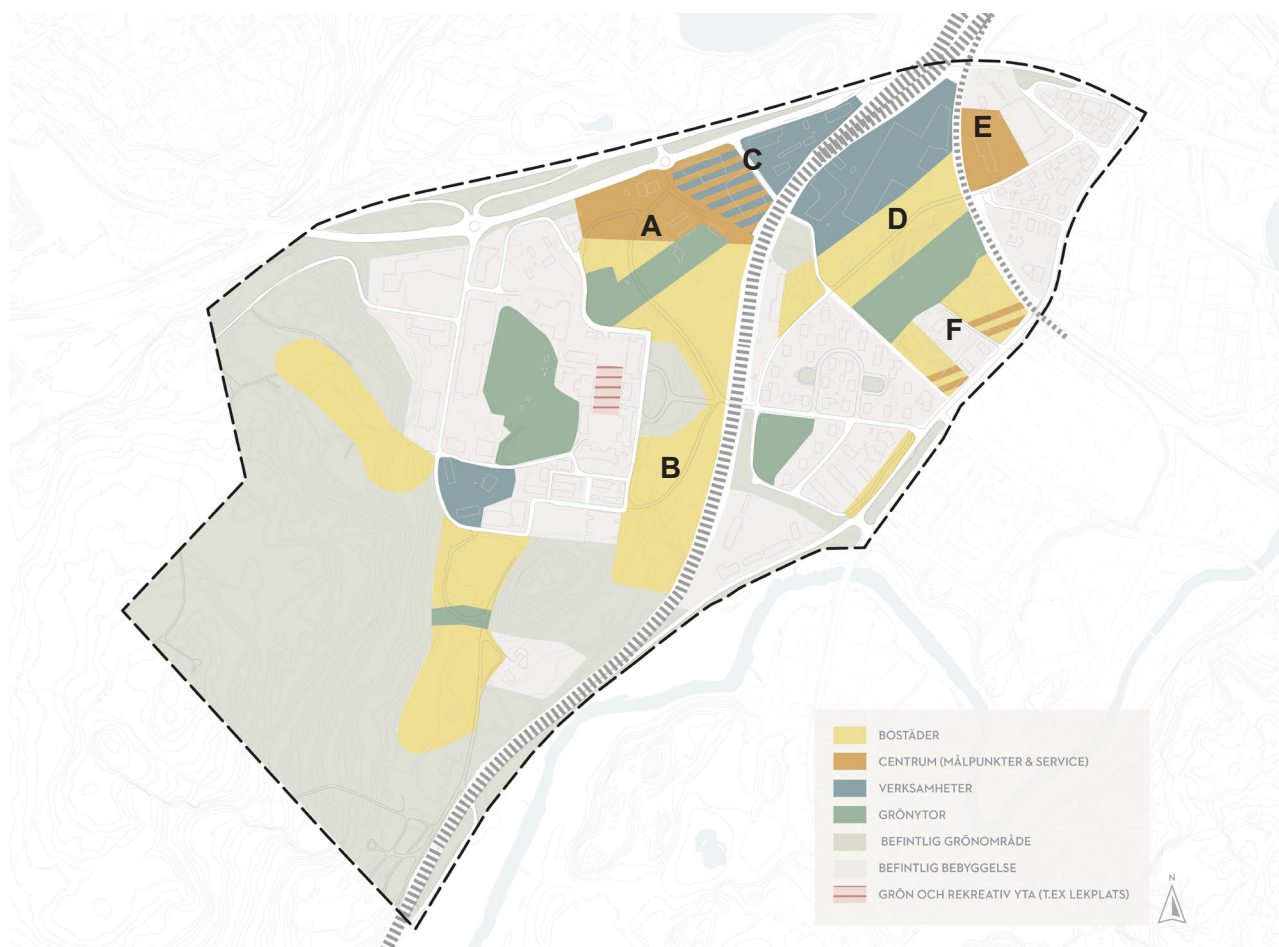
Mellanrummen förädlas och läker ihop området

I strukturskiss Sydväst förädlas och utvecklas vad som idag är ett mellanrum utmed järnvägen i syfte att skapa en mer sammanhängande stadsväv. Genom att fylla mellanlandskapet med mer stadsmässiga kvaliteter kan området bindas ihop tätare med centrum, och Göta och Regimentet upplevas närmare sammankopplade. I området som helhet eftersträvas en blandad bebyggelse med både flerbostadshus, radhus och småhus utifrån vad som är lämpligt med hänsyn till struktur, omgivning och efterfrågan.

Lusharpan-området väster om järnvägen (A), som idag är ett brokigt industriområde med en återvinningscentral och en del tomma ytor utmed järnvägen, aktiveras i strukturskissen med nya målpunkter, bostäder och

verksamheter. När Regementsgatan flyttas närmare järnvägen möjliggör det en ny och mer sammanhållen bebyggelse. För att möjliggöra denna utveckling av området behöver vissa verksamheter som inte är förenliga med bostäder i närheten, så som återvinningscentral och bensinstation, omlokaliseras.

