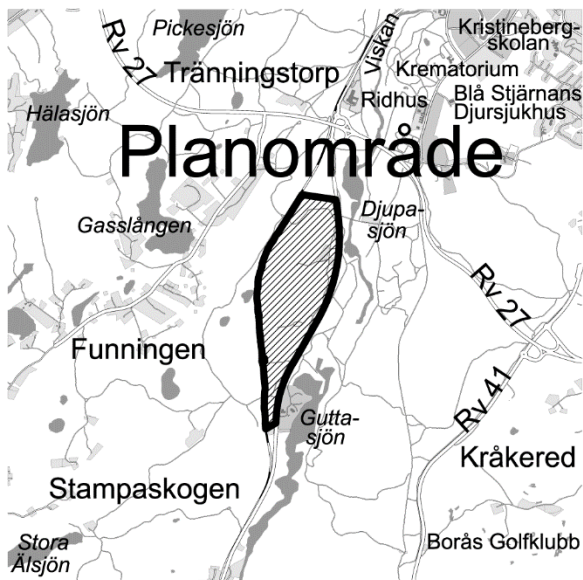




Planbeskrivning

Detaljplan för Osdal,
del av Osdal 2:1 (Ellipsen)

Samråd
BN2019-2225



Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etablering av ett nytt industriområde i det ellipsformade området mellan Viskadalsbanan och Varbergsvägen. Vidare syftar detaljplanen till att möjliggöra för ny järnvägsansluten godsterminal (torrhamn) inom området. Spårtrafiken bedöms även på sikt ha ett behov av depåområde för framtida järnvägsändamål kopplat till ny järnväg mellan Göteborg-Borås.

Området är beläget mellan Viskadalsbanan och Varbergsvägen (väg 1610) som går mot Kinna. Strax öster om planområdet rinner Viskan vilket innebär att delar av området omfattas av strandskydd. Marken tillhör fastigheten Osdal 2:1 som ägs av Borås Stad. Planområdet omfattar drygt 82 hektar. Området är idag obebyggt till största del förutom ett par förrådsbyggnader i områdets östra del. Området används idag främst av Borås FMCK som kör crossmotorcykel på området.

Innehåll

1. INLEDNING OCH SYFTE	4	3. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE	26
PLANENS SYFTE	4	MILJÖ- OCH HÄLSOASPEKTER	26
GENOMFÖRANDETID	4	SOCIALA PERSPEKTIV	26
PLANDATA	4	AVVÄGNINGAR MELLAN MOTSTÅENDE INTRESSEN	26
INITIATIVTAGARE TILL PLANEN	4	4. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	27
PLANSTART	4	RIKSINTRESSEN	27
PLANFÖRFARANDE	4	KOMMUNALA	27
KOMMUNALA BESLUT	5	5. PLANBESTÄMMELSER	29
PLANFÖRSLAG OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	5	ALLMÄNNA PLATSER	29
MARKANVÄNDNING OCH BEBYGGELSE	5	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATSMARK	29
GATOR OCH TRAFIK	9	KVARTERSMARK	29
BLÅ- OCH GRÖNSTRUKTUR	12	EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK	29
HÄLSA OCH SÄKERHET	15	HANDLINGAR	31
TEKNISK FÖRSÖRJNING	22	PLANHANDLINGAR	31
2. GENOMFÖRANDE	24	KOMMUNALA DOKUMENT	31
ORGANISATORISKA FRÅGOR	24	UTREDNINGAR	31
TEKNISKA FRÅGOR	24	ÖVRIGT UNDERLAG	31
EKONOMISKA FRÅGOR	25	MEDVERKANDE	31
FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR	25		

Planbeskrivning

Detaljplan för Osdal, del av Osdal 2:1 (Ellipsen), Borås Stad, upprättad den 9 januari 2025.

1. INLEDNING OCH SYFTE

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra etablering av ett nytt industriområde i det ellipsformade området mellan Viskadalsbanan och Varbergsvägen. Vidare syftar detaljplanen till att möjliggöra för ny järnvägsansluten godsterminal (torrhamn) inom området. Spårtrafiken bedöms även på sikt ha ett behov av depåområde för framtida järnvägsändamål kopplat till ny järnväg mellan Göteborg-Borås.

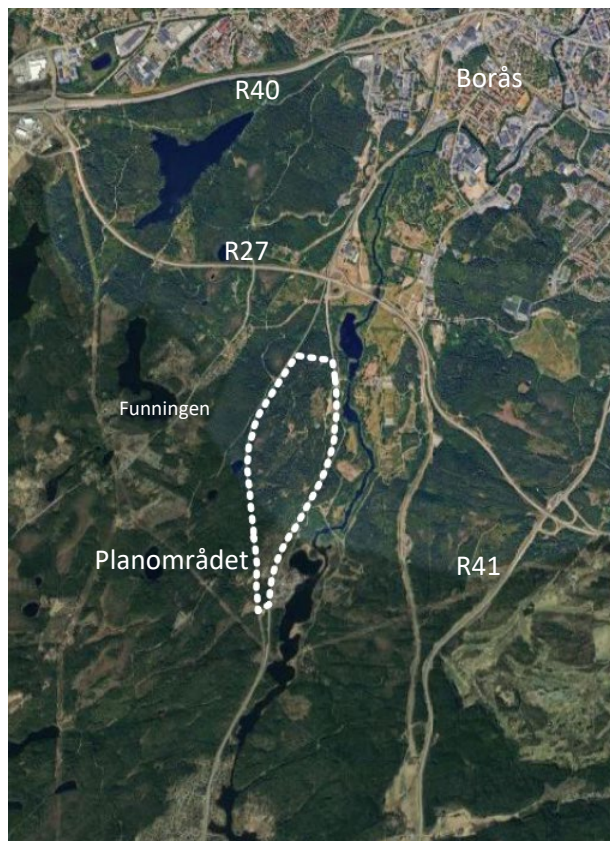
GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år (120 månader) från det datum planen fått laga kraft. Angiven tid bedöms som rimlig för att genomföra detaljplanen.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras eller upphävas utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram en ny plan eller upphäver gällande plan.

PLANDATA

Området är beläget mellan Viskadalsbanan och Varbergsvägen (väg 1610) som går mot Kinna. Strax öster om planområdet rinner Viskan vilket innebär att del av området omfattas av strandskydd. Marken tillhör fastigheten Osdal 2:1 som ägs av Borås Stad. Planområdet omfattar drygt 82 hektar. Området är idag obebyggt till största del förutom ett par förrådsbyggnader i områdets östra del. Området används främst av föreningar som kör crossmotorcykel och andra motorfordon på området. Planområdet föreslås till största del utgöras av kvartersmark där bygggrätter möjliggörs via planläggningen. För dagvattenhanteringen i området föreslås allmän platsmark inom vissa delar av planområdet.



Figur 1 Planområdets läge, söder om Borås.

INITIATIVTAGARE TILL PLANEN

- Det är Borås Stad som är initiativtagare till detaljplanen.

PLANSTART

- Planen handläggs med PBL 2010:900. Planarbetet är påbörjat genom [uppstartsmöte](#) den 2020-10-06.

PLANFÖRFARANDE

Planen avses antas av Samhällsbyggnadsnämnden. Detaljplanen handläggs med standardförfarande. Utökad förfarande är inte aktuellt då planen är förenlig med översiktsplanen. Bedömningen är att förslaget är av tillräckligt avgränsad karaktär för att hanteras med

standardförfarande och förväntas inte medföra betydande miljöpåverkan.

KOMMUNALA BESLUT

Kommunstyrelsen gav 2019-10-28 i beslut § 439 Samhällsbyggnadsnämnden i uppdrag att pröva möjligheten att ändra detaljplanen för del av Osdal 2:1.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-02-27 i beslut § 63 att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan.

I februari 2021 konstaterades att det inte går att gå vidare med planarbetet med då gällande beslut och planen pausades.

Kommunstyrelsen kom 2023-01-16 med ett inriktningsbeslut där prioritet i planarbetet klarläggs. Planarbetet startade igen 2023-02-17.

PLANFÖRSLAG OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Följande kapitel är uppbyggt för att behandla varje planeringsfråga i tre olika delar. Den första rubriken, *förutsättningar*, syftar till att förklara den nuvarande situationen för en specifik fråga. Den andra rubriken, *planförslag*, förklarar på vilket sätt planförslaget behandlar frågan – till exempel genom bestämmelser i plankartan eller som en del av detaljplanens syfte. Den tredje rubriken, *konsekvenser*, förklarar vilka konsekvenser som genomförandet av detaljplanen innebär.

MARKANVÄNDNING OCH BEBYGGELSE

Markanvändning

Förutsättningar

Området består till största del av produktionsskog, bortsett från ett antal förrådsbyggnader som är lokaliserade kring infarten till området från Varbergsvägen.

I nordost gränsar planområdet till Viskans dalgång, ett stort öppet landskapsrum som sträcker sig upp mot

ridhuset och vidare mot Borås stadskärna. Öster om planområdet ligger det militära övningsområdet Bråt. Planområdet är väl synligt från dalgången, särskilt från väg 27 som korsar över dalgången. Planområdet kommer också att exponeras från den nya planerade stambanan med en eventuell station norr om planområdet som planeras gå på bro över Viskans dalgång.

Mot väster gränsar planområdet mot en skogsbevuxen höjd och är på grund av skogen inte synligt från bostäderna i Funningen.

Planförslag

Området föreslås primärt att planläggas J - industri vilket innebär ytkrävande bebyggelse med ytor för rangering samt lastning och lossning. Bebyggelse för lager och logistik har under 2000-talet utvecklats mot byggnader med stora volymer och höga byggnadshöjder. Dessa höglager är en viktig del i effektiviseringen av logistikverksamheten där en större del av verksamheten kan väntas skötas automatiskt. Inom området föreslås även användningen T - Järnväg. Detta prövas av flera skäl. Dels är det den enda platsen i kommunen där järnväg och väg möts på ett sätt som passar järnvägsansluten omlastningsterminal/torrhamn, dels är det en möjlig yta för så kallade sovplatser för tåg i och med den nya järnvägen mellan Borås och Göteborg. Planförslaget är inte i ett skede där ytor för det ena eller det andra är klarlagt och processerna för järnvägsändamål är inte långt framskridna. Därför föreslås även industri på det västra området.

Konsekvenser

Dagens skogsområde ersätts i och med detaljplanen till stor del med industrimark och terrängutjämnade områden. Marken behöver vara terrasserad och utjämnad för att möjliggöra både för järnvägsändamål och för exempelvis lagerbyggnader. Den östra delen som enbart planläggs som industrimark kommer att ligga drygt 10 meter högre än Varbergsvägen med slänter av sprängsten. De naturliga slänter och branter som finns längs med vägen idag ska behållas i den mån det är möjligt, och de nya slänterna får med fördel täckas av mjukmassor för att ge möjlighet till ny vegetation.

Bebyggelse och gestaltning

Förutsättningar

Planområdet är idag till större delen obebyggt. Tre äldre förrådsbyggnader med röd träfasad står uppförda i anslutning till endurobanan i den östra delen av planområdet. Närmsta bebyggelse är en gårdsbyggnad strax söder om planområdet och villabebyggelsen i Funningen drygt 400 meter nordost om planområdet.

Planförslag

Planförslaget möjliggör storskalig industribyggelse med byggnader på upp till 35 meter i nockhöjd för att möjliggöra höglager. Detaljplanen medger att 80 % av fastigheterna bebyggs. Detta kommer i praktiken inte att vara möjligt när det gäller större industrietableringar, i och med de stora ytbehov som parkering, lastgårdar, dagvattenhantering med mera ger upphov till. Däremot ger bestämmelsen en flexibilitet när det kommer till exempelvis industribyggnader som styckas av i ett antal

mindre fastigheter som delar på gemensamma ytor för parkering med mera.

Byggnadshöjder högre än 20 meter är begränsade till den mittersta delen av planområdet. Planbestämmelser är här tillagda för att minska påverkan på landskapsbilden och för att inte någon byggnad ska bli allt för dominant. Dessa regleringar har sitt ursprung i en landskapsanalys där olika volymer och regleringar har prövats mot utsiktspunkter i planområdets närområde och från Borås.

Det blir allt vanligare med logistikbyggnader som är 30–40 meter höga för att kunna inrymma höglager. Detta ställer högre krav på att byggnadernas påverkan på stads- och landskapsbild utreds. Nya verksamhetsområden leder redan till stora förändringar av landskapet, men med höglager förändras landskapsbilden också på långa avstånd.



Figur 2 Fotomontage över möjlig exploatering med en enda byggnad på den östra tomten (till vänster) och torrhamn på den västra (till höger). Höglager är begränsat till den centrala delen av området. (Arkitekterna Krook & Tjäder)



Figur 3 Fotomontage över alternativ exploatering uppdelad i flertalet byggnader. I detta alternativ är ytan för torrhamnen också bebyggd. (Arkitekterna Krook & Tjäder)

35 meter höga byggnader som enligt byggrätt skulle kunna sträcka sig över långa avstånd ger skäl att undersöka påverkan från längre avstånd.

