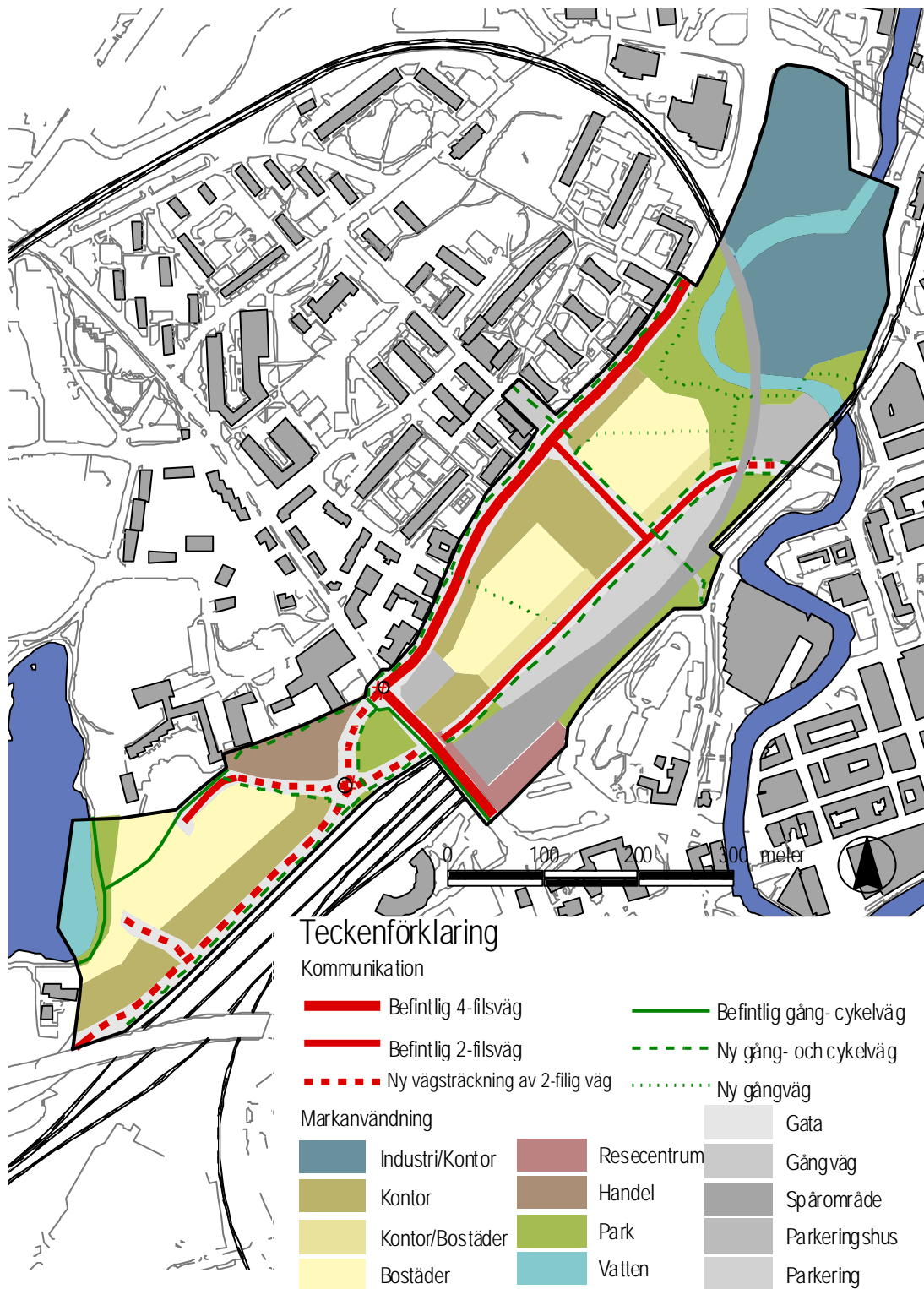




## ÖVERSIKTLIGT PLANFÖRSLAG

PLANKARTA



Olika planeringsnivåer och ansvarsfördelningar har medfört att den lokala miljön ofta har kommit i kläm. Stora och viktiga kommunikationsstråk som är viktiga på kommunal- och regional nivå har en förmåga att prioriteras högre än det lokala. De lokala rösterna överröstas av samhällets rop på bättre framkomlighet. Den får dock inte ta sådan överhand att stora ytor i städerna inte kan bebyggas. I kunskapsunderlaget har jag försökt visa på olika metoder kan användas för att bebygga ytor intill stora kommunikationsstråk och ändå kunna uppnå en bra boendemiljö.