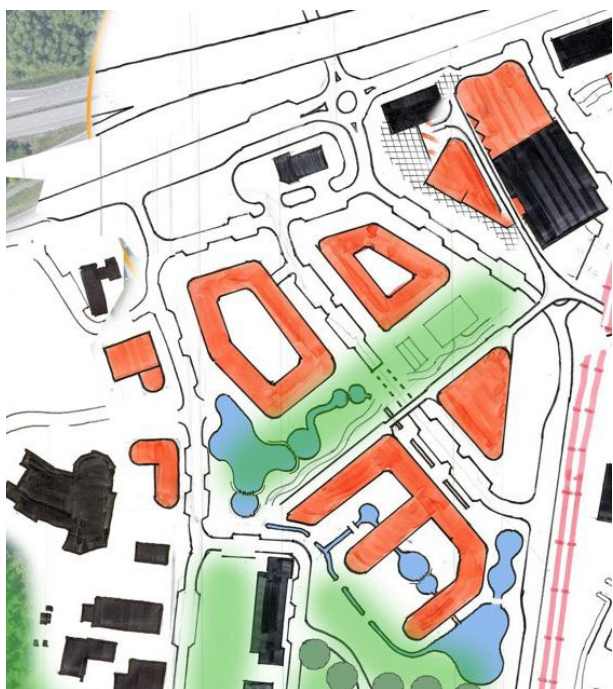
I det väl uppkopplade läget, på samma avstånd från stationen som Kungsgatan, tillskapas flera målpunkter. En matbutik och andra centrumfunktioner på Lusharpan skulle ge god lokal service till Regimentet och Göta, men också kunna dra nytta av flöden genom området. Behovet av ökad lokal service har efterfrågats i enkätsvar bland boende och även lyfts av områdets fastighetsägare. En sådan centrumfunktion skulle stödja hela Sydväst, som komplement till mer lokal service på Göta och på Regimentet.



Kartan visar förslag på innehåll i de olika utvecklingsområdena.

Även en inomhushall för idrott, eventuellt tillsammans med kultur och evenemang, skulle kunna vara lämplig. En sådan hall skulle kunna stödja ett aktivt föreningsliv genom att avlasta den idag fullbelagda Boråshallen och även användas av skolorna i området. Dessa målpunkter fungerar också som en social mötesplats för området och skapa flöden flera timmar på dygnet, vilket ger trygghet och minskar de upplevda avstånden. Olika funktioner kan också samförläggas, till exempel en idrottshall ovanpå en mataffär.

Lusharpan-området aktiveras också genom bostadsbebyggelse mellan järnvägen och Regementet och på slänten upp mot Regementet. Det befintliga gröna i området används för att skapa en trivsamt boendemiljö. Småskaliga blågröna lösningar för dagvattenhantering, så som regnbäddar, behövs för dagvattenhantering och bidrar med rekreativa värden.



Exempel från illustrationsskissen på hur Lusharpanområdet kan aktiveras med bostäder och nya målpunkter/service.

Öppen dagvattenhantering bidrar med rekreativa värden.

Även längre söderut föreslås bostadsbebyggelse mellan Regementet och järnvägen (B). Den nyttillkommande bebyggelsen värnar om Regementets kulturhistoriska värden genom att harmoniera med landskapet och låta

Regementet fortsatt ha den högsta höjden på toppen av kullen. Kasernvägen upp mot Regementet bildar en grön entrépunkt för fotgängare och cyklister, och kan göras bilfri till förmån för promenad och lek. Detta bidrar även till att bibehålla de kulturhistoriska värdena av en tydlig siktlinje upp mot Regementet. Sammantaget skapar förädlingen av Lusharpan och nedre delen av Regementet en ny och spännande entré till Borås, särskilt för de som anländer med tåg.

Triangeln mellan riksväg 40 och järnvägen, öster om den nya Regementsgatan (C), är fortsatt utpekad som verksamhetsområde, men området kompletteras och förstärks med mer effektiv markanvändning. Nya och befintliga verksamheter kan tydligare riktas mot nya Regementsgatan för att skapa ett tydligare gaturum med ökad trygghet och aktivitet. Här finns även kulturhistoriskt intressanta byggnader som kan lyftas fram som kvaliteter i utvecklingen och bidra till att stärka områdets identitet.

Bockasjögatan (D) aktiveras med bostäder på båda sidor vid postterminalen för att skapa ett levande och tryggare gaturum för gående och cyklister. Så mycket som möjligt av Älvsborgskullen värnas från bebyggelse. Denna utveckling föreslås på längre sikt och förutsätter att den befintliga postterminalen ersätts helt eller delvis. Även området kring Boråshallen (E) förädlas ytterligare genom mer effektiv markanvändning med någon form av publik verksamhet, som kompletterar och stärker Boråshallen och tingsrätten.

Varbergsvägen är ett utpekad urbant stråk som stärks genom att tillskapa mer bostäder med verksamheter i bottenvåningarna, till exempel någon form av social mötesplats med kommunal service (F). Ett mer blandat innehåll och förstärkta kopplingar till och från Göta kan vara byggstenar i att bryta områdets negativa socioekonomiska trend. Det förstärkta gång- och cykelstråket mellan Varbergsvägen och Bockasjögatan knyter ihop området. Där stråket möter Varbergsvägen kan ett mindre torg skapas.

Park, natur och rekreation stärks

Strukturskissen bevarar och utvecklar de gröna kvaliteterna inom Sydväst. I enkäten som de boende och aktiva i området svarade på var detta en av de viktigaste punkterna för områdets utveckling.

En stor tillgång för området är närheten till Pickesjöområdet. En tydligare entrépunkt från Regementet (A) bidrar till ökad tillgänglighet till området. Ny bebyggelse väster om Regementet harmonierar med naturen och skapar en naturlig väg in till Pickesjöområdet för fotgängare och cyklister. Även Pickesjövägen kan utvecklas för att bli mer tillgänglig för fotgängare och

cyklister (B). I södra delen av Regementets utbyggnad finns ett föreslaget grönt släpp i bebyggelsen som både tillför rekreativa kvaliteter för de boende och kopplar ihop Igelkottshöjden med Pickesjöområdet. En stig upp som an knyter till befintliga motionsspår fungerar här som ytterligare en entré till området (C).

