

Översiktsplan för Borås

Samrådshandling



Vi vill höra din åsikt!
www.boras.se/oversiktsplan

Ny översiktsplan för Borås

DETTA ÄR ETT FÖRSLAG till ny översiktsplan för Borås Stad. I översiktsplanen visar Borås Stad hur kommunen bör utvecklas för att skapa en attraktiv och hållbar kommun. Den grundar sig på befintlig bebyggelse och andra värden i kommunen som vi vill utveckla och förädla. Översiktsplanen ger i sin tur vägledning för detaljplanering och bygglov. Översiktsplanen är ett omfattande och levande dokument som utvecklas och förfinas för att spegla aktuella förhållanden. Planen pekar ut en övergripande riktning för hur bebyggelse, trafik m.m. bör utvecklas, men den kan inte förutse allt som händer i framtiden. Därför behöver översiktsplanen förändras och utvecklas i takt med tiden.



Välkommen till samråd

Tyck till om Borås nya översiktsplan

Nu finns ett förslag till ny översiktsplan för Borås och det är dags för samråd!

Det betyder att du kan tycka till och påverka innehållet.

Hur ska vi bo och leva i Borås 2035? Var ska vi bygga fler bostäder?

Hur ska vi ta oss från hemmet till arbetsplatsen och skolan?

Genom att skapa en gemensam bild av hur vi vill ha det framtida Borås får vi bättre förutsättningar för att skapa den stad vi vill ha.

Välkommen att lämna dina synpunkter

E-POST: boras.stad@boras.se

POSTADRESS: Borås Stad 501 80 Borås

Följ samrådet på:

WEBBEN: <http://boras.se/oversiktsplan>

INSTAGRAM: mittboras2035



INNEHÅLL

Inledning sid **5 – 17**

Prioriterade inriktningar sid **18 – 27**

Övergripande strategier sid **28 – 29**

Planeringsprinciper sid **30 – 41**

Förslag till mark- och vattenanvändning sid **42– 54**

Hänsyn sid **55 – 69**

Sammanfattning MKB sid **70 – 71**



Vad är en översiktsplan?

GENOM ÖVERSIKTSPLANER OCH detaljplaner planeras kommunens mark och vatten på översiktlig och detaljerad nivå. Politikerna tar ställning till hur kommunens mark- och vattenområden ska användas i översiktsplanen. I detaljplaner regleras mer noggrant hur mark och vatten ska användas, till exempel för bostäder, kontor, parker eller vägar. Översiktsplanen är ett paraply för kommunens planarbete – fördjupade översiktsplaner, planprogram, strategiska planer, detaljplaner och bygglov. Översiktsplaneringen styrs i huvudsak av Plan- och bygglagen (PBL) och Miljöbalken (MB). Alla kommuner ska enligt PBL ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunens yta.

Planen ska dessutom fungera som underlag för dialog mellan kommun och stat om allmänna intressen och riksintressen.

Kommunen ska i översiktsplanen visa hur riksintressena (geografiska områden med nationellt viktiga värden och kvaliteter) tillgodoses, och bedöma vilken påverkan på riksintressena som planens förslag kan medföra. Hushållningsbestämmelserna i miljöbalken anger olika slags mark- och vattenområden som är av allmänt intresse. Mark- och vattenområden ska användas för det eller de ändamål för vilka de är mest lämpade.

Mark- och vattenområden av allmänt intresse ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som motverkar avsedd användning. Med allmänna intressen menas intressen som är gemensamma för hela, eller delar av kommunen och dess invånare.

Kommunstyrelsen ansvarar för arbetet med översiktsplaneringen och Kommunfullmäktige antar översiktsplaner, fördju-



pade översiktsplaner samt tar beslut om tematiska tillägg och aktualitetsförklaring. I ÖP-arbetet samråder kommunen med länsstyrelsen, vars roll är att samordna och tillvarata statens intressen. Översiktsplanen är inte rättsligt bindande, men är tyngre än andra beslutsunderlag genom sin förankring i en planeringsprocess som garanterar samråd och insyn. Eventuella avvikelser från översiktsplanen måste motiveras.

Ny översiktsplan för Borås – en framtidsbild

ÖVERSIKTSPLANEN SKA REDOVISA stadens strategier och geografiska ställningstaganden. Den redovisar inte i detalj stadens fortsatta planering utan ger de strategiska förutsättningarna och verktygen för det fortsatta planarbetet. Kartmaterialet visar en önskvärd utbyggnadsstruktur för tillkommande bebyggelse fram till 2035. De avgränsningar som redovisas är inte exakta, utan visar hur kommunen ser att olika områden bör utvecklas långsiktigt. Den mer detaljerade planeringen sker i senare skeden.

Enligt PBL ska översiktsplanen också aktualitetsprövas en gång per mandatperiod.

En rullande och ständigt aktuell ÖP

EN ÖVERSIKTSPLAN KAN inte förutse allt som förväntas ske. I takt med samhällets förändringar gällande tillväxt, stagnation, strukturuomvandlingar och annat ändras även förutsättningarna för den fysiska markanvändningen. Arbetet med översiktsplanen ska därför ständigt vara i en rullande process. Därför är det nödvändigt att ständigt se över och göra fördjupningar av översiktsplanen (FÖP), eller utredningar och tillägg till översiktsplanen, exempelvis för delområden eller för specifika sakfrågor.

Hållbar utveckling är utgångspunkten

BORÅS SKA UTVECKLAS som en levande och långsiktigt hållbar kommun. Med hållbar utveckling menar vi en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter till ett bra liv. Det kräver ett helhetstänkande. I ett hållbart samhälle går social välfärd hand i hand med ekonomisk utveckling och en god miljö. En hållbar utveckling skapar också bättre förutsättningar för återhämtning, till exempel vid större ekonomiska eller miljömässiga samhällsförändringar. Hållbarhet är med andra ord ett övergripande perspektiv för utveckling och förändringar i vår kommun.

Den översiktliga kommunala planeringen ska främja en positiv social utveckling, med hälsosamma miljöer, närhet till möten med andra, och till kulturella upplevelser. För att staden ska kunna växa med goda miljöer krävs långsiktighet. Genom att till exempel ta tillvara stadens grönytor kan vi nå en ekologisk hållbar utveckling, där stadens invånare har fortsatt god tillgång till rekreationsområden.

Fler invånare i Borås innebär att staden behöver fler bostäder i goda lägen och med tillgång till infrastruktur. I ett socialt hållbarhetsperspektiv är det viktigt att bostäder finns i varierade upplåtelseformer och storlekar. Kommunens stadsdelar och orter behöver kopplas samman genom stråk, så att man lätt kan ta sig mellan olika delar. För Borås är det självklart att bygga ett långsiktigt hållbart samhälle med likvärdiga och goda levnadsförhållande för alla. Därför ska tillgång till utbildning, gemenskap, trygghet, hälsa, jämlikhet, integration och kultur vara självklara.

Borås är i dag en relativt bilburen stad, och för att tillgodose klimatmål och våra behov av rörlighet och transporter behöver kollektiva färdmedel och gång- och cykelbanor prioriteras i stadsrummet. Detta är särskilt viktigt i stadens urbana stråk och till serviceorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors. Borås ska vara en kommun som hushåller med mänskliga och materiella resurser och tar ansvar för kommande generationer.

För att staden ska växa ekonomiskt hållbart, behöver vi väga in samhällsnyttan när vi beslutar om hur vi ska använda marken. Vilket är det klokaste sättet att använda ett område? Genom att så långt som det är möjligt utnyttja befintliga resurser effektivt, kan staden växa ekonomiskt hållbart. För att företag ska vilja etablera sig i Borås behöver mark erbjudas i attraktiva lägen, både för de som vill vara i staden och de som behöver stora ytor och möjlighet till transporter.

Omvärldsspaningar – vad händer i Borås, regionen, Sverige och i världen?

Urbanisering

URBANISERINGEN SKER I BÅDE Sverige och den övriga världen. De kommande decennierna bedöms cirka 70 procent av världens befolkning bo i städer. Människor söker sig till städer för att dessa erbjuder attraktiva miljöer, möjlighet till utbildning, arbete, kultur och nöje. Sveriges befolkning koncentreras till allt färre regioner med större städer som behöver möta ett ökat behov av bostäder och samhälls-service, liksom av smarta och attraktiva transporter, inom och mellan städerna. Enligt Boverket behövs 700 000 nya bostäder fram till 2025, företrädesvis i de större städerna och stadsregionerna.

Förändrat klimat

KLIMATFÖRÄNDRINGARNA ÄR EN realitet med globala och lokala orsaker och konsekvenser. Hela samhället behöver bidra till en minskad klimatpåverkan för att minimera de framtida effekterna. Samhällsplaneringen behöver verka för god markhushållning, energieffektivisering och hållbara transporter. Men redan nu krävs också ett aktivt arbete med klimatanpassning, för att säkerställa fortsatt goda livsmiljöer även under andra klimatförhållanden. Medveten planering kan se till att ny bebyggelse inte uppförs i riskområden, att ekosystemtjänster skapas i byggda miljöer, och att smarta lösningar hittas för till exempel ökade vattenflöden.

En osäker omvärld

KRIG OCH KONFLIKTER I många delar av världen berör indirekt Sverige genom migrationsströmmar. För Borås innebär det att vi blir fler boråsare som ska bo och leva i kommunen, vilket ställer krav på till exempel bostadsbyggandet och den offentliga servicens funktioner. Det är viktigt att förutsättningar tidigt skapas för integration i samhället, och att man motverkar det som har en isolerande och segregeringseffekt. Den fysiska planeringen kan bidra till integrationsprocessen genom god planberedskap och smarta lösningar för till exempel lokalisering av nya bostäder, service och offentliga mötesplatser.

Åldrande befolkning

SVERIGES DEMOGRAFISKA UTVECKLING pekar mot en växande

andel äldre människor. Det ökar behovet av bostäder och omsorg. En del vill bo kvar på sin hemort när de blir äldre, andra vill flytta närmare servicefunktioner i mer centrala delar. Ofta saknas sådana alternativ, vilket gör att flyttkedjor bromsas upp och förvärrar bostadsbristen.

Den generella livslängden ser också ut att öka, vilket förmodligen kommer att innebära efterfrågan på nya typer av bostäder, aktiviteter och miljöer för äldre. Fler bostäder som möter efterfrågan från äldre är med andra ord en viktig utmaning för samhällsplaneringen.

Snabb teknisk utveckling

TEKNIKUTVECKLINGEN GÅR SNABBARE än någonsin och förändrar vårt sätt att arbeta, leva och konsumera. Den gör att vi till exempel använder offentliga miljöer på nya sätt, och många varor och tjänster blir mindre platsberoende. Samtidigt vet vi att nya idéer och innovationer tenderar att uppstå i täta miljöer, där människor möts fysiskt. Exakt hur teknikens utveckling på sikt påverkar vår fysiska miljö är omöjligt att förutspå. Därför är det viktigt att den fysiska planeringen inte låser sig vid gamla lösningar, utan har en öppen inställning till de möjligheter som ny teknik kan erbjuda i fråga om exempelvis bostäder, tjänster, infrastruktur och möten mellan människor.

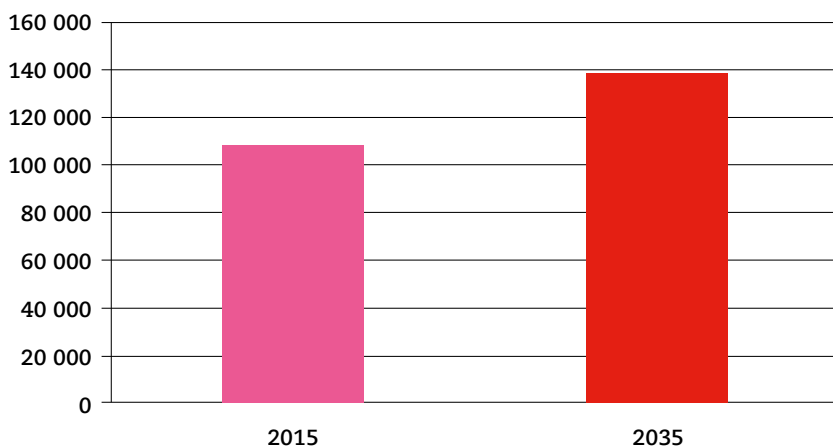
Om befolkningsutvecklingen fortsätter i samma takt över en 20-årsperiod, kommer folkmängden vara cirka 140 000 invånare år 2035

Borås

Befolkningsutveckling

BORÅSARNA BLIR ALLT FLER. Det är fler som föds än som dör i kommunen, och fler som flyttar in än som flyttar ut. Inflyttningen kommer dels från andra delar av Sverige, där grannkommunerna står för den största inflyttningen, dels från andra delar av världen, som en följd av krig och konflikter. Inflyttning från utlandet står i nuläget för den största andelen av befolkningsökningen. De senaste åren har den totala befolkningsökningen överstigit 1 000 personer, 2015 var den nästan 1 500 personer.

Befolkningsprognos 2015-2035 kommun Borås



Till 2035 behöver cirka 15 000 nya bostäder byggas. Den största delen av dessa förväntas tillkomma i staden Borås, samt en stor del i serviceorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors

Om befolkningsutvecklingen fortsätter i samma takt över en 20-årsperiod, kommer folkmängden vara cirka 140 000 invånare år 2035. Prognoser över lång tid är osäkra och påverkas till exempel av omvärldsläget och konjunktursvängningar. Men sett till en stabil ökning de senaste åren, samt trenden att människor söker sig till städer, är en fortsatt befolkningsökning trolig. Dessutom kommer utbyggnaden av Götalandsbanan att bidra till en expansiv bostads- och arbetsmarknadsregion och därmed en växande befolkning.

30 000 fler boråsare till 2035 är alltså en viktig utgångspunkt för denna översiktsplan. Befolkningsökningen är positiv och skapar möjligheter att utveckla en attraktiv stad och kommun. Samtidigt innebär det att fler bostäder behöver byggas, samhällsservicen förstärkas och transportsystemet utvecklas.

Bostadsbehov

FRAM TILL 2035 BEHÖVER cirka 15 000 nya bostäder byggas. Den största delen av dessa förväntas tillkomma i staden Borås, samt en stor del i serviceorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors. Det är en fortsättning på den nuvarande utvecklingen, där huvuddelen av bostadsbyggandet sker i dessa fem orter.

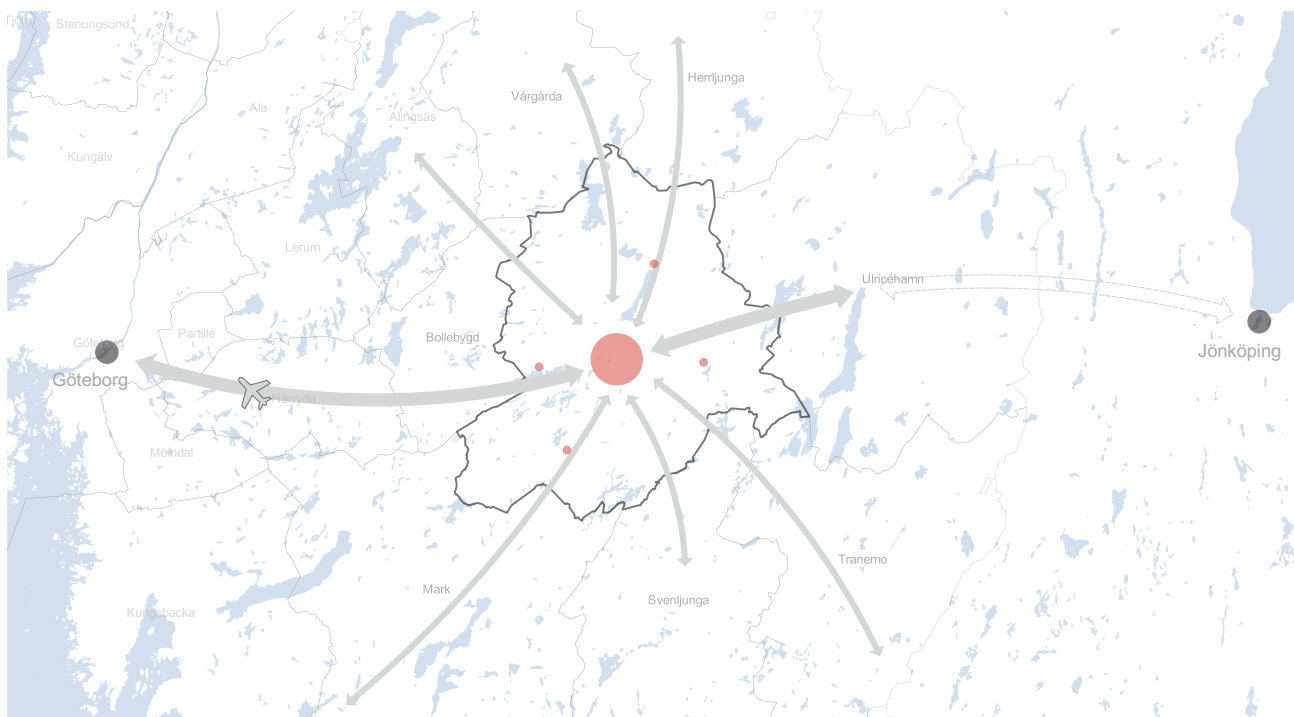
Staden Borås växer mest av kommunens orter, och översiktsplanens inriktning är att flertalet av bostäderna ska utvecklas där. Det är ett led i att stärka kärnan med mer människor, arbetsplatser, funktioner och mötesplatser. En stark stad gynnar hela kommunen och stärker regionen. En stark bostadsutveckling väntas också i serviceorterna, samt i de orter som ligger i kollektivtrafikstråken mot Borås.

Genom att sträva efter en bebyggelsestruktur som koncentreras kring goda kollektivtrafiklägen stärks förutsättningarna för att utveckla en långsiktigt robust kollektivtrafik. Det blir också mer attraktivt att bo där kollektivtrafiken är tät. I orter utanför kollektivtrafikstråk och på landsbygden (utanför tätort) är bostadstrycket generellt sett lägre. Bostäder tillkommer främst som enskilda småhus eller som mindre projekt. Mindre orter och landsbygden är beroende av nya bostäder för att service och funktioner ska fungera. Genom att samla bostäderna även i mindre orter är det enklare att dra nytta av det som redan finns, som skola, buss eller ledningsnät. Utspridda bostäder är svårare att försörja med offentlig service och avståndet kan bli långt för exempelvis skolbarn och äldre. Nya bostäder bör alltså i första hand planeras inom orterna. Enskilda bostäder utanför tätort behöver ta hänsyn till intressen som natur, landskap och jordbruk, samt förutsättningarna för teknisk försörjning, skolskjuts och annat.

Borås i regionen

BORÅS ÄR VÄSTRA GÖTALANDS näst största stad och utgör navet i Sjuhäradsbygden med runt 300 000 invånare. Närheten till Göteborg och Landvetter flygplats är en strategisk styrka och en viktig förutsättning för Borås fortsatta utveckling.

Borås är en egen arbetsmarknadsregion med inpendling från framförallt Sjuhäradskommunerna. 12 800 personer pendlar till arbete i Borås och 8 300 pendlar från Borås till andra kommuner. Den största enskilda pendlingsrelationen finns mellan Borås och Göteborg, med ungefär lika många pendlare i båda riktningarna – Sveriges tredje största pendlingsstråk. Mycket av pendlingen sker med



bil vilket redan i dag påverkar framkomligheten på väg 40, i Borås och i Göteborgsområdet. Kollektivtrafiken mellan Borås och Göteborg domineras av bussar med hög turtäthet, men med längre restid än med bil. Busstrafiken har i stora delar nått sitt kapacitetstak under högtrafik, och det är svårt att öka antalet avgångar med hänvisning till utrymmet i städerna. Den befintliga järnvägen mellan Borås och Göteborg, Kust till kust-banan, är i dag inte ett attraktivt alternativ till bil och buss. Kapaciteten i järnvägssystemet måste med andra ord stärkas för att kunna konkurrera med övriga trafikslag. Utbyggnaden av en ny järnväg mellan Borås och Göteborg, Götalandsbanan, är den viktigaste investeringen för effektivare kollektivtrafik och en integrerad arbetsmarknadsregion i västra Sverige. Såväl kommunens som regionens konkurrenskraft gynnas av att Borås och Göteborgs arbetsmarknadsregioner knyts ihop. På sikt kommer också banden med Jönköping att stärkas när Götalandsbanan byggs vidare österut. Då kan ytterligare en arbetsmarknad öppnas för både boråsare och jönköpingsbor.

Högskolan i Borås har över 12 000 studenter och är särskilt profilerad inom biblioteks- och informationsvetenskap samt textil, design och mode. Högskolans ambition är att utvecklas med fler studenter och forskare samt att få universitetsstatus.

Textil är en viktig bas som binder samman utbildning,



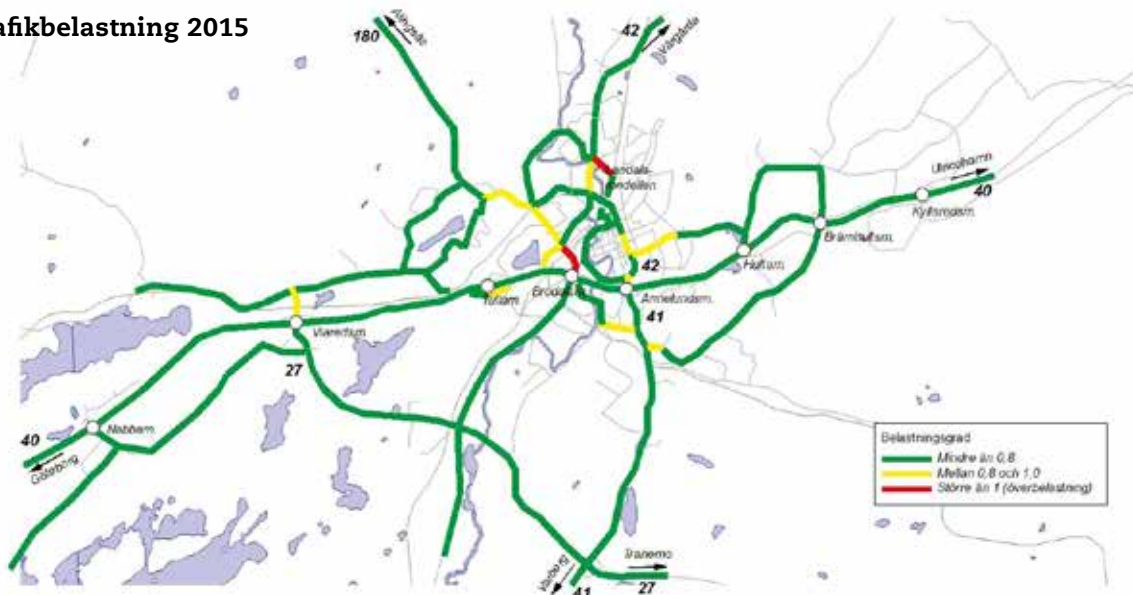
forskning och näringsliv i kommunen. Design, management och marknadsföring med koppling till textil utgör en betydande del av näringslivet i Borås.

Utvecklingen av högskolan och de kunskapsintensiva textilbranscherna utgör stor potential för en spännande och livskraftig stadsutveckling, med kluster av utbildning, forskning och företag i centrala Borås. Andra stora regionala arbetsplatser med kunskapsbaserad profil finns i SP/RISE och Södra Älvsborgs Sjukhus. Utvecklingen av dessa stora utbildningsinstitutioner och företag förutsätter effektivare regional arbets- och studiependling.

Mer trafik på vägarna

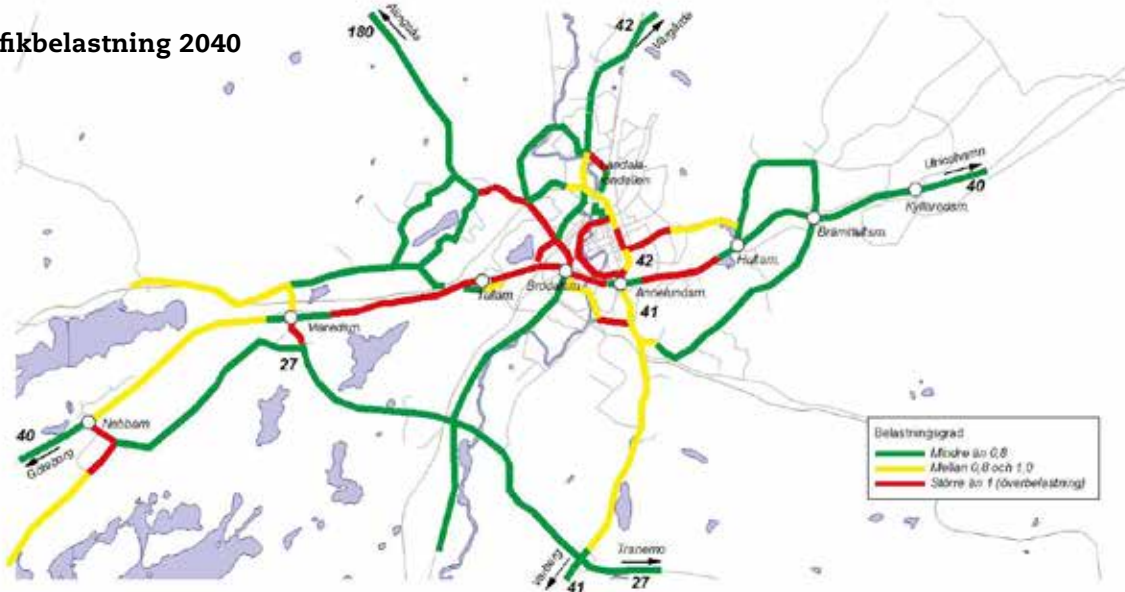
I KOMMUNEN GÅR DE STORA genomfartsvägarna genom centrala Borås. Det skapar god tillgänglighet och bidrar

Trafikbelastning 2015



Kartorna visar dagens trafikbelastning (2015) och en prognostiserad trafikbelastning år 2040 för de stora genomfartslederna i Borås tätort samt statligt vägnät. Prognosen bygger på den befolknings- och sysselsättningsökning som översiktsplanen utgår från, samt att andelen bilresor är oförändrad jämfört med idag. Läs mer om trafikutveckling och behov av ny infrastruktur i kapitlet Markanvändning.

Trafikbelastning 2040



till goda förutsättningar för t.ex. logistikföretag. Samtidigt som kommunen växer kommer antalet fordon på vägarna att öka. Det påverkar både miljön och framkomligheten negativt när många bilar ska passera samma plats, och leder till att bilen dominerar stadsmiljön. Bilen kommer även fortsättningsvis vara ett viktigt transportmedel, men det finns anledning att fundera över vilken plats den ska ta i exempelvis staden och de större tätorterna. Där ska det ju också finnas utrymme för fler bostäder, möten, arbete och

handel. En klok och hållbar trafikutveckling kräver både nya resvanor och smarta infrastruktursatsningar. Många lokala resor behöver flyttas över från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det är mer yteffektivt och gör att fler kan få plats, samtidigt som stadsmiljön blir tryggare och mer attraktiv.

Götalandsbanan – regional tillväxt, tillgänglighet och hållbar stadsutveckling

TRAFIKVERKET UTREDER EN ny höghastighetsjärnväg i Sverige. Götalandsbanan är en del av denna nya stambana, med planerad station i Borås. En ny järnväg Göteborg–Borås och vidare österut mot Jönköping och Stockholm är tillsammans med ett centralt placerat stationsläge i Borås avgörande förutsättningar i förverkligandet av kommunens vision. Med Götalandsbanan får Västsverige en arbetsmarknadsregion som binder ihop Borås med Göteborg och Jönköping.

Höghastighetsjärnvägen innebär att pendling för arbete och studier blir möjlig i ett betydligt större geografiskt område än i dag. Chansen att ta del av nöjes- och kulturutbud på andra platser ökar och möjligheten att utbyta erfarenheter med andra och besöka släkt och vänner kommer att få människors vardag och helg att bli rikare.

För att Götalandsbanan ska få den avsedda effekten – speciellt för det regionala resandet – måste städerna ha centrala stationslägen. I den vardagliga pendlingen är det tiden från dörr till dörr som är det viktiga. Därför bör stationen ligga centralt, där staden har sin tyngdpunkt och ska växa. Där går det att bygga ut och dra nytta av befintlig kollektivtrafik och gång- och cykelbanenät – precis som Kommunstyrelsen beslutat och helt enligt Sverigeförhandlingens intentioner. Med en utbyggd lokal kollektivtrafik med höghastighetsstationen i centrum, får vi en smidig och robust arbetspendling med flera alternativa

Sverigeförhandlingen

SVERIGEFÖRHANDLINGEN TILLSATTES av regeringen sommaren 2014. Uppdraget består bland annat i att ta fram principer för finansiering av landets första höghastighetsjärnväg (som Götalandsbanan är en del av), analysera de kommersiella förutsättningarna för trafikering av dessa samt föreslå en utbyggnadsstrategi på en övergripande nivå. I uppdraget ingår också att förhandla fram en medfinansiering från kommunerna samt avtala om ökat bostadsbyggande.