Tillämpningen av skyddszoner för att komma tillrätta med bullerproblem skulle ge förödande konsekvenser för stadskärnan. Det aktuella planområdet skulle exempelvis inte kunna bebyggas då det krävs ungefär 70 meter för att klara riktvärden för buller till bostäder. Ur stadsbildssynpunkt är avskärmning med hjälp av byggnader ett lämpligt sätt att dämpa buller. Byggnader nära gatan ger även besökaren en tolkning av att han/hon närmar sig stadens centrum.

## KOMMUNIKATIONER

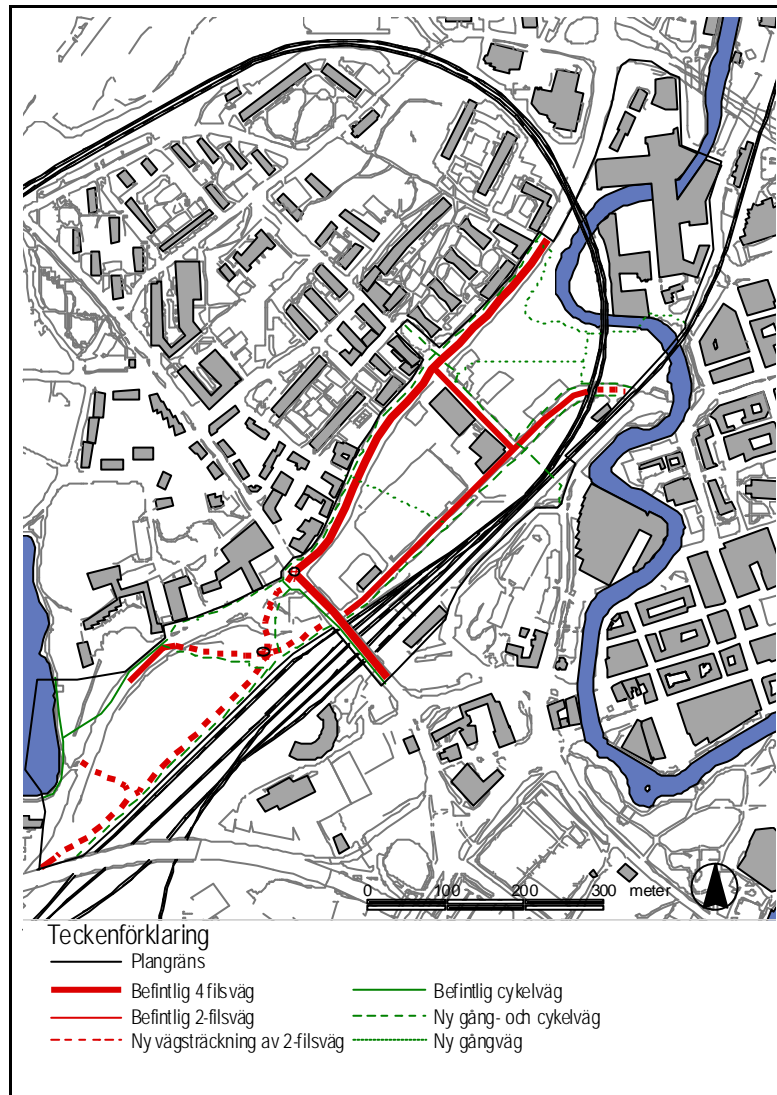
### Vägtrafik

Borås Stad har i sin trafikplan diskuterat en omdragning av Göteborgsvägen och Norrby Långgata så att den följer bangården. Omdragning av Göteborgsvägen är lämplig ur många aspekter. Det skulle innebära att markområdet vid Ramnasjön blir tillgängligt för bebyggelse. På motsatta sidan om spårområdet finns det inte någon viktig målpunkt vilket innebär att det inte finns något korsningsbehov över bangårdsområdet utmed den här sträckan. Det innebär att trafiken inte orsakar några stora barriäreffekter. Buller från väg- och järnvägstrafiken skulle också föras samman och den totala bullerstörningen skulle bli lägre, när det blir en bullerkälla istället för två.

Sträckningen av Norrby Långgata bör däremot diskuteras. Korsningsbehovet mellan Norrby och stadskärnan finns oavsett sträckning vilket innebär att barriäreffekterna inte kan mildras. Ur bullersynpunkt är sträckningen utmed bangårdsområdet en bra tanke. Bullervärdena för stadsdelen Norrby skulle sjunka och integrationen mellan Norrby och det nya området Nedre Norrby skulle bli bättre. Området utmed Viskan som har en potential för att skapa en trivsamt parkmiljö med goda kvaliteter skulle dock gå förlorad. Nivåskillnaden mellan bangårdsområdet och Norrby Långgata är i den delen 8 meter vilket skulle innebära att stora markgrepp. En nivåskillnad skulle även innebära att bullernivån stiger då den tunga trafiken behöver växla ner.