Området söder om Osdalrondellen ligger i Viskadalen, en dalgång med trädbeklädda åsar åt öster och väster. Norrut, mot Borås, ligger landskapet mer öppet och många boråsare, speciellt om man kommer upp några våningar, har utsikt mot Osdalsområdet.

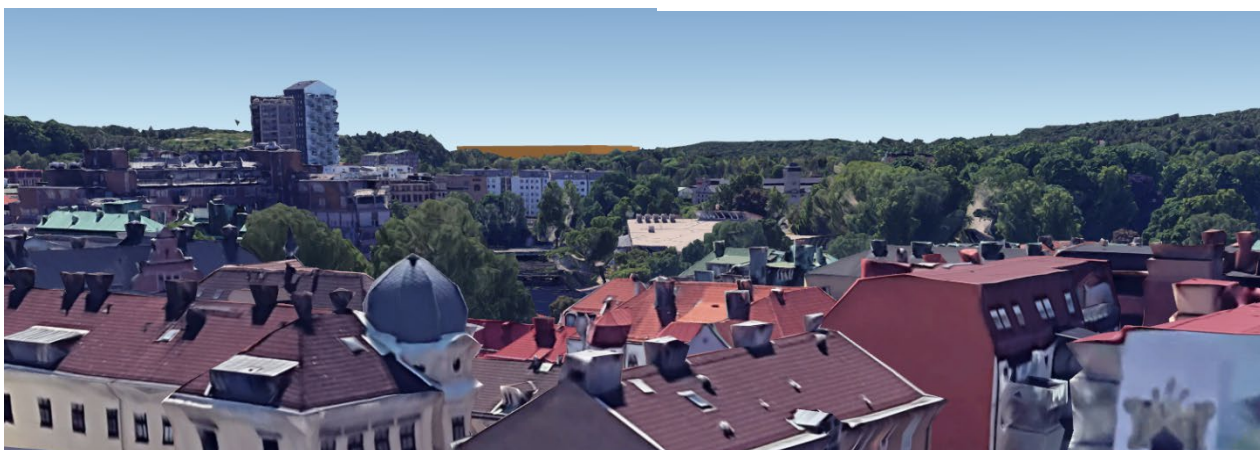


Figur 6 Landskapsanalys från R27. I denna bild är byggnaden 35 meter i hela dess utbredning.

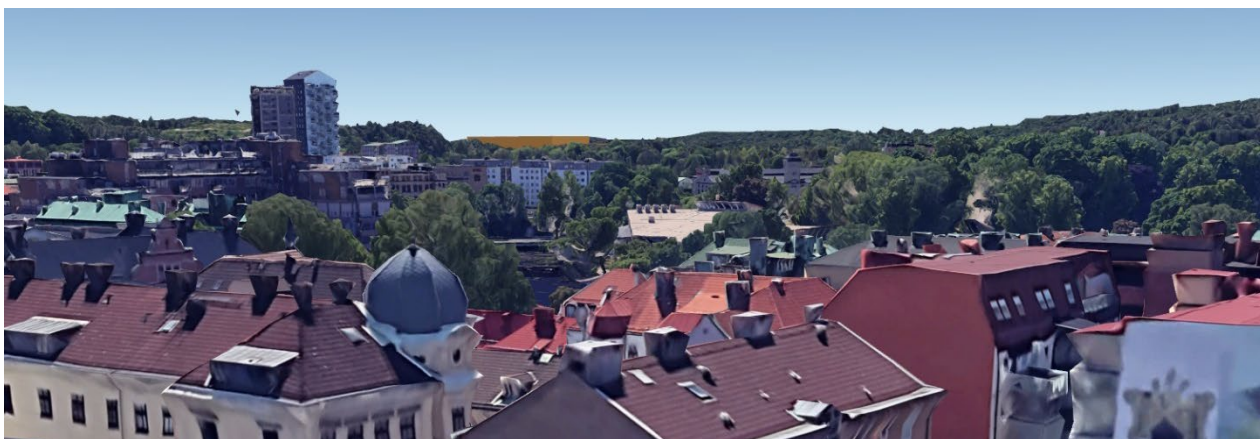
Det finns ett antal höga byggnader i tätorten, även de som är högre än 35 meter. Skillnader i höjd både på bebyggelse och i terräng kan vara dramatisk och enskilda objekt bryter horisontlinjen på många platser i staden. Däremot är det främmande, och påtagligt, med höga byggnader i den skala och längd som höglager innebär. Byggnadernas påverkan på landskapsbilden har därför studerats, för att på så sätt kunna göra en avvägning mellan behovet av höglager mot dess påverkan på landskapsbilden. Hela landskapsanalysen finns som bilaga till planhandlingarna.



Figur 7 Samma vy som till vänster, men med volymen på 35 meter uppdelad i flera mindre byggnadsdelar.



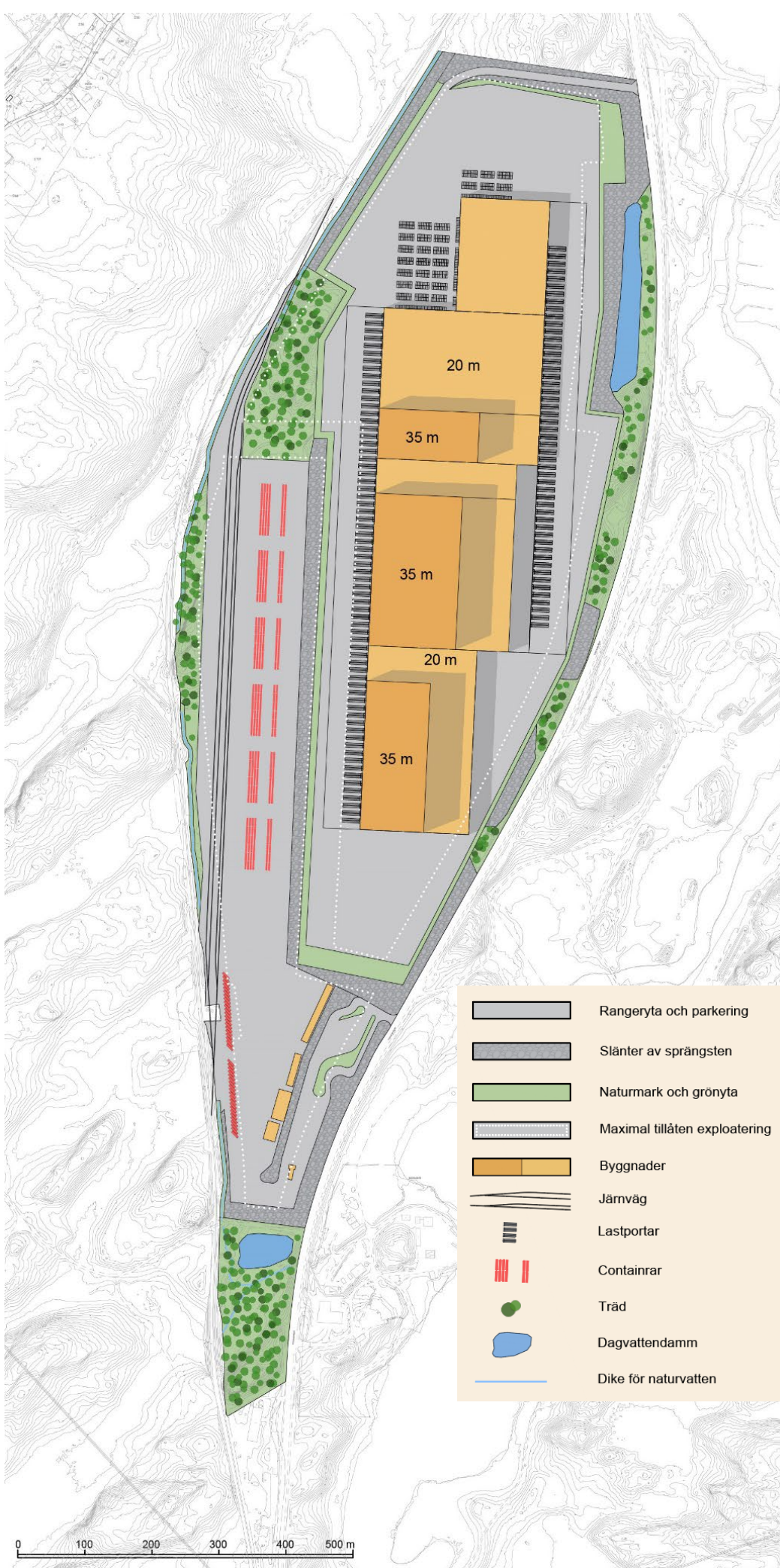
Figur 4 Landskapsanalys från Borås centrum, i höjd med Stadshuset på Kungsgatan. I denna vy är byggnaden 35 meter i hela dess utbredning.



Figur 5 Samma vy som ovan, fast med indragen byggnadsdel på 35 meter mot den mittersta delen av planområdet.

Figur 8 Illustrationskarta över möjlig exploatering. Denna illustration är endast ett exempel på hur planområdet skulle kunna komma att bebyggas, då planen är flexibel. I exemplet upptar den stora byggnaden på den östra tomten cirka 40 % av den byggbara ytan, jämfört med de 80 % som planen möjliggör. Motsvarande verksamhetsmark i andra delar av Borås har i realiteten sällan en högre exploateringsgrad än 40-50 % även om mer tillåts, då behoven av rangerytor, parkering, dagvattenhantering med mera är svåra att uppnå med en högre exploateringsgrad. Vitprickade linjer visar hur mycket 80 % skulle innebära.

Den västra tomten är i illustrationen till större del obebyggd och upptas av den torrhamn som planeras. I planbeskrivningen till detaljplanen finns illustrationer som visar hur det skulle kunna se ut med större byggnader inom området.



Prickmark och placeringsbestämmelser föreslås för att reglera byggnadernas placering i förhållande till naturmark, fastighetsgränser och transformatorstationer. I samband med genomförande i form av lantmåteriförrättning och bygglovsprövning görs en lämplighetsbedömning avseende fastighetsstorlek.

Detaljplanen reglerar att fasader längre än 30 meter ska ges vertikal detaljering i färg, material eller textur. Syftet med regleringen är att motverka känslan av monotona och likformiga byggnader. Skyltar får ej vara blinkande eller rörliga, och skyltmaster tillåts inte, vilket ger ett mer samlat intryck från vägen samtidigt som skyltningen inte ger upphov till ljusstörningar för närboende och trafikanter.

Entrédelar ska accentueras och särskiljas från byggnaden i övrigt, helst med ett generösare arkitektoniskt uttryck och med större uppglasade fasaddelar. Det skapar tydlighet för besökare och bidrar till en mer mänsklig skala för de som rör sig i området.



Figur 9 Exempel på uppdelning av fasad som gör fasaden mindre monoton och mer livfull. (Foto: Arkitekterna Krook & Tjäder)



Figur 10 Exempel på accentuerad entré från Rönnåsen i Ulricehamn (Foto: Arkitekterna Krook & Tjäder)

Entrédelar får med fördel också utsmyckas med planteringar som en del av accentueringen.

Tydligare gestaltungsprinciper eller ett gestaltungsprogram med fler referensbilder kan komma att tas fram för stöd till bygglov innan antagande.

Konsekvenser

Den nya bebyggelsen kommer att synas väl från både Varbergsvägen och Viskadalsbanan, och kommer även att synas från längre håll. Detta bidrar dessutom till att byggnadsvolymer upplevs som mindre. En mänsklig skala kommer att vara svårt att åstadkomma i den här typen av områden, vilket ligger som motiv till de hårdare bestämmelserna. Hur byggnaderna utformas och hur de kan passa in i landskapsbilden till den grad det är möjligt är viktiga frågor för att mildra negativa konsekvenser.

Fornlämning och kulturlandskap

Förutsättningar

Det finns inga registrerade fornlämningar inom utredningsområdet. Under historisk tid har det varit utmärkt till intilliggande gårdar. En arkeologisk inventering har utförts. Inga fornlämningar påträffades vid inventeringen. Fyra lämningar som bedöms som övrig kulturhistorisk lämning identifierades: en historisk husgrund, två hägnader och en möjlig källargrop. Husgrunden ligger strax öster om utredningsområdet, men ingår i ett torpområde som sträcker sig västerut, in i utredningsområdet.

Konsekvenser

Lämningarna som påträffats inom planområdet tas bort i samband med genomförandet av detaljplanen.

GATOR OCH TRAFIK

Trafikflöden

Förutsättningar

Planområdet avgränsas på dess östra sida av Varbergsvägen (väg 1610). Idag finns en infart in till området i den centrala bredda delen av planens ellipsform. En knapp kilometer norr om planområdet korsas Varbergsvägen av riksväg 27 i Osdalsmotet. Riksväg 27 ansluter i sin tur till Viared och riksväg 40.