Majorslunden (D) är en uppskattad park på Göta som värnas i strukturskissen. Den föreslagna trafiklösningen innebär en vägdragning runt parken där trafiken som idag går på Regementsgatan kommer flyttas till Majorsgatan. Vilken påverkan detta kan få på Majorslunden behöver utredas vidare. Möjligen kan parken utökas mot järnvägen då dagens bilväg blir en gång- och cykelväg. Här skulle det också vara



Kartan visar förslag på ny eller utvecklad grönstruktur, samt pilar som visar förstärkt koppling till Pickesjöområdet.

lämpligt med öppen dagvattenhantering, i form av till exempel en damm. Detta kan tillföra kvaliteter till parken som efterfrågats av boende, samtidigt som det hjälper att avlasta dagvattensystemet. Stråket mellan Majorslunden och Varbergsvägen (E) kopplar ihop parken med Viskans park och Viskaslätten på andra sidan Varbergsvägen. Detta är ett grönt stråk, som ett rotskott från Viskans park, som skapar kopplingar mellan grönområden.

På Regementets topp finns idag en grönyta på cirka två hektar, Regementsparken (F). Denna yta motsvarar grönområdesplanens närpark i storlek och behöver värnas från ny bebyggelse. Det finns också potential att utveckla ytan för att skapa en mer högkvalitativ park. Marken utgör idag kvartersmark, vilket innebär att kommunen inte har någon möjlighet att påverka utformning eller gestaltning. För att på sikt säkerställa goda rekreativa kvaliteter i parken med utökade möjligheter till lek och aktivitet, skulle den behöva omvandlas till allmän plats eller utvecklas genom avtal med kommunen kring skötsel eller delägarskap.

Kasernvägen öster om Regementet behålls obebyggd för att bibehålla de kulturhistoriska värdena.

Om Lusharpan omvandlas till ett område med mer bostäder och arbetsplatser behöver det gröna förstärkas även där. Gång- och cykelstråket upp mot Regementets före detta vaktentré i norr skulle kunna utvecklas till ett grönt stråk genom området (G).

Kaserngården på Regementet (H) skulle kunna helt eller delvis omvandlas från markparkering till en mer torgliknande yta och tillföra området gröna och rekreativa värden. Det är en plats med goda förutsättningar då den är avskärmad och bullerfri, och har även potential att hantera vatten vid skyfall. Tillsammans med Regementsparken och entrépunkten mot Pickesjön kan detta bidra till att hela Regementet stärks som målpunkt. Detta kan skapa förutsättningar för besöksinriktade verksamheter som kan dra nytta av det naturnära läget.

I den södra delen av Sydväst knyter en gång- och cykelbro ihop Pickesjöområdet med östra sidan av Varbergsvägen, i ungefär samma läge där det idag finns en korsning. På så sätt kan man nå friluftsområdet från den kommande stadsdelen Gässlösa till fots och på cykel. Vid denna södra koppling skapas ytterligare en entré till Pickesjöområdet (I). Genom att bevara och stärka denna passage över järnvägen för gång och cykel stärks tillgången till friluftsliv och flera friluftsområden binds samman.

Inom Sydväst finns det även gröna kvaliteter i form av stadsnära skog på Älvsborgskullen, mellan Bockasjögatan och Varbergsvägen, och på Igelkottshöjden vid Regementet. Dessa platser har naturvärden, men då de är kuperade och svårtillgängliga har de begränsade rekreativa värden. Vid ny bebyggelse i anslutning till dessa skogspartier ska de värnas och bättre entréer för allmänheten tillskapas.



Exempelillustration på hur en tydligare entré till Pickesjöområdet från Regementet kan skapas i samklang med ny bebyggelse.

Analys av gröna kvaliteter

Kommunens grönområdesplan anger rekommenderad tid att till fots nå till olika typer av grönområden och mötesplatser.

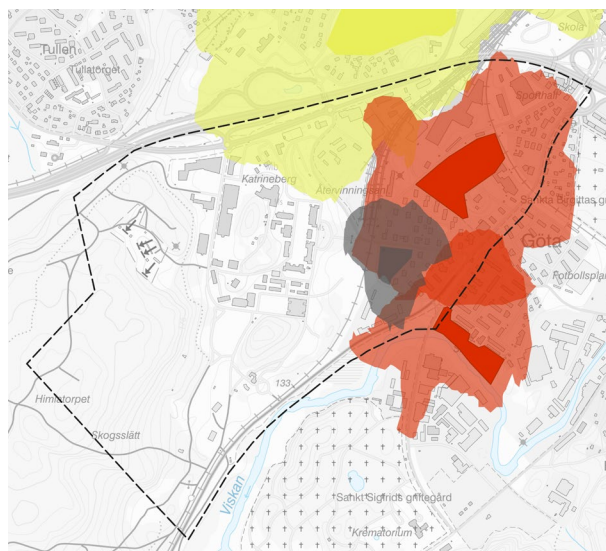
Nuläget och den föreslagna ändringen i Sydväst har analyserats utifrån grönområdesplanens rekommendationer och justerats vid behov.

Strukturskissens föreslagna förändringar innebär att Sydväst uppfyller grönområdesplanen i relativt god utsträckning.