En tredje variant, och mest optimala lösningen, som både tar bort problemen med buller och trafikens barriäreffekter är att på en delsträcka anlägga en vägtunnel. Detta är en dyr lösning som i dagsläget inte går att finansiera. Även en omdragning av vägen är förenlig med höga kostnader. Med tanke på att det inte går att uppnå ett sträckningsalternativ

med övervägande positiva konsekvenser anser jag att Norrby Långgata ska ha kvar sin ursprungliga sträckning. Dels sparas en del pengar på att inte ändra sträckningen och dels möjliggör det för att i framtiden anlägga en tunnel och då uppnå den mest optimala lösningen av trafikproblemet.



Karta 12: Plankarta trafik

För att få en mjukare körrytm anläggs två nya cirkulationsplatser i området, korsningen Norrby Långgata/Alingsåsvägen/Göteborgsvägen/Centralbron, samt korsningen Göteborgsvägen/ Magasinsgatan. Nya anslutningsvägar till bebyggelsen på Nedre Norrby bör ske från Magasinsgatan och Norrby Tvärgata för att hålla nere antalet utfarter på Norrby Långgata. Likaså utmed Göteborgsvägen bör antalet utfarter begränsas, även om trafikmängden inte är lika hög på denna sträcka.

För att inte öka bullernivåerna bör gatubeläggningen även i fortsättningen vara asfalt men omgivningen bör få en mer påkostad utformning.

### Gång- och cykeltrafik

I dagsläget finns två gång- och cykelbanor i området men nätet behöver kompletteras. De befintliga gång- och cykelbanorna finns utmed Alingsåsvägen och Centralbron och är den enda direkta kopplingen mellan stadskärnan och de västra stadsdelarna. Den andra gång- och cykelvägen finns utmed Göteborgsvägen från centralbron till Ramnasjön.

Nordost om planområdet ligger Högskolan i Borås och i sydväst I15-området som har många arbetsplatser samt förhoppningsvis i framtiden kommer ha ett sammanhängande gång- och cykelstråk mellan varandra. Mittemellan ligger resecentrum som möjliggör goda kommunikationer med tåg och buss. En snabb gång- och cykelförbindelse utmed bangården behövs. Upplevelsemässigt blir sträckan inte speciellt spännande med få nivåskillnader. Det befintliga gång- och cykelstråket utmed nuvarande sträckningen av Göteborgsvägen skulle fungera som ett bra komplement med höga upplevelsevärden, men går genom lite mer kuperad terräng.

Norrby Långgata är en fyrfilig väg, vilket behövs för att klara kapaciteten. Vägen upplevs som en stor barriär, vilket inte kan avhjälpas helt och hållet. Det finns dock vissa åtgärder i gatuutformningen som innebär att barriäreffekterna kan mildras. En gång- och cykelbana behövs utmed Norrby Långgata för att minska barriäreffekterna, genom att skapa bättre förutsättningar att ta sig från Norrby till Resecentrum utan onödiga nivåskillnader. För att minska bullernivån för gång- och cykeltrafikanterna och boende på Norrby byggs en bullerskärm i betong och glas utmed de sträckor av vägen där bostadshus är placerade nära gatulinjen. Valet av glas är att genomsiktligheten finns kvar och medför att barriären inte blir lika påtaglig som vid andra materialval.

Fler passager över både Norrby Långgata och stationsområdet är önskvärt för att skapa gena gångstråk till viktiga målpunkter. Norrby Tvärgata har historiskt haft en viktig roll för kommunikationen mellan Norrby och stadskärnan. För att underlätta passagen av Norrby Långgata bör en gångtunnel anläggas i anslutning till korsningen. Planer på en gångtunnel har funnits ända sedan trafikleden byggdes men har inte genomförts. Utformningen av gångtunneln bör studeras noga för att kunna uppnå en så hög trygghetskänsla som möjligt. En ny gång- och cykelväg anläggs utmed Norrby Tvärgata för att förbinda Norrby med stadskärnan. För att uppnå en gen sträckning till stadskärnan samt binda ihop Nedre Norrby med området kring Krokshallstorget som är tänkt att bebyggas med ungefär 300 bostäder, byggs en gångtunnel under bangården.

Ytterligare en förbindelse över Norrby Långgata behövs. Ett övergångsställe med ljussignaler behövs i nära anslutning till Bildalsgatan. I dagsläget korsas Norrby Långgata med livet som insats. Korsningsbehovet kan utläsas av de upptrampade gångstigar som finns i naturmarken som leder fram till vägräcket på Norrby Långgatas östra sida. Övergångsstället ger en säkrare gångpassage över Norrby Långgata för de boende på norra delen av Norrby.