Borås stad gjorde en överenskommelse med Sverigeförhandlingen 11 juni 2016. Parterna är överens om att stationen i Borås ska placeras centralt eller centrumnära. Ett centralt läge är avgränsat av rutnätsstaden, nuvarande resecentrum och motorvägen. Ett centrumnära läge inne-

bär en placering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något österut. Borås förbinder sig att planera för 12 500 nya bostäder i Borås tätort fram till år 2035 samt medfinansiera höghastighetsjärnvägen med 120 miljoner kronor. Dessutom betalar Borås Stad 108 miljoner kronor i förskottering som kommunen kommer att få tillbaka när kommunen uppnått bostadsmålet.

Trafikverkets lokaliseringstudering

TRAFIKVERKET UTREDER I nuläget lokaliseringen av Götalandsbanan genom Borås. Utredningen har pekat ut åtta korridorer genom kommunen. Korridorerna visar olika principiella lösningar: En tunnel under staden med station under centrala Borås; centralt stationsläge vid nuvarande station i markplan på bibana med tunnel under staden för passerande tåg; centralt stationsläge där även passerande tåg går i markplan förbi stationen; halvcentralt stationsläge på bibana söder om motorvägen i markplan med passerande tåg i tunnel eller söder om tätorten, samt slutligen ett externt stationsläge där samtliga tåg passerar söder om tätorten i markplan.

Borås Stad förordar den korridor som går i tunnel under staden, med en underjordisk station under centrala Borås och med uppgångar vid nuvarande station/resecentrum och vid Stora torget

Borås Stad har lämnat sina synpunkter på utredningen utifrån den vision vi har för stadens utveckling och den bedömda nyttan. Nästa steg i planeringsprocessen är att Trafikverket beslutar om korridor. Borås Stad förordar den korridor som går i tunnel under staden, med en underjordisk station under centrala Borås och med uppgångar vid nuvarande station/resecentrum och vid Stora torget. Detta alternativ gynnar stadens utveckling på bästa sätt, samtidigt som det är en bra lösning för det regionala resandet. Med en korridor enligt detta alternativ är en station i Ulricehamn också möjlig.

Eftersom det är stationsläget som skapar nyttan med järnvägen såväl ur resenärsperspektiv som ur stadsutvecklingsperspektiv, är det självklart för Borås Stad att det skall vara ett stationsläge i centrala Borås. De nödvändiga korridorerna för att järnvägen skall kunna byggas till/från

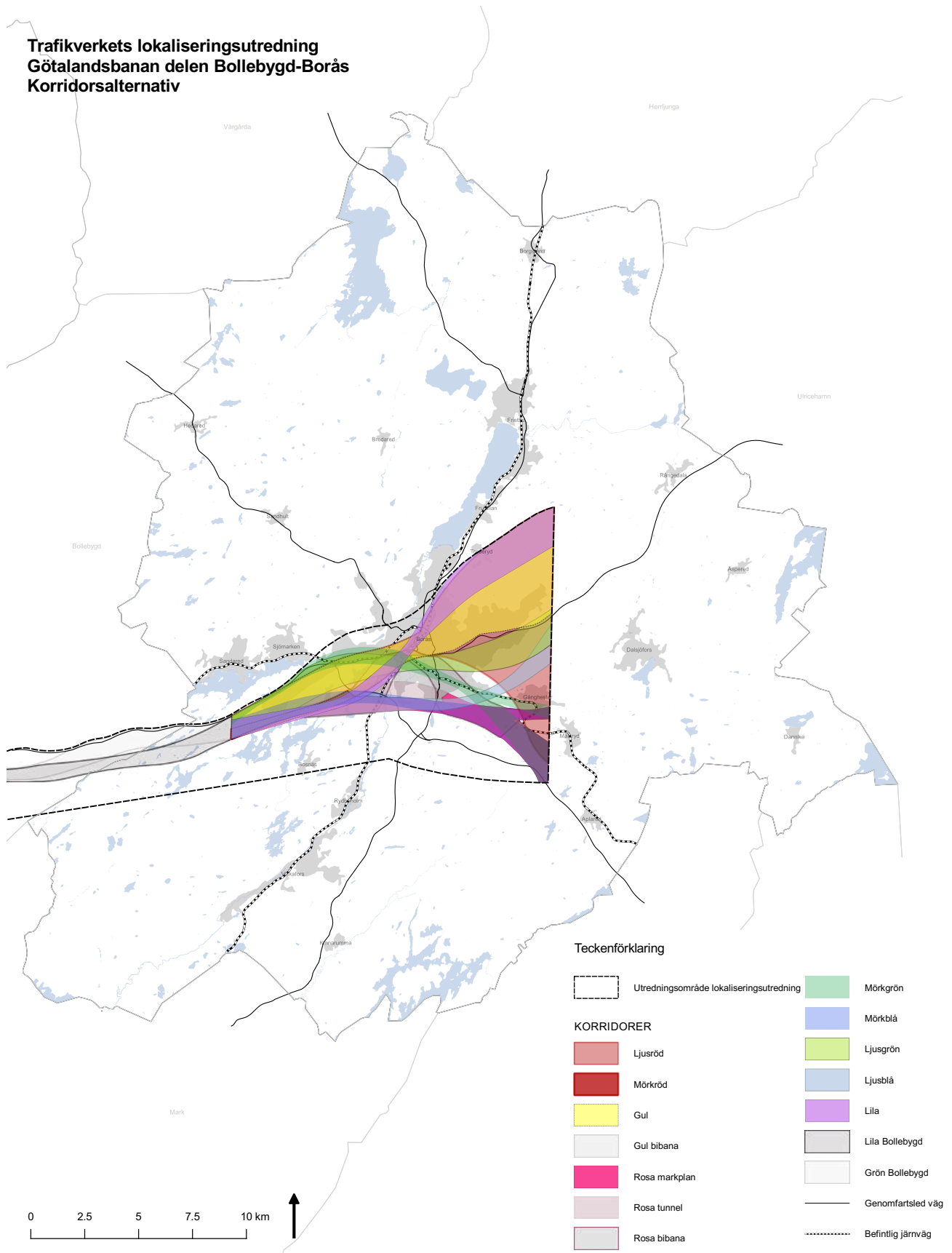
stationen skall enligt Borås Stad göras så att ingrepp och störningar i staden blir så små som möjligt. En dragning av järnvägslinjen mer eller mindre under mark blir då ett naturligt val.

Översiktsplanens förhållningssätt till Götalandsbanan

I DENNA SAMRÅDSHANDLING FÖR översiktsplanen har Borås Stad valt att inte peka ut en korridor, eftersom Trafikverkets lokaliseringstudie pågår. Götalandsbanan är i denna samrådshandling utpekad som riksintresse för framtida järnväg och har hela utredningsområdet som sin avgränsning. Hela området gäller som utredningsområde till dess att en korridor valts och beslutats. Inom utredningsområdet ska alla planförfrågningar stämmas av med Trafikverket. Inom Borås Stad ansvarar avdelningen för Strategisk samhällsplanering för kontakterna med Trafikverket. Inom utredningsområdet finns åtta korridorer föreslagna. Samtliga korridorer måste anses aktuella till dess att en enskild korridor har valts ut. Korridorerna och utredningsområdet hindrar i dag stora delar av bostadsbyggandet i staden. För stadens fortsatta utveckling är det därför av yttersta vikt att man når ett bra och snabbt beslut om val av korridor och placering av stationen.

När beslut om korridor finns, kommer fördjupade studier att behöva genomföras, både av kommunen och av Trafikverket. Denna översiktsplan ska dock kunna vägleda stadens utveckling oavsett hur planeringen av järnvägen fortlöper. Utgångspunkten för utformningen av översiktsplanen är en centralt placerad station utan betydande fysiska ingrepp i stadsmiljön. Om planeringsförutsättningarna förändras kan översiktsplanen behöva kompletteras genom tillägg eller fördjupningar. Ambitionen är att översiktsplanens huvuddrag ska fungera och gälla oavsett Götalandsbanan dragning genom kommunen.

**Trafikverkets lokaliseringsutredning
Götalandsbanan delen Bollebygd-Borås
Korridoralternativ**



Byggstenarna för Borås nya ÖP

ÖVERSIKTSPLANEN SKA BIDRA till att uppnå ett antal mål på lokal, regional och nationell nivå. Nedan listas några av de övergripande mål och visioner som denna översiktsplan förhåller sig till och som ligger till grund för de strategiska vägvalen i planen.

Lokala mål

Visionen – Borås 2025

BORÅS STAD HAR EN VISION för år 2025 som ska leda allt utvecklingsarbete. Visionen omfattar hela kommunen och är därför ett viktigt underlag till den nya översiktsplanen. Visionen är i sin tur grundad på t.ex. miljömål på såväl lokal som regional och nationell nivå.

Visionen säger:

BORÅS UTVECKLAR SIN FRAMTID på arvet inom textil och handel. I Borås står möten mellan människor i fokus. Möten där tillit och respekt är honnörssord och där vi tar till vara individernas unika kraft, kunskap, förmåga och idéer. Borås utmärks av kreativitet och mod att tänka och handla i nya banor. I Borås lever människor tillsammans, och i harmoni med naturen och omvärlden. Viskan var förr den livsnerv som industrin byggde sin framtid på. Nu ger Viskans flöde inspiration till rekreation och upplevelser. Vi arbetar för en hållbar utveckling där de ekologiska, sociala och ekonomiska dimensionerna samverkar. Det finns en stor medvetenhet om hur livsmiljön påverkas av våra val och vi är motiverade att välja det som är bäst för en hållbar utveckling.

Visionen för Borås 2025 pekar ut följande strategiska målområden

1. Människor möts i Borås

Människor vill möta människor såväl i små som i stora sammanhang. I möten med andra utvecklas vi och får nya insikter. Välarrangerade möten och evenemang bidrar till en positiv bild av staden och stärker självkänslan.

2. Vi tar gemensamt ansvar för barn och unga

Om fler tar ansvar för barns och ungas uppväxt och lärande skapas bra förutsättningar för barn och unga att utvecklas till engagerade, självständiga och ansvarsfulla vuxna.

3. Företagandet växer genom samverkan

Borås Stads tillväxt förutsätter ökat företagande. Kreativ samverkan mellan näringsliv, akademi, kommun och andra delar av samhället bidrar till utveckling som skapar arbetstillfällen.

4. Livskraftig stadskärna

En attraktiv stad har en stadskärna som är levande under dygnets flesta timmar med en blandning av boende, handel och upplevelser.

5. Medborgares initiativkraft gör landsbygden levande

Människors engagemang och initiativkraft skapar starka, attraktiva tätorter och en levande landsbygd.

6. Goda resvanor och attraktiva kommunikationer

Goda resvanor med alternativa och attraktiva kommunikationer vid både korta och långa resor, minskar belastningen på miljön.

7. Ekologisk hållbarhet lokalt och globalt

En resurseffektiv och ansvarsfull utveckling säkerställer att nuvarande och kommande generationer får en hälsosam och god miljö.

Viktiga delar bland visionens målområden är att tredubbla antalet boende i stadskärnan, sträva efter en blandning av butiker, kontor, restauranger och bostäder i stadskärnan samt att verka för mer hållbara transporter i Borås. Översiktsplanen ska bidra till Vision 2025 genom att formulera en strategi för kommunens fysiska utveckling. Ambitionen är att målområdena ska avspeglas i översiktsplanens strategier och på så sätt är översiktsplanen ett hjälpmedel för att nå visionen.

BORÅS 2025

Vision och strategi



Några andra lokala mål och styrdokument med koppling till översiktsplanen

- Borås Stads miljömål
- Borås Stads Energi- och klimatstrategi
- Borås Stads grönområdesplan
- Program för ett integrerat samhälle

Energi- och klimatstrategin

ARBETET MED DEN NYA översiktsplanen har delvis genomförts i samordning med stadens Energi- och klimatstrategi, då energianvändning är en viktig fråga i båda dokumenten. Energinvändningen är beroende av hur vi bygger vår kommun, eftersom transportsektorn dominerar energianvändningen. Genom att samordna energistrategi och översiktsplanering kopplas bebyggelseutveckling och energianvändning samman. Klimatsmart fysisk planering innebär att det ska vara lätt för invånarna att resa hållbart i vardagen. Det har vi tagit fasta på i den nya översiktsplanen.

ÖP06

AKTUALITETEN I BORÅS STADS gällande översiktsplan ÖP06 har prövats, med slutsatsen att kommunen behöver en ny ÖP som möter förändrade planeringsförutsättningar och utgör ett bättre stöd för långsiktig planering. ÖP06 gäller dock fram till dess att en ny ÖP beslutas.

Energi- och klimatstrategin identifierar fyra scenarier som visar hur olika bebyggelsestrukturer kan se ut. Bilderna ska illustrera täta och glesa respektive småskaliga och storskaliga strukturer.



Nationella och regionala mål

Regional nivå

- Regionala miljömål för Västra Götaland – regionala tilläggs mål till de nationella miljö kvalitetsmålen
- Vision Västra Götaland – Det goda livet
- Västra Götaland 2020 – Strategi för tillväxt och utveckling i Västra Götaland 2014–2020 (Regionalt utvecklingsprogram)
- Regionalt handlingsprogram för hållbara transporter
- Regional handlingsplan för klimatanpassning i Västra Götalands län
- Jämställt Västra Götaland 2014–2017
- Regional klimat- och energistrategi
- Trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland 2017–2020

Nationell nivå

- Riksdagens miljö kvalitetsmål
- Transportpolitiska mål
- Jämställdhetspolitiska mål
- Vision för Sverige 2025 (Boverket)

Medborgardialog 2014

I MEDBORGARDIALOGEN kunde boråsarna tycka till om staden, bland annat vad som är bra och vad som kan bli bättre. När synpunkterna sammanställdes så var *närhet* en viktig kvalitet i Borås. Det som framförallt kan bli bättre enligt många boråsare är *trafiken*. Synpunkterna har vävts in i de strategier som presenteras i denna samrådshandling.



Under dialogen 2016 låg fokus på ett antal strategiska inriktningar för översiktsplanen. Det arbetades också scenarier för bebyggelse och trafik.

Medborgardialog 2016

SYFTET MED MEDBORGARDIALOGEN våren 2016 var att tillsammans med boråsarna diskutera Borås framtid vad gäller kommunens översiktliga planering. Dialogen byggde vidare på medborgardialogen 2014 och fokuserade mer på de strategiska inriktningarna i översiktsplanen. Dialogerna har tillsammans bildat grunden för detta förslag till översiktsplan.

Några återkommande synpunkter under Dialogen 2016:

- Lyft fram Viskans betydelse i staden och som bostadsmiljö.
- Lägg mycket fokus på trafiken i staden.
- Värna närheten till grönområden.
- Planera för offentlig service i områden som växer.
- Se över handelsstrukturen i kommunen.
- Ange en tydlig riktning för kommunens långsiktiga utveckling.

Det finns mer att läsa om medborgardialog på <http://boras.se/oversiktsplan>.

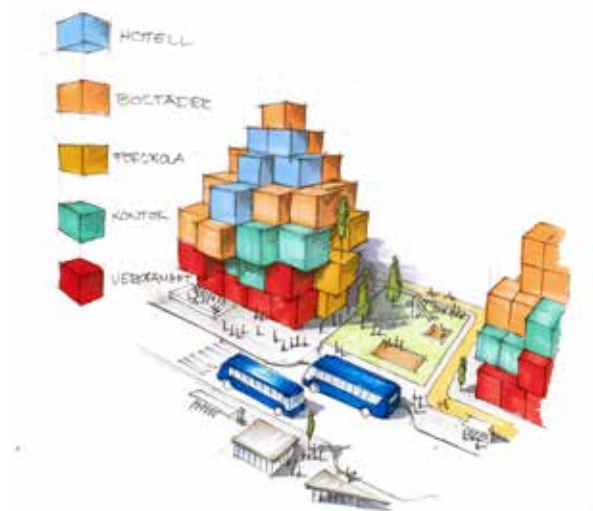
*Många Boråsare tycker att
NÄRHETEN är det bästa med Borås*

*Många boråsare tycker att TRAFIKEN
behöver förbättras i Borås*



Prioriterade inriktningar

HÄR BESKRIVS ETT ANTAL prioriterade inriktningar för översiktsplanen. De utgår från strävan efter en hållbar utveckling, uppsatta mål och visioner, det som framkommit i dialogen med boråsarna samt de utmaningar som en växande kommun ställs inför. Inriktningarna visar vilka strategiska frågor som behöver prioriteras och varför. De ligger i sin tur till grund för de strategier och planeringsprinciper som föreslås längre fram i dokumentet. Genom att prioritera vissa frågor tydliggörs den översiktliga planeringens strategiska vägval, och i förlängningen hur planeringen kan bidra till en långsiktigt hållbar utveckling i Borås.



En tät, sammanhållen och blandad bebyggelse

Tät och blandad bebyggelse har många fördelar
EN TÄT OCH SAMMANHÅLLEN bebyggelse är resurseffektiv markanvändning. Den minimerar energiförbrukning, utsläpp och infrastrukturinvesteringar. Tätortsnära grönområden värnas, och obebyggd mark kan sparas för framtida behov. Fler människor i samma område skapar tryggare miljöer, och närheten till service ökar. Fler boråsare kan

välja hållbara trafikslag som gång-, cykel- och kollektivtrafik. Det finns med andra ord stora ekonomiska, sociala och miljömässiga nyttor med att bygga tätare.

Förutom täthet krävs en blandning av bostäder, arbetsplatser, service och mötesplatser för att skapa hållbara och attraktiva miljöer. Våra städer har under senare decennier

till stor del byggts med en uppdelning mellan bostadsområden, handelsområden och områden där arbetsplatserna finns. Det har bidragit till utglesning, långa avstånd och skapat ensidiga områden, som saknar liv under stora delar av dygnet. I dag strävar vi efter att blanda bebyggelsen i våra stadsdelar så att exempelvis handel eller arbetsplatser ligger nära bostäderna. Att bygga en tätare stad och blanda bostäder, service och arbetsplatser går hand i hand med vår strävan efter hållbarhet.

Flerkärnig Ortsstruktur

EN ÖVERGRIPANDE INRIKTNING för översiktsplanen är att stärka den befintliga orsstrukturen som bygger på fem större kärnor: Borås samt de större tätorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors. Genom att samla ny bebyggelse i de nämnda orterna ges förutsättningar för befolkningen att öka, vilket i sin tur kan stärka lokal service och gynna kollektivtrafikens utveckling, trafiksituationen i staden och livskraften i orter och landsbygd.

Den största kärnan är staden Borås där de flesta av kommunens bostäder och arbetsplatser finns. I stadskärnan finns regionala funktioner och målpunkter, exempelvis muséer och avancerad sjukvård som inte finns på an-

En övergripande inriktning för översiktsplanen är att stärka den befintliga orsstrukturen som bygger på fem större kärnor: Borås samt de större tätorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors.

dra platser i Boråsregionen. Vi vill fortsätta att utveckla Borås som en kärna med kvaliteter för hela kommunen och Sjuhäradsbygden. I Borås utvecklas högskolan, de personalintensiva företagen, kultur, handel och nöje, och härifrån utgår den regionala infrastrukturen.

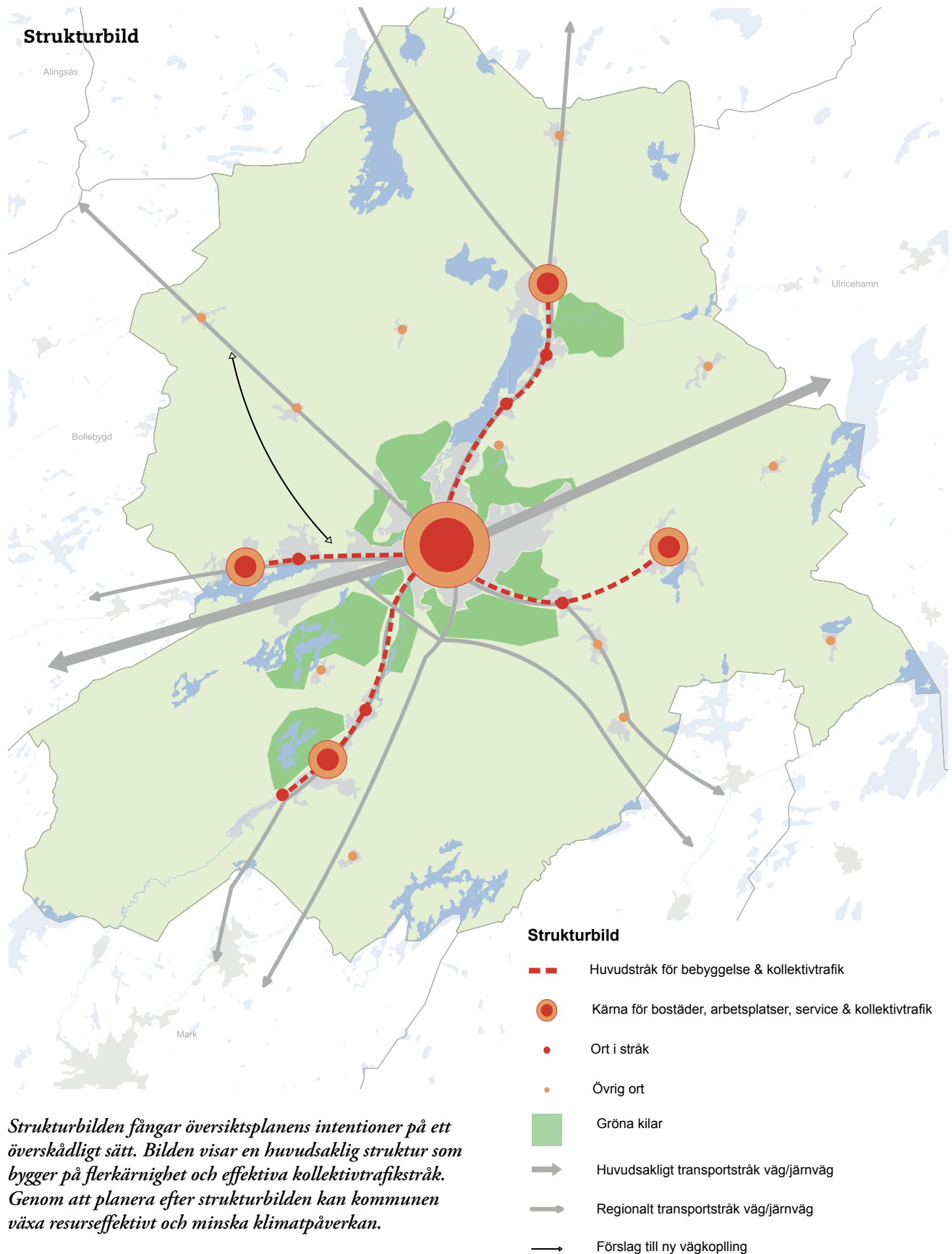
Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors är lokala kärnor med ett utbud av service och tät kollektivtrafik till och från Borås. Dessa ”serviceorter” förser omgivande landsbygd och orter med vardagsfunktioner som skola, bibliotek, mötesplatser, primärvård, och butiker. För att serviceorterna ska fortsätta att utvecklas och växa, behöver de fler bostäder, arbetsplatser, butiker och kollektivtrafik, särskilt kring sina centrum och stationer. Starka serviceorter är bra för tillgängligheten till service och för landsbygdens livskraft.

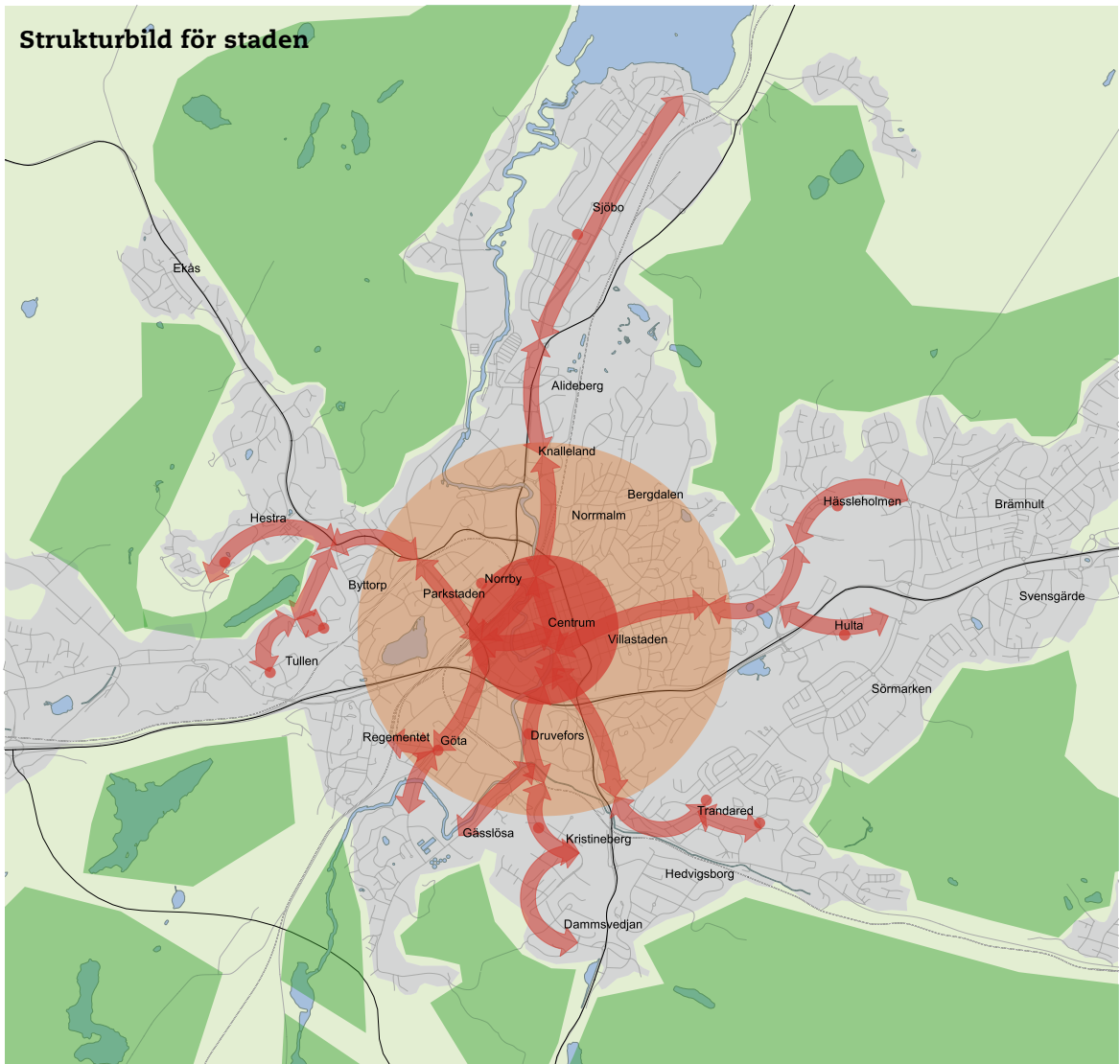
Bebyggelseutveckling i stråk

EN ANNAN VIKTIG INRIKTNING är att samla bebyggelse utmed stråk. Detta för att stärka en struktur som kan bidra till en fungerande bebyggelse- och trafikutveckling. Genom att fokusera på vissa stråk, blir det tydligt var den huvudsakliga utvecklingen kommer att ske, och det underlättar en långsiktig planering av bostäder, samhällsfunktioner och trafik. Med starka stråk menas områden utmed gator och vägar med tät kollektivtrafik samt en någorlunda sammanhängande bebyggelse.

Mellan staden och serviceorterna finns fyra stråk som försörjs med buss- och tågtrafik. Här finns möjlighet till en bostadsutveckling som både kan dra nytta av, och stärka, en välutvecklad kollektivtrafik. De orter som ligger utmed stråken, Frufällan, Sparsör, Sjömarken, Rydboholm, Svaneholm och Gånghester har stor potential för bostadsutveckling i kollektivtrafiknära lägen. Genom att förtäta bebyggelsen i dessa orter skapas ett bättre underlag för en fortsatt stark kollektivtrafik, och på sikt kan det utvecklas mindre ”hållplatstorg”, med inslag av service eller arbetsplatser. Ett större befolkningsunderlag stärker också orterna lokalt.

I staden pekar översiktsplanen ut ett antal urbana stråk, det vill säga stråk som förbinder stadskärnan med andra stadsdelar. Stråken följer i huvudsak stadsbusstrafikens linjer, och utmed stråken finns mindre servicepunkter som stadsdelstorg och liknande. Utmed stråken finns potential till förtätning med bostäder och blandade funktioner, helst med utrymme för verksamheter i bottenvåningarna. Byggnader bör vända sin framsida mot gatan för att skapa levande stadsrum. Kollektivtrafiken samt gång- och cykelbanor bör lyftas fram och få en tydligare roll utmed stråken. De urbana stråken bör innehålla en variation av bostäder, verksamheter, parker och mötesplatser som gör det attraktivt att röra sig till fots. Inriktningen är att stråken är strukturbildande för mycket av bebyggelseutvecklingen i staden.





Strukturbilden för staden visar huvuddragen för stadens bebyggelseutveckling. Bebyggelsen växer inifrån och ut samt i utpekade urbana stråk.

● Stadsdelstorg / Centrum

↔ Urbana stråk

Huvudsakliga förtätningsområden

- Stadskärnan
- Centrumnära bebyggelse
- Övriga staden
- Gröna kilar

Kunskapsintensiva och kreativa branscher ges plats i den täta, blandade stadsmiljön där möten och nya idéer kan uppstå.