En trafikutredning (Sweco, 2024) har tagits fram som underlag till detaljplanen. Nulägets trafikmängder har hämtats från det bakgrundsmaterial som tagits fram inom trafikutredningen av Trafikplats Osdal samt offentligt trafikdata via Trafikverkets vägtrafikflödeskarta. Riksväg 27 är den mest trafikerade sträcka i områdets närhet. Trafikmängderna utmed Varbergsvägen i anslutning till planområdet uppgår till ungefär 5100 ÅVDT. Den tunga trafiken uppgår till ungefär 7%. Utmed Varbergsvägens sträckning i anslutning till planområdet uppgår det högsta timmesflödet till ungefär 400 fordon i en riktning (södergående, eftermiddag). Sett till Varbergsvägens kapacitet utmed sträckan bedöms det inte finnas några kapacitetsproblem.

Trafikmängderna i trafikplatsen utgör inga kapacitetsproblem i nuläget och det finns god marginal innan en bristande kapacitet uppnås.

Gång och cykel

Gång- och cykelväg finns söderut hela vägen till Rydboholm och Viskaholm. Dock finns det saknade länkar som skär av det aktuella planområdet från resten av staden. Detta förekommer framför allt direkt norr om trafikplats Osdal längs med Varbergsvägen där det saknas gång- och cykelinfrastruktur och oskyddade trafikanter måste färdas i blandtrafik. Här finns bland annat en fastighet (ridhuset) norr om trafikplats Osdal som ligger precis intill vägen vilket gör att gång- och cykelstråket upphör. Färdigprojekterade planer finns på att förlänga cykelvägen söderifrån till Borås ridhus men medel saknas.



Figur 11 Planområdet är markerad med röd streckad linje och bristande länk vid ridhuset är markerad med genomskinlig röd ruta. (Sweco, med underlag från Borås Stad).

Planförslag

Planförslaget innebär att planområdet får två infarter från Varbergsvägen. En i norr för industriområdet och en i söder för torrhamnen. På sträckan mellan infarterna läggs utfartsförbud.

Konsekvenser

Utifrån kommunens bakgrundsmaterial har kapacitetsstudier genomförts i framtagna trafikutredning i trafikplats Osdal för framtida scenario där alstrad trafik för planerna i Osdal samt övriga utvecklingsplaner innefattas i trafikmängderna för år 2040. Kapacitetsanalysen studerar samtliga cirkulationsplatser i trafikplatsen inklusive av- och påfartsramperna. Studien påvisar inga kapacitetsproblem i något av relationerna med en genomsnittlig belastningsgrad om 0.3 i samtliga ben. Även vid stresstest med en fördubbling av maxtimmesandelen för alstrad trafik så överskreds inte kapaciteten i trafikplatsen.

Kapacitetsstudier har i trafikutredningen även gjorts för in- och utfarter till planområdet från Gamla Varbergsvägen. Som riktlinje bör belastningsgraden understiga 0.6 för att säkerställa god servicenivå. Enligt resultatet är det enbart den norra infarten som väntas överskrida kapacitetsgränsen, och detta endast på eftermiddagen då de som svänger ut från området främst ska svänga åt vänster, och då behöver stanna för södergående trafik.

In- och utfart	Varbergsv. N	In- och utfart	Varbergsv. S
Norra FM	0.31	0.25	0.45
Norra EM	0.26	1.03	0.19
Södra FM	0.14	0.14	0.30
Södra EM	0.28	0.34	0.13

Figur 12 Sammanställning av belastningsgrader för den norra och södra in- och utfarter. Förmiddagens maxtimme avser klockan 07:00-08:00 och eftermiddagens maxtimme avser klockan 16:00-17:00), Cowi 2024.

Ett antal åtgärder har testkörts för att studera vilka åtgärder som kan vara aktuella för att minska belastningsgraden. Med dubbla utfartskörfält (ett fält för vänstersväng och ett fält för högersväng) så minskar belastningsgraden till 0.85, vilket innebär att ytterligare åtgärder krävs. Med åtgärden vänsterpåsvängsfält tillagd ansluter fordon från utfartsvägen med riktning norrut

(vänstersväng) till ett separat påsvängsfält utmed Varbergsvägen. Åtgärden innebär att vänstersvängande fordon från området enbart behöver väja för fordon som kommer från Varbergsvägen i sydlig riktning. I samband med denna åtgärd kan även ett vänstersvängfält anläggas för fordon som kommer söderifrån som ska in mot området. Detta eftersom Varbergsvägen behöver breddas för att inrymma ett extra påsvängsfält i nordlig riktning. Effekten av åtgärden innebär att belastningen minskar till 0.62 utmed utfartsvägen och bedöms vara tillräckligt för att hantera kapacitetsproblemet som identifierats i den initiala analysen och utformningen.

En ytterligare åtgärd som kan implementeras redan från start är en hastighetsminskning utmed Varbergsvägen i höjd med respektive korsningspunkt. Detta har inte enbart fördelar för kapaciteten, utan framför allt för trafiksäkerheten i korsningspunkten. Som ett test har hastigheten satts till 60 km/h utmed Varbergsvägen för att studera kapaciteten i samband med att utfarten från området har två körfält för höger- och vänstersvängande fordon. Resultatet är att belastningsgraden minskar till 0.64 (från 0.85) och uppnår därmed liknande effekt som ett vänsterpåsvängsfält. Om även ett vänsterpåsvängsfält anläggs tillsammans med hastighetssänkning så minskar belastningen till 0.46 och underskrider därmed gränsen om 0.6.

Rekommendationen enligt trafikutredningen är att anlägga utfart med två körfält (ett för högersväng, ett för vänstersväng). Om hastighetssänkning är möjligt kan detta vara en aktuell åtgärd i ett tidigt skede för att undvika större ombyggnationer av Varbergsvägen. Skulle kapaciteten i framtiden brista utmed tillfartsvägen, kan Varbergsvägen kompletteras med vänsterpåsvängsfält i korsningen för ytterligare kapacitet och trafiksäkerhet, alternativt ytterligare hastighetssänkning.

Gång och cykel

För att möjliggöra gång- och cykelpassage i plan över Varbergsvägen från gång- och cykelbanan och eventuell busshållplats krävs det enligt VGU (Vägars och gators utformning) att passagen sker i två steg för gång och cykeltrafik med sänkt hastighetsgräns till högst 60 km/h på Varbergsvägen. Passagen bör anläggas i direkt anslutning till in- och utfarter eftersom terrängen försvårar anslutningen på andra platser. Att koppla passagera till in- och utfarter är också fördelaktigt för att effektivt utnyttja hastighetssänkningen.

Utformning av gator

Förutsättningar

Varbergsvägen är cirka 10 meter bred och kantas på dess östra sida av en gång- och cykelväg som är cirka 3 meter bred.

Planförslag

Gator inom planområdet anläggs på kvartersmark, då det i nuläget endast ser ut att bli en aktör per delområde och infart.

Konsekvenser

Detaljplanen innebär att två nya korsningar anläggs längs Varbergsvägen. Utformning av korsningarna är inte beslutad, men föreslagna åtgärder finns framtagna i den trafikutredning som tagits fram.

Angöring och parkering

Förutsättningar

Angöring in till området och endurobanan sker idag centralt i området från Varbergsvägen.

Planförslag och konsekvenser

Angöringen till planområdet kommer att ske via två infarter. En i norr till industriområdet, och en i söder till torrhamnen. Parkeringsplatser kommer att anläggas i anslutning till planerade verksamheter.

Enligt kommunens parkeringsregler ska en cykelplats anläggas per 1000 kvadratmeter bruttoarea industri och 0,5 cykelplats per 1000 kvadratmeter lager, vilket innebär ett behov på runt 125–400 cykelplatser beroende på exploateringsgrad och typ av verksamhet.

Enligt parkeringsreglerna krävs det sex parkeringsplatser för bil per 1000 kvadratmeter bruttoarea industri och tre parkeringsplatser per 1000 kvadratmeter lager vilket innebär ett behov på 750–2000 parkeringsplatser beroende på exploateringsgrad och typ av verksamhet.

Kollektivtrafik

Förutsättningar

I dagsläget trafikerar de regionala busslinjerna 154 och 155 utmed Varbergsvägen. Den närmst belägna hållplatsen för det nya planområdet är hållplatsen Bråt som ligger i den södra delen av området. Härifrån nås den planerade torrhamnen på kort avstånd. Däremot är

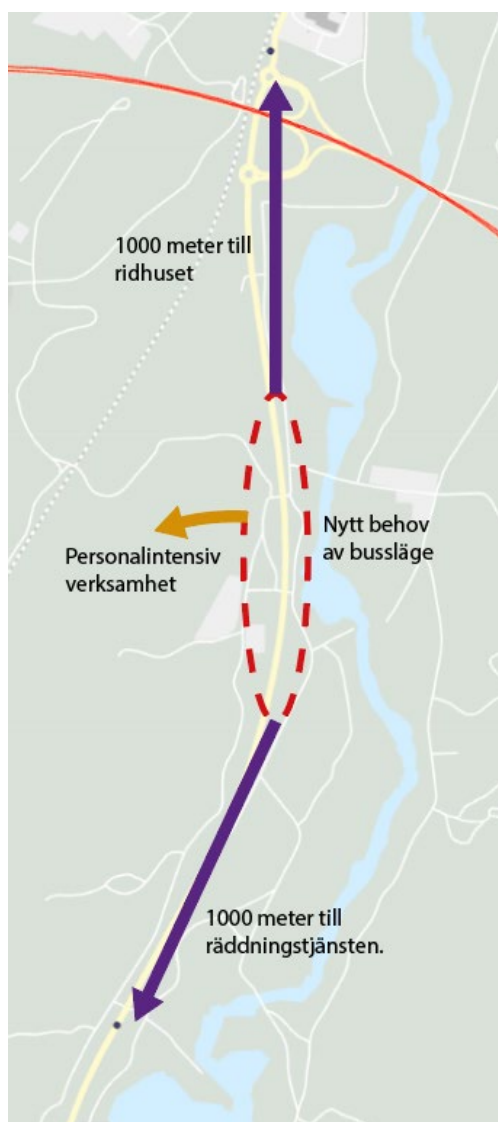
det en drygt en kilometer till den norra infarten och den mer personintensiva verksamheten där. Avstånd på uppemot 600 meter kan anses utgöra god standard för regional busstrafik.

Planförslag

Detaljplanen omfattar i dagsläget inte någon ny utbyggnad av kollektivtrafiken inom eller i närheten av området.

Konsekvenser

Utbyggnad enligt planförslaget kan tänkas öka underlaget för kollektivtrafiken och på sikt innebära behov av en ny busshållplats i anslutning till planområdets norra infart då befintliga hållplatser ligger långt bort. I övrigt antas det aktuella planförslaget inte innebära några större konsekvenser för kollektivtrafiken.



Figur 13 Karta över avstånd till befintliga busshållplatser och var en ny busshållplats borde läggas till.

Övergripande trafikfrågor

För att lösa de övergripande frågorna kopplade till trafiksystemet har Borås Stad tillsammans med Trafikverket arbetat med åtgärdsvalsstudien (ÅVS) Noden Borås. Åtgärdsvalsstudien Noden Borås tar hänsyn till stadens utveckling och förväntade trafikökning i ett övergripande perspektiv, och tar upp behovet av åtgärder i trafiksystemet för att hantera en växande befolkning.

I samband med åtgärdsvalsstudien har Borås Stad även arbetat med en utökad utredning av samtliga mot i syfte att studera kapaciteten i dessa mer detaljerat. Borås Stad har för avsikt att fortsätta det fördjupade arbetet med Riksväg 40 tillsammans med Trafikverket för att hitta lämpliga lösningar för eventuella åtgärder som kan komma att behövas på sikt. Detta arbete har inletts och båda parter skisserar nu på en gemensam avsiktsförklaring som ska tydliggöra samarbetsformer och metoder.

Borås Stad arbetar just nu med en trafikplan. Trafikplanen tar bland annat avstamp i Borås Stads översiktsplan och det som ÅVS Noden Borås kommit fram till. Trafikplanen ska på ett mer detaljerat sätt presentera åtgärder och tidplan för genomförande.

BLÅ- OCH GRÖNSTRUKTUR

Naturvärden och vegetation

Förutsättningar

Planområdet består av kuperad skogsmark och används idag för terrängkörning med crossmotorcykel och bil.

En naturvärdesinventering (NVI) har gjorts 2019-10-31 och en groddjursinventering 2020-05-06, båda av Jacobi Sustainability AB. Större delen av planområdet består av barrblandskog med ett visst naturvärde, klass 4. I den norra delen rinner det en liten skogsbäck som innehar påtagligt naturvärde, klass 3 och i den södra delen finns ett mindre område med sumpskog och damm som också har påtagligt naturvärde. Här observerades under inventeringen mindre vattensalamander och två grodor, troligen vanlig groda. Skogsområdet närmast dammen bedöms som lämpligt övervintrings- och födosöksområde för groddjur. Dock körs idag crossmotorcykel på regelbunden basis genom dammen vilket stör groddjuren. Även bäcken i norr är till viss del sönderkörd och rätad.