Genom att dra stråk genom bebyggelsen i planområdet kan det bidra till att Gångstråk genom den nya bebyggelsen i området är viktig för att mildra de sociala barriärerna mellan Norrby och Nedre Norrby. Gångstråken genom området bör förbinda Norrby med stadskärnan och Högscoleområdet som utgör viktiga målpunkter i staden. För att åstadkomma den gena stäckningen till högscoleområdet behöves en gångpassage under järnvägen intill Viskans strand, för att sedan ta sig vidare över gångbron till Simonsland och vidare mot högskolan.

### Järnvägstrafik

Den nya Göteborgsbanan kommer att få en betydligt brantare sträckning mellan Göteborg och Mölnlycke än vad den har idag. Det kommer att innebära att godståg ej kommer att kunna trafikera den sträckan. All godstrafik som idag trafikerar sträckan kommer istället att gå via Västra Stambanan till Herrljunga för att sedan gå vidare mot Borås och Alvesta. Det kommer med andra ord enbart bli persontåg på Göteborgsbanan vilket kommer att leda till att bullernivåerna kommer att bli lägre än vid blandad tågtrafik. Spåren förses med en låg tågnära bullerskärm, en så kallad perrongskärm, för att minska tågbullret till en så låg nivå som möjligt utan att ge något större avkall på stadsbilden.

Göteborgsbanans dragning genom norra delen av planområdet delar av industriområdet Simonsland från övriga planområdet. Någon tydlig koppling mellan områdena är därmed mycket svår att åstadkomma.

Den nordöstra delen av bangårdsområdet används idag till att lasta om timmer från lastbil till järnväg för vidare transport till pappersbruket i Grums. Omlastningen innebär att lastbilar tar sig in till Borås centralaste delar och lastar av timmer. Verksamheten alstrar dessutom buller. Denna verksamhet är ej lämplig i området och en ny lokalisering bör prövas. Bangårdsområdet bör istället minskas och ge plats åt parkering. Av säkerhetsrisk bör området inte bebyggas. Skyddsavstånd för urspårningar av tåg ska normalt sett vara 30 meter, men kan i detta fallet ifrågasättas då hastigheten är max 30 km/h. Den låga hastigheten minskar risken för tågurspårning samt att konsekvensen av den blir mindre.

### Resecentrum

Centralt i området ligger järnvägstationen och den framtida bussterminalen som ska stå färdig sommaren 2004. En ombyggnad av tågstationen behövs för att klara framtida behov och säkerhetskrav. Tågperongerna nås idag genom att korsa järnvägsspåren, vilket inte är en acceptabel lösning och omöjliggör att långa passagerartåg kan stanna. Perrongerna ligger rakt under Centralbron vilket kan utnyttjas för att bilda en helhetslösning för resecentrat. Genom att bygga en terminalbyggnad på den norra sidan av centralbron med hiss och trappor ner till perrongerna ger den möjlighet för passagerare från de västra stadsdelarna att smidigt ta sig till tågen.