Bebyggelseutveckling i mindre orter och på landsbygd

ATT KONCENTRERA UTVECKLINGEN till kärnorna och stråken är ett sätt att tydliggöra en huvudsaklig riktning för kommunen. Att stärka serviceorterna är också ett sätt att skapa tillgänglighet till service för orter och landsbygd i omlandet. Men bebyggelsen kommer förstås också att utvecklas i andra orter och på landsbygden. Eftersom avstånden oftast är lite längre och serviceutbud och kollektivtrafik mer begränsat, behöver bebyggelseutvecklingen ske på ett sätt som skapar tillgänglighet. Ny bebyggelse i strategiska lägen kan stärka förutsättningarna för exempelvis närservice. Möjligheterna blir bäst om nya bostäder samlas inom orterna så att fler kan dra nytta av teknisk försörjning och lokal service. Ny bebyggelse bör därför i första hand tillkomma som komplettering inom de mindre tätorternas byggda struktur.

På landsbygden, det vill säga i områden utanför tätort, prioriteras intressen som natur, landskapsbild, friluftsliv och jord- och skogsbruk. Enskild bostadsbebyggelse behöver ta hänsyn till att dessa intressen inte påverkas negativt, samt till ett fungerande vardagsliv för till exempel barn och äldre. Kommunen kan i översiktsplanen redovisa avgränsade områden för landsbygdsutveckling i strandnära läge (LIS-områden). Borås Stad har idag inga utpekade LIS-områden och översiktsplanen föreslår inga nya.

Bebyggelsestruktur för företag och handel

I BORÅS SKA NÄRINGSLIVET ha möjlighet att växa utifrån sina förutsättningar, samtidigt som staden och miljön utvecklas hållbart. Borås ska tillgodose lokal- och markbehov för företag, stora som små, som vill etablera sig i kommunen.

Kunskapsintensiva och kreativa branscher ges plats i den täta, blandade stadsmiljön där möten och nya idéer kan uppstå. Kontor och lokaler ska erbjudas i centrala lägen för att underlätta pendling med kollektivtrafik, och för att berika den blandade stadsmiljön. Kontor och andra icke-störande verksamheter mixas med bostäder för att tillföra liv under stora delar av dygnet. Textil, mode och design växer och samlas i kreativa miljöer i stadskärnan. Högskolan ges utrymme att expandera för fler studenter, forskare och för nya innovationer.

Mark för yt- och transportkrävande verksamheter är viktig för Borås, där logistikföretagen växer. Inriktningen för verksamheter som genererar mycket transporter eller är störande för omgivningen, är att de lokaliseras utanför den blandade stadsmiljön och i goda transportlägen. Logistik- och e-handelsbranscherna fortsätter att ha sitt centrum i Viared. Dessa verksamheter är ytkrävande och det kommer att krävas att man krymper ytorna genom att samlokalisera verksamheter och bygga i flera våningar. I dag är Viared kommunens absolut största verksamhetsområde och det leder till mycket trafik. För att jämna ut trafikbelastningen på framförallt väg 40, behöver nya lägen för verksamhetsområden pekas ut. Strategiskt intressanta områden finns till exempel utmed väg 41, utmed väg 40 öster om Borås, samt utmed nya väg 27. Utredningar bör göras för att bedöma om dessa områden kan användas för transportkrävande verksamheter.

Handels- och besöksstaden Borås

BORÅS SKA STÄRKAS och utvecklas som stad för besök och handel. En attraktiv stadskärna är en förutsättning för attraktiv handel, möten, evenemang och nöjen. Handels- och besöksnäringarna behöver utvecklas i samklang för att skapa många målpunkter och anledningar till besök i staden. Befintliga handelsplatser behöver utvecklas med förstärkta stråk och kopplingar till andra stadsdelar, i synnerhet med gång-, cykel-, och kollektivtrafik.

Ny handel ska stärka den blandade stadsmiljön genom att koncentreras inom befintlig stadsstruktur, nära stationer och knutpunkter, stadsdelstorg eller mindre centrumbildningar. Det gör att handeln blir mer lokalt tillgänglig, och minskar behoven av långa resor.

Handelsplatser i externa lägen bidrar till en bilorienterad handelsstruktur, vilket får konsekvenser för miljön, tillgängligheten för vissa grupper och framförallt för trafiken på vägarna. Därför pekas inga nya externa handelsplatser ut. Inriktningen är att handel utvecklas i befintliga handelsområden.

Infrastruktur som hanterar tillväxten

Fler hållbara transporter

TRANSPORTSYSTEMET HAR MYCKET stor påverkan på miljön. Ny teknik och fler eldrivna fordon minskar transport-systemets klimatpåverkan i form av utsläpp. Men transporternas påverkan i fråga om kapacitet och utrymme är också den en utmaning. En växande stad och utvidgad arbetsmarknad leder till ökad trafik och fler personbilar på vägarna vilket tidvis skapar trängsel. Fordon tar upp stora ytor på vägar och parkeringar, vilket begränsar möjligheten att utveckla staden till en attraktiv plats.

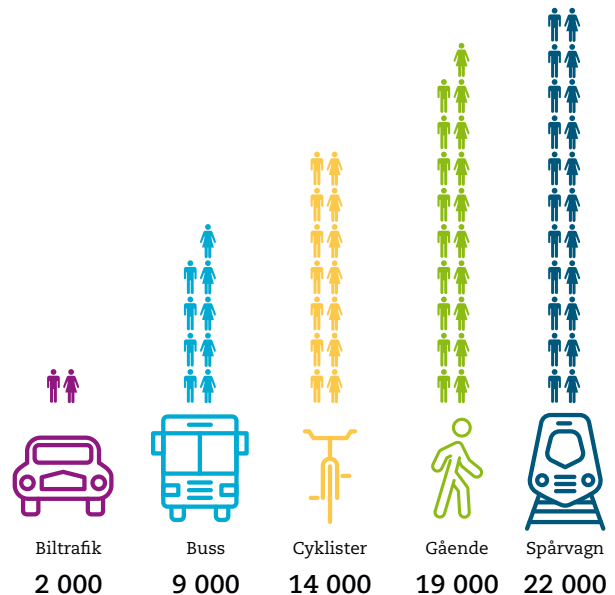
I stadsmiljön ska det göras plats för fler bostäder, möten, arbete och handel. Trafikökningen kan dämpas om att vi får fler att välja hållbara resesätt och gör smarta infrastruktursatsningar. Många lokala resor, de som är under 5 km, behöver flyttas över från bil till gång-, cykel- och kollektivtrafik, så att fler kan få plats, samtidigt som stadsmiljön blir tryggare och mer attraktiv.

I Borås finns stora genomfartsleder som utgör barriärer mellan stadsdelar och hindrar stadsutvecklingen. Många använder sig av bilen även för korta resor, för det har blivit en vana, ett vardagsbeteende. Det är också resultatet av hur samhället är uppbyggt, med långa avstånd mellan olika funktioner. Även om bilen fyller en viktig funktion i vardagen, så behöver många resor i framtiden ske på andra sätt, av utrymmesskäl.

Kollektivtrafiken bildar grundstrukturen för ny bebyggelse, koncentration behövs utmed starka stråk

Kollektivtrafiken är strukturbärande

EN ÖVERGRIPANDE INRIKTNING för översiktsplanen är att andelen resor och transporter med miljöanpassade och kapacitetsstarka transportslag ska öka. Det kräver en planering där kollektivtrafik och bebyggelse planeras hand i hand och där hållbara transporter prioriteras. Kollektivtrafiken bildar grundstrukturen för ny bebyggelse, koncentration behövs utmed starka stråk. Stationer och knutpunkter för byten mellan trafikslag behöver förstärkas, genom att bostäder, arbetsplatser och service koncentreras däromkring.



Kapacitet för körfält 3,5 m
Personer per timme

Olika trafikslag för olika avstånd

RESORNA INOM BORÅS ÄR I SNITT 4 km långa. Dessa lämpar sig väl för cykel eller stadsbussar, som är ett hållbart alternativt med rimliga restider. I den närmaste stadskärnan är gång och cykel de självklara sätten att ta sig fram på de korta avstånden. Genom att skapa ytor främst för gående, skapas attraktiva miljöer för shopping och upplevelser. För lite längre sträckor erbjuder stadstrafikens bussar ett väl fungerande nät av transporter.

Längre ut från staden finns regional busstrafik och tågtrafik som bildar ryggraden i transportstråken till serviceorterna och vidare. Där kollektivtrafiken inte når, eller där avstånden är för långa, kommer bilen att fortsatt vara det huvudsakliga färdmedlet. Med en utbyggnad av attraktiva bytespunkter och pendelparkeringar i strategiska lägen, kan bilen vara en del i den hållbara resan för dem som bor utanför de stora kollektivtrafikstråken.

Bygg nära stationer och knutpunkter

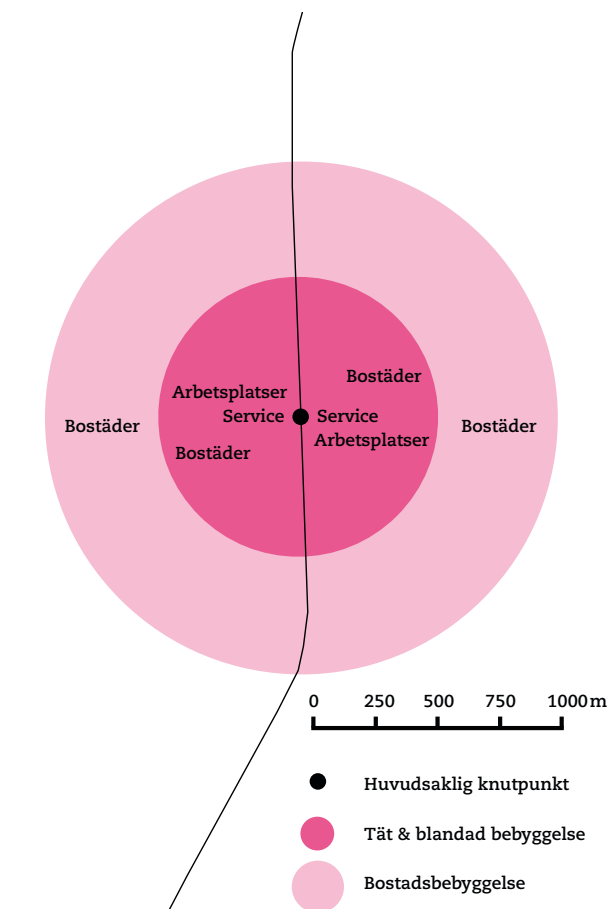
EN VIKTIG INRIKTNING I översiktsplanen är att dra nytta av stationer och knutpunkter. Större stationer och hållplatser,

som Borås centralstation och serviceorternas tåg- och busknutpunkter, har potential för en tät bebyggelseutveckling i dess närhet. Genom att lokalisera kommersiell och offentlig service i direkt anslutning till stationen förstärks knutpunktens roll för såväl resor som för andra ärenden. Arbetsplatser med många människor och besökare, till exempel kontor, bör placeras inom gångavstånd (600 meter) från stationen. Arbetsplatsens närhet till stationen har stor effekt på valet av färdmedel. Bostäder bör lokaliseras inom gång- och cykelavstånd (max 1–2 km) från stationen, med tätast bebyggelse närmast stationen. Om bostäder, arbetsplatser och service blandas, skapas liv och rörelse under stora delar av dygnet.

I serviceorterna och utmed de stora infarterna till Borås finns störst potential att hitta platser för knutpunkter. I pendelnoderna ska det vara enkelt att byta mellan olika trafikslag och där ska finnas service för pendlare och närboende. Knutpunkterna kan utvecklas ytterligare med bebyggelse eller andra funktioner utifrån platsens unika värde, och därmed förbättra underlaget för kollektivtrafik och service.

Godstrafik ska passera utanför staden

I BORÅS NÄRINGSKÄRAN, med sin spetskompetens inom textil, logistik och handel, är godstransporter ett viktigt inslag. Det kräver bra övergripande logistik. Godstrafiken förutspås öka i takt med att Göteborgs hamn byggs ut. Det kommer delvis att påverka Borås när gods ska passera staden. För godstrafik på järnväg och väg är den långsiktiga inriktningen att godset ska passera utanför staden för att minska de negativa effekterna av buller och främja säkerhet och en attraktiv stadskärna.



God livsmiljö och ett enkelt vardagsliv

Mångfald av bostäder och människor

EN VARIATION AV BOSTADSTYPER, storlekar och upplåtelseformer skapar valfrihet och underlättar för människor med olika bakgrund att leva sida vid sida. Det bidrar till integration, mångfald och social sammanhållning. Ensidiga bostadsområden behöver kompletteras med nya bostadstyper, och en blandning av hyresrätter och bostadsrätter bör eftersträvas vid all bostadsplanering. Med flera olika sorters bostäder inom ett område, av olika storlek och upplåtelseform, så kan man också bo kvar i samma stadsdel under livets alla skeden.

Fler attraktiva mötesplatser

I BORÅS SKA MÄNNISKOR kunna mötas oavsett social bakgrund och ålder. Möten främjas genom fler rörelser mellan stadsdelar och orter, och med fler och attraktiva mötesplatser. Att människor exponeras för olikheter, olika kulturella uttryck och livsstilar, ger inspiration till nya idéer, tankesätt och tolerans. Vi strävar efter en byggd miljö som inbjuder till spontana och gränsöverskridande möten. Staden behöver bindas ihop socialt genom att fysiska och tankemässiga barriärer bryts, och genom att målpunkter finns i alla stadsdelar och orter.

En variation av bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer skapar valfrihet och underlättar för människor med olika bakgrund att leva sida vid sida

Tryggt och tillgängligt för alla

DEN BYGGDA MILJÖN SKA vara tillgänglig för alla grupper oavsett social bakgrund, ålder, kön eller funktionsvariationer. Det ska vara enkelt att ta sig fram tryggt och säkert till fots och med cykel. Män och kvinnor använder stadsmiljön olika, och rör sig på olika sätt i vardagen. Kvinnor känner sig i högre grad otrygga i offentliga miljöer än vad män gör. Män kör mer bil än kvinnor, medan kvinnor går, cyklar och åker mer buss. Pojkar och flickor har olika behov i fråga om allmänna ytor och funktioner. Dessa olikheter behöver belysas och beaktas i all planering och utformning av den fysiska miljön.

Tillgång till offentlig service

OFFENTLIG SERVICE ÄR EN viktig del av vardagslivet. Skolor, bibliotek, aktivitetsytor och annat behöver finnas i nära anslutning till människors boendemiljö. Det ska vara möjligt att leva ett enkelt vardagsliv och uträtta ärenden på rimliga avstånd. Det är särskilt viktigt för barn, äldre och andra som saknar bil. Bostäder, gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik behöver samordnas med offentlig service för att skapa god tillgänglighet. När staden förtätas behövs också nya synsätt på hur vi planerar offentlig service. En tätare stad kräver nytänkande och smarta lösningar för människors vardagsliv.

Planering som bidrar till god hälsa

EN GOD FOLKHÄLSA HANDLAR ur planeringsperspektiv om att skapa förutsättningar för en god livsstil. Ett brett utbud av mötesplatser, parker, grönytor och tätortsnära natur- och rekreationsområden är viktigt. Närhet till parker inom gångavstånd främjar fysisk aktivitet och minskar risken för livsstilsrelaterade sjukdomar, och kan öka det psykiska välbefinnandet. För barn är utemiljön särskilt betydelsefull i vardagen. Förtätning av bebyggelsen behöver inte stå i konflikt med tillgången till grönytor. Goda lösningar finns i form av kompensationsåtgärder som småparker och gröna väggar och tak. Buller är ytterligare en hälsoaspekt som behöver hanteras i den tätare stadsmiljön. Byggnadstekniska lösningar och utnyttjande av ekosystemtjänster, till exempel växtlighet, kan minska bullernivåerna i staden och samtidigt skapa andra mervärden.

Närhet till stadspuls, natur och landsbygdens lugn

Mer urbana kvaliteter i staden

URBANA KVALITETER ÄR BRA för Borås dragningskraft. Med urbana kvaliteter menas sådant som i princip bara erbjuds i staden, som kunskapsbaserade arbetsplatser, kultur, handel, restauranger och nöjen. Människor och företag attraheras av att det finns mycket att välja på. Det skapar inspiration och grund för fler idéer, innovationer och företag som i sin tur bidrar till tillväxt och större utbud. Att staden kan erbjuda urbana kvaliteter är en viktig del i en positiv utvecklingspiral.

I staden kan de urbana kvaliteterna utvecklas genom att vi strävar efter en tät och varierad miljö i stadskärnan och i stadens stråk. I stadskärnan behövs plats för såväl bostäder, kontor och kulturinstitutioner som för offentliga mötesplatser. Högskolan och dess relaterade verksamheter behöver ytor att utvecklas. Stadskärnan behöver också fler bostäder för att gator och torg ska ha liv under hela dygnet. Förtätning kräver smarta och innovativa lösningar för ny bebyggelse och de funktioner som ska samsas i staden. Gamla föreställningar om hur vi bygger och använder staden behöver utmanas.

Så för vi med oss det textila arvet till morgondagens Borås.

Synliggör den textila identiteten

BORÅS MODERNA NÄRINGS LIV bär och förädlar arvet som textilstad, men arvet lever också i den fysiska miljön. Byggnader och platser från textilindustrins tid har stor potential att bli en del av morgondagens stad, och vi vill lyfta fram den textila identiteten när vi bygger framtidens bostads- och arbetsplatsmiljöer. Det kräver respekt för det gamla och nya idéer.

Gröna kilar i stadens närhet

RUNT STADEN BORÅS FINNS STORA områden med höga naturvärden och rekreativsmöjligheter. Områdena är en viktig resurs för både människor och djur, och deras funktioner för staden är viktiga att värna. Vi vill värna dessa områden genom att vara försiktiga med ny bebyggelse och öka områdenas tillgänglighet. Det ska vara enkelt att nå omgivningarna till fots, med cykel eller med kollektivtrafik.

Närhet till småskalig lokal service

Borås har precis som många andra städer utvecklats mot färre och större servicepunkter med långa avstånd som resultat. I många stadsdelar finns torg och små centrum där servicen på vissa håll har minskat. Ett större lokalt befolkningsunderlag kan skapa kortare avstånd för vardagens ärenden och vända den negativa trenden på många stadsdelstorg. Så skapas ekonomisk aktivitet och sociala möten samtidigt som resebehoven minskar. I Borås vill vi stärka det småskaliga lokala serviceutbudet genom att samla bebyggelse runt stadsdelstorg och mindre centrum.

I serviceorterna ska ny bebyggelse stärka den befintliga strukturen. Det är viktigt med ett brett utbud för landsbygdens närhet till vardagsservice. Det finns stor potential att utveckla det lokala utbudet i serviceorterna genom förtätning med fler bostäder i goda lägen. Tätare bebyggelse runt orternas centrum är viktigt för att stärka kollektivtrafiken och vidareutveckla den småstadskarakter som präglar orterna. Med tätare kollektivtrafik till och från serviceorterna ökar också tillgängligheten för dem som bor i omgivande orter och landsbygd. Attraktiva bytespunkter för cykel, bil, tåg och buss behöver utvecklas i alla serviceorterna.

Livskraftig landsbygd

LANDSBYGDEN ÄR DE OMRÅDEN som ligger utanför tätort. Även landsbygden är beroende av nya bostäder för att lokala funktioner ska vara tillgängliga. Samtidigt behövs kloka avvägningar för att bostadsutvecklingen på landsbygden ska kunna förenas med en resurseffektiv markanvändning och hänsyn till andra allmänna intressen. Här vill vi i första hand värna det som utgör landsbygdens värden, exempelvis jord- och skogsbruk, kulturmiljöer, höga naturvärden och rekreativsområden.

Bebyggelse på landsbygden måste med andra ord utvecklas på ett sätt som bidrar till livskraft och gott vardagsliv, samtidigt som landsbygdens unika värden inte byggs bort.

Regioncentrum med nationell och internationell koppling

Stark utveckling som regionens andra stad

BORÅS SKA FORTSÄTTA utvecklas som Sjuhärads centrum och den näst största staden i Västra Götaland. Den regionala tillgängligheten behöver stärkas för att Borås ska bli ännu mer attraktivt som del i en stor bostads- och arbetsmarknadsregion. Kommunen växer med fler arbetsplatser, särskilt inom profilområdena textil, logistik och e-handel. Ett mångsidigt näringsliv är en styrka som gör att kommunen står stark även under konjunktursvängningar. Kommunen behöver därför skapa förutsättningar för olika företag, av olika storlek och med olika kunskapskrav, att växa i Borås. Regionala målpunkter som högskolan, djurparken, handelsplatserna och kulturinstitutionerna ska få möjlighet att utvecklas och fortsätta attrahera besökare till kommunen.

Närheten till Landvetter flygplats är en styrka som gör Borås näbart både nationellt och internationellt. Tillgängligheten till flygplatsen behöver utvecklas för att Borås ska kunna locka fler internationella besök.

Med Götalandsbanan får Borås helt nya förutsättningar genom snabbare resor till Göteborg, Landvetter flygplats, Jönköping och Stockholm

Stärk den spårbundna kollektivtrafiken

MED GÖTALANDBANAN FÅR Borås helt nya förutsättningar genom snabbare resor till Göteborg, Landvetter flygplats, Jönköping och Stockholm. För att Götalandsbanan ska få full effekt krävs en effektiv tågpendling inom en attraktiv region. Ett regionalt resecentrum i ett centralt läge i staden behövs för enkla och smidiga resor till och från Borås.

Korta bytestider i kollektivtrafiksystemet och närhet till stadens viktiga målpunkter spelar stor roll i hela-resan-perspektivet. Förutom Götalandsbanan krävs förbättringar i det befintliga järnvägsnätet genom Borås. Banornas underhåll är starkt eftersatt, och banorna har låg standard.

Järnvägen kan bli stråkets ryggrad och minska restiderna i regionen. På så sätt kommer människor närmare varandra och det blir kortare avstånd mellan arbetsplatser, bostäder och miljöer för fritidsaktiviteter och kulturutbud.

Samverkan inom regionen

Som del i en tillväxtregion ökar Borås behov av att samverka med andra aktörer i regionen. När människor reser allt längre mellan bostad, arbete, skola och nöje blir kommungränserna mindre viktiga och kraven ökar på att vardagslivet fungerar oavsett vilken kommun man befinner sig i.

Borås har många gemensamma intressen med grannkommunerna vad gäller exempelvis infrastruktur, kollektivtrafik och andra frågor. Det är viktigt att ha en löpande samverkan med såväl grannkommuner som med Västra Götalandsregionen, länsstyrelsen och andra myndigheter, så att regionala frågor kan hanteras gemensamt och göra vardagslivet gränslöst och smidigt för människor och företag.

Övergripande strategier

ÖVERSIKTSPLANEN FÖRESLÅR ett antal vägledande och övergripande strategier. De är framtagna mot bakgrund av de resonemang och vägval som redovisats under de prioriterade inriktningarna. Ambitionen är att ge vägledning för

att underlätta kommunens och andra aktörers planering. Strategierna ska ses som ett stöd på översiktlig nivå. Vägledning och riktlinjer för mer detaljerade planeringsfrågor finns i kapitlet Planeringsprinciper.



Femkärnighet

BORÅS VÄXER I FÖRSTA HAND i de fem kärnorna: staden Borås och de fyra serviceorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors. Staden utvecklas som kommunens och Sjuhärads kärna med mycket bostäder och ett stort utbud av arbetsplatser, handel, kultur och nöjen. Staden är navet för den regionala infrastrukturen. Serviceorterna stärks som lokala centra för omgivande orter och landsbygd, med bra utbud av bostäder, vardagsservice och kollektivtrafik.



Styrkan kommer inifrån

BEBYGGELSEN VÄXER GENOM FÖRTÄTNING, komplettering och omvandling inom orterna – alltså där det redan är byggt. Genom att växa inifrån utnyttjas mark och infrastruktur optimalt, bebyggelsen hålls ihop och nya områden integreras i den redan byggda miljön. Obebyggd mark sparas för jord- och skogsbruk, natur- och kulturvärden samt rekreativmöjligheter.



Koncentrerat och sammanbundet

BEBYGGELSE KONCENTRERAS UTMED STRÅK och runt stationer, mindre centrum och stadsdels-torg. Handel och service samlas lokalt och nära bostäder. Bebyggelsen binds samman med tät kollektivtrafik och trygga gång- och cykelbanor i stråken. Täthet, variation och attraktiva gaturum utvecklar stråkens stadsmässighet.



Tätt och mixat

DEN TÄTA BEBYGGELSEN SKA HA så bred blandning som möjligt – av både människor och funktioner. Inom samma område samlas och blandas bostäder, handel, samhällsservice, parker och mötesplatser, kontor och andra icke-störande verksamheter. Bostäder av olika typer, storlekar och upplåtelseformer eftersträvas i samma område. I den täta bebyggelsen integreras parker och grönytor av hög kvalitet. Ytkrävande, transportberoende och störande verksamheter placeras utanför den blandade miljön.



Mer mötesplatser och målpunkter

FLER ATTRAKTIVA OFFENTLIGA MÖTESPLATSER utvecklas i alla orter och stadsdelar. Nya målpunkter skapas som uppmuntrar människor med olika bakgrund, i olika åldrar och från olika delar av kommunen att mötas. Offentliga rum utformas så att de är tillgängliga för alla, oavsett ålder, kön och funktionsvariation.



Grönt och blått runtom

NÄRHETEN TILL NATUR- OCH REKREATIONSOMRÅDEN, sjöar och vattendrag värnas genom att vi håller ihop bebyggelsen inom tätorterna. Staden omsluts av en grönblå struktur som är nära, tillgänglig, sammanhängande och sammankopplad med den byggda miljön. En sammanhängande grön infrastruktur i form av rekreativstråk och ekologiska spridningskorridorer säkerställs vid planering av bebyggelse och infrastruktur.



Bygg för mer buss, cykel och gång

NY BEBYGGELSE PRIORITERAS DÄR kollektivtrafiken redan är stark och bidrar till ett effektivare och robustare nät som fler kan använda i vardagen. Stationer och större hållplatser utformas för enkla byten mellan färdmedel, till exempel med pendelparkeringar för cykel och bil. Gång- och cykelnätet utvecklas så att bostäder, arbetsplatser och målpunkter binds samman och kan användas i det dagliga resandet för fler boråsare, så att vardagsmotion och hälsosamma livsmiljöer främjas.



Viskan och textilen synliggörs i staden

BORÅS VÄNDER ANSIKTET MOT VISKAN och lyfter fram den textila identiteten när staden växer. Attraktiva bostäder, mötesplatser, parker och aktivitetsytor utvecklas utmed Viskans stråk i staden. Textilindustrins kulturmiljöer, bebyggelse och arkitektur synliggörs och integreras respektfullt i den tätare stadsmiljön.



Regional utblick

BORÅS UTVECKLAS SOM CENTRUM i Sjuhärad och som Västra Götalandsregionens andra stad, med regionala målpunkter som högskola och sjukhus. Borås verkar för effektivare regional kollektivtrafik, som bidrar till regionförstoring där Borås och Göteborgs arbetsmarknader integreras. Borås verkar för ny infrastruktur i form av Götalandsbanan och för bättre kapacitet på de befintliga järnvägarna.

Borås samverkar med grannkommuner, region och andra aktörer i frågor som rör fysisk planering i den utvidgade arbetsmarknadsregionen.

Högskolan, textilklustret och det kunskapsintensiva näringslivet koncentreras i staden och berikar stadsmiljön. Borås utvecklar stadskärnan för mer handel, med attraktiva platser, kultur och evenemang som attraherar besökare från hela regionen.

Borås erbjuder attraktiv mark för en fortsatt stark utveckling av logistikklustret med Viared som nav. Borås verkar för att fler godstransporter ska gå på järnväg för en långsiktig hållbar utveckling.

Planeringsprinciper

PLANERINGSPRINCIPERNA ÄR ETT verktyg för att förverkliga översiktsplanens strategier. De ska ge vägledning på en mer detaljerad nivå. Principerna ska utgöra stöd vid exempelvis detaljplanering, lokaliseringsprövningar eller intresseavvägningar. Om avsteg görs från principerna bör detta motiveras inför beslut. Intressen och områden av särskilt värde eller där särskild hänsyn behöver beaktas vid planering av den fysiska miljön, redovisas i kapitlet Hänsyn.

Bostadsbyggande och boendemiljöer

BORÅS SKA HA EN bostadsmarknad som är öppen och tillgänglig för olika gruppers behov, och den ska kunna erbjuda något för alla – barnfamiljen, studenten, ensamhusället, pensionären och samboparet. För att tillgodose detta behov och skapa en långsiktig bostadsförsörjning i Borås behöver bostadsproduktionen gå i takt med befolkningsutvecklingen och skapa ett varierat och brett utbud av olika boendeformer i goda lägen. En blandning av upplåtelseformer i samma område stärker förutsättningarna för att människor med olika socioekonomisk bakgrund ska kunna bo i samma område. Det gynnar mångfald och integration, som i sin tur stärker social sammanhållning.

Bostadsutveckling ska i första hand ske genom förtätning inom orterna. Det skapar underlag för service, kollektivtrafik och för att sociala möten kan ske. Bostadsbyggande utanför tätort ska ske med hänsyn till resurseffektiv markanvändning, fungerande vardagsliv och natur- och kulturvärden.