Planområdet gränsar i öster till Bråt, ett större naturområde i Viskans dalgång som i grönområdesplanen pekas ut som klass 1 och 2 (högsta respektive mycket högt värde) för natur- och friluftsliv och i naturdatabasen pekas ut som naturvärde klass 1. Borås fladdermössinventering 2011 visar förekomst av fyra olika fladdermusarter i Bråt.



Figur 14 Naturvärdesobjekt 10 i naturvärdesinventeringen, Blandsumpskog och damm. (Jakobi Sustainability)

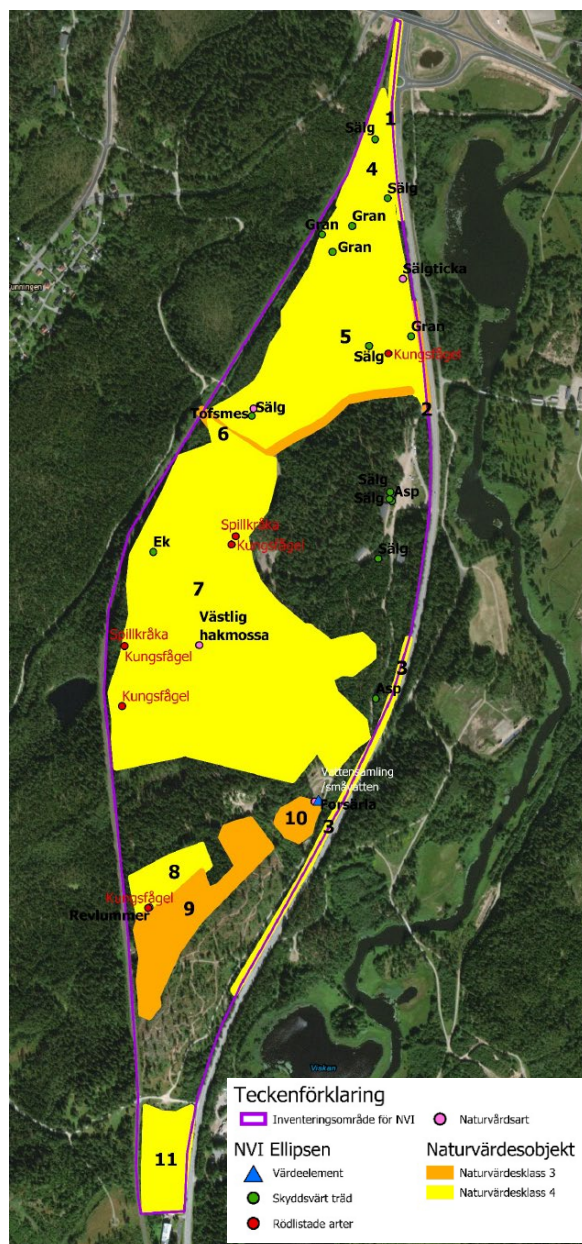


Figur 15 Naturvärdesobjekt 6 i naturvärdesinventeringen, Naturlig liten skogsbäck. På bilden syns tydliga spår av terrängfordon. (Jakobi Sustainability)

Planförslag

Större delen av planområdet planläggs för industrimark vilket innebär att dagens naturvärden och vegetation tas bort. Det blöta skogspartiet längst i söder planläggs som NATUR, men kommer delvis att tas i anspråk vid anläggandet av ny dagvattendamm.

En dagvattendamm är också planerad i naturmarken i den nordöstra delen av planområdet mot Varbergsvägen. En längre remsa mot Varbergsvägen är planlagd som naturmark där dagens naturliga slänter ska behållas i den mån det är möjligt. Där nya slänter behöver anläggas inom naturmark ska dessa täckas av mjukmassor och planteras.



Figur 16 Karta över naturvärdesobjekt från naturvärdesinventeringen. Gula ytor har naturvärdesklass 4, visst naturvärde, och orange ytor har naturvärdesklass 3, påtagligt naturvärde. (Jakobi Sustainability)

Ett nytt dike för naturvatten planläggs på allmän platsmark längs planområdets västra sida. Detta dike tar hand om det vatten som rinner in i området västerifrån, och leder vattnet åt norr och söder, runt planområdet till befintliga trummor under Varbergsvägen.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att den större delen av området avverkas, att höjder sprängs bort och att lägre sumpmarker fylls med sprängsten.

Tre naturvärdesobjekt med påtagligt naturvärde tas bort i och med planförslaget, nummer 6, 9 och 10. Dessa värden ska till den grad det är möjligt kompenseras för i närområdet. Artrika vägkanter ska inte påverkas mer än nödvändigt vid anläggandet av nya in- och utfarter till området.

I dammar och bäckar där groddjur leker bör inga arbeten som kan påverka groddjuren utföras under leken och fram tills dess att de nybildade groddjuren tar sig upp på land. Avverkning av träd ska inte ske under häckningsperioden för fåglar för att undvika negativa konsekvenser för de fågelarter som har observerats i området.

Efter planen har varit på samråd ska naturvärdesinventeringen kompletteras med en fågelinventering för att förbättra kunskapsläget kring vilka fågelarter som finns i området. Även förekomsten av fladdermöss bör utredas då det har påträffats fladdermöss i närbelägna Bråt.

Kompensationsåtgärder

Som kompensationsåtgärd för den damm som tas bort behöver en ny damm för groddjur anläggas. Lämplig plats ska utredas av kommunen under planprocessen.

Träd som avverkas vid byggnation bör utplaceras i närområdet som död ved. Åtgärden gynnar den biologiska mångfalden, och flertalet av de identifierade fåglarna som är rödlistade.

Lagenligt skyddad natur

Förutsättningar

Området omfattas inte av skydd enligt miljöbalken och har inte bedömts som ekologiskt särskilt känsligt i kommunens översiktsplan. Ett antal träd, bland annat gran, sälg och ek har pekats ut som skyddsvärda i framtagna naturvärdesinventering.

Spår efter spillkråka som är rödlistad påträffades under naturvärdesinventeringen.

Planförslag

Ingen skyddsvärd natur sparas i planförslaget. Naturmarken i den södra delen av planområdet är utpekade som naturvärdesklass 4 med barrblandskog och blöta partier. Delar av området kommer dock att tas i anspråk för en anlagd dagvattendamm.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att 9 skyddsvärda träd behöver tas ner till förmån för planerade verksamheter.

Spillkråkan påverkas negativt av planförslaget då dess revir reduceras. Spillkråkor nyttjar dock stora arealer och det finns goda förutsättningar för arten i omgivningarna omkring detaljplanen.

Vattenområde

Förutsättningar

Inom planområdet finns det en mindre damm i den östra delen mot Varbergsvägen. Dammen används idag delvis för terrängkörning. Ett antal mindre skogsbäckar rinner också genom området med utlopp i Viskan, som rinner öster om planområdet på andra sidan Varbergsvägen.

Planförslag

Detaljplanen ger plats till dagvattendammar med syfte att fördröja och rena dagvattnet innan det når Viskan.

Konsekvenser

Befintliga vattenområden inom planområdet kommer att tas bort i och med planförslaget. Nya diken anläggs för att leda bort dagvatten från verksamheterna i området. Vattnet från befintliga skogsbäckar leds i nya diken avskilda från dagvattendikena ut till Viskan.

Strandskydd

Förutsättningar

Längs Viskan som ligger öster om Varbergsvägen gäller strandskydd på ett avstånd på 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet går som mest 55 meter in i planområdet i den nordöstra delen av planområdet och omfattar cirka 11 600 kvadratmeter, i den sydöstra delen går strandskyddet in som mest knappt 8 meter och omfattar knappt 700 kvadratmeter.

Planförslag

Den nordöstra delen av planområdet som omfattas av strandskydd planläggs som naturmark. Inom en stor del av naturmarken kommer en dagvattendamm att anläggas. Den sydöstra delen som omfattas av strandskyddet planläggs som industri.

Konsekvenser

Strandskyddet upphävs inom planområdet. De skäl som bedöms ge anledning till ett upphävande mot Viskan är att det område som upphävandet eller dispensen avser:

- redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.
- genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen.

Stora delar av de delar som omfattas av strandskydd är idag ianspråktaget som uppställningsplats och parkering till den motorverksamhet som pågår inom området. Inom övriga delar pågår terrängkörning med crossmotorcykel och andra fordon med stor påverkan på terrängen och allmänhetens tillgång.

Mellan Viskan och planområdet löper Varbergsvägen som skiljer av planområdet från strandkanten med en bredd på 13 meter och med begränsande räcke mellan gång- och cykelbana och väg.



Figur 17 Planområdesgränsen visas med vit linje och strandskyddets omfattning längs Viskan visas med blå linje.

Rekreationsområden

Förutsättningar

Planområdet används idag för terrängkörning med crossmotorcykel och andra fordon.

Planförslag

Planförslaget innebär att skogen avverkas och terrängen jämnas ut för att möjliggöra industrimark.

Konsekvenser

I och med planförslaget genomförande kommer området att upphöra fungera som plats för terrängkörning.

HÄLSA OCH SÄKERHET

Geotekniska förhållanden

Förutsättningar

En geoteknisk utredning har tagits fram som underlag till detaljplanen. Utredningen är tänkt att kompletteras med en mer detaljerad undersökning senare under planprocessen.

Planområdet i de norra delarna är ett varierat landskap med höglänta höjdryggar, branter, dalar och låglänta marker, främst mossmark. Höjderna och delar av de låglänta markerna är skogbeklädda. Mellan kullarna finns sumpskog och myrmark med förekomst av äldre träd. Planområdet i de södra delarna består huvudsakligen av produktiv skogsmark med gran- och tallbestånd. Terrängen är kuperad med bergsknallar och branter. I de låglänta områdena finns myrmarker, sumpskogar samt flera små vattendrag. Området består enligt SGU:s (Sveriges geologiska undersökning) jordartskarta av främst sandig morän, berg, kärr- och mossetorv, men också isälvsediment och grusig morän. I den norra delen av området förväntas blockigheten i markytan vara blockrik.

Stabiliteten bedöms vara bra i områden som är nära till berg och i områden med friktionsjord. I förekommande torvområden anses stabiliteten dålig, då torven har sämre bärighet. Antagandet baseras även på de översiktliga undersökningarna. För att uppnå fullgod stabilitet förutsätter det att områden med torv schaktas bort.

Planförslag

Planförslaget innebär att området plansprängs och terrasseras. Där bergytan ligger över planerad grundläggningsnivå ska uppstickande berg sprängas bort ner till cirka 0,5 meter under planerad grundläggningsnivå. Därefter utläggs en packad fyllning upp till grundläggningsnivån. Förutom full urgrävning av all torv inom området kan ett annat alternativ vara att delvis urgrävning och delvis nedpressning utförs. Vid nedpressning pressas bergkross och stora skut ner i torven. Nackdelen är att torven som finns kvar succesivt kommer förmultna och lämna hålrum som överliggande material kan rasa ner i, och därmed kan mindre långtidssättningar förväntas.

Konsekvenser

I samband med projektering ska ytlaster, släntlutningar och schakter kontrolleras med avseende på stabilitet/bärlighet. Vid lokala schakter ska stabilitetsförhållandena kontrolleras.

Bergtekniska förhållanden

Förutsättningar

Berget inom aktuellt område består av gnejs.

Förutom ett flertal områden med berg i dagen, så ligger bergöverytan enligt utförda sonderingar på djupen 1,6 – 8,4 meter under markytan, motsvarande nivåer mellan +128,8 och +152,1 meter.