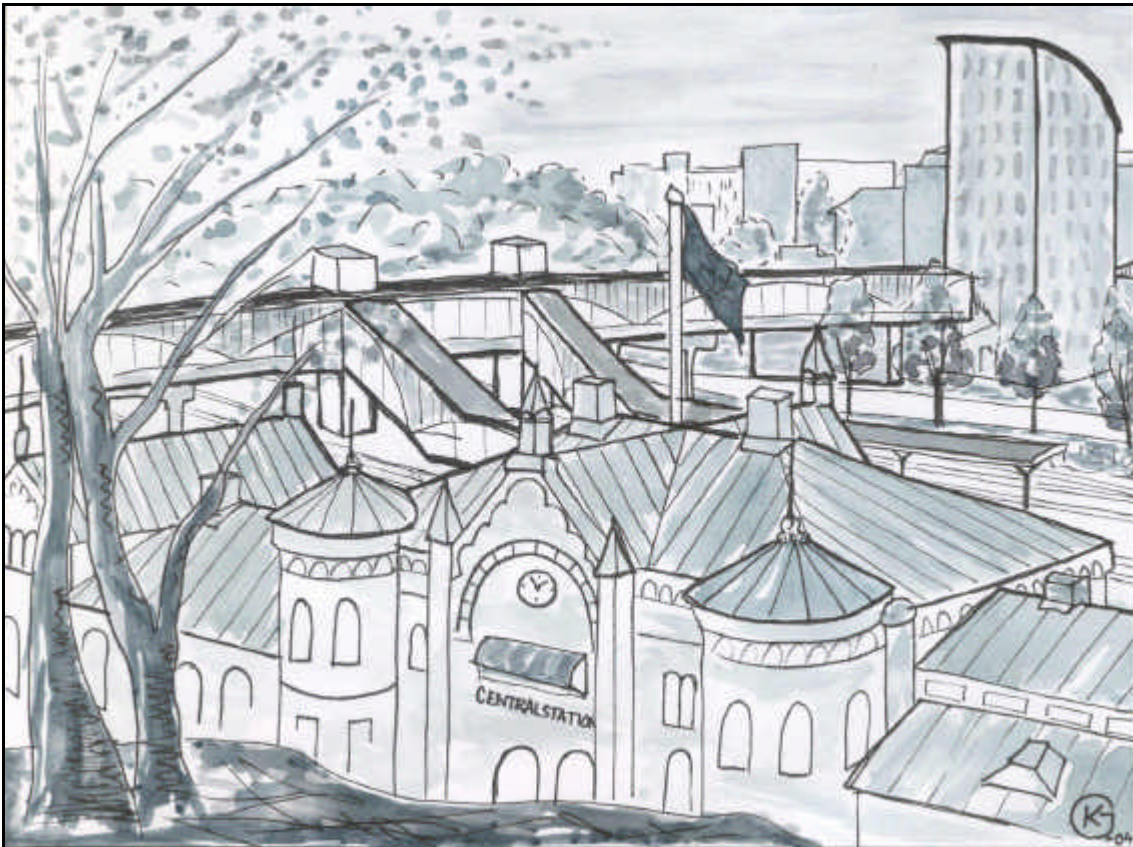


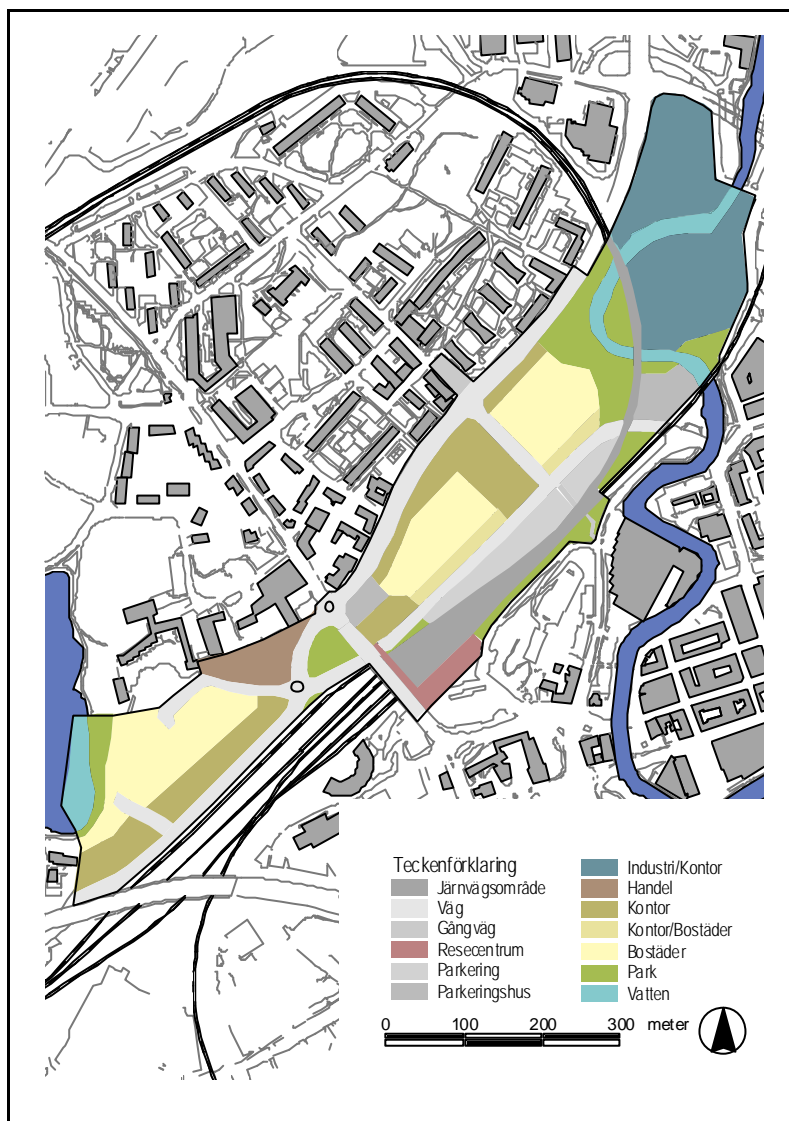
Bild 32: Resecentrum sett från Krokshallsberget

Tågterminalen kan dessutom byggas samman med bussterminalen, stationsbyggnaden och taxistationen. På den västra sidan byggs parkeringshus för att kunna tillgodose byte mellan bil och kollektiva färdmedel. Byte mellan buss, tåg, bil och taxi blir med den nya terminalbyggnaden sammanlänkad i en väderskyddad miljö. Resecentrat kan även bli ett landmärke som kan bidra till att öka intresset för det kollektiva resandet. Resecentrat kan vinna på att bygga ett högt landmärke på västra sidan av Centralbron för att kunna markera sitt läge för en större omgivning, utan att konkurrera om uppmärksamheten med stationsbyggnaden som har ett stort kulturhistoriskt värde.