Fler bostäder av olika sorter behövs utanför stadskärnan, i serviceorterna, framförallt fler lägenheter i kollektivtrafknära lägen, och mindre bostäder som gör det möjligt för äldre att bo kvar. Det är därför viktigt att fokusera på stations- och hållplatsnära planering, där bostäder, arbetsplatser och service kan dra nytta av att placeras tillsammans, nära kollektivtrafiken. Genom att utgå från det befintliga och bygga med hänsyn till omgivningen, kan boende känna starkare tillhörighet. Därtill behöver vi nya innovativa lösningar som stärker en långsiktigt hållbar livsmiljö. I den täta staden finns behov av flera funktioner på en begränsad yta, och därmed bör exempelvis bostadshus inrymma fler än en funktion. Ett yteffektivt markutnyttjande ska alltid eftersträvas.

Läs mer:

- *Borås Stads Bostadsbyggnadsprogram*

Planeringsprinciper

- Bostadsbyggandet i Borås ska kunna ge ett utbud som motsvarar efterfrågan. Borås Stad ska ha planberedskap för minst 700–800 nya bostäder varje år. Borås ska verka för en mångsidig bostadsmarknad för alla.
- Planeringen av bostäder ska bidra till en komplettering, med varierade bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer inom respektive område.
- Bostäder blandas med arbetsplatser, handel, samhällsservice och icke-störande verksamheter. Avståndet mellan bostad och vardagsfunktioner ska vara kort för att minimera det lokala transportbehovet.
- I strategiska lägen, vid till exempel stadsdelstorg och i urbana stråk, bör bostadshus ha öppna bottenvåningar för verksamheter som butiker eller förskolor.
- Ny bostadsbebyggelse ska lokaliseras på rimligt gångavstånd till kollektivtrafik. Kollektivtrafik ska vara ett attraktivt alternativ i vardagen.
- Vid förtätning av boendemiljöer ska tillgången till offentliga mötesplatser och grönytor av hög kvalitet säkerställas. Grönområdessnurrar i Grönområdesplanen är vägledande.
- Nya bostadshus ska präglas av långsiktighet i fråga om energiförbrukning, materialval och utformning.
- Kvinnors, mäns, flickors och pojkars olika behov ska synliggöras, belysas och beaktas vid utformning av boendemiljöer. Konsekvenser av planerade åtgärder ska bedömas utifrån olika gruppers perspektiv (kön, ålder, etnicitet, religion, sexuell tillhörighet och funktionsvariation).

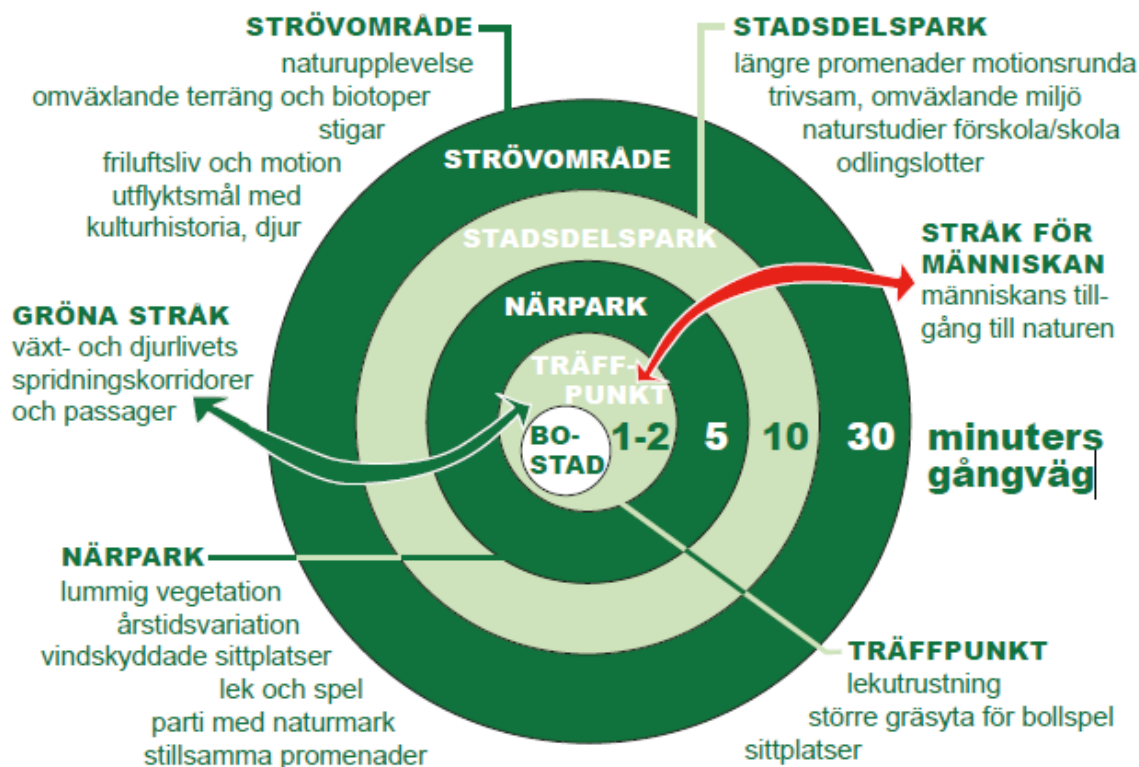
Gröna och blå strukturer

GRÖNSKA OCH VATTEN SKAPAR förutsättningar för en god livsmiljö genom att erbjuda rekreativsmöjligheter, mötesplatser, ekosystemtjänster och biologisk mångfald. När befolkningen växer och staden blir tätare är det särskilt viktigt att gröna strukturer tas tillvara och görs tillgängliga. Grönområdenas värde för till exempel rekreation, upplevelse, biologisk mångfald, omhändertagande av dagvatten eller andra ekosystemtjänster, samt deras del i en sammanhängande grön struktur, ska bedömas i samband med planeringen. Förtätning innebär inte automatiskt att grönytor går förlorade; tvärtom finns goda möjligheter att kompensera, ersätta eller till och med utveckla befintliga grönområden i närområdet på lämpliga ytor.

Kring Borås tätort finns områden med höga naturvärden och rekreativsmöjligheter. Områdena är en viktig resurs för både människor och djur, och deras funktioner för staden är viktiga att värna. Vissa områden har potential att utvecklas, särskilt i samband med att Borås förtätas

med fler invånare. Natur- och rekreativsområdena bidrar till människors hälsa och ska värnas och utvecklas genom ökad tillgänglighet och förbättrade funktioner. Möjligheten att nå natur- och rekreativsområden med gång-, cykel- och kollektivtrafik ska prioriteras.

I staden och tätorterna finns ett brett utbud av parker och grönområden av olika storlek och kvalitet. Tillgången till sådana områden får inte påverkas negativt när ny bebyggelse utvecklas. Översiktsplanen föreslår ett antal övergripande principer för hur förtätning och tillgången till grönområden kan gå hand i hand. I Borås Stads Grönområdesplan finns en klassificering av stadens grönområden. Översiktsplanen föreslår att klass I och II-områden i Grönområdesplanen inte får påverkas negativt då ny bebyggelse uppförs. Områden av klass III och IV som berörs av förtätning bör kompenseras genom nya grönytor eller kvalitetshöjande insatser i närområdet. Möjligheten att skapa små men högkvalitativa grönytor ska aktivt undersökas i samband med projekt med hög exploatering. Växtlighet på



Grönområdessnurren skapar riktlinjer för maxavstånd för olika värden.

Grönområdena ska vara en tillgång för alla och finnas inom räckhåll.

tak och väggar, pocket parks och stadsodlingar är smarta lösningar för gröna tillskott i täta miljöer som dessutom ofta har sociala värden i form av mötesplatser och andra möjligheter för gemenskap. Det motverkar även olägenheter som uppstår i staden, som luftföroreningar, upplevelsen av buller och förhöjda temperaturer på grund av hårdgjorda ytor, t.ex. asfalt. Genom mer satsningar på anläggningar av och med grönska, kan det på lång sikt innebära sänkta samhällskostnader för till exempel översvämningar.

I en attraktiv livsmiljö ska även tillgången till vatten vara god. I Borås finns Viskan som tillför och skapar en attraktiv miljö att vistas i. Viskan är ett viktigt element i staden som kompletterar byggnader, torg och gröna ytor. Tillsammans kan dessa olika element skapa livsmiljöer att trivas i. De stråk som ligger intill Viskan behöver platser och torg som inbjuder till möten. Genom att planera för service och attraktioner, som restauranger, kulturinstitutioner och bostäder, samt ytor som uppmanar till spontana möten, kan Borås stadsliv stärkas ytterligare. Utgångspunkten är att Viskan ska vara tillgänglig för alla, såväl boråsare som besökare. Samtidigt ska Viskans naturvärden värnas och de ekosystemtjänster som vattnet erbjuder ska utnyttjas på ett hållbart sätt.

Läs mer:

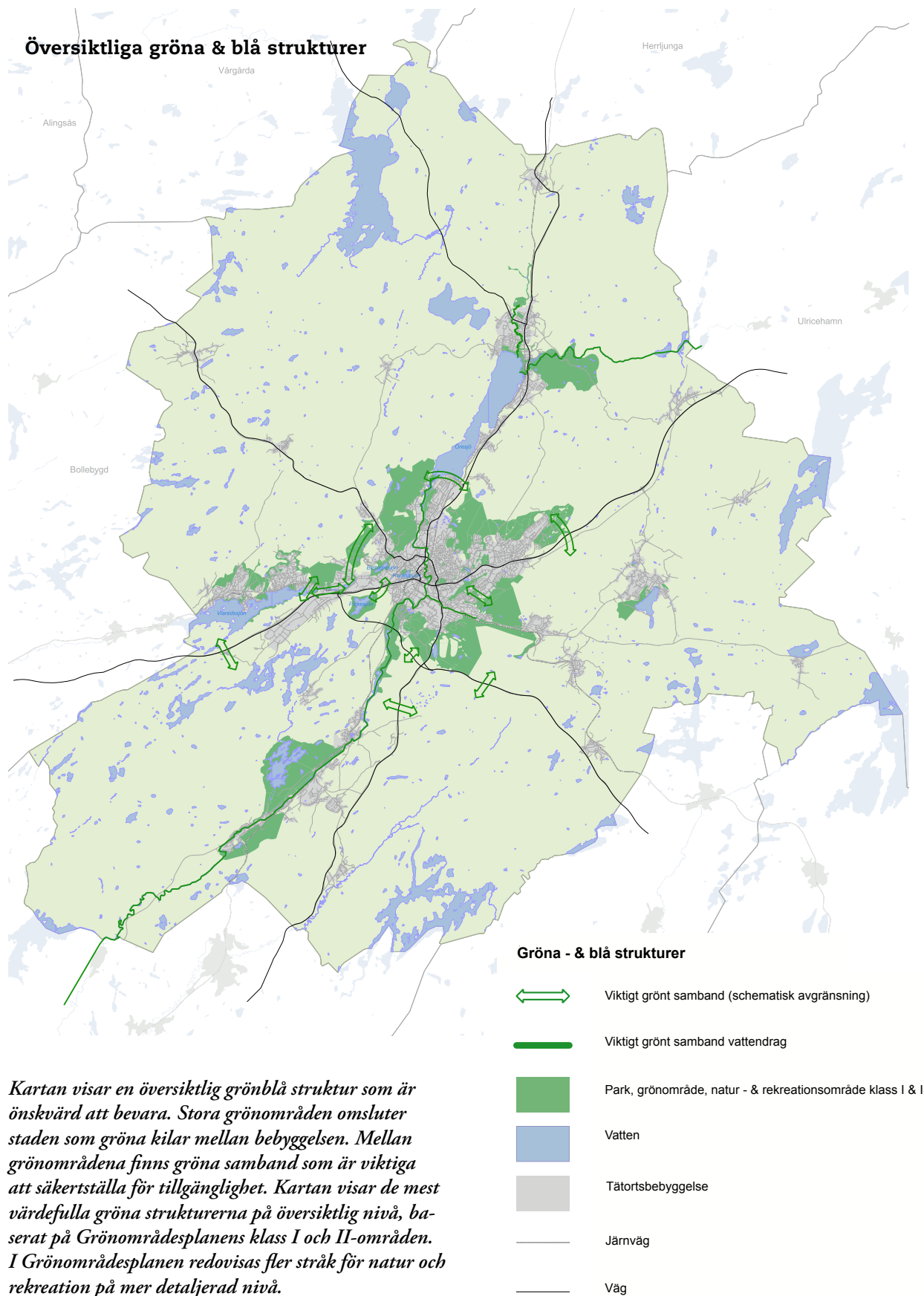
Borås Stads Grönområdesplan

Fortsatt arbete

DET FINNS ETT BEHOV av att undersöka tillgången till grönytor/ekosystemtjänster, framförallt i de delar av kommunen där förtätningstrycket är störst. Genom att till exempel identifiera bristområden kan åtgärder vidtas för att kompensera eller tillskapa nya grönytor. Översiktsplanen föreslår att stadens grönytefaktor kartläggs och att en metod tas fram för kompensationsåtgärder när gröna ytor tas i anspråk.

Planeringsprinciper

- Planeringen ska säkerställa en sammanhängande grön struktur. Åtgärder undviks som påverkar tätortsnära natur- och rekreationsområden eller sambanden dem emellan negativt.
- I Borås ska det finnas en mångfald av små och stora parker, ekosystemtjänster och naturområden som är sammankopplade i ett nätverk av gröna stråk – gröna kopplingar som är viktiga för både människors rekreation och för djurs och växters livsförutsättningar.
- Vid bebyggelseförtätning ska tillgången till grönytor säkerställas. Grönområdesplanens klass I- och klass II-områden ska värnas. Övriga grönområden som påverkas av förtätning ska ersättas med kompensationsåtgärder.
- Outnyttjade ytor i tätbebyggda miljöer kan om förutsättningarna är de rätta omvandlas till nya kvalitativa grönytor i samband med att ny bebyggelse tillkommer.
- Blåa strukturer som sjöar och vattendrag ska vara tillgängliga för allmänheten i möjligaste mån. Strandskyddslagen säkerställer allmänhetens tillgänglighet till sjöar och vattendrag.
- I staden ska det vara möjligt att röra sig utmed Viskan genom att platser och stråk säkerställs.



Trafik & transporter

DET SKA VARA ATTRAKTIVT för invånarna i Borås att använda hållbara transportmedel. Därför behöver ytsnåla transporter som gång-, cykel-, och kollektivtrafik prioriteras i de täta stadsmiljöerna. På landsbygden är bilen däremot en förutsättning för ett fungerande vardagsliv. En omställning mot fler kapacitetsstarka transporter i stadsmiljön underlättar för dem som bor på längre avstånd och behöver använda bilen i vardagen.

Det offentliga rummet ska utvecklas för mötesplatser, rekreation, upplevelser, handel och boende. Färre parkerade bilar på centrala gator skapar förutsättningar för en attraktivare stadskärna. Det ska vara enkelt att ta sig fram till fots på gator, torg och offentliga platser. De urbana stråken bildar strukturen för gång- och cykelnätet i staden. Cykelnätet ska bindas samman i centrala Borås och i tätorterna. Stråken ska vara sammanhängande, lättorienterade och tydliga. Cykelparkeringar ska vara en naturlig del i trafiksystemet och placeras strategiskt vid noder, målpunkter och i stadskärnan.

Parkering nära stadskärnan ska i första hand brukas för besök som gynnar centrumutvecklingen, vilket normalt är för en kortare tid under dagen eller kvällen. Bostäder som tillkommer i områden med god kollektivtrafikförsörjning har mindre behov av parkering. Borås Stads Riktlinjer för parkering ger rekommendationer för parkering i samband med nybyggnation. Bilpooler och mobility management-åtgärder kan vara en effektiv lösning och bör studeras i detaljplaneskedet.

För att Borås ska kunna växa behöver fler resor ske med kollektivtrafik. Spårbunden kollektivtrafik är mest miljövänlig och har störst kapacitet. Tåg brukar också ses som mest attraktivt av dagspendlare, särskilt på längre avstånd. Förutom Götalandsbanan behövs förbättringar i det befintliga järnvägsnätet genom Borås. Kust till kustbanan, Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan har för låg kapacitet för att erbjuda ett effektivt resande. För Borås handlar det om att koncentrera ny bebyggelse nära stationerna, för att stärka underlaget utmed de järnvägar som finns. Stadstrafikens bussar ska gå längs tydliga stråk med god framkomlighet och goda möjligheter till byten i en centralt belägen

bytespunkt. Viktiga stråk för kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet identifieras tillsammans med övriga aktörer. God framkomlighet förutsätter att busstrafiken prioriteras framför biltrafik där det finns eller riskerar att uppstå trängsel.

Trots en kraftig omställning till mer hållbart resande, visar prognoser att biltrafiken kommer öka. I den mån ny väginfrastruktur behövs ska Trafikverkets Fyrstegsprincip tillämpas även i Borås Stad. De fyra stegen innebär att trafikåtgärder ska analyseras i följande ordning:

- **Steg 1. Åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt**

Detta omfattar planering, styrning, reglering, påverkan och informationskampanjer för att minska transportefterfrågan eller föra över resor och transporter till effektivare transportslag.

- **Steg 2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt vägnät**

Detta steg är insatser planering och påverkan för att använda befintligt vägnät effektivare, säkrare och miljövänligare. Bussfler på trafikintensiva gator är exempel på åtgärder inom detta steg.

- **Steg 3. Mindre vägförbättringsåtgärder**

Omfattar förbättringsåtgärder och ombyggnader i befintligt sträckning till exempel trafiksäkerhetsåtgärder eller bärighetsåtgärder. Mötesfria vägar med wireräcken är exempel på åtgärder inom detta steg.

- **Steg 4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder**

Omfattar om- och nybyggnadsåtgärder som ofta tar ny mark i anspråk, till exempel nya vägsträckningar.

Steg 1 och 2 kallas också för Mobility management-åtgärder.

Utredningsarbete pågår för att bedöma behovet av nya väginfrastrukturer. Dessa kommer behöva utredas vidare. Under kapitlet Markanvändning beskrivs vilka vägkopplingar det handlar om.

Läs mer:

Borås stads Cykelplan

Utvecklingsplan för stadstrafiken i Borås

Riktlinjer för parkering, Borås Stad

Regionalt Trafikförsörjningsprogram för Västra Götalandsregionen

Planeringsprinciper

- Vid om-/nybyggnad av infrastruktur ska åtgärder som i första hand främjar fotgängare och cyklister prioriteras, och i andra hand sådana som leder till ökat kollektivtrafikresande. I tredje hand kommer åtgärder som främjar biltrafiken och då endast åtgärder som leder till ökad trafiksäkerhet och minskad miljöbelastning.
- I takt med att staden växer kommer även andra infartsvägar och riksvägar till och från Borås att behöva förbättrad standard, kapacitet och trafiksäkerhet. Inga åtgärder tillåts som försämrar vägarnas nuvarande eller framtida funktion.
- År 2025 ska 90 procent av boråsarna bo inom 400 meter från en hållplats med minst kvartstrafik i högtrafik. Det uppnås genom en medveten planering där bebyggelse och kollektivtrafik går hand i hand.
- De urbana stråken bildar strukturen för gång- och cykelinfrastrukturen.
- Förutsättningarna för ett ökat cykelresande stärks genom att intentionerna i Borås Stads cykelplan förverkligas.
- Gång- och cykelvägnätet ska utformas så att personer med alla funktionsvariationer kan ta sig fram.
- I stadskärnan bör parkering huvudsakligen ske under mark eller i parkeringshus. Möjlighet att kombinera parkeringsytor med andra funktioner bör undersökas för att utnyttja marken optimalt. Borås Stads Riktlinjer för parkering ger rekommendationer för parkering i samband med nybyggnation.
- Pendelparkeringar ska utvecklas i strategiska lägen i staden samt i serviceorterna.

Sociala och hälsosamma livsmiljöer

DEN FYSISKA MILJÖN HAR stor betydelse för den sociala strukturen. En uppdelning av funktioner innebär långa avstånd mellan målpunkter och människor. En tät och funktionsblandad stadsstruktur skapar istället en attraktiv miljö med liv, rörelse och tillgängliga mötesplatser. I vardagen rör sig människor mellan bostad, arbete, skola, fritid och andra aktiviteter. Om många funktioner samlas i närområdet skapas närhet för fler människor till arbete, service och fritidsaktiviteter. Ett brett utbud i närområdet blir praktiskt enklare och ger även området en särskild identitet. Det skapar också rörelse och ger upphov till vardagliga och spontana möten mellan människor med olika bakgrund. Kommunens delar ser olika ut, socialt och ekonomiskt. Det är en styrka i meningen att staden erbjuder en mångfald av miljöer, men det är samtidigt en utmaning att människor lever uppdelat utifrån socioekonomisk bakgrund. Genom att separerade stadsdelar och tätorter binds ihop kan mångfald och trygghet främjas.

Livsmiljöer ska också vara hälsosamma genom att uppmuntra till en aktiv livsstil. Fler människor som går och cyklar har positiva effekter på människors fysiska hälsa och bidrar till mindre buller. Gång- och cykelvägar prioriteras i kombination med korta avstånd till kollektivtrafik. Att motverka barriärer är en viktig förutsättning för att fler människor ska röra sig till fots och med cykel. Därtill är tillgång till parker, vatten och grönområden viktigt för såväl fysiskt som mentalt välbefinnande.

En tätare stad kräver god planering av offentliga rum för att uppmuntra till ett aktivt liv mellan byggnaderna. Människor ska kunna mötas på offentliga platser, både i sitt närområde och på stadens gator och torg. Kvalitet, tillgänglighet, trygghet, variation och närhet är ledord för att utveckla goda mötesplatser och offentliga rum.

Barns och ungdomars behov är en viktig utgångspunkt i all planering. Utemiljöer ska vara öppna, ljusa och trygga, så att barn kan leka och mötas. Planeringen ska utgå från barnperspektivet, genom att man lyssnar på barn och unga om hur de använder och vill använda den byggda miljön.

Planeringsprinciper

- Fler mötesplatser med varierande funktion ska skapas med god tillgänglighet och hög kvalitet i miljöer där det är brist på väl fungerande allmänna ytor, eller vid behov i samband med ny bebyggelse.
- God tillgång till platser för kulturell aktivitet och idrott ska stärkas i hela kommunen genom att grönskande stadsrum och parker, fritids- och idrottsanläggningar, lokal odling och annat skapas och bevaras.
- Fysiska och mentala barriärer ska byggas bort för att stärka tillgängligheten mellan olika delar av staden och för att individers sociala sfärer ska vidgas.
- Samhällsplaneringen ska bidra till goda livsmiljöer genom att utgå från olika människors och grupperns behov. Detta inkluderar jämställdhetsperspektivet.
- Tillgänglighetsaspekter för Borås invånare med olika funktionsvariationer ska beaktas vid utformning av det offentliga rummet.
- Den fysiska miljön i Borås ska bidra till en god och likvärdig hälsa för alla, och det mest hälsosamma alternativet ska vara där det enkla och självklara.
- Trygghet och säkerhet beaktas vid utformning av det offentliga rummet och i trafikmiljöer, samt stärks på otrygga platser genom väl genomtänkt gestaltning.
- Barnvänliga miljöer ska finnas tillgängliga i hela kommunen – med närhet till lekplatser, naturområden och parker. Utemiljöer kring förskolor och skolor ska hålla hög kvalitet. Planeringen av den fysiska miljön ska utgå från barnperspektivet.

Näringsliv, arbetsplatser och handel

I BORÅS SKA FÖRETAG ha goda villkor att verka och utvecklas, samtidigt som det ska vara attraktivt att flytta verksamheter hit. Översiktsplanens ambition är att verksamheter ska kunna hitta sin rätta etableringsplats. Personal- och besöksintensiva verksamheter blir allt vanligare i och med att fler arbetar inom tjänste- och kunskapsbaserade yrken. Sådana verksamheter är beroende av närhet till varandra och till stadsmiljöer. Omvänt bidrar de också till stadsliv och handel, när mycket människor är i rörelse, och har därför en given plats i den blandade stadsmiljön. Personalintensiva verksamheter ska därför lokaliseras i centrala delar av kommunen, företrädesvis i Borås, men även i serviceorterna. De ska samlokaliseras med gång-, cykel-, och kollektivtrafik, så att möjligheterna att pendla är goda. På så sätt bidrar näringslivet till stadsutvecklingen och till bättre förutsättningar för andra näringar inom handel, service och kultur.

Storskaliga, störande och transportintensiva verksamheter bör lokaliseras utanför den blandade stadsmiljön för att möjliggöra en förtätning av tätorterna och undvika tung trafik genom staden. Transportkrävande verksamheter bör i första hand lokaliseras i områden utmed stora transportleder och verksamheternas miljöpåverkan ska minimeras. Större handelsområden finns i dag i Centrum, Knalleland, Åhaga och Lundaskog. Dessa områden ska fortsätta att utvecklas som handelsområden men ingår även som en del i utvecklingen av den blandade staden. Bostäder kan med fördel integreras med handel för att skapa en blandning av funktioner med nära avstånd som tillför aktivitet fler timmar på dygnet.

Externa handelsområden skapar nya, stora trafikflöden och bidrar till en utspridd handelsstruktur i kommunen och kan konkurrera ut befintlig handel. Genom att placera handel där infrastrukturen är anpassad, i redan befintliga handelsområden, undviks nya belastningspunkter i vägnätet. Därför föreslås inga nya externa handelsområden, men en utveckling av de befintliga.

Planeringsprinciper

- Personal- och besöksintensiva verksamheter prioriteras i centrala lägen med god kollektivtrafik och gång- och cykelförbindelser.
- Transportintensiva verksamheter lokaliseras utanför den blandade stadsmiljön, nära stora trafikleder. Även hit ska det finnas god kollektivtrafik, gång- och cykelbanor.
- Högskolan och det kunskapsintensiva näringslivet ska ges utrymme att växa inom staden. Dessa verksamheter placeras med god tillgång till regional kollektivtrafik.
- Framtida utveckling av handel ska främja ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik. Lokalisering av dagligvaruhan- del ska ske i lägen som innebär att behovet av transporter minimeras.
- Befintliga handelsområden utvecklas och förtätas och med inslag av kontor och offentlig service samt bostäder om möjligt.

Tillgång till samhällsservice

UR SOCIAL SYNPUNKT innebär en god livsmiljö bland annat att det finns god tillgång till ett varierat utbud av samhällsservice. Här ingår skola, arbetsplatser, utbildning, kollektivtrafik, rekreationsområden, kultur och aktivitets- och mötesplatser. Kommunen behöver se till att tillgången till samhällsservice följer utvecklingen i olika delar av Borås. Tillgången till skola, äldreomsorg och aktiviteter ska anpassas efter olika gruppers behov och vara jämnt fördelade i kommunen. Offentlig service ska finnas med i tidiga planeringsskeden för att funktioner inte ska saknas i nya områden. För att skapa ett enkelt vardagsliv för alla boråsare ska staden erbjuda service inom rimligt avstånd. Därmed utgår planeringen från ett vardagslivsperspektiv.

Offentlig service bör samlokaliseras med kommersiell service, företrädesvis i stadens och serviceorternas centrala delar samt vid noder och stadsdelstorg. Genom att samla olika funktioner inom nära avstånd och dessutom i anknytning till gång- och cykelbanor samt kollektivtrafik, gör man det enkelt att nå de olika målpunkter som människor dagligen besöker.

Serviceorterna i Borås ska erbjuda lokal service som skolor, vård, äldreomsorg och viss kommersiell service till mindre orter och landsbygd i omlandet. De är också knutpunkter för viktiga kollektivtrafikstråk till och från Borås, för de som bor där kollektivtrafiken inte är lika tillgänglig. Serviceorterna är med andra ord både landsbygdens ”städer” och länkar till den större staden Borås. Det är viktigt att de fortsätter ha denna viktiga roll för att landsbygden ska behålla sin livskraft.

Trygghet och trafiksäkerhet är särskilt viktigt i planeringen av samhällsservicen för att den ska fungera för alla boråsare – unga, gamla, kvinnor och män. Upplevelsen av samhällsservicen och behoven av den varierar mellan människor och olika skeden i livet. God och trygg tillgänglighet framför allt för gående ska finnas för olika samhällsfunktioner.

Planeringsprinciper

- Mark för offentlig service ska reserveras tidigt i planeringsprocessen för att säkerställa goda lägen och att behoven för olika typer av verksamheter tillgodoses.
- Lokaliseringen av skolor och förskolor sker i goda miljöer med närhet och bra tillgänglighet till bostäder, kollektivtrafik och grönområden.
- Den offentliga och kommersiella servicen ska ha goda kopplingar till gångstråk och till cykel- och kollektivtrafikenätet.
- Barn ska på ett tryggt sätt kunna ta sig till skola och fritidsverksamheter utan vuxens sällskap. Därför ska trygga skolvägar säkerställas vid befintliga och vid planering av nya, skolor/förskolor.
- Effektivt markutnyttjande ska eftersträvas. Förskolor i två eller flera plan kan prövas liksom samutnyttjande av lokaler mellan olika offentliga verksamheter: t.ex. förskola, skola, fritidsverksamhet, eller och social träffpunkt, beroende på tiden på dygnet.