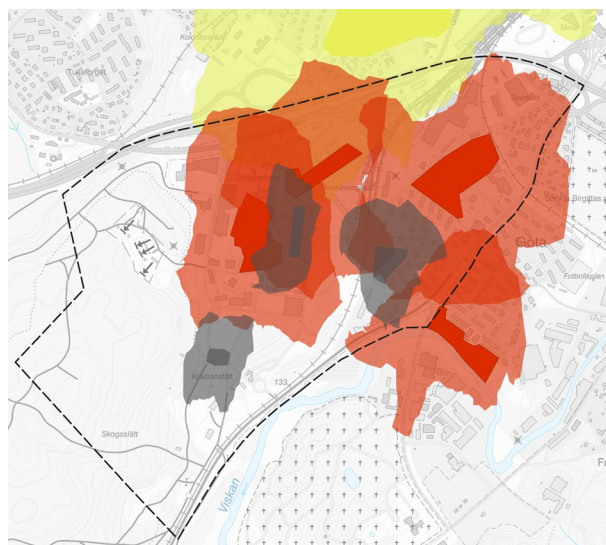
- » Gul: Stadsdelspark 10 min från bostad
- » Röd: Närpark 5 min från bostad
- » Svart: Träffpunkt 2 min från bostad



Grönområdessnuran visar rekommenderade avstånd till olika typer av grönområden.



Nuvarande tillgång till grönområden i Sydväst. Östra delen av området har god tillgång till parker men inte den västra. Hela området har god tillgänglighet till strövområde, vilket inte visas på kartan.



Förslag på tillgång till grönområden i Sydväst. Två tillkommande träffpunkter och två tillkommande närparker gör att förslaget uppfyller grönområdesplanen i relativt stor utsträckning. En ny stadsdelspark får inte plats i området.

Genomförande i etapper

Strukturskissen sträcker sig över en lång tidshorisont och många av de föreslagna förändringarna kommer ta många år att genomföra. Ekonomiska förutsättningar, marknadsläge samt prioriteringar hos kommun och näringsliv är faktorer som styr takten i stadsutvecklingen. När nya järnvägen etableras i Borås kommer i första hand stationsområdet genomgå omfattande förändringar vilket kräver stora investeringar under många år. Sydväst kommer sannolikt inte ha samma initiala omvandlingstryck men när järnvägen väl är etablerad är det troligt att området blir mer attraktivt och intressant för byggnation. Mot den bakgrunden är det troligt att mycket av stadsutvecklingen längs järnvägen inom Sydväst kommer växa fram bortom år 2050.

Möjliga etapper utifrån järnvägens påverkan

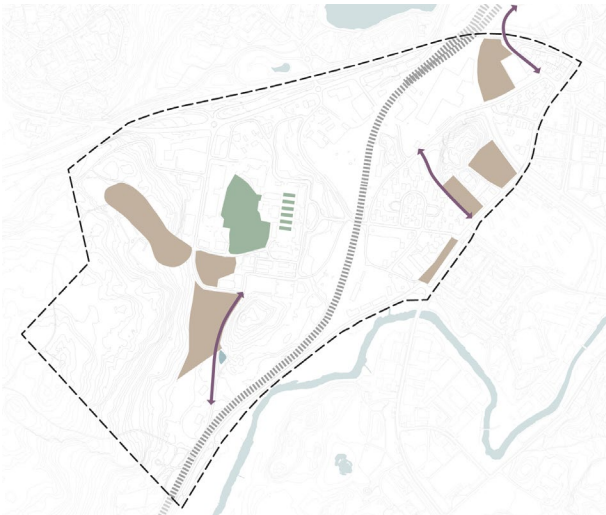
Många av strukturskissens förslag är beroende av varandra och av förutsättningar utanför skissen. Järnvägen är den faktor som har störst påverkan på utvecklingen i området. I dagsläget finns ingen fastställd tidplan för järnvägens utbyggnad och därmed går det inte att säga exakt när alla delar av strukturskissen kan genomföras. Däremot går det att dela in skissen i olika etapper baserat på hur mycket de påverkas av järnvägen.

Järnvägen utlöser infrastrukturåtgärder i form av att korsningspunkter och vägar behöver byggas om. Dessa behöver planeras, finansieras och byggas tillsammans med järnvägen. Åtgärderna kan ses som en egen etapp som är nödvändig för kommun och stat att genomföra för att staden ska fungera.

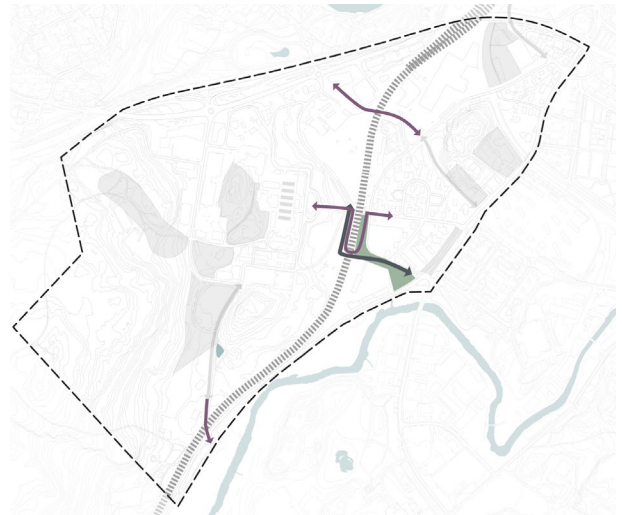
Markförädlingen och bebyggelseutvecklingen påverkas i varierande grad av järnvägens utbyggnad. De projekt som ligger långt från järnvägskorridoren bedöms vara relativt oberoende av järnvägen. De skulle kunna genomföras på kortare sikt om övriga planeringsförutsättningar, prioriteringar och ekonomi medger det.

Den stadsutveckling som ligger inom eller nära järnvägskorridoren har ett starkare beroende och behöver invänta järnvägens exakta dragning och utformning. Vissa projekt kanske till och med är möjliga först efter att järnvägen är utbyggd eftersom de lokalgator som påverkas kommer ändra strukturen i området. Många av projekten i denna etapp ligger sannolikt betydligt längre fram i tid, troligtvis bortom 2050. Det är dock viktigt att redan i tidiga skeden göra vägval som inte omöjliggör den stadsutveckling som är önskvärd på längre sikt.