Planförslag

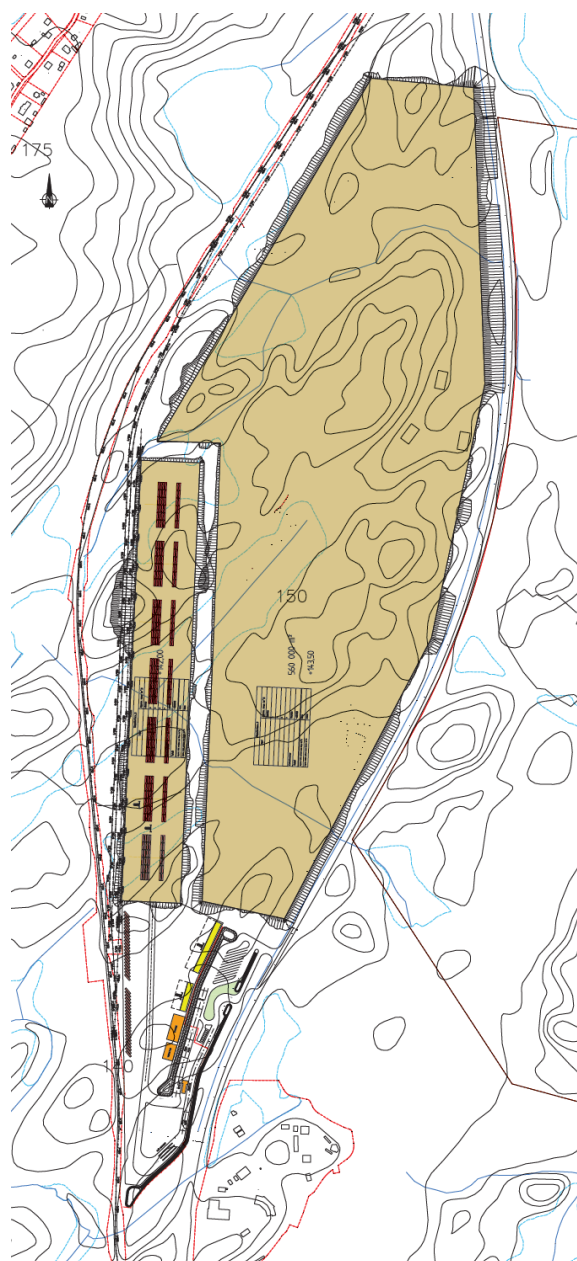
I och med planförslaget plansprängs stora delar av bergen i planområdet. Tidiga skisser och dispositioner av området har fått styras mycket efter möjligheterna att nå massbalans inom området. En grundläggande skiss på hur en torrhamn ska kunna fungera har varit vägledande i framtagandet av planförslaget. Här fick torrhamn respektive logistikdel en någorlunda placering inom planområdet med översiktligt beräknade plushöjder. (Bild till höger)

Vidare gjordes en uppdaterad markmodellering som har legat som underlag för vidare utredningar och plankartan. Markmodell och höjdsättning har fått jämka behoven att förhålla sig till järnvägens höjd för att inte omöjliggöra framtida järnvägsändamål inom planområdet, och vägdragningar. Markmodellen har också tagit hänsyn till torvdjup. Kombinationen av dessa parametrar och det stora behovet av sammanhängande, avlånga ytor för logistik, innebär en

utmaning att nå massbalans. Vissa berg kan komma att sparas eller endast delvis sprängas bort. I de fall berg helt eller delvis sparas, ska erforderliga åtgärder för att säkra från ras och skred göras.

Konsekvenser

Området förändras näst intill fullständigt. Nya geotekniska förhållanden skapas i genomförandeskedet. Alla bergsslänter skall efter nybyggnadsentreprenad lämnas säkra och nödvändiga åtgärder vidtas.



Figur 18 Framtagen skiss och markmodell för torrhamn och verksamhetsområde.

Radon

Förutsättningar

Enligt översiktlig inventering utgör marken normalriskområde vad avser radon.

Buller

Förutsättningar

Borås omfattas av miljökvalitetsnormer för buller. Miljökvalitetsnormen är en målsättningsnorm som enligt förordningen innebär att: ”det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa”.

Inom planområdet finns idag motorverksamhet som bullrar. I närområdet finns också bullerkällor som Bråt skjutfält, Guttasjöns brandövningsplats, Viskadalsbanan samt Varbergsvägen.

Närmaste bostäder ligger i Funningen cirka 400 meter ifrån planområdet.

Planförslag

I planområdet planläggs inga bostäder som kan bli störda av buller. Då industri planläggs kan det innebära att verksamheter som bullrar etablerar sig i området. Riktlinjerna för industribuller som utgår från miljöbalkens hänsynsregler ska dock följas vid etablering av nya verksamheter, så att inte närliggande bostäder drabbas av bullernivåer över riktvärdena. Även torrhamnen som planläggs kan innebära ökade bullernivåer, både direkt från planområdet och terminalen men också genom ökad järnvägstrafik med gods till terminalen.

Områdesanvändning	Ekvivalent ljudnivå i dBA		
	Dag kl. 06-18	Kväll kl. 18-22 Samt lördag, söndag och helgdag	Natt kl. 22-06
Utgångspunkt för olägenhetsbedömning vid bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler	50	45	40

Figur 19, Utomhusriktvärden från Naturvårdsverkets ”Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller”. (Efterklang, 2024)

Konsekvenser

En bullerutredning har tagits fram då detaljplanen medger verksamheter som kan vara bullriga. Utredningen har undersökt hur de närmaste bostäderna påverkas av bullret från tänkta industriverksamheter. Tre scenarier har undersökts där scenariot med torrhamn i den västra delen och lagerverksamhet i den

östra delen innebär högst ljudnivåer. Alstringen av trafik, som utbyggnaden av planområdet Osdal 2:1 genererar, beräknas ge en ökad bullernivå vid de utredda bostäderna. De största skillnaderna i ljudnivå mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet kommer från spårtrafiken eftersom järnvägen kommer börja trafikeras med godståg. Den ekvivalenta ljudnivån från spårtrafik beräknas öka med som mest 11 dBA och den maximala ljudnivån med 7 dBA för de närmast belägna bostäderna. Den ökade ljudnivån kommer att märkas men ligger inom riktvärdena för väg- och spårtrafik. Ljudnivåerna från själva verksamheterna ligger på en lägre nivå och ligger under riktvärdena för industribuller nattetid.

Vibrationer

Förutsättningar

Viskadalsbanan gränsar till planområdet i väster. Vibrationer från järnvägen kan därmed förekomma i viss omfattning. Det finns inte något nationellt satt riktvärde för vibrationer från spårtrafik. Trafikverket och Naturvårdsverket tillämpar ett eget formulerat riktvärde för miljökvalitet för vibrationer vid spårburen trafik. Nivån 0,4 mm/s vägd RMS ska eftersträvas i permanentbostäder, fritidsbostäder och vårdlokaler. Det gäller i utrymmen där människor vistas stadigvarande.

Planförslag

Bebyggelse kan som närmast hamna 30 meter från Viskadalsbanan. Alla typer av byggnader förutsätts kunna grundläggas med kantförstyvad bottenplatta eller separata sulor/plattor av betong, som vilar på en packad stenfyllning på berg. Eventuell torv grävs bort i största möjliga utsträckning i samband med stenfyllning. Vid projektering av bebyggelse skall beaktas att grundläggning utförs så att vibrationer från järnvägen hålls nere på en acceptabel nivå.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms inte innebära någon påverkan från järnväg eller väg så länge grundläggning utförs korrekt.

Riskfrågor och farligt gods

Förutsättningar

Området ligger på dess västra sida i direkt anslutning till järnvägen Viskadalsbanan som är utpekad farligt godsled. Borås Stad har tagit fram en översiktlig

riskanalys för sina farligt-godsleder (Wuz, 2016). I denna bedöms lämpligt skyddsavstånd mellan Viskadalsbanan och mindre känslig verksamhet såsom industri, eller normalkänslig verksamhet såsom kontor till 30 meter. Med vall eller dylikt blir skyddsavståndet till samma typer av verksamhet 20 meter.

Planförslag

Planförslaget reglerar med prickmark avståndet mellan Viskadalsbanan och bebyggelse till minst 30 meter.

Konsekvenser

Riskerna från en olycka med farligt gods hålls till låga nivåer i och med planförslaget.

Föroreningar

Förutsättningar

Planområdet bedöms inte påverkas av några föroreningar.

Ljustörningar

Förutsättningar

Det finns inga ljustörningar på platsen idag.

Planförslag

Skyltmaster tillåts inte enligt detaljplanen vilket minskar risken för ljustörningar för närboende. Eventuell torrhamn skulle kunna innebära ljus från strålkastare.

Konsekvenser

Avståndet till närmsta närboende är drygt 400 meter. Med avståndet tillsammans med skydd av omgivande terräng bedöms det inte föreligga någon risk för ljustörningar för närboende, även om natthimlen kan komma att lysas upp till viss del, beroende på väder.

Brandskydd

Förutsättningar

Brandposter bör anläggas enligt VAV P114, Kravnivå på ledningar är mellan 1200 l/min till 2400 l/min beroende på verksamhet.

Planförslag

Vid en eventuell brand kan större mängder förorenat släckvatten skapas. Området bör därför planeras på ett sådant sätt att släckvatten förhindras från att nå Viskan. Detta kan exempelvis göras genom att till skapa fördröjningsytor såsom diken inom någon del av

planområdet. Ett annat alternativ är att dagvattenssystemet förses med en ventil som kan stängas för att hindra att släckvatten sprids vid eventuell brand. Vilken lösning som blir aktuell avgörs i samband med byggnation.

Konsekvenser

Med brandposter anlagda utifrån rekommendationerna bedöms bebyggelsen få ett erforderligt brandskydd. Viskan bedöms inte påverkas negativt av släckvatten i händelse av brand, om adekvat lösning med fördröjningsytor och avstängningsbart dagvattenssystem.

Luftkvalitet

Förutsättningar

För att undvika att människor andas in skadliga halter av luftföroreningar, samt uppfylla krav som ställs genom EU, har Regeringen utfärdat en förordning med miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, luftkvalitetsförordningen (2010:477).

Luftföroreningshalten är högst vid hårt belastade gator och vägar i tätare bebyggelse, men även utsläpp från industrier, småskalig vedeldning och energiproduktion påverkar halterna.

I området bedöms inte luftföroreningshalten vara hög.

Planförslag

Planförslaget medger industriverksamheter samt torrhamn vilket kommer att öka mängden tung trafik i området.

Konsekvenser

Topografi och bebyggelse påverkar inte halterna negativt. Normerna överskrids inte på platsen och de kommer heller inte att överskridas på grund av den nya bebyggelsen som tillåts i detaljplanen. Därmed behöver åtgärder inte vidtas.

Vattenkvalitet

Förutsättningar

Det finns miljökvalitetsnormer (MKN) med syftet att bevara och förbättra vattenmiljön. En miljökvalitetsnorm är en bestämmelse om att en viss miljökvalitet ska uppnås eller bibehållas. Normerna är uppdelade i grundvatten och ytvatten. Dessa gäller

huvudavrinningsområde och berör ytvattenförekomsten ”Från centrala Borås ner till Svaneholm” (WA96565873) och grundvattenförekomsten WA86003753.

I dagvatten- och skyfallsutredningen som Cowi (2024) tagit fram till detaljplanen föreslås ett antal åtgärder för att rena dagvattnet innan det släpps ut i Viskan. På kvartersmark föreslås makadamdiken och underjordiska makadammagasin som åtgärd för att fördröja och rena dagvattnet. Även anläggning för oljeavskiljning bör finnas innan vattnet släpps till de kommunala dagvattendammarna som planläggs. I dammarna renas och fördröjs vattnet ytterligare innan det släpps till Viskan. För att uppnå optimal rening av dagvattnet är det nödvändigt att implementera en serie av behandlingsanläggningar. Detta innebär implementeringen av strypta utlopp för att garantera att utflödet inte ökar och orsakar exempelvis uppvirvning av förorenat sediment i recipienten. En omfattande fördröjning är viktig för att uppnå en signifikant reduktion av både föroreningsbelastning och hydraulisk påverkan.

En mindre del av planområdet är utpekad som grundvattenförekomst. Denna del är i plankartan satt som allmän platsmark – NATUR. Inom naturmarken ska en dagvattendamm anläggas inom en del av området. Om grundvatten riskerar att fylla dammen, behöver dammen tätas. Dagvattnet från verksamhetsområdet ska fördröjas och renas utan att infiltrera marken. Även föreslagna magasin föreslås vara slutna för inte vatten ska infiltrera till grundvattnet.

Konsekvenser

En föroreningsmodellering har utförts i dagvattenutredningen. Modellerade resultat av föroreningshalter har jämförts med Borås framtagna riktvärden för dagvattenutsläpp i Viskan. Bedömningen av föroreningshalter har för dessa jämförts med befintlig markanvändning. I det aktuella logistik- och torrhamnområdet har endast de två respektive dagvattendammarna inkluderats i föroreningsmodelleringen. Hänsyn har ej tagits till fördröjande och renande åtgärder på kvartersmark uppströms dagvattendammarna.

Föroreningskoncentration – logistikverksamhet				
Ämne	Befintlig markanvändning (µg/l)	Framtida markanvändning utan rening (µg/l)	Framtida markanvändning med rening (µg/l)	Riktvärde (µg/l)
Fosfor (P)	17	73	32	160
Kväve (N)	350	1 600	1 115	2 000
Bly (Pb)	2	6	2	7
Koppar (Cu)	5	18	8	16
Zink (Zn)	15	54	16	66
Kadmium (Cd)	0,08	0,4	0,18	0,2
Krom (Cr)	2	4,9	1	5
Nickel (Ni)	2	4	1,6	4
Kviksilver (Hg)	0,006	0,03	0,02	0,03
Suspenderade ämnen (SS)	13 000	24 000	8 300	25 000
Oljeindex (Olja)	70	360	53	1 000
COD	29 000	44 000	27 300	28 000

Figur 21, Sammanställning av föroreningshalter (µg/l) per ämne i dagvattnet från delområde logistikverksamhet för befintlig markanvändning, samt framtida markanvändning med och utan rening. Riktvärden är inkluderade för jämförelse. Röd markering representerar värden som överstiger riktvärdet.