Tekniska system

DE STORA TEKNISKA SYSTEM som förser staden med el, värme, kyla, vatten, avlopp och it-kommunikation är viktiga för samhällsutvecklingen. Deras användning måste ske på ett effektivt sätt och är viktigt att säkerhetsställa. Utformningen av systemen måste ske med hänsyn till stadens övriga utveckling och landskapet i stort.

Borås stads Energi- och klimatstrategi anger ett antal strategier med koppling till den fysiska planeringen. Genom att inkludera energiplaneringen i översiktsplaneringen kopplas bebyggelseutveckling och energianvändning samman. Klimatsmart fysisk planering innebär att det är lätt för invånarna att göra rätt och leva klimatsmart. För att uppnå detta ska vi förtäta bebyggelsen där det är nära till bytespunkter och sammanhängande cykelnät.

Energiproduktion och energieffektivisering

PRODUKTION AV FÖRNYELSEBAR energi behöver öka, eftersom användningen av fossila bränslen leder till koldioxidutsläpp. Ökad produktion av biobränsle är en utmaning om vi samtidigt ska bevara de biologiska och rekreativmässiga värdena i våra skogar.

Byggnaders klimatavtryck påverkas av materialval och hur energieffektiv byggnaden är i drift. Vårt byggnadsbestånd kräver mycket energi per kvadratmeter jämfört med nybyggnationer. Klimatavtrycket från byggnader ska minskas genom ett livscykelperspektiv vid nybyggnation och renovering.

Vindkraft

VINDKRAFT ÄR EN FÖRNYELSEBAR energikälla som idag saknas i Borås Stad. Utredning av möjliga vindkraftsområden pågår. Tillstånd har givits för vindkraftverk i nordost, mellan Rångedala och Äspered samt i sydväst söder om Svaneholm. Inga verk har ännu uppförts. Planering pågår för ytterligare vindkraftverk på flera platser i kommunen. En landskapskaraktärsanalys håller på att tas fram som ska beskriva kommunens olika landskapstyper. Analysen ska utgöra ett underlag för att kunna identifiera lämpliga områden för framtida vindkraft.

Borås Kommunfullmäktige fastställde 2011 rekommendationer kring principer vid etablering av vindkraft. De 5 rekommendationerna är indelade under följande rubriker:

- **Grupper av verk**
- **Estetisk placering av verk inom grupper**
- **Fri siktyta åt något väderstreck**
- **Vinst i lokalsamhället**
- **Samordna med andra störningar.**

Avfallshantering

AVFALL SES SOM EN RESURS, och Borås har ett väl utbyggt system för avfallshantering och kloka lösningar för produktion av biogas, fjärrvärme, fjärrkyla och el.

Den översiktliga planeringen ska tillgodose en markanvändning som stödjer en långsiktigt hållbar hantering i avfallsplanens anda. Anläggningar för avfallshantering behöver finnas på strategiska platser för att underlätta för människor och företag att göra rätt i vardagen.

VA-system

VI ANVÄNDER VÅRA VATTENDRAG för alla aspekter i VA-försörjningen. Sjöar och grundvatten ger oss dricksvatten. Vattendrag och sjöar är också mottagare av vårt dagvatten och behandlade spillvatten. Vatten spelar en central roll för kommunens infrastruktur och utveckling, det är av största vikt att vi skyddar och aktivt förbättrar statusen på denna resurs.

Det finns gott om dricksvatten i Borås. I vissa områden behöver situationen ändå förbättras i takt med att behovet av dricksvatten ökar vid nybyggnation eller när permanentboende ersätter fritidsboende. (Om vattenförsörjning, vattentäkter mm, se avsnitt hänsyn).

Omhändertagandet av avloppsvatten från bostäder och verksamheter i kommunen fungerar bra på det stora hela. I vissa områden behöver det göras en del förbättringar. Utsläppen av skadliga ämnen till miljön måste minska, och man behöver minska risken för att människor blir sjuka av en dålig hantering av avloppsvatten.

Kapaciteten på ledningsnätet för dagvatten i Borås är relativt god. Äldre delar av befintligt ledningsnät har dock svårt att möta dagens kapacitetskrav och effekterna av klimatförändringar. I nya områden dimensioneras nätet för framtida klimatförändringars regn, allt eftersom ny kunskap framkommer.

Borås Stad förespråkar i första hand lokalt omhändertagande av dagvatten, LOD. Genom att synliggöra

dagvattnet, t.ex. genom dammar och vattenspeglar, kan hanteringen bidra till positiva stadsutvecklingseffekter såsom rekreation, ekosystemtjänster, biologisk mångfald och estetiska värden. LOD kräver goda markförhållanden och gynnsam topografi, liksom minimering av andelen hårdgjord yta, vilket är en utmaning i och med tätare bebyggelse.

Att dra nytta av ekosystemtjänster genom att bevara eller tillskapa växtlighet och grönytor är en möjlig metod för att minska de negativa effekterna av hårdgjorda ytor. Ekosystemtjänster skapar också mervärden i stadsmiljön.

IT-infrastruktur

UTBYGGNAD AV BREDBAND ger tillgång till snabb internetuppkoppling. Snabb och trygg uppkoppling stödjer kunskap och företagande och är i dag en naturlig del av människors vardagsliv. IT-infrastruktur blir i allt högre grad en förutsättning för äldres möjligheter att bo kvar genom till exempel e-hälsohjälpmiddel.

Mobilnätets infrastruktur i form av mobilmaster och antenner för WIFI samt teknikbodas ska prioriteras i tidiga planeringsskeden. Det är viktigt att denna infrastruktur finns på plats då nya bostäder eller verksamheter utvecklas.

Läs mer:

Rekommendationer kring principer vid etablering av vindkraft

Borås stads Bredbandsstrategi

Borås stads Energi- & klimatstrategi.

Borås Stads avfallsplan

Riktlinjer för dricksvatten- och avloppsförsörjning, Borås Stad (2016)

Se också:

Kapitlet Hänsyn

Planeringsprinciper

- Skapa förutsättningar för resurseffektiva bebyggelsestrukturer genom att förtäta bebyggelsen så att tekniska system kan utnyttjas mer effektivt och för att underlätta hållbara resvanor.
- Skapa förutsättningar för ökad lokal energiproduktion genom att testa nya metoder.
- Klimatavtrycket från byggnader ska minskas genom att ett livscykelperspektiv tillämpas vid nybyggnation och renovering.
- Den fysiska planering ska tillgodose en markanvändning som stödjer en långsiktigt hållbar avfallshantering i Avfallsplanens anda. Återvinningsstationer- och centraler ska finnas i strategiska lägen så att det är lätt att göra rätt.
- Alla fastigheter i kommunen med behov av dricksvatten- och avloppsförsörjning ska ha en godkänd anläggning.
- Kommunen ska arbeta för fullgod och säker dricksvattenförsörjning med avseende på både vattentäkt och produktionsanläggning.
- Utgångspunkten för dagvattenhanteringen ska vara att ha goda marginaler för att klara extrem nederbörd. Systemen ska anpassas i takt med ny kunskap om klimatförändringar och nederbördsförhållanden.
- Föroreningar i dagvattnet ska avskiljas innan dessa når recipienten, om möjligt redan vid föroreningskällan. Dagvatten ska hanteras som en resurs som berikar miljön för upplevelser, rekreation, lek, naturvärden, ekosystemtjänster och biologisk mångfald.
- För områden som är aktuella att ansluta till allmänt VAnät ska kommunen överväga ny detaljplan i syfte att reglera och förtäta befintlig bebyggelse för att fler fastigheter ska dela på kostnaden för vatten och avlopp.
- Tekniska funktioner för mobilnät ska placeras så att de inte stör kringliggande verksamheter eller bostäder.

Mark och vattenanvändning

ÖVERSIKTSPLANENS STRATEGIER LIGGER till grund för de mark- och vattenanvändningsförslag som följer i detta kapitel. Markanvändningskartorna är vägledande och ska fungera som stöd vid planering av bebyggelse, infrastruktur och bevarande av olika värden. Avgränsningarna för olika användningar är översiktliga och enskilda bedömningar behöver göras i senare skeden om hur nya förslag till markanvändning passar mot översiktsplanen.

Markanvändningskartor med beskrivningar finns för hela kommunen, staden samt serviceorterna.

Mark- och vattenanvändning översikt

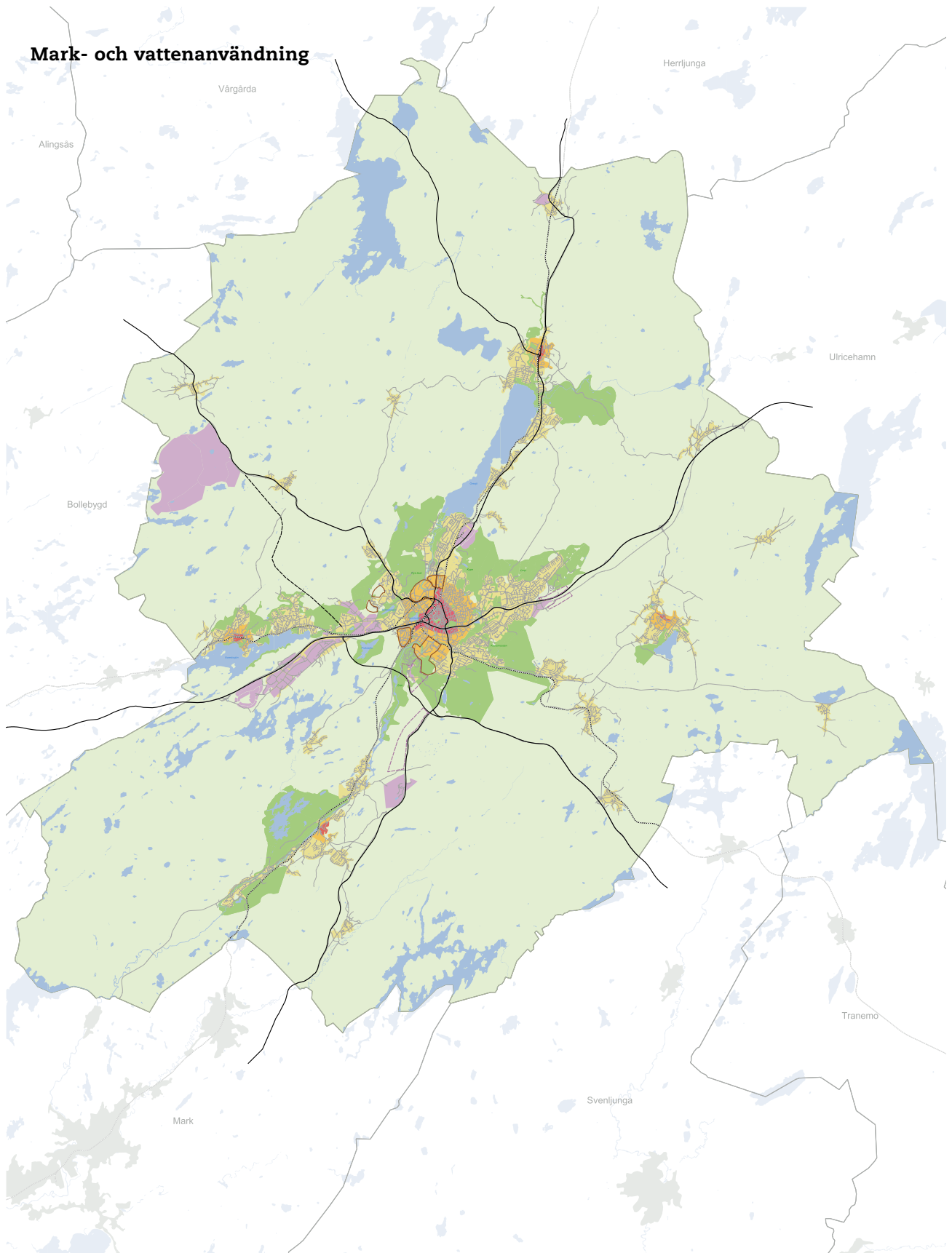
Parker, grönområden samt tätortsnära natur- och rekreationsområden

KARTAN VISAR OMRÅDEN i och utanför tätort som är av stor betydelse ur naturvärdes- eller rekreationssynpunkt, baserat på Grönområdesplanens klass I- och II-områden. Dessa områden bedöms ha så stora värden att de inte kan ersättas och bör därför prioriteras framför annan använd-

ning på kartan. Exempel på dessa områden är Stadsparken, Annelundsparken, Ryå åsar och Mölarp-Krökling. Vissa områden sammanfaller med naturreservat och riksintressen, medan andra saknar formellt skydd. I kommunen finns också områden med särskilt skydd, t.ex. naturreservat, Natura 2000 eller riksintressen. Dessa beskrivs närmare i kapitlet Hänsyn. Grönområdesplanens klass III- och IV-områden, t.ex. mindre parker ses som en del av bebyggelseområdena. För närmare beskrivning av dessa områden hänvisas till Grönområdesplanen.

Verksamhetsområden

KARTAN VISAR STÖRRE verksamhetsområden med främst transportintensiva verksamheter eller sådana som kan vara omgivningsstörande. Översiktsplanen pekar ut möjliga utredningsområden för nya storskaliga verksamhetsområden, vid väg 27/41 och utmed väg 40 öster om staden. Utvecklingen av dessa områden bör föregås av studier av bl.a trafikutveckling.




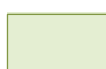
Mark- och vattenanvändning


..... Transportsamband: **järnväg**

————— Transportsamband: **genomfartsled**


————— Transportsamband: **övrig väg**


 **Park, grönområde, natur- & rekreationsområde klass I & II**
Område med höga natur- och/eller rekreationsvärden där enstaka bebyggelse kan förekomma. Åtgärder undviks som påverkar befintliga värden negativt. Kvalitets- och tillgänglighetsfrämjande åtgärder prioriteras.


 **Landsbygd**
Jord- & skogsbruk, mindre natur- och rekreationsområden, mindre bebyggelsesamlingar och verksamheter ingår. Åtgärder som främjar areella näringar, naturvärden, landskapsbild och rekreationsmöjligheter prioriteras framför annan användning.


 **Vatten**


Bebyggelseområden (ungefärlig avgränsning)

 **Urbana stråk**
Stråk med stark kollektivtrafik och inslag av arbetsplatser, handel, service mm. Förtätning utmed stråken kan bidra till en spridning av innerstadskvaliteter och att stadsdelar binds ihop med stadskärnan.

 **Stadskärna/centrumbebyggelse**
Område av lokal eller regional betydelse för boende, utbildning, arbete, service, kollektivtrafik mm. Bostäder, arbetsplatser, handel, parker och mindre grönytor ingår. Kraftig förtätning och komplettering föreslås som bidrar till hög bebyggelsestäthet och en utpräglad blandning av bostäder och icke-störande verksamheter.

 **Centrumnära bebyggelse**
Område på gång- eller cykelavstånd från stadskärna/centrum med stor potential för förtätning/komplettering. Bostäder, arbetsplatser, service, handel, parker och mindre grönytor mm ingår. Blandning av bostäder och icke-störande verksamheter är önskvärd. Områden med ensidig användning, t.ex. verksamhetsområden, kompletteras med bostäder och service.

 **Övrig stads-/tätortsbebyggelse**
Område med främst bostadsbebyggelse där arbetsplatser, service, mindre grönytor mm. kan ingå. Förtätning och komplettering sker huvudsakligen inom bebyggelsen och i lägen som kan stärka lokal handel eller service. Blandning av bostäder och icke-störande verksamheter är önskvärd. Områden med ensidig användning, t.ex. verksamhetsområden, kompletteras med bostäder och service.


 **Verksamhetsområden**
Områden med främst storskaliga och transportorienterade verksamheter som inte bör blandas med bostäder och handel. Användningen föreslås fortsätta eller utvecklas genom förtätning med verksamheter av samma karaktär som idag.

Utredningsområden transporter, bebyggelse, verksamheter (ungefärliga avgränsningar)

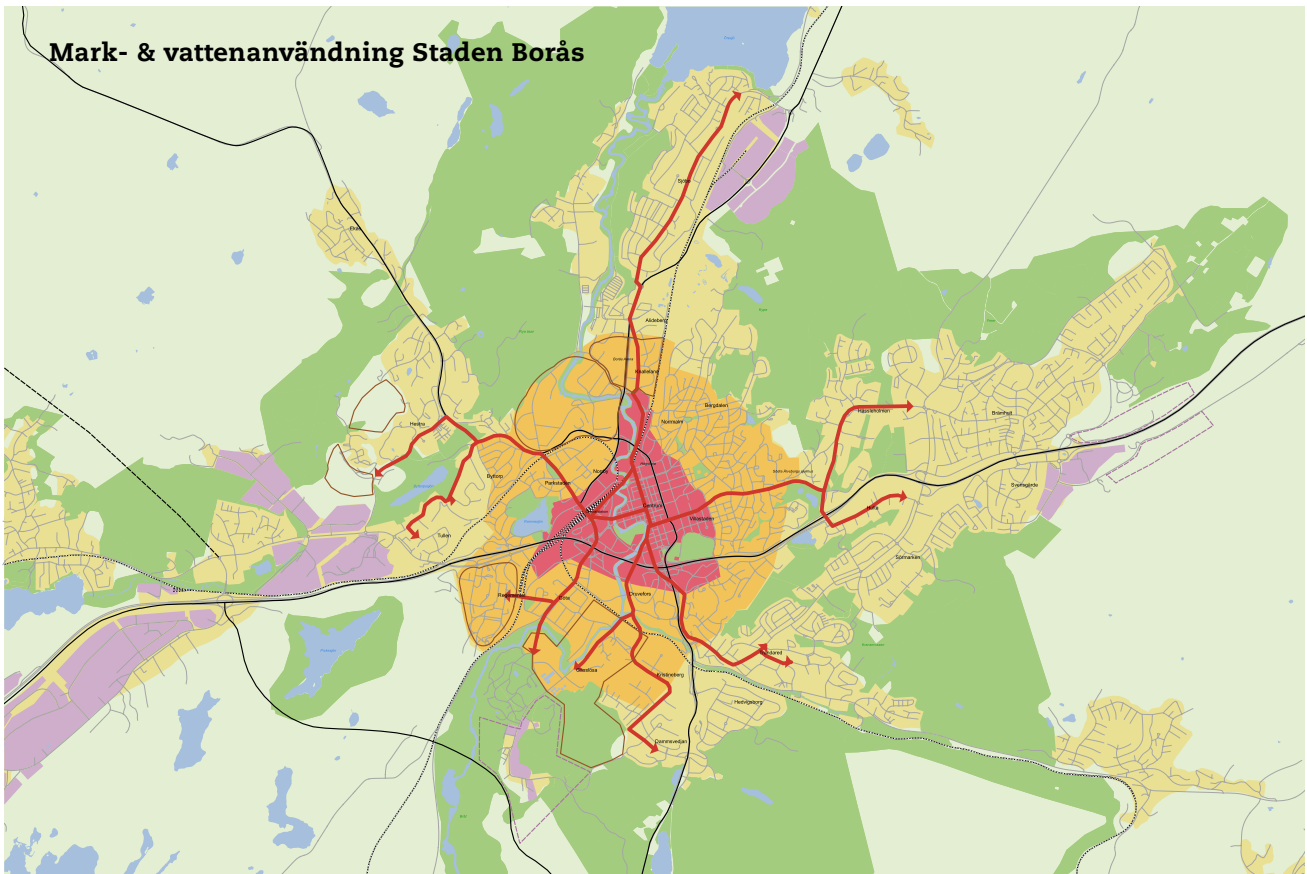
Område där större förändringar föreslås eller kan bli aktuella på kort eller lång sikt. Fortsatt planering behöver ske genom fördjupning av översiktsplanen eller andra strategiska utredningar och detaljplanering. Mindre omvandlingsområden ingår i övriga bebyggelseområden på kartan.

Götalandsbanans sträckning utreds av Trafikverket och redovisas på enskild karta.

----- **Transportsamband: ny väg**
Ny förbindelse väg 180 mot Alingsås.

 **Bostäder/blandad bebyggelse**
Område som kan förtätas, kompletteras eller omvandlas till blandad bebyggelse med bostäder, handel, service och icke-störande verksamheter.

 **Verksamhetsområde**
Område där främst storskaliga och transportorienterade verksamheter kan bli aktuella.



Förslag till markanvändning i staden

Den blandade staden förtätas och utvecklas

I ÖVERSIKTSPLANEN SES hela staden, dvs. Borås tätort, som blandad stad. Med blandad stad avses en bebyggelse som främst utgörs av bostäder, kontor, handel, restauranger, kultur mm. Arbetsplatser inom den blandade staden bör huvudsakligen bestå av personalintensiva verksamheter som kontor, handel och liknande som inte är störande för omgivningen. Parker och mindre grönområden är en viktig del i den blandade staden. Staden utvecklas långsiktigt mot en tätare bebyggelse och fler parker och mindre grönområden. Övervägande del av bebyggelseutvecklingen sker inom dagens tätortsgränser.

Storskaliga, störande och transportintensiva verksamheter lokaliseras utanför den blandade stadsmiljön. Dessa områden som idag ligger inne i stadsmiljön bör på lång sikt omvandlas till blandade områden med även bostäder och service. Omvandling kräver långsiktig planering och samverkan mellan kommunen och andra aktörer.

Stadskärnan

STADSKÄRNAN FÖRESLÅS VÄXA något jämfört med idag och bedöms kunna växa utanför rutnätsstaden genom att fler bostäder, handel och andra urbana kvaliteter tillkommer. I stadskärnan ingår bostäder, personalintensiva arbetsplatser, regionala målpunkter, högskola, kultur, handel m.m. Stadsparken och Annelundsparken är de största grönområdena men fler grönytor bör ingå i den förtätade miljön. I stadskärnan finns kommunens största kollektivtrafikknutpunkt, Södra torget och resecentrum för tåg och buss. Götalandsbanans station ska hamna i ett centralt läge i anslutning till stadskärnan.

Centrumnära staden

Den centrumnära staden definieras som bebyggelsen ca 1 500 meter runt stadskärnan, vilket är ett rimligt gång- och cykelavstånd till både stadskärnan och resecentrum. Det finns stor potential att förtäta den centrumnära stadsbebyggelsen genom ny- och påbyggnad samt om-

vandling av befintliga miljöer. Handel och service utvecklas i strategiska lägen, t.ex. vid stadsdelstorg eller vid större kollektivtrafikhållplatser. Verksamhetsområden med storskaliga eller störande verksamheter omvandlas på sikt till blandad stad.

Övrig stadsbebyggelse

DEN ÖVRIGA STADEN utgörs av stadsdelar i Borås tätort där bostäder dominerar. Här finns potential till förtätning av bostäder och till komplettering med arbetsplatser och småskalig service i strategiska lägen. Karaktären varierar mellan olika stadsdelar, vilket innebär att förtätning behöver ske på olika sätt. Glesa strukturer görs tätare där det är lämpligt och i täta strukturer växer bebyggelse på höjden och det gröna värnas. De urbana stråken ska kopplas ihop med stadskärnan för att bryta barriärer och skapa en god livsmiljö.

Urbana stråk

DE URBANA STRÅKEN förbinder stadskärnan med övriga stadsdelar. I stråken finns stark kollektivtrafik, gång- och cykelmöjligheter samt en viss stadsmässighet främst närmast stadskärnan. Stadsmässighet innebär här butik i bottenvåningen, restauranger, kaféer och hus som vänder sig mot gatan. I de urbana stråken eftersträvas förtätning med bostäder, aktivitetsytor, service och ökad tillgänglighet med gång-, cykel- och kollektivtrafik. Tomma ytor kompletteras med bebyggelse och gröna inslag för att skapa attraktion och bryta barriärer. Översiktsplanen pekar ut stråken som strategiskt viktiga, men gör ingen prioritering mellan dem. Utgångspunkten är att förtätning utmed stråken bör ske från stadskärnan och utåt. I kommande planering kan stråken behöva djupstuderas vad gäller t.ex. byggharhet, trafikplanering samt eventuellt prioriteras/etappindelas.

Stråket Åsbogatan – Södra Älvsborgs sjukhus – Hässleholmen– Hulta

STRÅKET FÖRSÖRS AV FLERA busslinjer, med Södra Älvsborgs sjukhus som knutpunkt för lokal och regional trafik. Åsbogatan kan ses som en förlängning av stadskärnan med en blandad stadskarakter. Sjukhuset är en stor arbetsplats och växer som knutpunkt för kollektivtrafiken, vilket gör närområdet intressant för bostadsförtätning och service. Kompletterande bebyggelse öster om sjukhuset kan binda samman Hässleholmen och Hulta med den centrala bebyggelsen.

Stråket mot Norrby – Byttorp – Tullen/Hestra

STRÅKET UTMED ALINGSÅSVÄGEN har relativt hög stadsmässighet med ett serviceutbud runt Almåsgymnasiet. Närheten till centralstationen är attraktivt för bostäder och arbetsplatser. Flera busslinjer försörjer stråket, både stadstrafik och regionbuss mot Alingsås. Planerad bostadsutveckling på Hestra gör att stråket är av strategisk vikt för att knyta samman stadsdelen med centrala staden.

Stråket Högskolan – Knalleland – Sjöbo

UTVECKLINGEN VID HÖGSKOLAN och Simonsland har utvidgat stadskärnan norrut. Utmed Skaraborgsvägen och Viskan finns potential till en fortsättning på den utvecklingen. Miljöerna utmed Viskan erbjuder attraktiva lägen för mer tät stadsbebyggelse som binder samman stadskärnan och Knalleland. Utvecklingspotential finns även i stråket norrifrån genom Sjöbo, i och med att trafiken minskat utmed Fristadsvägen.

Stråket mot Göta – Regimentet – Gässlösa

STRÅKET HAR STRATEGISK BETYDELSE för att binda samman staden med det nya bostadsområdet på regementsområdet. På sikt bör stråket också kopplas vidare mot Gässlösa där det finns stora omvandlingsmöjligheter. Göta ligger nära den centrala staden och skulle kunna förtätas i anslutning till stråket. Det är viktigt att bryta den barriär som motorvägen utgör mellan stadskärnan och Göta.

Stråket mot Druvefors- Kristineberg – Dammsvedjan

DEN KRAFTIGA BOSTADSUTVECKLINGEN kring Druvefors har vidgat stadskärnan söderut. Förtätning i stråkets förlängning kan bidra till en sammanhängande bebyggelse som kopplar Kristineberg och Dammsvedjan till staden. Inför en omvandling av Gässlösa bör stråket också förstärkas söderut för att binda samman stadsdelarna.

Stråket mot Bergsäter – Trandared

STRÅKET HAR STRATEGISK BETYDELSE för att binda samman Trandared med stadskärnan. Förtätning utmed Katri-nedalsgatan skulle kunna utvidga stadsmässigheten och uppmuntra till mer gång- och cykeltrafik.

Utredningsområden för nya bostäder/ blandad stad

INRIKTNINGEN ÄR ATT OMRÅDEN inom Borås tätort som idag innehåller t.ex. storskaliga verksamheter på sikt omvandlas till blandade miljöer med mer bostäder och icke-störande inslag. Översiktsplanen pekar ut några större områden där omvandling till ny blandad bebyggelse kan bli aktuell, på kort eller lång sikt. Endast områden där omvandling pågår eller där strategiska uppdrag finns pekas ut. Andra omvandlingsobjekt kan tillkomma inom staden. Genom att peka ut lämpliga områden för omvandling, kan framtida möjligheter fångas upp för vidare utredning.

Regementet

PÅ GAMLA REGEMENTSOMRÅDET har nya bostäder redan tillkommit. Detaljplanearbete pågår för nya etapper av framförallt bostäder. Det är viktigt att området får tydliga kopplingar till stadskärnan, så att det blir en naturlig del av staden. Det urbana stråket genom Göta och till viss del Lusharpan-området, utgör viktiga länkar mellan regementet och staden.

Hestra

PÅ HESTRA FINNS UPPDRAG att ta fram ett planprogram för ny bostadsutbyggnad som en fortsättning på området Hestra Midgård. Attraktiva boenden kan utvecklas med närhet till naturområden. Hestras koppling till centrala delar av Borås är en förutsättning för en god stadsutveckling där gång-, cykel- och kollektivtrafik underlättas.

Gässlösa

AVLOPPSRENINGSVÄRKET PÅ GÄSSLÖSA ska flyttas till EMC på Sobacken vilket innebär att stora ytor frigörs för ny blandad bebyggelse. Uppdrag finns att ta fram en strategisk plan för ett stort antal nya bostäder i anslutning till Göta, samt verksamheter utmed riksväg 27. I uppdraget ingår också att upprätta ett nytt naturreservat söder om riksväg 27 vid Bråts skjutfält. Gässlösa behöver kopplas ihop genom de urbana stråken genom Göta mot regementet, samt kopplas till Druvefors med goda gång- och cykelmöjligheter.

Knalleland

UPPDRAG FINNS ATT TA FRAM en strategisk plan för Knallelands handels- och evenemangsområde. Handels- och eventområdet ska kunna utvecklas och moderniseras med en tydlig koppling mellan östra och västra delområdet. En kraftfull bostadsutbyggnad kan möjliggöras inom området och Knallelands kopplingar mot stadskärnan via Skaraborgsvägen är en viktig förutsättning. Syftet med den strategiska planen är också att studera trafikproblemen i området. Framkomlighet för genomfartstrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska prioriteras.