### Busstrafik

Avståndet till busshållplatser i stornätet är maximalt 400 meter. Områdets placering i direkt anslutning till resecentrum innebär att avståndet till den lokala busstrafiken samt regional buss och tågtrafik är god. Det innebär att det inte finns något behov att ändra busslinjer i stornätet genom området. Däremot kan det finnas behov av att ändra linjedragningen för någon av servicelinjerna så den trafikerar området.

## MARKANVÄNDNING



Karta 12: Plankarta Markanvändning

Göteborgsvägen och Norrby Långgata har idag bullervärden på 65-69 dB(A). Det innebär att bostadsbebyggelse inte är lämpligt i direkt närhet till dessa gator utan att någon typ av bullerdämpande åtgärder genomförs. Att använda byggnader som bullerdämpare är den effektivaste metoden samt ur stadsbildssynpunkt den kanske mest tilltalande. Kontors- eller handelsändamål har inte samma höga krav på bullernivåer och kan exempelvis ha fönster som ej är öppningsbara mot huvudgatan.

Utmed bangårdsområdet är kontorsbebyggelse också lämpligt med tanke på buller och säkerhet. Dock är inte bullervärdena inte lika höga på grund av att hastighetsbegränsningen på bangårdsområdet är 30 km/h. Innanför kontorsbebyggelsen finns goda förutsättningar för att skapa goda boendemiljöer.



Området kring Centralbron ska helt domineras av resecentrum, med dess olika funktioner. Vid västra brofästet är parkeringshus lämpligt, dels för att bilda bullerskärm till övriga områden, samt att tillgängligheten för biltrafik är god till området.

Området utmed Viskan har potential att bli en vacker parkmiljö, där gångstråk från Norrby mot stadskärnan sammanstrålar. Området mellan Göteborgsbanan och Herrljungabanan som i dag är markparkering bör bebyggas med ett parkeringshus för att få en mer effektiv markanvändning.

Simonslands industriområde har stora byggnadsvolymer med har kulturhistoriska värden. Attraktiva boendemiljöer är svåra att åstadkomma och bör därför undvikas. Industri och kontorsbebyggelse är lämpligt för området men även undervisningslokaler för Högskolan i Borås eller andra utbildningar skulle kunna bli aktuella.

De befintliga byggnaderna utmed Norrby Tvärgata bör med tiden få en annan användning än den som är i dag med kontorsverksamheter och lättare industri. För att stärka kopplingen mellan Norrby och Nedre Norrby samt mellan områdena inom Nedre Norrby bör användningen kompletteras med lokaler för fritidsändamål. Det kan röra sig om fritidsgård, bowlinghall, gymning, styrketräning, musikstudio etc.

## BEBYGGELSESTRUKTUR

Bebyggelsestrukturen för de olika områdena bör skilja sig åt för att anpassas till omgivningen. Den södra delen av planområdet som angränsar till Parkstaden och Ramnasjön bör utformas som ”hus i park” med lamellhus och punkthus. Kontorsbebyggelsen bör kunna utformas relativt fritt. Kontorsbebyggelsen ska ha en bullerdämpande placering för att skydda bostäderna från höga bullervärden från bil- och tågtrafik. Området ansluts från två lokalgator från Göteborgsvägen. Den befintliga trädallén utmed Göteborgsvägens nuvarande sträckning tillvara genom att använda den för parkering.