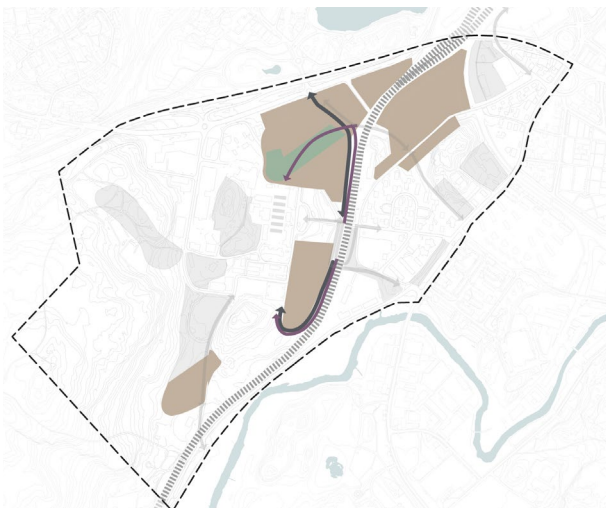
Om förutsättningarna och tidshorisonten för järnvägen ändras eller förtydligas kan strukturskissen behöva uppdateras både vad gäller markanvändning och etapper. Även efterföljande planprogram behöver konkretisera utbyggnadsordningen för den stadsutveckling som kommer ingå i programmet. Planprogrammets geografiska avgränsning behöver anpassas för att möjliggöra järnvägens utbyggnad, hantera den påverkade infrastrukturen samt möjliggöra en långsiktig stadsutveckling längs järnvägen.



Förändringar som kan genomföras oberoende av utbyggnad av järnväg mellan Göteborg och Borås.



Förändringar som behöver genomföras i samband med järnvägens utbyggnad. Järnvägspassagerarna är nödvändiga för att upprätthålla trafikfunktionen och behöver därför åtgärdas i samband med att järnvägen byggs.



Förändringar som kan genomföras efter att järnvägen och den påverkade infrastrukturen är fastställd och beslutad. Vissa förändringar kan vara beroende av att järnvägen dessutom är färdigbyggd. I den här etappen ligger mycket av den stadsutveckling som föreslås i nära anslutning till järnvägen.

Flytten av Regementsgatan till det nordligare läget och även vägen upp till Regimentet kan avvakta exploateringar i området, som då också bidrar ekonomiskt till den nya vägstrukturen.

Övergripande knäckfrågor

Järnvägens anspråk	32
Spårområde	32
Uppställningsspår	32
Fortsatt ny järnväg österut	33
Påverkad infrastruktur	34
Fastighetsägarstrukturen	34
Kommunalt ägande	34
Privat ägande	34
Omlokalisering av verksamheter	35
Avtal i samband med omvandling	35
Ekonomiska förutsättningar	36
Exploateringsbidrag	36
Medfinansieringsersättning	36
Trafikverket	36
Kostnader för genomförande	36
Kommande planeringsarbete	38

Strukturskissen syftar till att ta fram en gemensam målbild för utvecklingen av ett område för ökad samsyn i tidiga skeden. Det ingår i strukturskissens uppdrag att identifiera och översiktligt analysera de huvudsakliga knäckfrågor som behöver hanteras för att målbilden ska kunna förverkligas, samt att peka ut en inriktning och ansvar för fortsatt arbete med frågorna.

Knäckfrågor är frågor som i området är speciellt stora eller komplexa, som är nödvändiga att hantera för att få till stånd strukturskissens föreslagna utveckling och som belyses specifikt då de kräver hantering utöver ordinarie process. I strukturskiss Sydväst har fyra knäckfrågor identifierats: Järnvägens anspråk, påverkad infrastruktur, fastighetsägarstrukturen och ekonomiska förutsättningar.

Järnvägens anspråk

Den nya järnvägen är en mycket viktig samhällsbyggnadsfråga för Borås. Med bättre pendlingsmöjligheter till och från Göteborg utökas arbetsmarknadsregionen och stadens attraktivitet. Järnvägen kan också bidra till stadsutveckling genom att öka markvärden och stimulera bebyggelse i stationsnära lägen. För Sydväst-området innebär det stor utvecklingspotential, med möjlighet till långsiktig förtätning och omvandling med betoning på bostäder och blandstad. Samtidigt innebär järnvägens passage genom Sydväst risker för både intrång, barriärer och markkonflikter.

Spår område

Järnvägens utbredning är i nuläget okänd, men ska rymmas inom den korridor som Trafikverkets lokaliseringstudie fastställt. Spårens exakta dragning inom ska fastställas i järnvägsplanen. Utgångspunkten är att det tillkommer två spår längs befintlig järnväg (Viskadalsbanan).

Inom korridoren kan det även bli aktuellt att befintlig järnväg byggs om, exempelvis att den rätas ut från

kurva till raksträcka. På vilket sätt detta kan påverka fastigheter och bebyggelse kan först bedömas när järnvägens nya dragning är fastställd. Detta kan påverka stadsutvecklingsmöjligheterna i Sydväst och behöver bevakas av kommunen i dialog med Trafikverket och berörda fastighetsägare.

Uppställningsspår

I arbetet med järnvägsplan Borås har Trafikverket och Västtrafik signalerat att det finns behov av en plats där tåg kan ställas upp och städas när de inte är i trafik. Anläggningen ska i första hand tillgodose behoven hos den nya järnvägen Göteborg-Borås och anläggningen behöver färdigställas innan den nya järnvägen kan tas i bruk.