När kraftvärmeverket vid Pantängen/Getängen är uttjänt finns möjlighet att omvandla ett stort område till mer blandad stadsbebyggelse. Detta förväntas ske på längre sikt, sannolikt utanför översiktsplanens tidshorisont. Området pekas ändå ut i denna översiktsplan för att uppmärksamma möjligheterna till omvandling på längre sikt.

Serviceorterna

STRATEGIN FÖR SERVICEORTERNA är att stärka utbudet av bostäder, service och kollektivtrafik genom en förtätning främst i orternas centrum. Det handlar om att bibehålla och utveckla lokal service som minskar det lokala transportbehovet samt behåller landsbygdens livskraft men även utveckla underlaget för kollektivtrafiken mellan serviceorter och Borås. Fristad, Sandared och Viskafors har tåg- och busstrafik medan Dalsjöfors försörjs enbart med

buss. Principen är dock densamma i samtliga orter, att koncentrera bebyggelsen och skapa bättre förutsättningar för ett ökat kollektivtrafikresande. Serviceorterna ska också fungera som knutpunkter där byte kan ske mellan bil och övriga transportslag. Det ska vara möjligt att ställa bilen vid tåg- eller busstation för att resa vidare inom kommunen eller regionen.

Dalsjöfors

I DALSJÖFORS TÄTORT BOR ca 3 500 personer (2015). Dalsjöfors är serviceort för ett omland med drygt 7 000 personer, beräknat som den tidigare kommundelen som inkluderar tätorterna Aplared, Dannike, Gånghester, Målsryd, Rångedala, Åspered samt bebyggelse utanför tätort. Totalt sett bor det alltså nästan 11 000 invånare i Dalsjöfors med omland.

I Dalsjöfors finns förskolor samt låg- mellan och högsta-dieskola. Äldreboende, vårdcentral och bibliotek är annan offentlig service som finns i Dalsjöfors. Därutöver finns kommersiell service i form av livsmedelsbutik, kaféer, restauranger, gym mm. Utbudet är framförallt samlat kring torget och Storgatan som löper centralt genom tätorten. En del av den offentliga servicen, t.ex. vårdcentralen är dock placerad en bit ifrån de centrala delarna

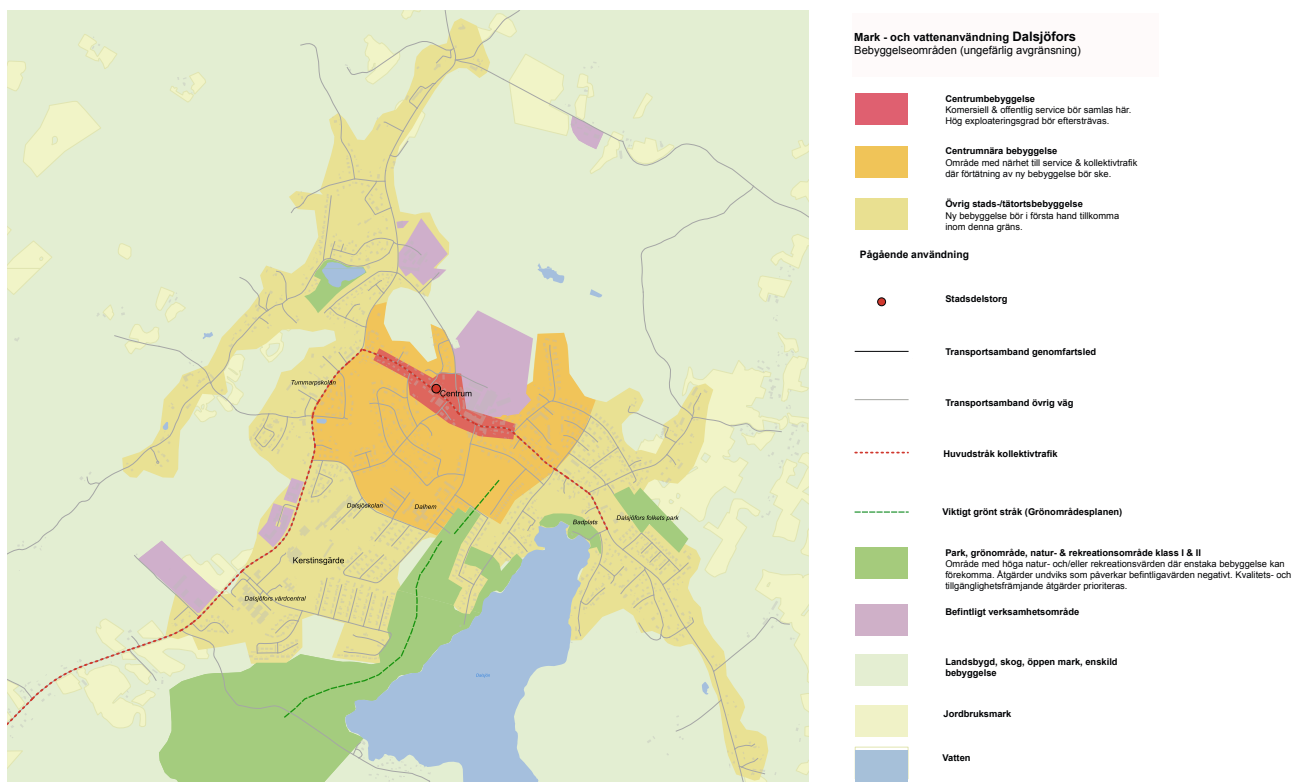
Förslag till markanvändning

Ambitionen är att stärka Dalsjöfors utbud av bostäder, service och kollektivtrafik. Fokus ligger på att samla bostäder och funktioner framförallt kring torget och utmed Storgatan. Kollektivtrafiken kan lyftas fram och kompletteras

med pendelparkering för att skapa en tydligare knutpunkt där buss och centrumfunktioner drar nytta av varandra.

På kartan föreslås att området kring torget och utmed Storgatan fortsätter utvecklas som en tät centrumbebyggelse. Här eftersträvas hög täthet och blandning av bostäder och funktioner genom omvandling eller påbyggnad. Öppna bottenvåningar utmed Storgatan bör prövas för att skapa liv och rörelse. Gång- och cykeltrafik bör prioriteras för att skapa en tryggare trafikmiljö och göra det enklare att promenera eller ta cykeln till centrum. I anslutning till centrumbebyggelsen bör möjligheten att utveckla en pendelparkering för byte mellan cykel, bil och buss studeras.

I området närmast runt centrum (ca 600 meter) föreslås en förtätning och komplettering med främst bostäder som stärker underlaget för funktionerna i centrum. Visst inslag av andra funktioner, t.ex. offentlig eller kommersiell service är positivt för att blanda den byggda miljön. Avståndet möjliggör gång- och cykeltrafik till centrum. I övriga tätorten föreslås en generell förtätning med bostäder. Komplettering med nya bostadstyper och storlekar bör eftersträvas.



Fristad

FRISTAD TÄTORT INKLUDERAR Sparsör och har totalt ca 5 100 invånare (2015). Med tätorterna Bredared, Borgstena och Frufällan samt omgivande landsbygd bor det ca 10 000 invånare i Fristad och dess omland. Som kommunens största tätort efter Borås finns stor potential till en positiv befolkningsutveckling och större utbud av bostäder och service.

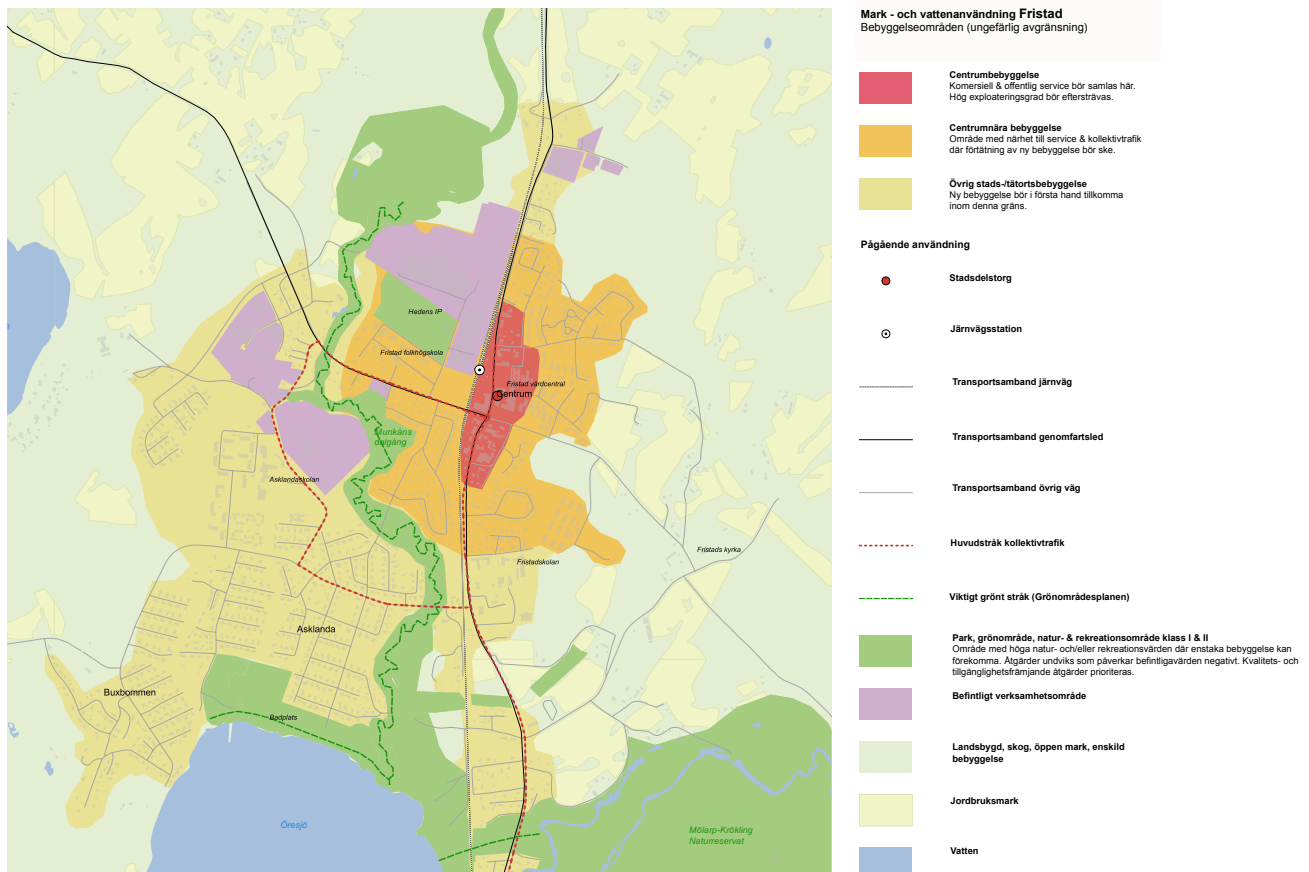
Det geografiska läget ger goda kommunikationer med bl.a. vägarna 42 och 180 samt järnvägen genom orten. Fristad centrum har ett utbud av kommersiell och offentlig service som framförallt är samlat runt torget och stationen. Tätorten har en relativt tät bebyggelsestruktur närmast centrum med en del flerbostadshus. Längre bort från centrum domineras bebyggelsen av småhus medan omlandet präglas av jordbrukslandskap, skog och varierad natur.

Förslag till markanvändning

CENTRUMBEBYGGELSEN FÖRESLÅS förtätas med bostäder och fler servicefunktioner. Det finns potential att utveckla stationsområdet genom fler bostäder i närheten samt bättre

möjligheter till färdmedelsbyten, t.ex. pendelparkering. Den centrumnära bebyggelsen (ca 600 meter) har möjlighet att utvecklas till en tätare bebyggelse på gång- och cykelavstånd. Bostadsförtätning har nyligen skett söder om Nya kyrkvägen, och det finns potential att fortsätta den utvecklingen för att skapa mer boende nära station och centrum. Väster om järnvägen finns också möjligheter att skapa nya bostäder med betoning på varierande typer och upplåtelseformer. Det är viktigt att få till gång- och cykelkopplingar som gör det enkelt att nå centrum och station. I övriga tätorten bör nya bostäder tillkomma på rimliga avstånd från busshållplatser.

De viktigaste grönområdena samt natur- och rekreationsområdena finns utmed Munkån och vid badplatserna Asklanda, Skalle samt idrottsanläggningar vid Heden och Fristadskolan. Dessa ska värnas i all planering. Andra mindre grönytor finns även inom tätorten och där ska hänsyn tas i samband med ny bebyggelse.



Sandared

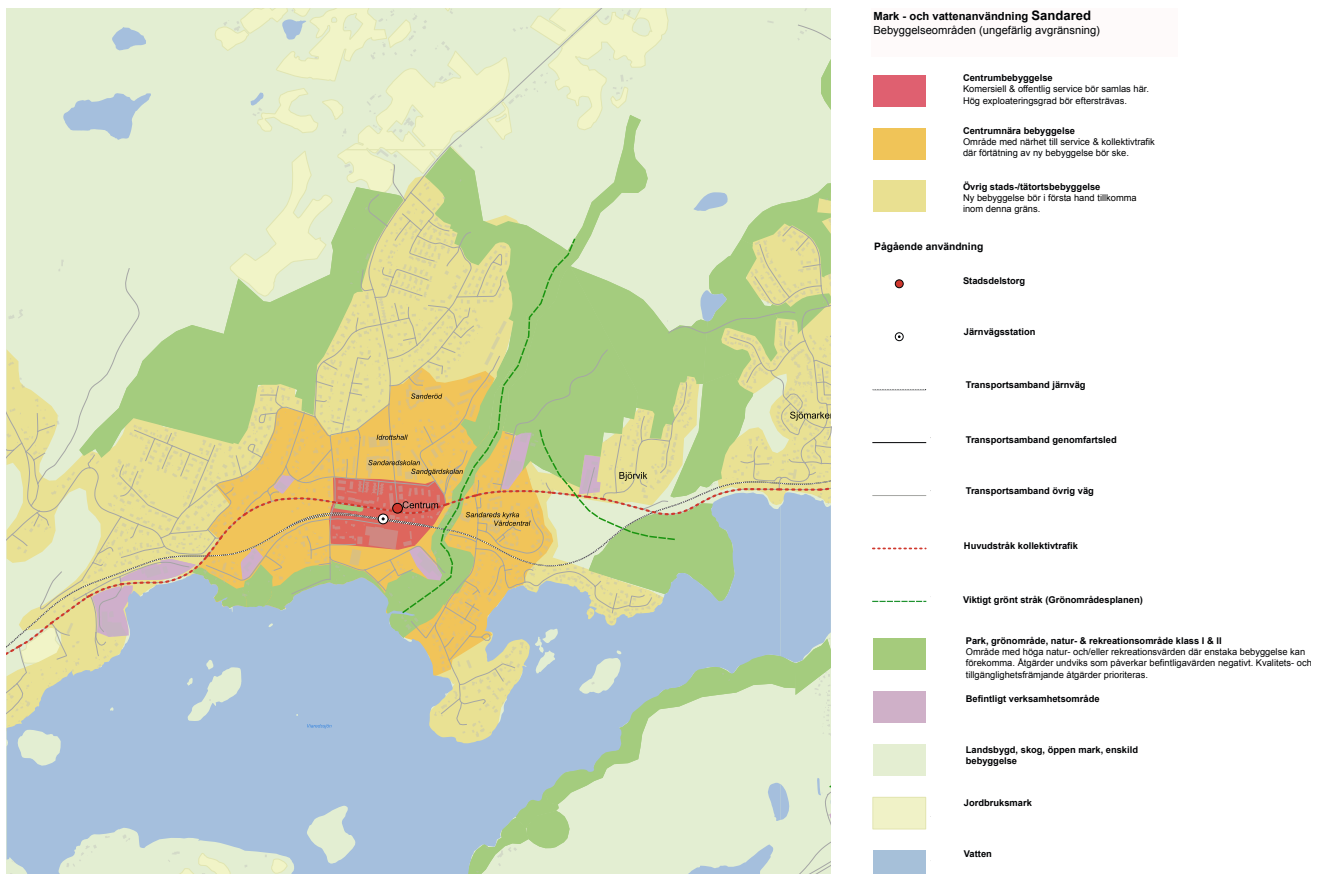
SANDARED HAR CA 3 500 INVÅNARE i tätorten. I hela området inklusive orterna Sjömarken, Sandhult, Hedared och landsbygden bor ca 8 800 invånare. Det geografiska läget nära Göteborg är attraktivt för pendling, men även till närliggande arbetsplatser i Viared. Bostadsbeståndet domineras av småhus, flerbostadshusen finns främst nära centrum i Sandared. Servicen är framförallt koncentrerad till centrum, med t.ex. högstadieskola, bibliotek, vårdcentral och livsmedelsbutik. Sandareds station har tågtrafik på kust- tillkustbanan mellan Göteborg och Kalmar. Ett antal busslinjer går också mellan Sandared och Borås. Tågresandet är lågt jämfört med busstrafiken, främst pga dålig kapacitet på järnvägen.

Göteborgsvägen är en generell utmaning för både Sandared och Sjömarken med hög trafikbelastning under delar av dygnet. Trafiksäkerhet och buller begränsar möjligheterna att utveckla fler bostäder i strategiska lägen nära kollektivtrafik. Mot Borås har trafiksituationen dessutom blivit mer ansträngd sedan anslutningen mellan väg 27 och

väg 40 öppnade. Borås Stad och Trafikverket samverkar för att hitta lösningar på trafiksituationen. Nya väganslutningar behöver utredas för att avlasta Viaredsmotet.

Förslag till markanvändning

SANDAREDS CENTRUM HAR STOR potential att utveckla sitt utbud av bostäder och servicefunktioner. Fler boende nära stationen stärker underlaget för tåg och kan motivera en upprustning av järnvägen. Det är en viktig del i att skapa en attraktiv regiontrafik som ansluter till den framtida Göta-landsbanan. Stationsområdet bör också utvecklas för byten mellan cykel, bil och buss/tåg genom attraktiva pendelparkeringar. Den centrumnära bebyggelsen (ca 600 meter från stationen) kan förtätas med fler bostäder som möjliggör gång- och cykeltrafik till stationen. Övriga tätorten domineras av småhusbebyggelse och komplettering med nya bostadstyper där det är lämpligt. Viktiga grönområden och natur- och rekreationsområden, t.ex. badplatserna vid Viaredssjön ska värnas vid förtätning av bebyggelsen



Viskafors

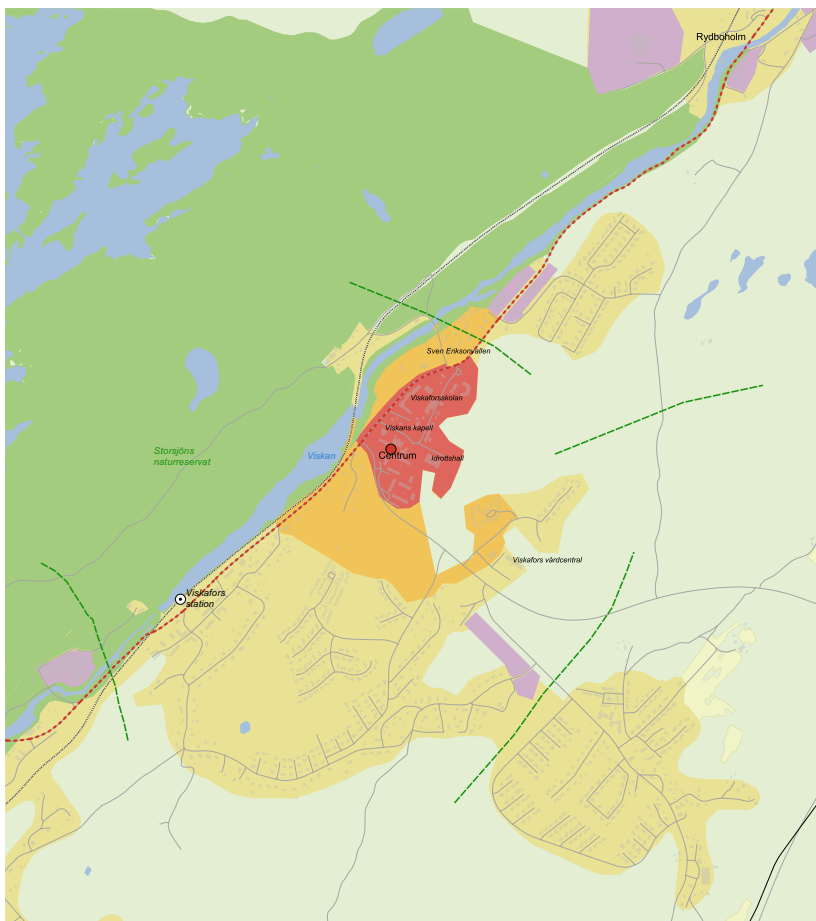
TÄTORTEN VISKAFORS LIGGER ca 13 km söder om Borås och har ca 3 800 invånare (inklusive Svaneholm). Med närliggande tätorterna Rydboholm, Kinnarumma, Bosnäs samt landsbygd uppgår befolkningen till ca 6 500 invånare i hela omlandet. I Viskafors finns förskola, skola, bibliotek, vårdcentral, livsmedelsbutik mm. Servicen är huvudsakligen samlad kring torget. Kollektivtrafiken försörjs av buss och tåg. Tågstationen är dock placerad ca 1 km från Viskafors centrum, vilket gör att tågresandet står för en låg andel av kollektivtrafikresandet. Storsjöns naturreservat erbjuder naturupplevelser och rekreativsmöjligheter.

Förslag till markanvändning

CENTRUM OCH TORGET har potential att utvecklas genom att fler bostäder tillkommer. Funktioner bör samlas inom centrum för att hålla ihop den småskaliga karaktären och uppmuntra till rörelse med gång och cykel. På sikt skulle

en flytt av tågstationen vara positiv för att skapa en attraktiv knutpunkt för både buss och tåg med pendelparkering i strategiskt läge. Att flytta stationen kräver ett större resandeunderlag vilket motiverar att den huvudsakliga förtätningen sker i centrum. Tills vidare bedöms buss utgöra den huvudsakliga kollektivtrafikförsörjningen.

Bostadsförtätning bör också ske i centrumnära lägen för att stärka orten. Betoningen bör ligga på flerbostadshus för att blanda upp den småhusdominerade miljön. Det finns också potential att utveckla attraktiva bostadsmiljöer t.ex. utmed Viskans östra sida. På västra sidan finns Storsjöns naturreservat, där exploatering bör undvikas. I övriga delar av tätorten kan förtätning ske där det är lämpligt. Det är viktigt att tillgodose gång- och cykelmöjligheter inom orten, med betoning på kopplingar till centrum.



Mark - och vattenanvändning Viskafors
Bebyggelseområden (ungefärlig avgränsning)

- Centrumbebyggelse**
Kommersiell & offentlig service bör samlas här. Hög exploateringsgrad bör eftersträvas.
 - Centrumnära bebyggelse**
Område med närhet till service & kollektivtrafik där förtätning av ny bebyggelse bör ske.
 - Övrig stads-/tätortsbebyggelse**
Ny bebyggelse bör i första hand tillkomma inom denna gräns.
- Pågående användning**
- Stadsdelstorg
 - Järnvägsstation
 - Transportsamband järnväg
 - Transportsamband genomfartsled
 - Transportsamband övrig väg
 - Huvudstråk kollektivtrafik
 - Viktigt grönt stråk (Grönområdesplanen)
 - Park, grönområde, natur- & rekreationsområde klass I & II**
Område med höga natur- och/eller rekreationsvärden där enstaka bebyggelse kan förekomma. Åtgärder undviks som påverkar befningsvärden negativt. Kvalitets- och tillgänglighetsfrämjande åtgärder prioriteras.
 - Befintligt verksamhetsområde**
 - Landsbygd, skog, öppen mark, enskild bebyggelse
 - Jordbruksmark
 - Vatten

Ny infrastruktur

BEDÖMNINGEN ÄR ATT TRAFIKEN i Borås kan komma öka med 50% vilket kommer få stora konsekvenser. Den växande staden kommer att ställa krav på att fler gör effektiva resor med kollektivtrafik, gång, cykel. Mobility management-åtgärder och en tillämpning av fyrstegsprincipen bör vara självklara arbetssätt för att åstadkomma detta. Även om man lyckas öka andelen resor med hållbara trafikslag kommer belastningen på vägnätet öka och kapaciteten i vägsystemet kommer inte räcka för att hantera den ökade trafiken.

I analyser över framtida trafik har en del brister identifierats i vägsystemets kapacitet och nya väganlutningar kommer att behöva studeras närmare. I denna samrådshandling beskrivs detta endast översiktligt. Frågorna kommer att fördjupas inför granskningsskedet av denna översiktsplan. Dessa kommer också att behöva åtföljas av samhällsekonomiska analyser och trafikmodellering för att hitta bästa lösning. När Götalandsbanans stationsläge i Borås fastställs kommer nya studier göras för trafikflödena till och från den nya stationen för att utläsa om infrastrukturen behöver ändras.

Väg 180 – från Viaredsmotet

ANALYSER AV DEN FRAMTIDA trafiken visar att en ny väganlutning mellan Viaredsmotet och en punkt norr om Sandhult på lv 180 skulle få stor positiv påverkan på vägstrukturen i Borås och Boråsregionen. Sträckan finns med i nu gällande ÖP06, har nyligen analyserats och bedöms vara samhällsekonomiskt lönsam. Den nya kopplingen mellan r40 och lv 180 kommer att avlasta genomfartstrafik, tung trafik och farligt gods från stadens centrum och infartsgator, samt avlasta r42 genom Fristad, Sparsör och Frufällan. Skaraborgsvägen, Kungsleden, Norrby långgata och delar av Göteborgsvägen avlastas också från tung trafik och farligt gods vilket ger nya möjligheter för stadsutveckling i Knalleland och centrum. Med en ny och förbättrad anslutning till Tvåstadsområdet kan arbetspendlingen i stråket förstärkas och trafik från Boråsregionen kan ansluta till Tvåstadsområdet utan att belasta gatunätet i Borås tätort. Borås lyfter denna sträcka som ett inspel till den regionala transportinfrastrukturplanen.

Koppling öster-norr (väg 40 – väg 42)

För trafik från Borås norra delar till de östra delarna av Borås bör en ny vägsträcka studeras mellan r42 och r40, från norr till öster om Borås. För att få så god effekt som möjligt bör denna ligga så nära Borås centrala delar som möjligt. Syftet är att avlasta Skaraborgsvägen, Kungsleden och Åsbogatan från genomfartstrafik vilket ger nya möjligheter för stadsutveckling i Knalleland och centrum. Avlastningen av Åsbogatan ger också möjlighet att utveckla ett urbant stråk från centrum genom Villastaden till sjukhuset och vidare till Hässleholmen. Denna bedöms översiktligt ge stor effekt på avlastningen i centrum och en fördjupad utredning bör starta snarast.

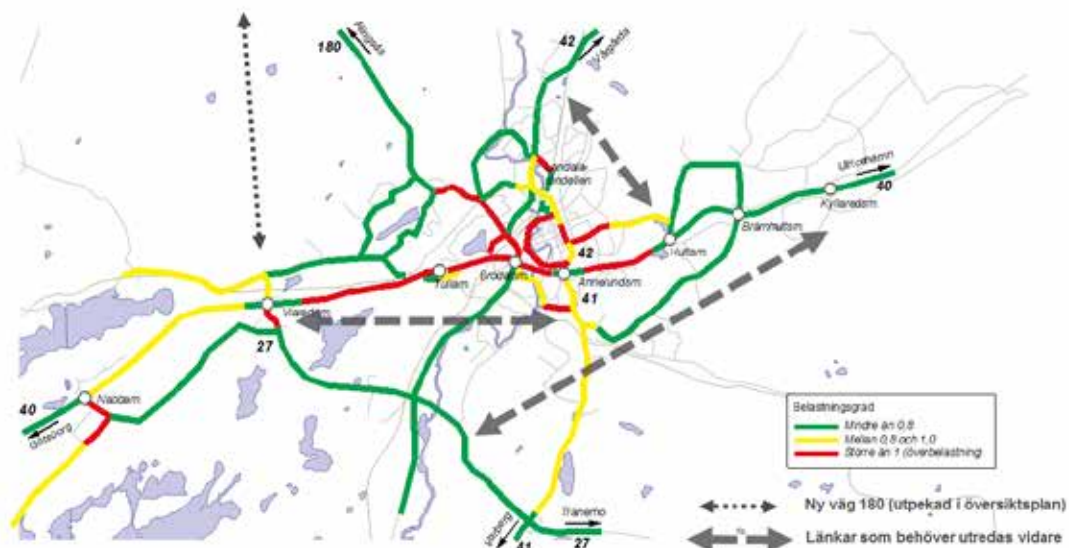
Koppling öst-syd (väg 40-27)

FRAMTIDA ANALYSER AV trafiken på längre sikt på r40 visar att den tunga trafiken till och från Göteborgs hamn kommer att öka mycket tillsammans med ökad persontrafik stråket. Kapaciteten på r40 kommer på sikt inte att räcka till om man lägger samman denna trafikökning med den växande stadens trafikökning. Genom att göra en ny anslutning till r40 öster om Borås från den nyligen utbyggda r 27 mellan Viared och Kråkered skapas möjlighet till förbifart för trafik som inte har målpunkt Borås. Då kan all regional genomfartstrafik flyttas ut från Borås centrala delar vilket är positivt för stadens utvecklingsmöjligheter och för omledning vid stora trafikstörningar. Fortsatt utredning tillsammans med Trafikverket får utvisa den långsiktiga lösningen av detta.