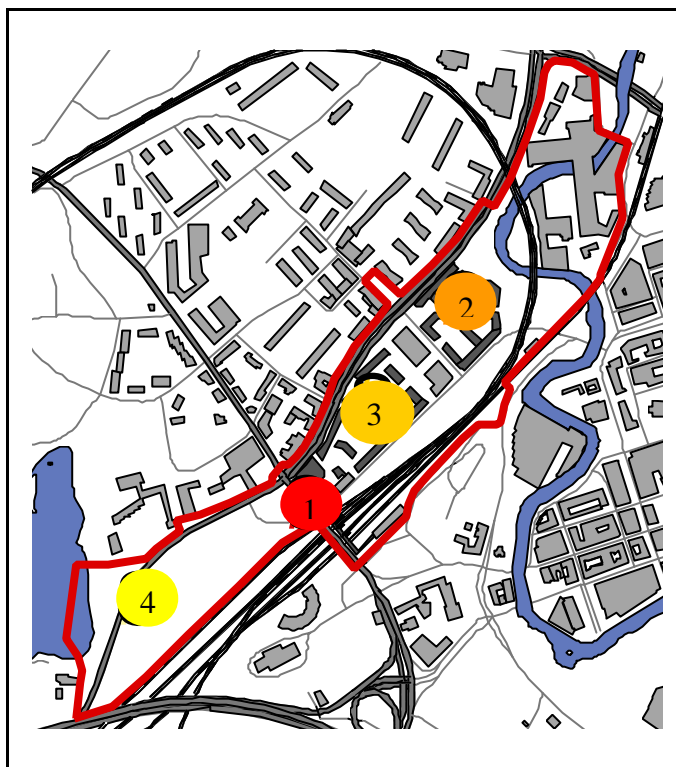
Kvarteren Gjutaren och Verkmästaren bör ha en mer strikt kvartersstruktur för att skapa en anpassad övergång från stadskärnans tydliga rutnätsstruktur och Norrbys storskaliga bebyggelse.

## Upplåtelseformer

För att inte skapa segregerade bostadsområden behöver upplåtelseformerna blandas. Den bostadsundersökning som är gjord visar på att det inte finns någon stor efterfrågan på bostadsrätter, vilket ökar möjligheten för att exploatören kan tänka sig en högre grad av hyresrätter. Det är brist på studentbostäder i Borås och det centrala läget gör området attraktivt för byggnation av sådana lägenheter. En annan typ är kooperativa hyresrätter som är ett slags mellanting mellan bostadsrätt och hyresrätt som i bostadsundersökningen visade sig vara ett eftertraktat alternativ.

Upplåtelseformen kan regleras vid försäljning av mark, då en exploatör måste förbinda sig att bygga en viss mängd hyresrätter eller studentbostäder. Detta kan dock effekter på markpriserna, som riskerar bli lägre än om exploatören får frihet att välja upplåtelseform efter lönsamhetsgrad.

### Etapputbyggnad



Karta 13: Etapputbyggnad

Bebyggelsestrycket är inte så högt i Borås att hela området kan bebyggas på en gång. I en första etapp bör de delar som mest bidrar till att koppla samman stadskärnan med de västra stadsdelarna bebyggas. Det innebär att resecentrum samt kvarteret Verkmästaren, norr om Norrby Tvärgata, bör prioriteras och byggas ut först. Området skulle bidra till att barriäreffekterna mellan Norrby och stadskärnan skulle minska markant. Området kring Viskan skulle även bli attraktivt för personer som inte bor i området ur rekreationssynpunkt. Borås Stad har en vision om att Viskan ska omvandlas till ett rekreativstråk.

Som en andra etapp byggs kvarteret Gjutaren mellan Resecentrum och Norrby Tvärgata. Den nuvarande bebyggelsen utmed Norrby Tvärgata försvårar möjligheten att få en god koppling mellan kvarteret Verkmästaren och kvarteret Gjutaren. För att främja kontakten mellan områdena bör användningen av byggnaderna ändras.

Den sista etappen är söder om centralbron där Göteborgsvägens omdragning spelar en avgörande roll. Området intill Ramnasjön ger plats för nya kontor, bostäder och handelsetableringar

Med undantag från resecentrum sker etapputbyggnaden alltså från norr till söder och utbyggnadstakten kommer att styras av efterfrågan på mark för kontor och andra verksamheter som har en bullerdämpande funktion för bostadsbebyggelsen i området.

#### RIKTLINJER FÖR UTVECKLING AV SIMONSLANDS INDUSTRIOMRÅDE



Bild 33: Flygbild över Simonsland

Simonsland är Borås äldsta industriområde vilket höjer det kulturhistoriska värdet. Byggnaderna är från olika tidsepoker vilket skapar inte bara en spännande miljö utan visar även textilindustrins utbyggnad under 100 år. Men för att någonting ska ha ett kulturhistoriskt värde måste det passa in i ett sammanhang. Textilindustrin har varit den viktigaste näringsgrenen för Borås och mycket av stadens identitet finns i de industribyggnaderna. För att säkerställa att byggnaderna bevaras bör en planerad återanvändning tillämpas, så att de inte går samma ödesdiga framtid till mötes som industribebyggelsen på Nedre Norrby gjorde.

Det är svårt att i förväg veta när det sker förändringar av verksamheter i området. Av den anledningen ingår inte Simonslands industriområde i etapputbyggnaden för planområdet i övrigt. Byggnaden utmed Göteborgsbanan visar tydliga tecken på en ”oplanerad återanvändning” och är den byggnaden som i första hand bör åtgärdas för att inte områdets karaktär och attraktivitet ska försämrast. För ett område ett dåligt rykte tar det ofta lång tid att få området attraktivt igen.