Parallellt under arbetet med lokaliseringstudien Göteborg-Borås utfördes en övergripande lokaliseringstudie för plats för uppställningsspår. Två områden identifierades som lämpliga: Osdal, i anslutning till ett planerat verksamhetsområde nära väg 27 och Varbergsvägen, samt området kring Lusharpan i Sydväst. I det långsiktiga perspektivet är en sådan anläggning inom Sydväst ett hinder för stadsutveckling i ett attraktivt och centralt läge. Strukturskissen visar att det finns potential för utveckling av bostäder och centrumfunktioner som är värdeskapande och av stort allmänt intresse i linje med översiktsplanens intentioner. Uppställningsspår skulle omöjliggöra en sådan utveckling under överskådlig tid.

Det finns redan idag ytor med järnvägsspår både inom Sydväst och i stationsområdet som sällan används, och som ägs av Trafikverket. Inriktningen i strukturskissen är därför att det inte ska tillkomma ytterligare spår för tåguppställning inom Sydväst, istället ligger fokus på att inte omöjliggöra stadsutveckling. Trafikverket bör också se över vilka spår som faktiskt behövs för järnvägstrafiken.

Fortsatt ny järnväg österut

Sedan 2023 är planeringen för nya stambanor i Sverige avbruten efter regeringsbeslut. För Borås innebär det att staten inte längre planerar för fortsatt järnvägsutbyggnad mot Jönköping och Stockholm. Borås station blir alltså slutstation på den nya järnvägen Göteborg-Borås och riksintresset som idag även täcker delar öster om Borås kan därför komma att hävas på sikt. Samtidigt är kommunen fortsatt positiv till en förlängning av järnvägen österut, då det skapar stora regionala nyttor för pendling och arbetsmarknad.

Om riksintresset öster om Borås skulle komma att hävas blir det upp till kommunen att reservera mark för att möjliggöra en framtida järnväg österut. En sådan markreservation kan i så fall behöva göras på obestämd tid och den eventuella järnvägens framtida utformning kommer att vara okänd. En möjlig dragning för fortsättning österut är att bygga ut befintlig järnväg (Kust till kustbanan) till dubbelspår längs en del av sträckan (ibland kallat triangelspår). All nybyggd järnväg ska korsas planskilt, vilket innebär att plankorsningen på Bockasjögatan i så fall behöver stängas och ersättas med en planskild korsning. En utbyggd Kust till kustbana riskerar också att begränsa utvecklingen kring före detta Göta bibliotek. Detta område täcks idag delvis av riksintresse för framtida järnväg, men det kan alltså komma att upphävas av staten. Kommunen behöver därför utreda och ta ställning till var eventuella kommunala reservat ska läggas, efter avvägning mot vilken stadsutveckling som begränsas eller omöjliggörs på kortare sikt.

Strukturskissen har inte tagit hänsyn till ett scenario med utbyggd Kust till kustbana då planeringshorisonten är för avlägsen och förutsättningarna okända.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Kommunen behöver föra aktiv dialog med Trafikverket och Västtrafik för att belysa stadens intressen och betona stadsutvecklingens långsiktiga perspektiv.

Ansvar: Kommunstyrelsen.

Påverkad infrastruktur

Den nya järnvägens påverkan på befintlig lokal infrastruktur kan bli omfattande i området. Det handlar framförallt om ombyggnation eller stängning av befintliga passager vid Regementsgatan, gångbron samt den sydliga kopplingen mellan Pickesjöområdet och Varbergsvägen. Samtliga kopplingar är viktiga för människors möjlighet att röra sig mellan målpunkter, för trafiknätets funktion samt för att stadens delar ska hänga ihop. Det blir därför viktigt att ersätta kopplingarna på ett sätt som inte försämrar flödena. Utgångspunkten är att de ska ersättas med motsvarande funktion och allra helst förbättras.

Strukturskissens förslag på nya kopplingar innebär en del nya lägen samt underfarter och broar som idag inte finns. Dessa behöver utredas vidare för att pröva om de är lämpliga och genomförbara. Vidare blir det en central fråga kring hur kostnaderna ska fördelas mellan kommunen och staten samt eventuella privata aktörer. Trafikverket förväntas bekosta ersättning av befintliga funktioner, men vad som bedöms vara befintlig respektive ny funktion behöver identifieras och fastställas. Detta kommer avgöras i förhandling mellan kommunen och Trafikverket. En del av de nya infrastrukturlösningarna kan möjligen knytas till exploateringar i området och utbyggnad kan utföras i etapper med anpassning till när ekonomiska förutsättningar finns.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Strukturskissen lägger fram en översiktlig struktur som konkretiseras i planprogram och detaljplaner. I planprogrammet behöver infrastrukturlösningarna studeras vidare i exempelvis förstudier, så att de kan anpassas till det lokala vägnätet. De åtgärder som järnvägen utlöser, främst planskilda korsningar, behöver samordnas och förhandlas med Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen.

Ansvar: Kommunstyrelsen med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden och Tekniska nämnden.

Fastighetsägarstrukturen

Kommunalt ägande

Strukturskissen omfattas till stora delar av privata fastighetsägare och den kommunala rådigheten är förhållandevis låg, då endast ca 15 % av marken är i stadens ägo. Den kommunala marken utgörs dessutom främst av det befintliga gatunätet samt parker och stadsnära skog, till exempel Majorslunden och Älvsborgskullen. Endast vissa mindre ytor på kommunal mark är möjliga att förädla.



Röd markering visar mark som ägs av Borås Stad. Kommunal mark som är möjlig att förädla är: A) parkeringsytan framför Boråshallen, B) markremsan mellan Älvsborgskullen och Bockasjögatan, C) tomten vid Regementsrondellen (idag Circle K), D) ett mindre markområde i anslutning till Lusharpan och E) utmed Varbergsvägen.