Åtgärder kring Viared

EN TIDIG BEDÖMNING UTIFRÅN trafikanalyserna är också att kapaciteten i vägnätet kring Viared på r40 och anslutningsvägarna fram till Viared behöver utredas. Särskilt problematiskt är det i stråket mellan Viared och centrum där endast r40 och Göteborgsvägen får hantera all trafik. Ytterligare studier av trafiksituationen och dess lösningar och samhällsekonomiska konsekvenser bör utredas. Det är också i dessa områden som trafikökningen bedöms bli extra stor. En utbyggnad av ett nytt trafikmot vid Boråstorpet från r40 för Viareds södra delar planeras. Dessa åtgärder som rör lokalt trafikarbete inom Borås kommer att sannolikt belasta kommunens ekonomi men är avgörande för att staden, näringslivet och arbetsmarknaden ska kunna växa.

Utredning av nya väglänkar, Borås Stad



Kartan visar nya vägkopplingar som skulle kunna bidra till minskad belastning på genomgående vägnät. Väg 180 är utpekad i nuvarande översiktsplan med ett detaljerat förslag till sträckning. Övriga kopplingar illustreras här endast schematiskt för att visa en ungefärlig riktning. Dessa behöver utredas vidare i samråd med berörda aktörer för att avgöra samhällsnytta, finansiering, genomförande mm.

Hänsyn och riksintressen

I DENNA DEL AV ÖVERSIKTSPLANEN redovisas områden av särskilt värde eller där särskild hänsyn behöver beaktas vid planering av den fysiska miljön. Det gäller exempelvis höga natur- och kulturvärden eller områden med risker och störningar. Särskild hänsyn i ett område omöjliggör inte nödvändigtvis andra användningar i samma område. Fördjupade studier behövs för att avgöra om användningar är lämpliga tillsammans. Översiktsplanen pekar ut och anger övergripande rekommendationer för hänsynsområdena. Urvalet av områden är gjort utifrån bedömningen vad som är intressant ur ett översiktligt perspektiv. I verkligheten finns många andra intressen som inte kan redovisas här. Dessa finns att tillgå i andra planeringsunderlag.

Hänsyn redovisas för följande teman:

- Natur- och kulturmiljövärden
- Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter
- Miljö, hälsa och säkerhet

Natur- och kultur- miljövärden

Höga naturvärden och skyddad natur

Inom kommunen finns ett antal områden med höga naturvärden. I kartan redovisas områden av klass I och II i Borås stads Grönområdesplan samt naturreservat. Områden av riksintresse för naturvård och Natura 2000 redovisas i avsnittet Riksintressen.

Grönområdesplanens klass I och II-områden

OMRÅDEN MED KLASS I och II bedöms ha så stort värde att de inte kan återskapas. I dessa områden tillåts inga åtgärder som påverkar värdena negativt.

Naturreservat

NATURRESERVAT FINNS UPPRÄTTADE för att skydda värdefulla naturområden med stöd i Miljöbalken. Naturreservaten ska skydda, vårda eller restaurera känsliga miljöer eller arter, eller för att värna friluftsintrussen. I Borås stad finns ett antal områden som är klassade som naturreservat. Ett ytterligare naturreservat planeras av kommunen på det gamla militära övningsfältet Bråt. I och i anslutning till naturreservat tillåts inga åtgärder som påverkar värdena negativt.

Djurskyddsområden

ETT ANTAL DJURSKYDDSSOMRÅDEN (fågel) finns i sjöar i södra delen av kommunen. Dessa har skydd enligt Miljöbalken.

Övriga rekommendationer för områden med höga naturvärden:

- Värna viktiga spridningskorridorer, reproduktionsområden, rastplatser och uppväxtmiljöer för djur och växter gentemot åtgärder som påverkar området negativt.
- Sällsynta och rödlistade arter bör få möjlighet att fortleva på den plats de finns.
- Utför kompensationsåtgärder i de fall sällsynta eller rödlistade arters livsmiljöer förstörs på grund av ändrad markanvändning.
- Värdera naturen som resurs i ekonomiska beräkningssystem.

Se också:

Planeringsunderlag på mer detaljerad nivå, t.ex. förekomst av djur- och växtarter samt skyddsvärda träd finns att läsa om i bl.a. Naturdatabasen och Artdatabas.

Friluftsliv

STADEN OMGES AV ETT ANTAL natur- och rekreationsområden där mycket av det tätortsnära friluftslivet finns samlat. Med strategin att bevara den sammanhängande gröna strukturen runt staden, värnas möjligheterna till ett stadsnära friluftsliv. Många områden runt staden har markerade spår och anläggningar som förvaltas av Borås Stad. Bedömningen är att det framförallt är söder om staden som framtida friluftsområden behöver säkerställas. Vid planering bör möjligheterna att utveckla friluftsområden söder om staden undersökas. Borås Stad har ett område av riksintresse för friluftslivet (se nedan).

Rekommendationer för områden med höga friluftslivsvärden:

- I områden med höga friluftslivsvärden ska hänsyn tas till befintligt friluftsliv samt till möjligheten att utveckla friluftslivet i framtiden.

Värdekärnor för natur, rekreation och friluftsliv

DEL AV STORA NATUR- OCH REKREATIONSOMRÅDEN där merparten av de förhållanden och kvaliteter som ger området dess värde är koncentrerade och som särskilt bör framhållas. Här avses t.ex. friluftsanläggningar, spår och leder och koncentrationer av höga naturvärden.

- Kypegården
- Ymergården
- Björbostugan
- Kransmossen
- Stora Transåssjön
- Kronängs idrottsanläggning
- Osdal
- Pickesjön
- Sjön Kolbränningen och Byttorps idrottsanläggning
- Mölarps kvarn, Mölarps ö samt Kröklings hage
- Storsjögården med strövområden, spår och leder samt badplats

Rekommendationer för värdekärnor för natur, rekreation och friluftsliv

- Inom och i anslutning till värdekärnor ska endast åtgärder som främjar natur- och rekreationsvärden tillåtas.

Kulturmiljövård

DET FINNS I BORÅS OCH DESS OMGIVNING många gamla odlingslandskap bevarade samt många miljöer med spår av

framförallt textilindustrin. Borås Stads Kulturmiljöprogram (2001) ger ett samlat kunskapsunderlag och ett handlingsprogram för de kulturhistoriska intressena i kommunen. Kulturmiljöprogrammet utgör ett stöd i kommunens samhällsplanering och ger riktlinjer för handläggning i olika delar av planprocessen. En inventering av industrimiljöer finns också i dokumentet Industribyggnader i Borås Stad (1996). Borås Stad har också ett antal områden med kulturmiljöer av riksintresse (se avsnittet om riksintressen).

I Kulturmiljöprogrammets inventering av kulturmiljön identifieras följande områden (här översiktligt återgivna):

Värdefulla miljöer med fornlämningar, bebyggelse och odlingslandskap

13 miljöer bestående av ett antal byar och odlingslandskap som representerar en tydlig historisk kontinuitet i landskapet. Området Fristad-Gingri är riksintresse för kulturmiljövård och för naturvården.

Kyrkbyar

5 områden i Borgstena, Brämhult, Ljushult, Seglora och Tärby.

Industrimiljöer

4 områden utanför Borås tätort som bär på spår från olika epoker i textilindustrin, i Rydboholm, Viskafors, Svaneholm, Dalsjöfors och Målsryd.

Stationssamhälle

Fristad stationssamhälle med tydlig historisk kontinuitet från framväxten utmed järnvägen på tidigt 1900-tal via industriell expansion och slutligen egnahems- och villabebyggelse på senare tid.

Bebyggelsemiljöer

2 områden med spår från skiftesreformerna på 1700-talet, i Ljushult respektive Kinnarumma.

Odlingslandskapsmiljöer

2 områden i Bredared och i Toarp.

Staden Borås

I Borås tätort finns ett antal miljöer som representerar olika historiska epoker, t.ex. den äldre rutnässtaden i centrum, ett antal tidiga industrimiljöer samt stadsdelar med

historiskt värdefulla boendemiljöer. Totalt visar inventeringen på 37 områden.

Sammantaget betraktas de inventerade miljöerna som utredningsområden, där exploatering bör föregås av fördjupade studier av respektive område.

Rekommendationer för kulturmiljövård

- Skydda bebyggelse med kulturhistoriskt bevarandevärde mot åtgärder som påverkar området negativt.
- Ta hänsyn till lokal tradition samt stads- och landskapsbild vid placering och utformning av bebyggelse och anläggningar
- Skydda kulturhistoriska landskapsvärden från åtgärder som försämrar upplevelsen och tillgängligheten av dessa.

Strandskydd

SYFTET MED STRANDSKYDDET är att trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv och att bevara goda livsvillkor på land och i vatten för djur- och växtlivet. Den 1 juli 2009 trädde en ny strandskyddslag i kraft med syftet att ge ett ändamålsenligt strandskydd som beaktar behovet av utveckling, särskilt på landsbygden, samtidigt som ett långsiktigt skydd av strändernas natur- och friluftsvärden inte äventyras.

Kring alla sjöar finns ett strandskyddsområde som är 100–300 meter. Inom strandskyddet är det förbjudet att uppföra nya byggnader, ändra användning/ändra byggnader eller anläggningar så att de avhåller allmänheten från området, utföra förberedelsearbeten för byggnader eller anläggningar, och vidta åtgärder som väsentligen förändrar livsvillkoren för djur- och växtarter. Dispens från strandskyddsbestämmelserna kan ges om åtgärden inte strider mot strandskyddets syfte och om särskilda skäl uppfylls. Vid varje beslut om dispens eller upphävande av strandskydd i detaljplan ska en fri passage till vattnet lämnas för allmänheten. I Borås finns idag (2010) 270 sjöar/avsnörda vikar och 3 vattendrag som är strandskyddade. 59 sjöar är större än 10 hektar. Av dessa är det endast 7 sjöar som inte har någon bebyggelse närmare än 100 meter från strandlinjen. Dispens från strandskyddsbestämmelserna får endast ges om det finns särskilda skäl. Länsstyrelsen har möjlighet att överpröva kommunens beslut om dispens från strandskyddet.

Areella näringar

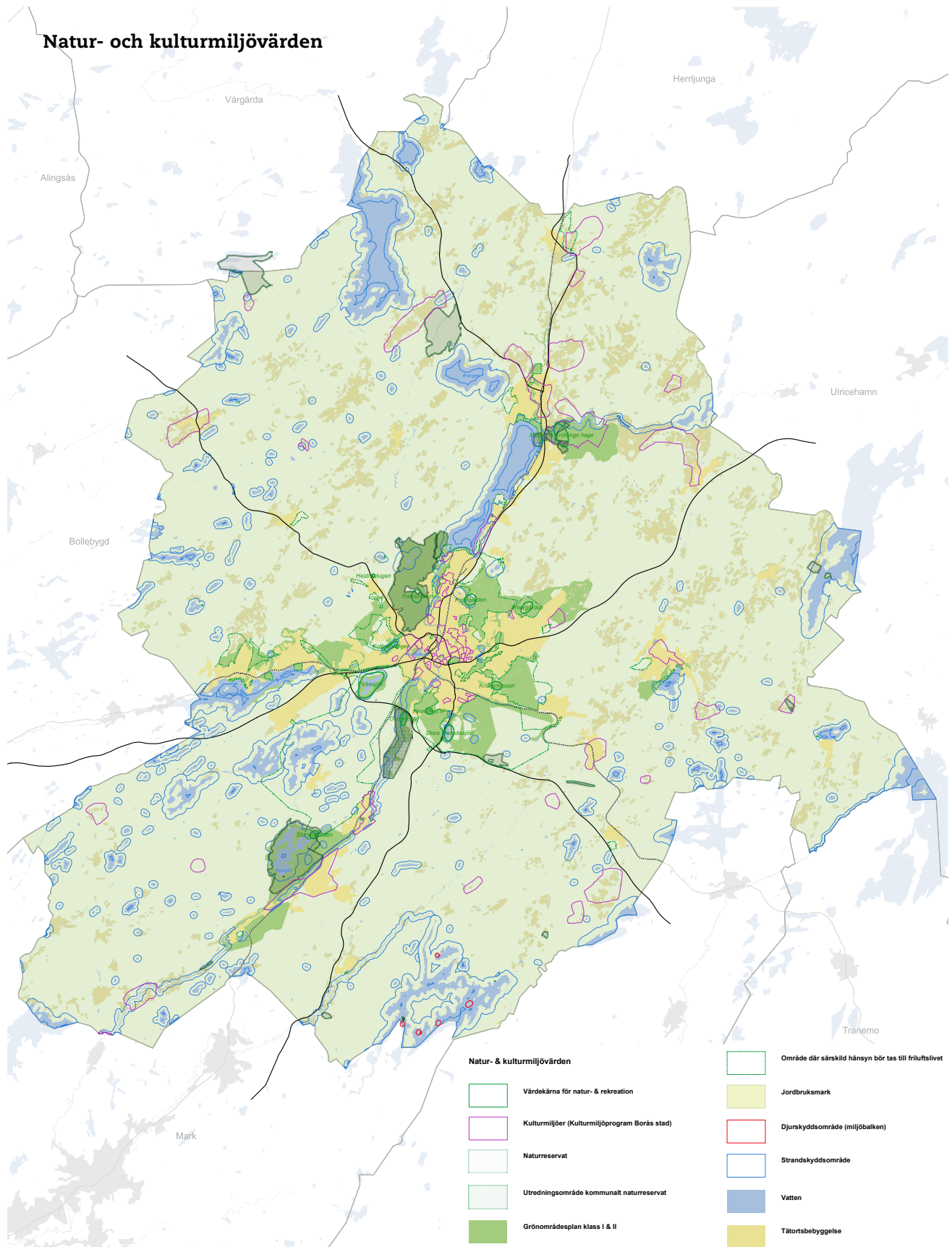
DE ARELLA NÄRINGARNA HAR STOR BETYDELSE för naturvård, landskapsbild och ekonomi. Områdena har förutom betydelse för jordbruksproduktion också natur- och kulturvärdet och kan ingå i värdefulla kulturlandskap med vacker landskapsbild. Områdena har dessutom sociala värden samt värden för kretslopp och miljötjänster. Möjligheter till odling, rekreation, utbildning och rehabilitering har stor betydelse. Alla de värden som jordbruksmarken genererar behöver beaktas i planeringen.

Borås ligger i ett storskaligt sprickdalslandskap med tydliga åsar och dalar med vattendrag och sjöar. Den uppodlade marken finns i dalarna där också bebyggelsen finns. Åsarna är skogsklädda och höjdskillnaderna är stora. De jord- och skogsbruk som finns i kommunen är relativt små. Det är värdefullt att behålla och utveckla det jord- och skogsbruk som finns för att möjliggöra en närodlat livsmedelförsörjning, för att vårda skogen och hålla landskapet öppet.

Kommunen har begränsade möjligheter att direkt påverka utvecklingen inom jord- och skogsbruket. Vi kan dock på olika sätt stärka förutsättningarna så att möjlighet finns att helt eller delvis få sin försörjning genom dessa näringar. Enligt Miljöbalken 3 kap. 4 § är ”Jord- och skogsbruk av nationell betydelse. Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.”

Rekommendationer för areella näringar

ÖVERSIKTSPLANENS ÖVERGRIPANDE inriktning är att bebyggelse hålls inom tätort, vilket minimerar ianspråktagande av jord- och skogsbruksmark. Om byggande på jordbruksmark ändå övervägs ska en samlad bedömning av ingreppet göras utifrån jord- och skogsbruksmarkens värden. Då bostadsbebyggelse planeras i närheten av jordbruksföretag ska tillräckliga skyddsavstånd iaktas så att störningar i form av till exempel buller och lukt och risk för konflikter mellan bostäder och jordbruksföretagen undviks. Inom områden för jordbruk ska åtgärder som försvårar eller förhindrar jordbruksverksamheten undvikas så långt möjligt. Skogsmark som har betydelse för skogsnäringen ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra ett rationellt skogsbruk.



Råvarutillgångar och samhällsviktiga verksamheter

Utvinning

INOM BORÅS FINNS berg och en mindre mängd naturgrus. Naturgrus som är en ändlig resurs och ska användas endast om det inte är möjligt att ersätta med bergkross.

- Värna naturresurser, så som jord och skog, grund- och ytvatten, vind- och vattenkraft samt berg och naturgrus gentemot åtgärder som negativt påverkar framtida användning.
- Anlägg bergtäkter på strategiska platser som medför så lite transporter och störningar som möjligt.

Energiproduktion

DET KOMMUNALÄGDA FÖRETAGET Borås energi och Miljö producerar biogas, fjärrvärme, fjärrkyla och el med förbränning, vattenkraft och solenergi. Funktioner kommer att samordnas i en ny anläggning på Sobacken då även reningsverket flyttas hit och en ny fjärrvärmeanläggning byggs. Sobacken utvecklas för att på sikt utgöra ett samlat energi- och miljöcentrum (EMC) för avfallshantering, energiproduktion och på sikt avloppsrening.

- Ny bebyggelse ska planeras så att denna kan försörjas på ett hållbart sätt med värme, kyla, vatten avlopp och el.
- Uppvärmning/kylning ska i första hand ske med fjärrvärme/fjärrkyla eller andra förnyelsebara sätt.

Avfallsanläggning

AVFALLSHANTERINGEN SKER PÅ Sobacken söder om Borås.

Kommunikationer

HÄGLAREDSMASTEN ÖSTER OM Borås utgör en viktig samhällsfunktion för kommunikationer. Inga åtgärder tillåts som påverkar dess funktion negativt.

Vattenförsörjning

BORÅS STAD HAR NYLIGEN ANTAGIT en Vatten- och avloppsförsörjningsplan. Borås Stad arbetar med strategisk VA-planering sker i linje med åtgärd 37 i Vattenmyndighetens åtgärdsprogram, vilken anger att kommunerna, i samverkan med länsstyrelserna, behöver utveckla vatten- och avloppsplaner (mål 37 i åtgärdsprogrammet). Genom arbetet bidrar Borås stad till målet att uppnå god ekologisk status, god kemisk status och god kvantitativ status i de vattenförekomster som finns i kommunen. Dagvatten är en fråga som får särskild fokus.

VA-planen består av:

1. VA-översikt

VA-ÖVERSIKTEN ÄR EN BESKRIVNING av de förutsättningar som påverkar nuvarande och framtida VA-försörjning i hela kommunen. Beskrivningen omfattar därmed dricks-vattenförsörjning, spillvattenhantering och dagvattenhantering både inom och utanför verksamhetsområde för allmän VA-försörjning.

Översikten redogör för de lagkrav som råder, hur omvärldens krav på påverkar VA-försörjningen, förväntad exploaterings- och demografikutveckling och vilka kommande behov av VA-försörjning detta genererar. VA-översikten kommer vara en bilaga till VA-planen.

2. VA-policy

I VA-POLICYN ÅTERGES KOMMUNENS viljeriktning och ambitionsnivå för VA-försörjningen. VA-policyn ska utgöra grund för en hållbar utveckling av VA-verksamheten och ge vägledning för innehållet i en VA-plan. VA-policyn antas av kommunfullmäktige och kommer vara en bilaga i VA-planen.

3. VA-plan

VA-PLANEN BESKRIVER ÅTGÄRDER kopplade till VA-försörjningen i hela kommunen och består av olika indelningar. VA-planen är ett styrdokument för arbete med förbättrande åtgärder inom vattenförsörjning, spillvattenhantering och dagvattenhantering både inom och utanför verksamhetsområde för allmän VA-försörjning. Planen delas in i fyra delar med direkt geografisk koppling:

1. Utveckling av den allmänna anläggningen
2. VA-utbyggnad
3. Handlingsplan i väntan på VA-utbyggnad
4. Handlingsplan för enskild VA-försörjning

4. Implementering och uppföljning

DET FJÄRDE STEGET INNEBÄR implementering av VA-planen genom att de enskilda åtgärderna införlivas i kommunens löpande budgetprocess. Nödvändiga resurser avsätts för de åtgärder och den myndighetsutövning som är en förutsättning för genomförandet. Dessutom görs en uppföljning av VA-planen och det uppnådda resultatet under varje mandatperiod.

Dricksvattenförsörjning

ÖRESJÖ ÄR HUVUDVATTENTÄKT och förser ca 87 000 personer i Borås med kommunalt dricksvatten. Vattnet renas i Sjöbo vattenverk och distribueras till boende i Borås centralort, Fristad, Borgstena, Kinnarumma, Rydboholm, Sandhult, Sjömarken, Sandared samt Viskafors. Mindre vattentäkter finns även i Dalsjöfors, Rångedala och Bredared.

Skyddet av dricksvattentäkter sker normalt genom att vattenskyddsområden inrättas med tillhörande skydds-föreskrifter, som innebär vissa begränsningar och restriktioner på verksamheter och boende. Tillgången på vatten för dricksvattenförsörjningen är en av våra allra viktigaste naturresurser och stora samhällsintressen. Det ställer höga krav på varsamt nyttjande och skydd mot sådana verksamheter och åtgärder som kan påverka vattnets kvalitet och kvantitet negativt. Vattenförekomsten utgör en sårbar del i vattenförsörjningen. Syftet med vattenskyddsområden är att ge vattenförekomster som är viktiga för dricksvattenförsörjningen ett tillräckligt gott skydd så att råvattentillgångar säkras i ett långsiktigt perspektiv – ett flergenerationsperspektiv.

Alla vattentäkter inom Borås Stad, som utnyttjas till produktion av allmänt dricksvatten, har ett gällande skyddsområde, så även reservvattentäkten Ärtingen. För de mindre täkterna bedrivs ett arbete med att uppdatera och formulera skydds-föreskrifterna till mer modern utformning.

Det finns fler möjliga vattentäkter inom kommunens gränser än de som används för allmän försörjning. För många resurser vet man inte om de kan komma att bli värdefulla för kommunens framtida dricksvattenförsörjning, men det finns anledning att uppmärksamma dessa resurser i ett bredare perspektiv för att långsiktigt trygga tillgången på rent vatten.

Inom Borås Stad finns tolv identifierade potentiella dricksvattenresurser. Två av dem, Öresjö och Ärtingen, används redan för den allmänna produktionen av dricksvatten och omfattas av vattenskyddsområden. Samma sak gäller för Tolken, som ingår i vattenskyddsområdet för Öresjö.

De identifierade grundvattensresurserna är stora, men kan inte ensamt leverera den mängd dricksvatten som Borås

har behov av. Behovet av dricksvatten kommer sannolikt inte sjunka i framtiden och utvecklingen mot stora produktionsanläggningar kommer förmodligen fortsätta. Den fysiska planeringen ska säkerställa möjligheten att långsiktigt utnyttja potentiella vattentäkter för framtida dricksvattenförsörjning. Åtgärder som påverkar dricksvattentäkten negativt ska undvikas. Följande potentiella ytvattentäkter redovisas som värdefulla för att trygga en långsiktig dricksvattenförsörjning i Borås:

- Säven
- Tolken
- Åsunden
- Frisjön

Avlopp i områden med blandad fritids- och permanentboende

ETT ANTAL FRITIDSOMRÅDEN har pekats ut som möjliga utredningsområden där man bör se över VA-situationen. Det är angeläget att få en fullständig bild över potentiella områden som kan behöva en förändrad VA-lösning. Det är i dessa områden som krav kan komma att ställas på att kommunen ordnar vatten och/eller avlopp i ett större sammanhang med stöd i Lagen om allmänna vattentjänster. Kriterier som ska råda för ett område för att det ska klassificeras som ett utredningsområde är baserade utifrån behov och möjligheter:

1. Området består av minst 20 samlade hushåll.
2. 10 hushåll eller fler som ligger samlade och i, eller mindre än 100 meter från, som är särskilt känsligt område.
3. 10 hushåll eller fler som ligger samlade och närhet till befintligt VA-nät

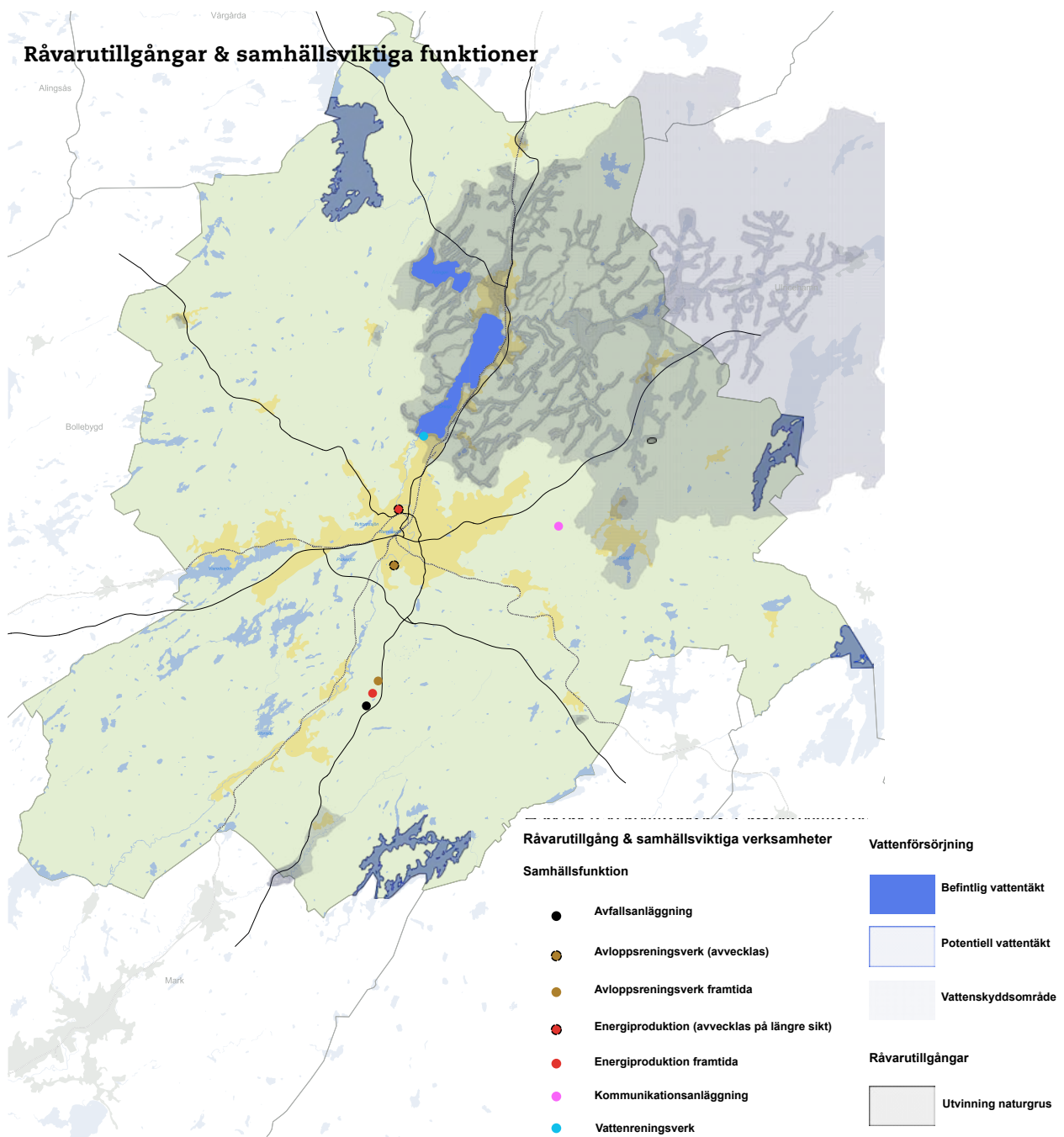
I praktiken styrs detta till största delen av områdets storlek och avståndet till det kommunala VA-nätet. Anslutning till det befintliga allmänna VA-nätet kommer främst att kunna ske i närheten av verksamhetsområden och längs överföringsledningar.

Områden med tät bebyggelse identifierats då det är i denna typ av områden som påverkan mellan dricksvatten och avloppsvatten är störst. Det är i områden med tät bebyggelse som fastighetsägare kan ställa krav om att allmänt VA skall byggas ut i enlighet med lagen om allmänna vattentjänster. Om de boende, eller Länsstyrelsen, anser att vatten och/eller avloppsförsörjningen behöver lösas i ett större sammanhang kan kommunen bli skyldiga att tillhandahålla detta. Detta sker med stöd av 6§ i Lagen om allmänna vattentjänster (LAV).

Med detta i åtanke är det särskilt viktigt att inte ny småhusbebyggelse tillkommer i på platser där kommunen kan bli skyldig att bygga ut kommunalt VA, utan en medveten strategi för detta.

- Ny småhusbebyggelse bör inte tillåtas om detta innebär att kommunen kan bli skyldig att bygga ut kommunalt VA enligt 6§ i Lagen om allmänna vattentjänster (LAV).

- Vid utbyggnad och förtätning i områden som är föremål för utbyggnad av kommunalt verksamhetsområde så ska nybyggnation tillåtas endast om det gynnar en kostnadseffektiv utbyggnad av VA-nätet. Även dagvatten ska vara en integrerad del det kommunala verksamhetsområdet.