### Inventering stärker handlingskraften

Byggnaderna i Simonsland är av mycket varierade i både byggnadsstil och volym, vilket ger en karaktär av området. För att kunna vara handlingskraftig för framtida förändringar av området bör en inventering av byggnaderna göras även om de ursprungliga verksamheterna finns kvar i stora delar av området.

En byggnad mår bäst av att användas och den ursprungliga textilproduktionen bör finnas kvar i området så länge som möjligt, men kommunen bör stå handlingskraftig om en nedläggning sker. En inventering ger stöd åt vilka typer verksamheter som kan vara lämpliga för området och motverkar att en oplanerad återanvändning sker i området, som på sikt kan äventyra byggnadernas existens. Byggnadsvolymer är i flera fall så stora att det kan vara svårt att hitta användningar för dem och en tidig inventering skapar förutsättningar för att hitta kreativa och annorlunda lösningar.

### Ställningstaganden

Simonsland är en avskärmad del i staden, trots sitt centrala läge. Järnvägsdragningarna är den största orsaken till detta, men det är också de som har bidragit till områdets utveckling. Tidigare hade området utmed Magasinsgatan samma typ av användning vilket då skapade en samhörighet. Den numera avrivna industribyggandena har medfört att kopplingen har försvunnit. En ändrad markanvändning utmed Magasinsgatan gör att kopplingen mellan områdena inte behöver vara tydlig. Göteborgsbanans dragning blir ett slags brytpunkt mellan det gamla och det nya. Däremot bör Simonslands koppling mot Högskolan i Borås och industribebyggelsen utmed Viskan norröver förstärkas.

Närheten till högskoleområdet medför att utbildningslokaler för högskolan eller andra utbildningsformer kan vara ett lämpligt komplement i Simonsland sam samtidigt stärker kopplingen mellan Simonsland och stadskärnan. Högskolan är även en grogrund för företag och en teknikpark i direkt anslutning till Högskolan bör vara eftertraktat.

Norr om Simonsland har industribebyggelsen genomgått omfattande renoveringar. Här återfinns bland annat Viskastrandsgymnasiet och ICA-butiken City Sparköp som tidigare presenterades som bra förebilder på återanvända industribyggnader. En renovering av industribebyggelsen i Simonsland skulle i sig stärka kopplingen mellan dessa områden. Kopplingen skulle ytterligare kunna förstärkas genom att utnyttja Viskan som historiskt haft en stor betydelse för Borås textilindustri.

Idag kan de olika tidsperioderna tydligt avläsas i bebyggelsen, vilket har ett stort pedagogiskt värde. Varje tidsperiod bör därför behandlas med respekt där fasader återfår sin ursprungliga utformning och färgsättning. Detta stärker även tankegången med att kunna utveckla området och nya komplement kan uppföras i området med ett modernt formspråk som bryter från byggnaden isig. Nya byggnader ska visa att de är tillskott av sin tid, inte en utveckling av dåtiden. Interiören i lokalerna har ständigt förändrats. Det innebär att interiören inte har den tydliga historiska kopplingen som själva byggnaden.

Två stora skorstenar utgör viktiga landmärken i Simonsland. Tidigare var Borås siluett full av skorstenar som påminde av stadens näring. Många av dessa har försvunnit och därför är det allt viktigare att bevara de få som finns kvar.

De kulturhistoriska inventeringar som gjorts i området visar på att alla byggnader besitter någon typ av kulturhistoriskt värde. Simonsland har en mycket hög exploatering och för att kunna åstadkomma ett välmående arbetsområde anser jag att det bör föras ett resonemang om att tillåta rivning av vissa byggnader, trots det kulturhistoriska värdet. Helheten av området bör prioriteras framför den enskilda byggnaden.

#### Behövs ny detaljplan?

Byggnaderna saknar skyddsföreskrifter i den gällande detaljplanen. En återanvändning av byggnaderna behöver inte innebära att detaljplanen måste förnyas. Gamla planer är ofta generösa när det gäller utformning och byggrätter. Ett nära samarbete med fastighetsägare kan i många fall ge ett gott resultat vid ombyggnader, där de kulturhistoriska värdena bevaras. I dagsläget är intresset stort för gamla industrilokaler vilket ökar möjligheterna att kunna uppnå ett gott resultat.

En förnyelse av detaljplanen bör dock rekommenderas, för att säkerställa de kulturhistoriska värden som finns i området, samt att fler ändamålstyper kan etableras i området utan att det strider mot planen.