Föroreningsbelastning (kg/år)			
Ämne	Befintligt	Framtida utan rening	Framtida med rening
Fosfor (P)	7,9	65	28,7
Kväve (N)	160	1400	960
Bly (Pb)	0,99	4,8	1,5
Koppar (Cu)	2,6	15	6,2
Zink (Zn)	7,3	38	12
Kadmium (Cd)	0,04	0,30	0,14
Krom (Cr)	0,85	4,3	0,94
Nickel (Ni)	1,1	3,2	1,4
Kviksilver (Hg)	0,003	0,026	0,015
Suspenderade ämnen (SS)	6 300	16 400	6 100
Oljeindex (Olja)	34	380	56
COD	14 000	35 500	22 100

Figur 22, Föroreningsbelastning (kg/år) från hela planområdet för befintlig markanvändning, framtida markanvändning med och utan rening. Rödmarkerade celler indikerar en ökning av föroreningsbelastning

Resultaten från föroreningsmodelleringen visar att med rening i de två föreslagna dagvattendammarna uppfylls Borås Stads riktvärden. Dock visar modelleringen att exploateringen, trots implementering av dagvattendammarna, resulterar i en ökning av föroreningsbelastningen till Viskan. Viskan har enligt VISS bedömningen en betydande påverkan av urban markanvändning, infrastruktur, förorenad mark samt jordbruk. Planområdet yta uppgår till knappt 2 procent av avrinningsområdets totala storlek.

Detaljplanområdet utgör alltså en liten andel i förhållande till det totala delavrinningsområdet som avrinner till denna del av Viskan, vilket kan antas medföra att dagvattnet från planområdet, i och med

planens genomförande, har en liten påverkan på möjligheten att uppnå MKN.

Ett alternativ för att minska belastningen till Viskan, är att implementera kompensationsåtgärder i andra områden som avrinner till Viskan. En annan möjlighet är att se över möjligheten att utöka reningsanläggningarna inom planområdet ytterligare. Det är dock tekniskt enklare och mer kostnadseffektivt att rena dagvatten med högre halter föroreningar, vilket är varför kompensationsåtgärder kan vara mer effektiva.

Grundvattnet på platsen påverkas inte negativt av planförslaget. Dagvattendammen kan behöva utföras med tät botten för att undvika inblandning av grundvatten.

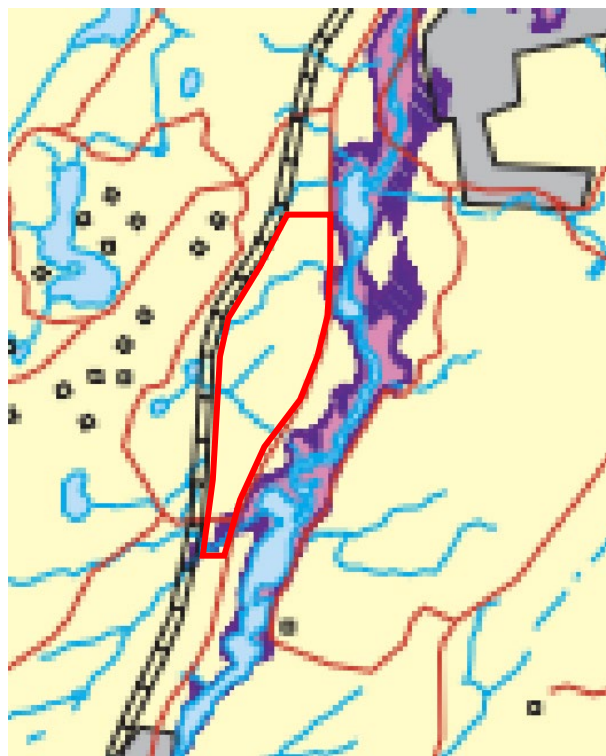
Översvämning och skyfall

Förutsättningar

Idag utgörs marken inom planområdet främst av naturmark.

Planområdet påverkas i viss mån av översvämningrisker enligt översvämningsskartering för Viskan, upprättad 2022 av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Beräknat högsta flöde letar sig in på mindre avsnitt i de låglänta delarna i den södra delen och östra delen av planområdet.

Risken för översvämning till följd av skyfall har studerats i dagvatten- och skyfallsutredningen. En skyfallsanalys har gjorts av befintliga förhållanden som visar att majoriteten av dagvattnet vid ett skyfall avrinner mot öst och att det finns mindre lokala lågpunkter inom området.



Figur 23, MSBs översvämningsskartering för Viskan med 100-årsflöde i rosa och beräknat högsta flöde i lila. Planområdesgräns visas i rött.

Planförslag

Det nya verksamhetsområdet kommer att höjdsättas så att det med god marginal klarar ett högsta beräknat flöde i Viskan. Dagvattendammarna är planerade att ligga på dagens marknivåer och kan komma att påverkas vid ett högsta flöde.

Då höjdsättningen av området ännu inte är helt klarlagd är skyfallsanalysen av den framtida utformningen av området endast gjord på en principiell nivå. Vatten som överskrider dagvattenssystemets kapacitet ska vid skyfall ledas mot platser där det utgör minst skada. Ytliga avledningsstråk och diken inom planområdet bör utformas för att förhindra okontrollerat flöde åt väster och öster, då område omges av järnväg och Varbergsvägen.

Skyfall föreslås därför att avledas i norrgående respektive södergående riktning mot naturmark och dagvattendammarna.

Konsekvenser

Verksamhetsområdena kommer inte att översvämmas av ett högsta flöde i Viskan, dock kan Varbergsvägen komma och därmed tillgängligheten till området komma att påverkas i viss utsträckning enligt MSBs

kartering. Dagvattendammarna kan påverkas vid ett högsta flöde men ska klara ett 100-årsflöde.

I och med planförslaget väntas andelen hårdgjorda ytor öka, vilket betyder att större mängder vatten kommer att avledas vid ett skyfall. Makadamdiken och dagvattendammarna kommer att fördröja vattnet till viss grad.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

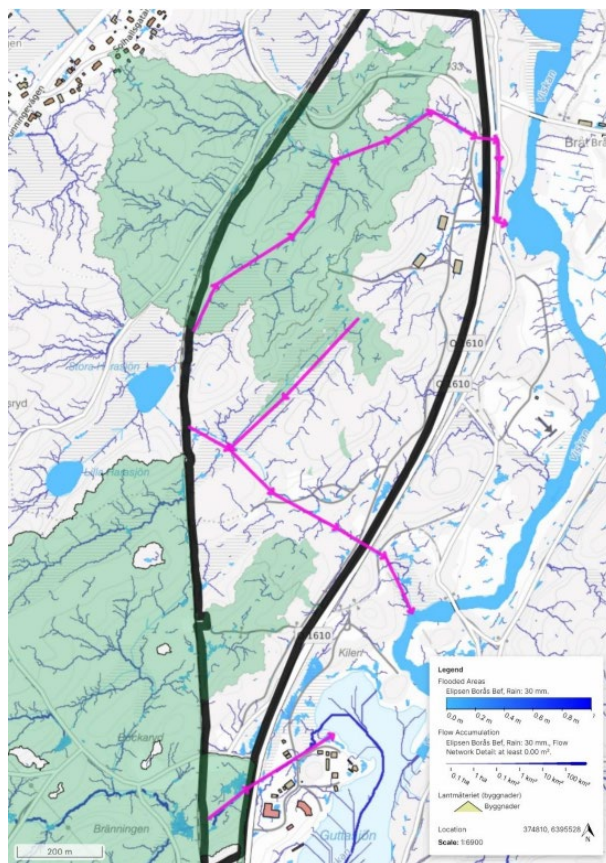
Dagvatten

Förutsättningar

En dagvatten- och skyfallsutredning för detaljplanområdet har tagits fram av Cowi (2024) på uppdrag av Borås Stad. Syftet med dagvattenutredningen har varit att utreda om det är lämpligt utifrån föreslagna exploateringar med hänsyn till ökat dagvattenflöde och föroreningar.

I utredningen har planområdet delats i två delområden; logistikverksamhet i den östra delen och torrhamn i den västra.

Dagvattnet från planområdet avrinner till Viskan. Marken inom planområdet har varierande lutning. En del av planområdets dagvatten rinner genom skogsmark mot nordost, medan en annan del rinner mot sydost och mynnar i Viskan. I Figur 14 visas den tekniska avrinningsarean med ljusgrön färg. I den norra delen av planområdet passerar vatten från ett mindre skogsområde väster om planområdet. I den södra delen av planområdet passerar vatten från ett större skogsområde sydväst om planområdet.



Figur 24 Nuvarande avrinningsområden visas i grönt. Figuren illustrerar även flödesvägar och vattenansamlingar som uppkommer vid ett 10-årsregn med varaktighet 76 minuter vilket ger cirka 30 millimeter nederbörd. (Ju grövre linje desto större flödesvägar). Lila linjer visar rinnvägar ut till Viskan. Figur framtagen av Cowi från SCALGO Live.

Planförslag

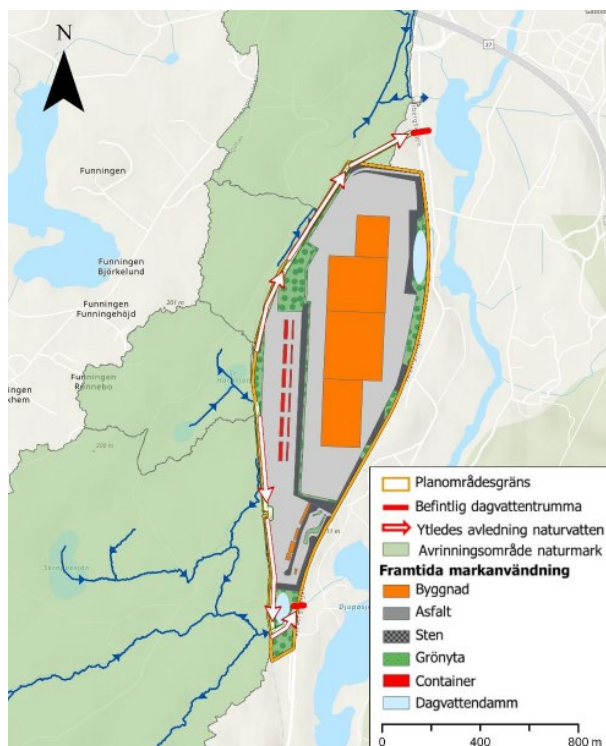
Dagvattnet från planområdet behöver fördröjas inom kvartersmarken innan det avleds till de föreslagna dagvattendammarna inom allmän platsmark. Principiella fördröjningsåtgärder har beräknats då det inte är fastställt hur planområdet kommer att utformas. Enligt Borås energi och miljöns riktlinjer för dagvattenhantering, krävs fördröjningsåtgärder för fastigheter med större hårdgjord yta än 1000 kvadratmeter. För den planerade logistikverksamheten och de två torrhamnsalternativen, beräknas en total fördröjningsvolym på cirka 6070 kubikmeter (logistikverksamhet cirka 4250 kubikmeter och torrhamn cirka 1820 kubikmeter). Detta baseras på en effektiv volym av 1 kubikmeter per 100 kvadratmeter hårdgjord yta. Utflödet bör begränsas till att motsvara befintlig avrinning från området vid ett 10-årsregn.

Fördröjande anläggningar som kan bli aktuella på kvartersmark är makadamdike eller underjordiskt makadammagasin. Fördelen med makadik och underjordiskt makadammagasin är att dessa medför

både rening och fördröjning av dagvattnet innan de når dagvattendammarna. Ytanspråket för makadamdiken har beräknats till ca 42 500 kvadratmeter för logistikverksamheten och 18 200 kvadratmeter för torrhamnen. Detta bör endast ses som ett förslag på dikesutformning och beror på hur stort makadamdjup som kan anläggas. Skulle underjordiska makadammagasin användas beräknas behovet på magasinvolym till 14 170 kubikmeter för logistikverksamheten och 6 070 kubikmeter för torrhamnen. Efter att dagvattnet fördröjts i dike eller magasin föreslås det att anslutas till respektive dagvattendamm på allmän platsmark

En övergripande dimensionering av dammarna har genomförts med utgångspunkt i reningsbehovet och lämpliga platser. Vid den naturliga lågpunkten i planområdets södra del, där avrinning från omgivande områden sker, planläggs en dagvattendamm på allmän platsmark. Då naturvatten rinner förbi lågpunkten är det viktigt att dagvattendammen och naturvattnet hålls isär. För logistikverksamheten planläggs en dagvattendamm i den nordöstra delen av planområdet mellan framtida industriområde och Varbergsvägen. Utflödet från dammarna föreslås att möjliggöras genom att utnyttja de befintliga dagvattentrummorna under Varbergsvägen för att därefter ledas till Viskan. Avtappningen av dammarna bör utformas för att efterlikna befintliga förhållanden och samtidigt uppfylla reningskraven.