Privat ägande

Inom strukturskissen finns ett 50-tal privata fastighetsägare som berörs direkt av den föreslagna omvandlingen. Därutöver finns det befintliga bostads- och verksamhetsområden som påverkas indirekt. Området som omfattas av den föreslagna omvandlingen präglas till stor del av mindre industriverksamheter, en del bostäder, mindre lagerlokaler och kontor. Generellt är byggnadsbeståndet uppfört mellan 1940-talet och 1970-talet, ett fåtal om-/tillbyggnader har gjorts senare. I strukturskissen föreslås att en del byggrätter tillskapas inom den befintliga bebyggelsestrukturen. En del områden har potential att utvecklas i närtid, medan andra har en längre tidshorisont.

Omlokalisering av verksamheter

I samband med utvecklingen inom befintliga bebyggelsestrukturer kan vissa befintliga verksamheter behöva hitta nya lokaliseringar. Till exempel verksamheter så som återvinningscentral och bensinstation kan vara svårt att kombinera med en utveckling med fler bostäder. Omvandlingen kommer att ske över en längre tidshorisont och är starkt beroende av fastighetsägarnas vilja och förmåga att omvandla och förändra området. Kommunen bör även verka för att befintliga verksamheter ska kunna utvecklas inom strukturskissområdet under förutsättning att det är förenligt med den omvandling som föreslås. På ett övergripande plan, inom den översiktliga planeringen för nya och befintliga industriområden, bör kommunen skapa förutsättningar för omlokaliseringar av verksamheter. Detta framgår i Borås Stads Näringslivsstrategi.

Avtal i samband med omvandling

För att åstadkomma en omvandling inom strukturskissområdet behöver kommunen och berörda fastighetsägare arbeta tillsammans med utvecklingen av området. I tidiga skeden, innan en projektidé har formulerats, kan kommunen därför arbeta med avsiktsförklaringar där det kommer att klargöras vilka fastighetsägare som har ett intresse av samarbete med kommunen kring en utveckling av delområden inom strukturskissen. Då det sannolikt kommer att vara flera aktörer som berörs kan även ramavtal komma att tecknas, när en projektidé har formulerats. I ramavtal fastslås att parterna ska samarbeta kring projektidén och där sätts även de gemensamma ramarna för den övergripande processen för omvandlingen.

Inför att planarbetet ska påbörjas tecknar kommunen samverkansavtal med privata fastighetsägare som mer djupgående klargör exempelvis hur kostnaderna för framtagandet av planprogram och detaljplaner ska fördelas samt vilka principer som gäller för exempelvis utbyggnad av allmän plats. Om kommunen vill ha med aktörer in i processen även för den kommunala marken som ska utvecklas finns möjlighet att ingå

markanvisningsavtal redan i det här skedet. Utöver en ensamrätt att förhandla med kommunen om en överlåtelse av den kommunala marken omfattar ett markanvisningsavtal normalt motsvarande avtalsinnehåll som finns i ett samverkansavtal.

När en ny detaljplan slutligen går upp för ett antagande tecknas exploateringsavtal med parter som utvecklar egen privat mark och marköverlåtelseavtal med parter som förvärvar kommunal mark. I båda dessa avtal regleras hur detaljplanen ska genomföras och den slutliga kostnadsfördelningen mellan berörda parter med mera. Marköverlåtelseavtalet omfattar även försäljningen av den kommunala marken och eventuella krav på upplåtelseformer, miljökrav vid byggnationen och dylikt.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Analysera behov av framtida återvinningscentral och vid behov initiera lokaliseringsutredning för ny anläggning

Ansvar: Borås Energi och Miljö med stöd av Kommunstyrelsen

AKTIVITET

Föra dialog med fastighetsägare som vill utveckla delområden och ta fram avsiktsförklaringar/ramavtal.

Ansvar: Kommunstyrelsen

Ekonomiska förutsättningar

Strukturskissen föreslår att byggrätter tillskapas inom området, vilket genererar stora ekonomiska värden för berörda fastighetsägare. Kommunen äger dock begränsat med mark inom området vilket innebär att kommunen inte kommer kunna tillgodogöra sig några större intäkter från markförsäljningar. De områden som ska utgöra ny kvartersmark för byggnation av bostäder och verksamheter är i huvudsak i privat ägo och här kan kommunen endast få intäkter i form av exploateringsbidrag och medfinansieringsersättning.

Exploateringsbidrag

Exploateringsbidrag utgör en ersättning som en exploatör betalar till kommunen för kostnader för åtgärder som är nödvändiga för detaljplanens genomförande utifrån den nytta som exploatören har av åtgärden. Det vill säga ersättningen ska vara skälig i relation till det värde som skapas genom de nya byggrätterna. Exploateringsbidraget regleras mellan parterna genom att ett exploaterings- eller genomförandeavtal tecknas inför att en detaljplan ska antas.

Inom strukturskissen är det sannolikt att den allmänna platsen byggs ut etappvis utifrån att den kommer att tillskapas i flera detaljplaner. Det kan därför bli aktuellt att ta ut exploateringsbidrag för övergripande anläggningar som är till nytta för ett större geografiskt område än en enskild detaljplan, exempelvis ett gemensamt parkstråk eller en ny övergripande trafiklösning. För att exploateringsbidrag ska kunna tillämpas på redan gjorda investeringar då ett större område byggs ut etappvis krävs det stöd i antingen ett planprogram eller kommunens riktlinjer för exploateringsavtal.