Naturvatten som idag rinner igenom området tas i planförslaget omhand via diken längs planområdets västra gräns. En naturlig vattendelare finns i den mellersta delen av diket, där vatten söder om vattendelaren rinner söderut, och vattnet norr om vattendelaren rinner norrut. Dikena bör utformas med hänsyn till nuvarande lägen för dagvattentrummorna under Viskadalsbanan, samt anslutas till dagvattentrummor under Varbergsvägen. Dikena ska också utformas på ett sådant sätt och med dimensioner så att Viskadalsbanan inte riskerar att påverkas.



Figur 25, Naturvatten som idag rinner igenom området, leds i och med planförslaget runt planområdet, åt norr och söder, till befintliga dagvattentrummor under Varbergsvägen.

Konsekvenser

Efter exploateringen förväntas flödet från logistikverksamheten öka från cirka 550 liter per sekund (l/s) till 6240 l/s för ett regn med 10-års återkomsttid med varaktighet före exploatering på 46 minuter och efter exploatering på 30 minuter. I området för torrhamnen förväntas flödet öka från cirka 350 l/s till 3550 l/s. Denna ökning kan härledas till både ökad exploateringsgrad och förväntade öknningar av regnintensitet i framtiden.

Fördröjningsanordningar inom kvartersmark skall anläggas av byggherren/exploatören. Byggherren/exploatören skall bekosta dessa.

Dagvattendammar på allmän platsmark renar och fördröjer dagvattnet innan det släpps ut i Viskan.

Enligt dagvattenutredningen bör riktvärdena för rening enligt Borås Stad uppfyllas vid anläggning av de två dagvattendammarna, men med grund i att naturmark tas i anspråk nås ej ner till befintliga mängder.

Vatten och avlopp

Förutsättningar

Vatten- och avloppsledningarna finns cirka 500 meter norr om planområdet.

Planförslag/Konsekvenser

Området kommer att anslutas till kommunala ledningar för vatten och avlopp.

Möjlighet att installera sprinkler behöver utredas.

Värme

Förutsättningar

Fjärrvärmeledning finns utbyggt cirka 500 meter norr om planområdet.

Planförslag/Konsekvenser

Området kommer att anslutas till fjärrvärmenätet.

El, tele och fiber

Förutsättningar

Området är inte anslutet till ledningar för fiber och el, men det finns i närområdet. De föreslagna industritomterna ligger inom Nätkraft Borås el-koncessionsområde.

Planförslag/Konsekvenser

Transformatorstation får byggas inom planområdet.

Ingen specifik plats är utpekad för transformatorstation då antalet transformatorstationer och storleken på dem beror på vilken typ av verksamhet som etablerar sig på området.

El- och fiberledningar kommer byggas ut till området när detaljplanen fått laga kraft.

Avfall

Förutsättningar

Då detaljplanen enbart innefattar verksamheter är det upp till varje företag att själva välja system för omhändertagande av sitt avfall. Dock uppstår avfall jämförligt med hushållsavfall i alla verksamheter där det vistas människor (exv. lunchrum, restauranger). Allt sådant avfall (matavfall, restavfall) är verksamheterna skyldiga att sortera ut och de måste ha abonnemang för detta hos Borås Energi och Miljö AB. Avfall som uppstår i verksamheten (produktion etcetera) får verksamheten anlita valfri entreprenör som samlar in.

Planförslag/Konsekvenser

För att få en bra arbetsmiljö, säkerhet och tillgänglighet vid avfallshämtning ska anvisningarna i ”Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen” samt Boverkets vägledningshandbok ”Avfallshantering - tillgänglig, säker och estetisk” följas.

2. GENOMFÖRANDE

ORGANISATORISKA FRÅGOR

Huvudmannaskap

För allmän plats gäller kommunalt huvudmannaskap.

Trafikverket är väghållare av Varbergsvägen (väg 1610) som angränsar till planområdet. För anläggande av nya tillfarter krävs tillstånd från Trafikverket.

För anläggande av stickspår som ansluter till Viskadalsbanan, i anslutning till planområdet, krävs tillstånd från Trafikverket.

Preliminär tidplan

Samråd	1:a kvartalet 2025
Granskning	2:a kvartalet 2025
Antagande	4:e kvartalet 2025
Laga kraft	4:e kvartalet 2025

Tidplanen förutsätter att inga allvarliga synpunkter på detaljplanen inkommer som fördröjer planarbetet.

Markberedning inom kvarteret och iordningställande av allmän plats beräknas kunna påbörjas under 2026 och kommer ske etappvis. Arbetet bedöms pågå under 5–10 år med färdigställande av hela området cirka år 2035.

TEKNISKA FRÅGOR

Utbyggnad av allmän plats

Borås Energi och Miljö AB ansvarar för anläggande av dagvattendammar inom naturmark, Kommunen ansvarar för iordningställande av naturmarken i övrigt, se rubrik Blå- och grönstruktur på sidan 12.

Ledningar

Borås Energi och Miljö AB ansvarar för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmänna anläggningar avseende vatten, spillvatten, dagvatten och fjärrvärme.

Området ligger inom Nätkraft Borås AB:s koncessionsområde. Nätkraft Borås AB ansvarar

därmed för utbyggnad samt framtida drift och underhåll av allmänna anläggningar för el. Nätkraft Borås AB (Splitvision) ansvarar dessutom för fiberutbyggnad.

Utbyggnad bekostas av respektive ledningsägare som finansierar utbyggnaden genom anslutningsavgifter.

Se rubrik Tekniska försörjning på sidan 22.

Kompensationsåtgärder

Kommunen ansvarar för att erforderliga kompensationsåtgärder vidtas. De kompensationsåtgärder som är aktuella i detta projekt beskrivs under rubrik "Blå- och grönstruktur – Naturvärden och vegetation" på sida 14.

EKONOMISKA FRÅGOR

Planekonomisk bedömning

Kommunen kan tillgodogöra sig den värdeökning av kommunens mark som detaljplanen medför. Intäkterna för markförsäljning bedöms överstiga kostnaderna för att genomföra detaljplanen.

Planavgift

Planavgift enligt taxa tas ut vid prövning av lovärenden.

Drift allmän plats

Borås Energi och Miljö AB ansvarar för drift och underhåll av dagvattendammar inom naturmark. Kommunen ansvarar för skötsel av naturmarken i övrigt.

Drift vatten och avlopp

Området kommer att införlivas i kommunalt verksamhetsområde för vatten, dagvatten och avlopp. Borås Energi och Miljö AB kommer ansvara för drift och underhåll av de allmänna VA-anläggningarna.

FASTIGHETSÄTTSLIGA FRÅGOR

Fastighetsägare

Planområdet omfattas av del av fastigheten Osdal 2:1 som ägs av Borås Stad.

Förändrad fastighetsbildning

Nya fastigheter bildas genom avstyckning.

Rättigheter

Osdal 2:1 belastas av ett avtalsservitut avseende rätt att nyttja befintlig väg från Varbergsvägen, genom området, till radiomast inom Järnvägen 2:1 (järnvägsfastigheten). Servitutet gäller till förmån för Järnvägen 2:1 (järnvägsfastigheten). I samband med att området tas i anspråk för enligt detaljplanen avsett ändamål, kan servitutet upphöra alternativt omlokaliseras.

Större delen av planområdet arrenderas i dag ut av kommunen för terrängkörning med motorfordon. Detta arrendeavtal behöver sägas upp av endera parten och upphöra innan byggnation inom området kan bli aktuellt.

3. KONSEKVENSER AV PLANENS GENOMFÖRANDE

MILJÖ- OCH HÄLSOASPEKTER

Miljöbedömning

En undersökning av betydande miljöpåverkan har gjorts.

Undersökningen av betydande miljöpåverkan har kommit fram till att det är viktigt att belysa följande frågor i detaljplanen:

- Risker med närheten till Viskadalsbanan
- Områdets geotekniska förutsättningar
- Hur dagvatten ska fördröjas, renas och omhändertas för att uppnå miljö kvalitetsnormer för Viskan som är mottagande recipient.
- Kompensationsåtgärder för groddjur
- Påverkan på landskapsbild

Slutsatsen är att miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behövs.

SOCIALA PERSPEKTIV

Trygghet

För att det ska vara säkert att sig till området med cykel är det viktigt att den saknade länken vid ridhuset på gång- och cykelbanan mot Borås byggs. För de som ankommer området med cykel eller kollektivtrafik är det också viktigt att en säker passage över Varbergsvägen till verksamhetsområdet anläggs. Gåendes och cyklandes bör separeras från biltrafiken in i området fram till verksamheterna, så att de inte hänvisas till att röra sig bland motorfordon på parkeringarna.

Jämlikhet

Det är positivt att det finns möjlighet att ta sig till området med cykel och kollektivtrafik. Höjdskillnaden mellan området och Varbergsvägen samt trafiken på Varbergsvägen kan dock göra det svårt att möjliggöra angöring utan bil tillgänglighetsanpassat.

AVVÄGNINGAR MELLAN MOTSTÅENDE INTRESSEN

Efterfrågan av industrimark är stor i Borås och för att ha möjlighet att attrahera och behålla industri- och logistikverksamheter behöver nya industriområden utvecklas. Denna typ av verksamhet behöver stora markarealer vilket innebär att naturmark behöver tas i anspråk och att natur- och landskapsbild påverkas. Närboende kan i viss utsträckning påverkas av störningar. Platsen för industrimarken är vald utifrån det strategiska läget mellan väg och järnväg vilket också möjliggör etableringen av en torrhamn. Platsen ligger också långt ifrån bostäder vilket minskar risken för eventuella störningar. Då byggnader med en höjd på upp till 35 meter kommer att tillåtas har deras inverkan på landskapsbild studerats för att minska den visuella påverkan.

Skog och mossmark tas bort i och med planförslaget vilket påverkar den biologiska mångfalden negativt. Dock finns det inga större naturvärden inom planområdet och området är redan påverkat av den terrängkörning av motorfordon som görs i området.

Motorverksamheten behöver flyttas till en ny plats på grund av detaljplanen, men är inte beroende av att ligga nära järnväg och väg som den planerade industriverksamheten är.

4. TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

RIKSINTRESSEN

Riksintresse kommunikation

Närliggande riksintressen påverkas inte negativt. Viskadalsbanan som utgör riksintresse för kommunikation gränsar med planområdet på dess västra sida. Planerad torrhamn är tänkt att ansluta till järnvägen, men förväntas inte leda till att riksintresset påverkas negativt.



Figur 26, Viskadalsbanan sedd från norr, med planområdet till vänster.

Riksväg 27 som utgör riksintresse ligger cirka 500 meter norr om planområdet och bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen. Framtagen trafikutredning visar att kapaciteten i Osdalsmotet inte kommer att överskridas på grund av alstrad trafik från detaljplanen samt övriga utvecklingsplaner, varför inga kapacitetshöjande åtgärder behöver göras.

En flyghinderanalys kommer att tas fram mellan samråd och granskning av detaljplanen. Bedömningen är att riksintresset för Landvetter flygplats inte påverkas negativt av detaljplanen.

KOMMUNALA

Översiktsplan

Översiktsplanen för Borås Stad (2018) visar hur Borås Stad ska utvecklas för att skapa en attraktiv och hållbar kommun.

Planområdet är utpekad i översiktsplanen som verksamhetsområde på längre sikt (påbörjas senare än 4 år från antagande av översiktsplanen). Området beskrivs med sitt strategiska läge som intressant omlastningsplats för gods på väg och järnväg.

Detaljplanen följer utvecklingsstrategin kring Näringsliv, arbetsplatser och handel där en av planeringsprinciperna är att transportintensiva verksamheter lokaliseras utanför den blandade stadsmiljön, nära stora trafikleder. Även hit ska det finnas god kollektivtrafik och gång- och cykelbanor.

Visionen om framtidens Borås

Detaljplanen underlättar för hållbara godstransporter vilket följer visionsområdet Omsorg om varandra och miljön.

Grönområdesplan

Planområdet omfattas inte av grönområdesplanen. Däremot är Viskan längs med planområdets östra sida utpekad som klass 1 i den norra delen och som klass 2 i den södra delen. Klass 1 är Borås Stads mest värdefulla grönområden. Dessa områden är oersättliga och har mycket stort värde för hela kommunen. Klass 2 är mycket viktiga grönområden som är oersättliga på lokal nivå.