För att säkerställa kommunens möjlighet att ta ut exploateringsbidrag för en eller flera övergripande anläggningar, bör de planeringsverktyg som finns att tillgå användas systematiskt genom antagande av övergripande planprogram.

Medfinansieringsersättning

När kommunen är med och bekostar eller bidrar till utbyggnaden av väg och järnväg som staten eller en region ansvarar för kan dessa infrastrukturåtgärder medföra att privata fastigheter kan antas öka i värde. För att kommunen inte ensam ska få bära kostnaden för dessa åtgärder finns det en möjlighet för kommunen att genom medfinansieringsersättning få in delar av kostnaden.

Medfinansieringsersättning innebär att en exploatör, vars fastighet antas öka i värde, är med och bidrar ekonomiskt till både genomförda och planerade statliga eller regionala infrastrukturåtgärder i samband med att nya byggrätter tillskapas i en detaljplan. Medfinansieringsersättningen regleras mellan parterna genom att ett exploaterings- eller genomförandeavtal tecknas inför att en detaljplan ska antas.

Trafikverket

Det återstår att se vilket järnvägsområde som kommer krävas för den nya järnvägen och vilka konsekvenser det för med sig för kommunen och andra berörda fastighetsägare. Trafikverket ersätter fastighetsägare för det markintrång som järnvägsplanen orsakar samt ersätter de skador som uppkommer till följd av järnvägsprojektet i övrigt. Trafikverket ska ersätta basfunktioner som påverkas enligt principen ett till ett. Det innebär att befintliga kopplingarna som behöver ersättas av nya helt eller delvis finansieras av Trafikverket.

Kostnader för genomförande

Strukturskissen förutsätter att det på grund av järnvägsprojektet kommer att bli en stor påverkan på infrastrukturen inom området vilket innebär stora investeringsposter. Den enskilt största kostnaden kommer att bli att ersätta plankorsningen på Regementsgatan, vilken även medför att angränsade gatunät påverkas. I det här skedet har Borås stad inte träffat några avtal med Trafikverket och de ekonomiska förutsättningarna för strukturskissen är därmed fortfarande mycket osäkra. Kommunens inställning är att

Trafikverket ska bekosta hela den nya plankorsningen och övrig infrastruktur som påverkas som en följd av den här förändringen. Den här åtgärden och övriga korsningspunkter kommer dock att behöva förhandlas med Trafikverket. Infrastrukturåtgärder som föreslås är ännu inte kostnadsbedömda då det i det här skedet är oklart vilken typ av lösningar som kommer att bli aktuella.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Genomföra fördjupade analyser kring ekonomisk genomförbarhet parallellt med planprogram

Ansvar: Kommunstyrelsen

Kommande planeringsarbete

Kommande arbete i området utmed järnvägsstråket kommer hållas samman inom projektet *Stadsutveckling i järnvägsstråket* som samordnas av enheten Stora projekt under Kommunstyrelsen. Projektets uppdrag är att leda och samordna kommunens samlade arbete kopplat till den nya järnvägen och dess station. Projektet övertar inte ordinarie ansvar eller mandat i linjeorganisationen, utan syftar till att koordinera, driva på och följa upp att staden som helhet kan förverkliga denna ambition som sträcker sig över flera olika ansvarsområden.

Knäckfrågorna kan hanteras inom ramen för projektet eller planprogrammet, men kräver specifikt fokus och resursättning för att säkerställa framdrift.

Ett tydligt nästa steg är att ta fram ett planprogram för att, med utgångspunkt i strukturskissen, konkretisera struktur och markanvändning inför efterföljande detaljplanering. Centrala frågor i planprogrammet kommer bland annat vara:

- Bebyggelsestruktur där utgångspunkten är blandade bostadsformer och en för området lämplig skala. Där ingår att pröva olika täthet (t.ex. exploateringsstal) och sammansättning av bostadstyper och upplåtelseformer.
- Utformning och gestaltning av gång- och cykelstråk som blir gena, trygga och attraktiva.
- Fördjupade studier av genomförbarhet av den väginfrastruktur som påverkas av järnvägen.
- Utbyggnadsetapper och eventuell kostnadsfördelning för infrastruktur och stadsutveckling.

Sammanställning: Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Kommunen behöver föra aktiv dialog med Trafikverket och Västtrafik för att belysa stadens intressen och betona stadsutvecklingens långsiktiga perspektiv.

Ansvar: Kommunstyrelsen.

AKTIVITET

Strukturskissen lägger fram en översiktlig struktur som konkretiseras i planprogram och detaljplaner. I planprogrammet behöver infrastrukturlösningarna studeras vidare i exempelvis förstudier, så att de kan anpassas till det lokala vägnätet. De åtgärder som järnvägen utlöser, främst planskilda korsningar, behöver samordnas och förhandlas med Trafikverket inom ramen för järnvägsplanen.

Ansvar: Kommunstyrelsen med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden och Tekniska nämnden.

AKTIVITET

Analysera behov av framtida återvinningscentral och vid behov initiera lokaliseringsutredning för ny anläggning

Ansvar: Borås Energi och Miljö med stöd av Kommunstyrelsen

AKTIVITET

Föra dialog med fastighetsägare som vill utveckla delområden och ta fram avsiktsförklaringar/ramavtal.

Ansvar: Kommunstyrelsen

AKTIVITET

Genomföra fördjupade analyser kring ekonomisk genomförbarhet parallellt med planprogram

Ansvar: Kommunstyrelsen



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

POSTADRESS

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Borås Stad, 501 80 Borås

BESÖKSADRESS

Kungsgatan 55, 501 80 Borås

TEL

033-35 85 00

E-POST

samahallsbyggnad@boras.se

WEBBSIDA

boras.se/strukturskiss