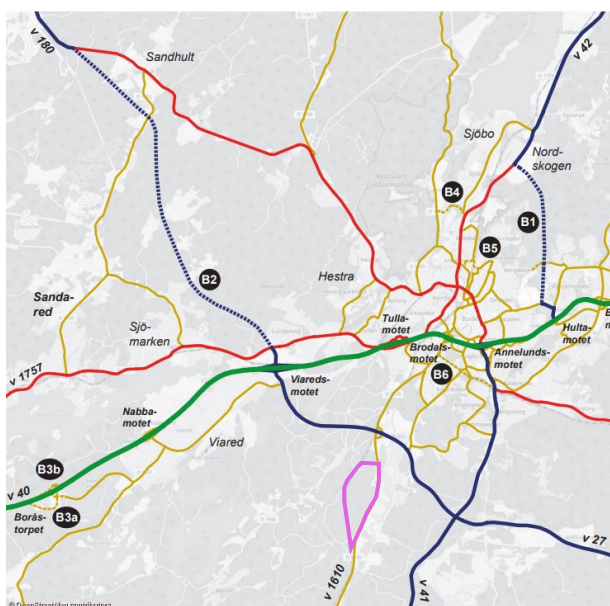
Trafikprogram

Trafikprogrammet tar bland annat avstamp i Borås Stads översiktsplan och Trafikverkets åtgärdsvalsstudie ÅVS Noden Borås. Programmet fokuserar främst på centralorten och anger inriktning för fortsatt arbete med trafikåtgärder på strategisk och detaljerad nivå. Kommunens inriktning är att öka andelen resor som utförs med de yteffektiva färdmedlen kollektivtrafik och cykel.

I trafikprogrammet har ett tänkbart framtida vägnät tagits fram som utgår från att centrala gator kan

avlastas inklusive de tunga godstransporterna. Nätet innehåller en nordvästlig (B2) respektive en nordöstlig (B1) förbifart, som båda syftar till att avlasta den centrala delen från genomgående trafik inklusive de tunga godstransporterna. Avsikten är att dessa nya väglänkar ska bidra till en förbättrad buller- och luftmiljö i de centrala delarna. Även om den absoluta majoriteten av godstransporterna till och från planområdet väntas använda riksväg 40 kan föreslagna väglänkar resultera i en något minskad godstrafik genom Borås centrum från verksamheterna i planområdet.

Borås Stads inriktning är att ta fram detaljerade utredningar för respektive väglänk som underlag för beslut om det framtida vägnätet. Därutöver är det flera delar av nätet som behöver studeras för att söka möjliga trimningsåtgärder, vilket görs i ett pågående arbete med trafikplanen.



Figur 27 Föreslagna väglänkar enligt Trafikprogrammet där B2 mellan Viaredsmotet och Alingsåsvägen samt B1 mellan Hultamotet och riksväg 42 vid Nordskogen kan avlasta centrum från genomfartstrafik och godstrafik. Planområdet markerad med rosa linje.

Borås Stads Miljöprogram

Nya industriområden innebär att stora markarealer exploateras, vilket gör att naturmark ofrånkomligen behöver tas i anspråk. Därför är det viktigt att de områden som tas i anspråk inte innehar några större naturvärden och att de helst redan på något sätt påverkas av störningar orsakade av människan. Detaljplanen väntas inte påverka blågrön infrastruktur eller levande sjöar och vattendrag negativt, mer än att

befintliga skogsbäckar leds om. Skog och mossmark tas bort i och med planförslaget vilket påverkar den biologiska mångfalden negativt. Dock finns det inga större naturvärden inom planområdet och området är redan idag negativt påverkat av den terrängkörning som görs.

5. PLANBESTÄMMELSER

Detaljplanen syftar till att reglera och fastställa en lämplig användning av mark- och vattenområden. Användningen regleras med planbestämmelser. Nedan redovisas motiven till de planbestämmelser som presenteras i plankartan och är juridiskt bindande.

ALLMÄNNA PLATSER

NATUR - Innebär att området ska ha kvar sin användning som natur. Naturmark ägs av kommunen och sköts normalt inte om som till exempel en park utan ska vara naturlig, skog, sly eller till exempel gammal ängsmark. Ibland kan röjning vara befogad. Dagvattendammar ska placeras inom NATUR för att säkerställa rening och fördröjning av dagvatten på mark där kommunen har rådighet och ansvar.

Huvudmannaskap allmänna platser

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmänna platser inom planområdet. Det innebär att det är kommunen som ska äga och ansvara för skötsel av platserna. För dagvattendiken och dagvattendamm är VA-huvudmannen ansvarig och för mark planlagd till VÄG Trafikverket väghållare.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR ALLMÄN PLATSMARK

a₁ - Bestämmelsen innebär att strandskyddet upphävs inom allmän plats med bestämmelsen.

damm₁ - Innebär att dagvattendamm ska anläggas inom naturområdet för att rena och fördröja dagvatten från kvartersmarken.

dike₁ – Innebär att ett dike för omhändertagande av naturvatten ska anläggas. Diket tar emot naturvatten västerifrån och leder vattnet runt planområdet till befintliga vägtrummor under Varbergsvägen.

KVARTERSMARK

Området föreslås primärt att planläggas för **J** - industri vilket innebär ytkrävande bebyggelse med ytor för rangering samt lastning och lossning. Inom området föreslås även område för torrhamn, därför omfattas planförslaget även av användningen **T₁** - järnväg.

Användningen **E₁** -Transformatorstation är lagd på all kvartersmark då det inte är klart vilken typ av verksamhet som etablerar sig i området och vilka behov av placering och elförsörjning de har.

EGENSKAPSBESTÄMMELSER FÖR KVARTERSMARK

Prickmark - Bestämmelsen innebär att marken inte får förses med byggnad.

h₁ - Bebyggelsens höjd regleras med en högsta tillåten nockhöjd, det vill säga höjden på takkonstruktionens högsta punkt. Uppstickande delar kan sticka upp ovanför takkonstruktionen. Bestämmelsen innebär att högsta nockhöjd är 20 meter.

h₂ - Bebyggelsens höjd regleras med en högsta tillåten nockhöjd, det vill säga höjden på takkonstruktionens högsta punkt. Uppstickande delar kan sticka upp ovanför takkonstruktionen. Bestämmelsen innebär att högsta nockhöjd är 35 meter. Höjden är väl tilltagen och syftar till att kunna inrymma höglager. Storleken på byggnader med en höjd på över 20 meter regleras med bestämmelserna e₂, f₃ och f₆.

u₁ – Bestämmelsen syftar till att ge markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar som ska leda naturvatten mellan diken på allmän platsmark.

p₁ - Innebär att byggnad ska placeras minst fem meter från fastighetsgräns undantaget tekniska anläggningar som ska placeras minst två meter från fastighetsgräns. Syftet med bestämmelsen är att det ska vara möjligt att ta sig runt byggnaderna och att underhåll ska kunna skötas på egen fastighet.

a₂ - Bestämmelsen innebär att strandskyddet upphävs inom kvartersmarken med bestämmelsen.

f₁ - Bestämmelsen reglerar att fasader längre än 30 meter ska ges vertikal detaljering som avviker i färg, material eller textur. Bestämmelsen syftar till att motverka känslan av monotona och likformiga byggnader, och dessutom bidra till att byggnadsvolymer upplevs som mindre.

f₂ - Bestämmelsen reglerar att skyltar och liknande ej får vara blinkande eller rörliga samt att skyltmaster inte tillåts. Bestämmelsen syftar till att ge ett ordnat och mer samlat intryck.

f₃- Bestämmelsen reglerar att mindre tekniska anläggningar får sticka upp utöver högsta nockhöjd. Detta gäller till exempel ventilationstrummor eller solcellsanläggningar.

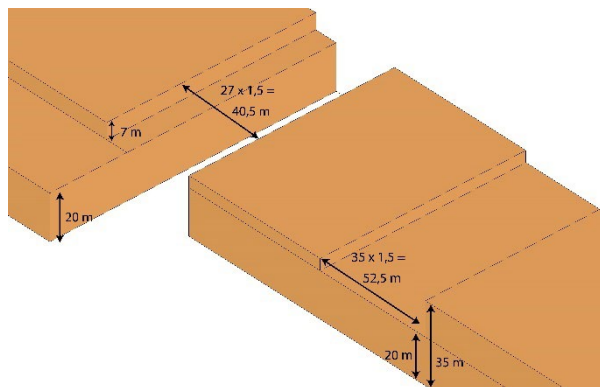
f₄- Bestämmelsen reglerar att entréer ska vara tydligt accentuerade. Detta innebär att entrédelar ska accentueras och särskiljas från byggnaden i övrigt, helst med ett generösare arkitektoniskt uttryck och med större uppglasade fasaddelar. Det skapar tydlighet för besökare och bidrar till en mer mänsklig skala för de som rör sig i området. Entrédelar får med fördel också utsmyckas med planteringar som en del av accentueringen.

f₅- Bestämmelsen begränsar byggnadsdelar högre än 20 meter till en maximal längd på 150 meter i öst-västlig riktning. Syftet med bestämmelsen är begränsa detaljplanens påverkan på landskapsbilden i Viskans dalgång, där höga byggnader sedda från norr och söder skulle kunna sticka upp över horisontlinjen. Byggnadsdelar lägre än 20 meter har ingen begränsning i längd.

f₆- Bestämmelsen reglerar att byggnadsdelar som är högre än 20 meter och som överstiger 1000 kvadratmeter måste ha ett avstånd på minst byggnadens nockhöjd multiplicerat med 1,5 till annan byggnadsdel högre än 20 meter som överstiger 1000 kvadratmeter byggnadsarea. Bestämmelsen säkerställer att höga byggnadsdelar inte står för tätt och att det blir en viss rymd mellan byggnaderna. Ju högre byggnad desto större avstånd krävs för att utrymmet mellan byggnaderna ska upplevas som rymligt. Multiplikationsfaktorn på 1,5 innebär att en byggnad på 35 meter behöver ha minst 52,5 meter till nästa byggnadsdel på över 20 meter, medan en byggnadsdel på exempelvis 27 meter behöver ett avstånd på 40,5 meter. Byggnadsdelar på under 20 meter får sammanlänka de högre byggnadsdelarna.

e₁- Bestämmelsen reglerar att största byggnadsarea är 80 % av fastighetsarean inom egenskapsområdet. Det innebär att byggnader sammanlagt får uppta upp till 80 procent av en fastighets storlek. Detta kommer i praktiken inte att vara möjligt när det gäller större industrietableringar, i och med de stora ytbehov som parkering, lastgårdar, dagvattenhantering med mera ger upphov till. Däremot ger bestämmelsen en flexibilitet när det kommer till exempelvis industribyggnader som styckas av i ett antal mindre fastigheter som delar på gemensamma ytor för parkering med mera.

e₂- Bestämmelsen reglerar att byggnadsdel högre än 20 meter maximalt får vara 30 000 kvadratmeter i byggnadsarea. Syftet med bestämmelsen är att undvika att en enskild byggnadskropp blir för dominant i landskapsbilden. Delar av byggnaden som är lägre än 20 meter har ingen annan begränsning i exploateringsgrad än vad bestämmelsen e₁ reglerar.



Figur 28, Illustration som beskriver förhållandet mellan byggnadsdelar som överstiger 20 meter och längden till nästa byggnadsdel över 20 meter.

HANDLINGAR

PLANHANDLINGAR

Planförslaget består av plankarta med bestämmelser. Där höjder förekommer redovisas dessa i höjdsystemet RH2000. Till planen hör denna planbeskrivning.

KOMMUNALA DOKUMENT

- Borås Stads Miljöprogram. Borås Stad (antagen 2023-04-27).
- Borås Stads Trafikprogram. Borås Stad (antagen 2023-09-28).
- Visionen om framtidens Borås. Borås Stad (antagen 2018-09-23).
- Översiktsplan 2018. Borås Stad (antagen 2018-04-12).

UTREDNINGAR

Följande utredningar utgör underlag för detaljplanen:

- Naturvärdesinventering (Jakobi Sustainability 2019-10-31)
- Groddjursinventering (Jakobi Sustainability, 2020-05-06)
- Arkeologisk utredning (Arkeologerna, 2020-08-20)
- Bullerutredning (Efterklang, 2024-10-31)

- Geotekniskt PM (Sweco, 2024-06-05)
- Markteknisk undersökningsrapport (Sweco, 2024-06-05)
- Trafikutredning (WSP, 2024-10-31)
- Dagvatten- och skyfallsutredning (Cowi, 2024-12-12)

ÖVRIGT UNDERLAG

- Grundkarta 2024-11-25, Samhällsbyggnadsförvaltningen
- Fastighetsförteckning 2024-12-09, Tekniska förvaltningen, Borås Stad.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har upprättats av Borås Stads Samhällsbyggnadsförvaltning under medverkan av en arbetsgrupp med representanter från kommunala förvaltningar.

Plankonsult har varit Arkitekterna Krook & Tjäder AB genom Jonatan Westlin.

Plan- och bygglovsavdelningen

Michaela Kleman	Anton Löberg
Plan- och bygglovschef	Planarkitekt

Markavdelningen

Johannes Olsson
Mark- och exploateringsingenjör