Miljö, hälsa och säkerhet

Buller

FÖR OMGIVNINGSBULLER finns miljö kvalitetsnormer. Normen innebär att buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet ska vara kartlagda. I 2012 års bullerkartläggning för Borås Stad beräknas cirka 40 procent av Borås Stads invånare vara utsatta för bullernivåer mellan 50 och 75 dBA då bullerkällorna är alla vägar och järnvägar. 26 600 personer, utsätts för buller över 55 dBA. Borås Stad arbetar för att minska buller för prioriterade grupper som barn i skolor och förskolor samt äldre. Satsningen kommer särskilt att ha fokus på de lokaler de vistas i. Ytterligare åtgärder är trafik- och samhällsplanering med cykelsatsningar och underlättande för alternativ till biltrafik för att minska buller. Genom att pröva ny teknik som tex eldrivna bilar i den kommunägda bilparken och inom busstrafiken så kan bullret också minskas.

Restriktionsområden vid bullrande verksamheter, industrier och andra störningskällor bör respekteras. Samtidigt bör bostäder inte placeras så att pågående verksamheter kan få restriktioner i efterhand.

Transporter av farligt gods

TRANSPORTER AV FARLIGT GODS är enligt Vägverket hänvisade till riksvägarna 27, 40, 41 och 42. Denna typ av transporter sker även på järnväg, främst på Kust till kust-banan. Just nu håller en rapport på att arbetas fram för att förbättra kunskapsunderlaget om behovet av skyddsavstånd till transportleder för farligt gods. Den har samma status som övriga rapporter om farligt gods som bifogas vid andra detaljplaneärenden. Länsstyrelsen anser att vid planering inom 150 meter från transportled för farligt gods så ska riskfrågorna beaktas och kommunikation med räddningstjänsten ska ske för bedömning av varje enskilt fall. För bebyggelse som anpassas till gällande skyddsavstånd behövs inga detaljerade riskanalyser. Bebyggelse som placeras närmare kräver att en särskild riskanalys upprättas. I denna ska risker analyseras och eventuella krav fastställas på bebyggelsens utformning.

Luftkvalitet

MILJÖKVALITETSNORMER SOM ÄR EN del av miljöbalken är föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvalitet inom ett geografiskt område. Normer finns idag för svaveldioxid, kvävedioxid, kväveoxider, partiklar (PM10), bly, kolmo-

noxid, bensen och ozon i utomhusluft. Normer för även benso(a)pyren, arsenik, kadmium, nickel och fina partiklar (PM2,5) kommer att införas framöver. De största källorna till utsläpp av kväveoxider är vägtrafik, sjöfart, arbetsmaskiner och olika industriprocesser. Av dessa är utsläppen från vägtrafiken den främsta orsaken till hälsoproblem, eftersom de sker i gatunivå där människor vistas. Inversion kan göra att luftmiljön försämras ytterligare. Det innebär att varmare luft lägger sig som ett lock över staden, vilket kan ge särskilt höga halter av föroreningar. Hur förorenad luften är beror också på plats, årstid eller tid på dygnet. Sämst är luften längs de stora trafiklederna under högtrafik vad gäller både utsläpp av gaser och partiklar som kommer från däckslitage på vägen.

Mätningar av kvävedioxid, svaveldioxid, ozon, bensen, p-xylen, toluen och partikler (PM10) sker kontinuerligt i Borås.

Borås Stads miljöförvaltning har under februari 2012 mätt NO2 med diffusionsprovtagare i 48 olika gaturum i tätorten. Liknande mätningar har tidigare utförts under februari månad 1991, 1994 samt 2007. I denna rapport jämförs de kampanjvisa mätningarna i februari 2012 med tidigare års motsvarande mätningar, med övriga mätningar i Borås samt med miljö kvalitetsnormer (MKN). Genom en jämförelse med de kontinuerliga årsvisa mätningarna av NO2 ovan tak konstaterades att vid de mätplatser som, under februari månad 2012, uppvisade halter större än 17 µg/m3 förelåg risk för överskridande av den nedre utvärderingströskeln. Sedan slutet av 1990-talet har halterna av luftföroreningar varit konstanta eller bara minskat marginellt. Under den senaste femårsperioden har till och med en tendens till ökning av halterna kunnat noteras. Resultaten från de kampanjvisa NO2 – mätningarna 1991, 1994, 2007 och 2012 i Borås visar på samma tendens som för mätningar ovan tak i Borås samt i andra kommuner i Sverige.

Sedan slutet av 1990-talet har halterna av luftföroreningar varit konstant eller bara minskat marginellt. Under den senaste femårsperioden har till och med en tendens till ökning av halterna kunnat noteras. Några av orsakerna till de ökade halterna av NO2 är troligen den ökade fordonsflottan, ökad andel dieselfordon samt den ökade andelen

direktemitterat NO₂ till följd av den moderna dieseltoken.

Åtgärder mot detta inriktas i huvudsak mot att bygga ut kollektivtrafiken, begränsa biltrafikens tillväxt och att dra nytta av teknikutvecklingen. En begränsning av trafiktillväxten förutsätter att kollektivtrafiken upplevs som attraktiv och nyttjas av fler än i dag. Samtidigt måste incitamenten till bilåkande begränsas. Hastighetssänkning, information om nyttan med minskad dubbdäcksanvändning och ökad våtstädning och dammbindning på vissa gator ett sätt att begränsa partikelutsläppen från vägtrafiken.

Dåliga grundförhållanden

INOM KOMMUNEN DOMINERAR fyra jordarter - morän, torv, grus och sand. Huvuddelen av kommunen täcks av morän med riklig förekomst av torv. I Viskans dalgång, i Toarpsdalen och i stråket Mollaryd-Bredared finns isälvsavlagringar med grus och sand samt nära vattendragen finare sediment och silt.

Hela kommunen ligger över högsta kustlinjen. Det innebär att lera, som normalt innebär högre skredrisker, med några få undantag saknas. I bebyggda delar och i områden där många människor vistas finns skred- och rasrisker i anslutning till vattendrag. Det handlar där om branta strandbrinkar, finare sediment och torv. Aktuella områden finns i Borås längs Viskan och Lillån, i Sandared, utanför Fristad samt i Svaneholm längs Viskan. Riskerna beaktas i detaljplanearbete genom att geoteknisk undersökning och stabilitetsutredning görs samt genom att krav på detaljerad undersökning ställs vid bygglov eller bygganmälan.

Översvämning

ÖVERSIKTLIG ÖVERSVÄMNINGSKARTERING för Viskan visar naturligt uppkomna översvämningszoner vid 100-årsregn och vid högsta flöde. För fysisk detaljplanering krävs mer detaljerade beräkningar och undersökningar men karteringen visar på vilka områden som behöver fortsatt utredning.

Dammar finns vid Ålgården, Druvefors, Rydboholm (2 st) och Svaneholm. Inga av kommunens dammar översvämmas vid ett 100-årsregn. Vid högsta vattenflöde, som är en kombination av 100-årsregn och högsta flöde, överströmmas flera kraftverk och dammar. Områden med större utbredning av översvämningsrisker finns runt Marsjöarna, i Gingri dalgång samt genom Göta ner till Guttasjön.

Markradon

DEN ÖVERVÄGANDE DELEN av kommunen består av moränjordar. Dessa är generellt klassade som normalriskområde ur markradonsynpunkt. Inom normalriskområdena förekommer en variation i markradonhalt beroende på lokala geologiska skillnader och grundvattennivåer. I Viskans dalgång, i Toarpsdalen och i stråket Mollaryd-Bredared finns isälvsavlagringar med grus och sand som ger förhöjda markradonhalter och kan vara högriskområden. Vid nybyggnad bör mätning ske.

Förorenad mark

ETT FÖRORENAT OMRÅDE ÄR MARK, grundvatten, ytvatten, sediment eller byggnader där halten av något ämne är så hög att den kan orsaka en risk för människors hälsa eller för miljön.

Det kan vara både naturliga ämnen och sådana som skapats av människor.

Förorenade områden i Borås Stad har inventerats översiktligt. Djupare inventeringar, och i några fall undersökningar, har gjorts på nedlagda bensinstationer, nedlagda deponier, industriområden och i Viskans sediment. Sedimenten i Viskan är kraftigt förorenade nedströms Borås. Utöver Viskans sediment finns det flera hundra mindre områden med olika typer av föroreningar som kan behöva någon form av efterbehandling.

Vid planering och i bygglovsärenden bör man på ett tidigt stadium beakta risken för att ett område kan vara förorenat. Miljöförvaltningen kan bistå med upplysningar och råd, men i vissa fall kan det krävas undersökningar på platsen.

Industriell verksamhet

MED HÄNSYN TILL MILJÖ, hälsa och säkerhet finns i Boverkets allmänna råd ”Bättre plats för arbete” riktvärden för skyddsavstånd mellan bostäder och arbetsplatsområden. Störande verksamheter med skyddsavstånd kommer på sikt att flytta ut från de centrala delarna av staden allt eftersom blandstaden växer och förtäts. Bedömning av skyddsavståndet och hur det påverkar stadsutvecklingen får utredas från fall till fall.

Risk- och sårbarhetsanalys

KOMMUNEN HAR EN HANDLINGSPLAN för förebyggande arbete med skydd mot olyckor och extraordinära händelser. De händelser som har betydelse för samhällsplaneringen är framför allt avbrott i den tekniska försörjningen, trafik-

olyckor, olyckor vid transport av farligt gods, bränder, olyckor vid anläggningar med farlig verksamhet och översvämningar. Tänkbara olyckor och deras konsekvenser beskrivs översiktligt i ett separat dokument, Risk-och sårbarhetsanalys för Borås Stad.

Mellankommunala frågor

DE MELLANKOMMUNALA frågorna är särskilt viktiga för Borås som är nod i Boråsregionen och målpunkt för många resor som korsar kommungränserna. Det finns därför många anledningar till ett nära samarbete med andra kommuner och regioner. Borås ingår i en rad nätverk och samarbeten för att stärka detta ytterligare.

Regionala samarbeten

BORÅS ÄR EN DEL AV Västra Götalandsregionen som omfattar 49 kommuner och har tre ansvarsområden: Hälso- och sjukvård, tillväxt och utveckling, kollektivtrafik. Västra Götalandsregionen bestämmer hur kollektivtrafiken ska byggas ut och äger Västtrafik som ansvarar för kollektivtrafiken – bussar, spårvagnar, vissa tåg och färjor – i hela Västra Götaland. Västra Götalandsregionen är också upprättare av den regionala planen för transportinfrastrukturen och ansvarar för den regionala utvecklingen.

Boråsregionen är Sjuhärads kommunalförbund och består av Ulricehamn, Borås, Bollebygd, Tranemo, Svenljunga, Mark, Herrljunga, Vårgårda samt Varbergs kommuner och arbetar för att ge Sjuhärad styrka att utvecklas regionalt, nationellt och internationellt. Förbundet agerar på medlemmarnas uppdrag inom områdena Tillväxt och regional utveckling, Infrastruktur och transporter, Kultur, Utbildning och kompetensutveckling samt Social välfärd och hälsa.

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund, SÄRF, är ett kommunalförbund som organiserar och driver räddningstjänst i sex kommuner: Bollebygd, Borås, Mark, Svenljunga, Tranemo och Ulricehamn. Förbundets uppdrag är att skydda och rädda liv, egendom och miljö vid olyckshändelser och störningar i viktiga samhällsfunktioner. SÄRFs viktigaste uppgifter är att minska riskerna i samhället genom att förhindra att olyckor inträffar och genom att begränsa konsekvenserna vid inträffade olyckor eller störningar. Räddningstjänsten arbetar inom områdena förebyggande åtgärder, operativ räddningstjänst och beredskap.

De sex kommunerna Borås, Bollebygd, Mark, Härryda, Mölndal och Göteborg har tillsammans med kommunalförbunden GR och Boråsregionen gått samman i ett

nätverk för gemensam samhällsplanering i Stråket Göteborg–Borås. Nätverket fokuserar på den utveckling som en ny järnväg kan ge avseende resande, näringsliv och boende i stråket och dess betydelse för trafikering och järnvägens sträckning. Tillsammans har kommunerna och kommunalförbunden tagit fram en målbild för Stråket Göteborg–Borås 2035 som visar en gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur.

Götalandsbanan är mer än en ny järnväg. Det är ett stort samhällsbyggnadsprojekt. För att kunna möta och dra mesta möjliga nytta av banan och se till att så många som möjligt får tillgång till den, har kommunerna Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping samt Stockholms läns landsting gått samman i ett samverkansavtal. Målet med organisationen är främst att driva processen framåt och att få till ett beslut om Götalandsbanan i dess hela sträckning på nationell nivå snarast möjligt.

Naturvärden

I GRÄNSEN MELLAN BORÅS och våra grannkommuner finns flera riksintressen för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv. Dessa beskrivs närmare i avsnittet om riksintressen. Borås delar också naturreservatet Tränningen med Vårgårda kommun.

Vatten

ÖRESJÖ ÄR KOMMUNENS dricksvattentäkt och har ett avrinningsområde som sträcker sig över kommungränsen in i Ulricehamns kommun. Vattenförsörjningen i Borås är ingen isolerad fråga för vår kommun utan kräver regional samverkan.

Riksintressen

OMRÅDEN AV NATIONELL BETYDELSE för vissa samhällsintressen klassas som riksintressen. Det innebär att områdets värden är så stora att de ska ges företräde vid beslut som rör användning av mark och vatten i området. Riksintressen är allmänna intressen av särskilt värde och kan förekomma över kommungränser. Ett område som pekats ut som riksintresse ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada dess värden, det vill säga de värden som har betydelse från allmän synpunkt och som inte kan återskapas om de förstörs. Hänsyn ska tas till riksintresset oavsett om en planerad verksamhet sker innanför eller utanför det redovisade områdets gränser.

Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. Länsstyrelsen ska under samrådet särskilt bevaka hur översiktsplanen tillgodoser riksintressena. Riksintressen anges i Miljöbalkens 3 och 4 kapitel.

Nedan redovisas utpekade riksintressen för kommunikationer, naturvård, kulturvård samt friluftsliv i Borås stad samt hur kommunen avser tillgodose dessa intressen.

Övergripande inriktning

DE FLESTA RIKSINTRESSEN INOM Borås Stad har gällt under lång tid och kommunen har inte för avsikt att föreslå förändringar i markanvändningen eller andra åtgärder som påverkar dessa negativt. Kommunen delar i allt väsentligt synen på riksintressena för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kommunikationer som beslutats av statliga myndigheter. Översiktsplanens inriktning är att riksintressena ska respekteras och att inga åtgärder ska tillåtas som påverkar riksintressenas motiv negativt.

När det gäller riksintresset för framtida järnväg (Göta-landsbanan) är Borås Stads uppfattning dock att området utgör en begränsning för kommunens utvecklingsmöjligheter, samt att riksintressets avgränsning bör ses över. Riksintresset täcker idag en stor del av kommunens yta och hindrar viktig bebyggelseutveckling, framförallt inom Borås tätort där mycket tillväxt koncentreras.

Göta-landsbanan är viktig för kommunens fortsatta tillväxt, där fokus ligger på ny bebyggelse i anslutning till en station i centralt läge. Översiktsplanens förslag till bebyggelse-

utveckling faller till stor del inom befintligt riksintresse och det är en förutsättning för kommunens utveckling att riksintresset upphör att hindra ny bebyggelse i attraktiva och hållbara lägen.

När beslut finns om lokalisering av järnväg och station bör riksintressets utbredning minska i omfattning, åtminstone väster om samt inom Borås tätort. För att översiktsplanens intentioner ska kunna förverkligas bör riksintressets utbredning ses över så snart utredningen medger det, sannolikt under 2017.

Riksintresse kommunikationer (3 kap 8 § Miljöbalken)

ENLIGT MILJÖBALKEN ska anläggningar för kommunikationer som är av riksintresse skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller nyttjandet av dem. Riksintressen för kommunikationer

Vägar

FÖR VÄGAR AV RIKSINTRESSE SKA funktionen skyddas med avseende på god tillgänglighet, transportkvalitet och närbarhet till andra regioner. I Borås stad är följande vägar av riksintresse enligt Trafikverket.

- Väg 27, Karlskrona – Göteborg
- Väg 40, Göteborg – Västervik
- Väg 41, Varberg – Borås
- Väg 42, Borås – Trollhättan

Följande vägar ingår dessutom i det av Trafikverket utpekade Funktionellt prioriterat vägnät (2014):

- Väg 180
- Väg 183
- Väg 1679

Väg 180

VÄG 180 ÄR INTE AV RIKSINTRESSE ENLIGT Trafikverket, men Borås Stad är mycket angelägen om utbyggnad ny förbindelse mellan väg 180 och väg 27/40 med anslutning vid Lundaskog. Stråket finns markerat i ÖP06 och ligger kvar i denna översiktsplan. Dåvarande Vägverket har tagit fram en vägutredning för att studera vägarna 42 och 180 och beslut har fattats om att gå vidare med att 180 ska utgöra huvudvägsträckning för Borås–Tvåstad.

Järnvägar

SAMTLIGA JÄRNVÄGAR I KOMMUNEN anges av Trafikverket som riksintressen och ska skyddas mot åtgärder som påverkar deras funktioner negativt. För Borås är samtliga järnvägar av stort värde för transporter till och från kommunen. När Götalandsbanan byggs ut blir banorna än viktigare för matartrafik till och från stationen i Borås. Översiktsplanens strategi att koncentrera ny bebyggelse till kollektivtrafiknära lägen stödjer ett ökat resande på järnväg. Omvänt förutsätter denna strategi att järnvägarna kan erbjuda ett attraktivt resande. Idag är standarden på flera av järnvägarna för låg för att ge tillräcklig kapacitet och restid. På sikt behöver banorna därför rustas upp till större kapacitet för att medge fler spårbundna resor.

Järnvägar av riksintresse:

- Viskadalsbanan
- Kust till kustbanan
- Älvsborgsbanan

Järnvägsstationer

BORÅS CENTRALSTATION SAMT stationerna i Borgstena, Fristad, Knalleland, Sandared och Viskafors är riksintressen och ska skyddas mot åtgärder som påverkar deras funktioner negativt.

Framtida järnvägar

UTREDNINGSMRÅDET FÖR Götalandsbanan är av riksintresse. Utredning av Götalandsbanans samt stationens lokaliseringar pågår under 2016. Riksintresset omfattar idag stora delar av kommunen och i synnerhet Borås tätort, vilket hindrar planläggning och byggnation. Riksintressets utbredning bör kunna justeras och minska i omfattning när det finns beslut om lokalisering.

Riksintresse naturvård (3 kap 6 § Miljöbalken)

ENLIGT MILJÖBALKEN SKA områden av riksintresse för naturvård, kulturmiljövård och friluftsliv skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada natur- eller kulturmiljön. Översiktsplanen ger inga förslag till förändringar som påverkar riksintressena negativt.

Följande områden anges som riksintresse för naturvård enligt berörda myndigheter.

- Uttermossen (berör även Marks kommun)
- Åsunden-Torpasjöområdet (berör även Tranemo och Ulricehamns kommuner)
- Gingri
- Skogsbygden (berör även Vargårda och Bollebygds kommun)
- Rölle-Säggryd
- Skephult och Abborrås (berör även Marks kommun)
- Lysjön (berör även Svenljunga kommun)

Riksintresse kulturmiljövård**(3 kap 6 § Miljöbalken)**

FÖLJANDE OMRÅDEN ANGES av länsstyrelsen som riksintresse för kulturmiljövård. Översiktsplanens strategi att koncentrera ny bebyggelse till tätorterna och förhålla sig restriktivt till exploatering på landsbygden medför inga förslag som påverkar riksintressena.

- Torpa (berör även Tranemo och Ulricehamns kommuner)
- Fristad-Gingri
- Rydboholm

Riksintesse friluftsliv (3 kap 6 § Miljöbalken)

ÖVERSIKTSPLANEN FÖRESLÅR INGEN förändring av markanvändningen som påverkar riksintressets kvaliteter negativt. Översiktsplanens övergripande strategi att koncentrera ny bebyggelse till redan bebyggda områden fredar riksintresset från negativa åtgärder. Området ska hållas fritt även från andra anspråk på enskild bebyggelse eller andra åtgärder och intressen.

- Yttre Åsunden-Torpasjön (berör även Tranemo och Ulricehamns kommuner)










Två nya riksintressen för friluftsliv föreslås i Borås Stad: Rya åsar och Mölarp-Krökling. Översiktsplanen föreslår inga förändringar som står i konflikt med dessa nya riksintressen.

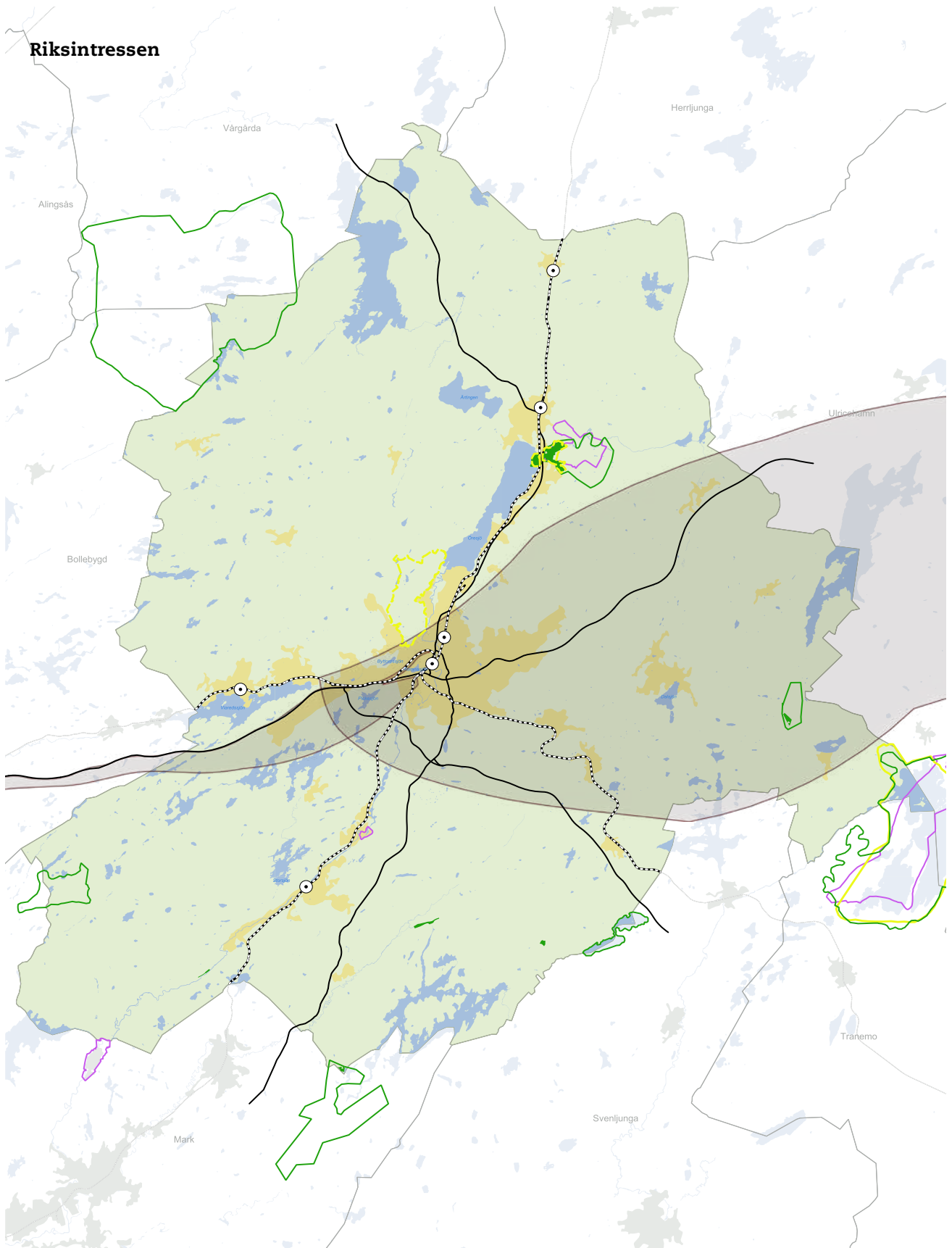
Riksintresse Natura 2000 (4 kapitlet 8 § Miljöbalken)

NATURA 2000-OMRÅDEN har skydd i Miljöbalken, ofta i kombination med föreskrifter för naturreservat, olika typer av avtal med markägare etc. Det innebär att det krävs tillstånd för verksamheter eller åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka Natura 2000-arterna och livsmiljöerna i ett Natura 2000-område. Tillstånd krävs inte om verksamheterna eller åtgärderna är direkt kopplade till eller nödvändiga för den skötsel och förvaltning som behövs i området. Detta beskrivs i bevarandeplanerna för respektive område. Följande områden har status som riksintresse Natura 2000, enligt länsstyrelsen.

- Rölle
- Backa
- Tattarströmmarna
- Abborrås
- Mölarp och Kröklings hage
- Tranhult

Riksintressen enligt Miljöbalken kap 3 & 4

	Riksintresse kommunikationer: Järnvägsstation
	Riksintresse kommunikationer: järnväg
	Riksintresse kommunikationer: väg
	Riksintresse kommunikationer: framtida järnväg
	Riksintresse naturvård
	Riksintesse Natura 2000
	Riksintesse kulturmiljövärd
	Riksintesse friluftsliv
	Förslag till nytt riksintesse för friluftsliv



Miljökonsekvensbeskrivning

Sammanfattning

Borås stad har tagit fram ett förslag till ny översiktsplan som nu skall gå ut på samråd. En översiktsplan bedöms enligt Miljöbalken alltid innebära en betydande miljöpåverkan vilket medför att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) alltid skall göras. Syftet med en miljökonsekvensbeskrivning är att identifiera och beskriva de direkta och indirekta effekterna som en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra. I denna rapport tas också ett helhetsgrepp på hela hållbarhetsperspektivet, med de miljömässiga, ekonomiska och sociala effekterna av översiktsplanen. Syftet är att få en helhetssyn i bedömningen, och att identifiera synergier och målkonflikter.

Planförslaget

Hållbar utveckling är utgångspunkten för Borås nya översiktsplan. Borås ska utvecklas som en levande och långsiktig hållbar kommun. Prioriterade inriktningar är:

- En tät, sammanhållen och blandad bebyggelse
- Infrastruktur som hanterar tillväxten
- God livsmiljö och ett enkelt vardagsliv
- Närhet till stadspuls, natur och landsbygdens lugn
- Regioncentrum med nationell och internationell koppling

Trafikverket utreder ny höghastighetsjärnväg i Sverige. Götalandsbanan en del av denna nya stambana, med planerad station i Borås. Utgångspunkten för utformningen av översiktsplanen är en centralt placerad station utan betydande fysiska ingrepp i stadsmiljön. Om planeringsförutsättningarna förändras kan översiktsplanen behöva kompletteras genom tillägg eller fördjupningar. Översiktsplanens övergripande strategier och planeringsprinciper bedöms omfatta följande nyckelområden/ aspekter:

- Samhällsstrukturen skall stärka förutsättningarna för ett hållbart resande.
- Stärka koppling mot omkringliggande regioner.
- Planera för en sammanhängande grönstruktur.
- Överbrygga barriärer och god boende- och livsmiljö.
- Bostadsförsörjning till en växande befolkning samt utbyggnad av verksamheter och arbetsplatser.
- Förvalta och utveckla kulturarvet med textilindustrin och Viskan.

Enligt Plan- och Bygglagen ska planförslaget i miljökonsekvensbeskrivningen jämföras med ett så kallat nollalternativ, vilket innebär att gällande planer fortsätter att verka utan förändringar. Det innebär i detta fall att den tidigare översiktsplanen, antagen 2006, fortsätter att gälla. Nollalternativet innebär att kommunens översiktsplan inte rustar för de utmaningar som väntar i form av befolkningsökning och behov av bostadsförsörjning och verksamhetsutveckling, och därmed inte heller fullt ut kan ta vara på de möjligheter som en tillväxt ger. Nollalternativet styr inte mot förtätning.

Hållbarhetskonsekvenser

De sociala, ekonomiska och ekologiska aspekterna samspelar och är ömsesidigt beroende av varandra. En åtgärd kan vara t.ex. socialt hållbar, utan att vara hållbar med ett helhetsperspektiv. Helhetssynen är nödvändig för att åstadkomma långsiktig hållbarhet, och kräver ofta prioriteringar.

Planförslagets strategier, planeringsprinciper och markanvändning bedöms sammantaget stödja en hållbar utveckling för Borås Stad. Den viktigaste konsekvensen bedöms vara planförslaget strategier för att:

- Den föreslagna fysiska strukturen stödjer hållbart resande
- Förutsättningar för att överbrygga barriärer och gynna samspel, motverka segregationen
- Bostadsförsörjning samt verksamhetsområden som möter befolkningstillväxt

Utsläpp av växthusgaser är ett av de stora hoten mot samhället och en av vår generations största utmaningar med risk för genomgripande påverkan på klimatsystemen och därmed förutsättningarna för samhället. Av dessa utsläpp står transporter för en betydande del som också ökar. För att nå resultat är det därför avgörande att planera för ett samhälle där förbrukningen av fossila bränslen minskar. För att uppnå miljöaspekten av hållbara transportsätt krävs ett samspel mellan de ekologiska, sociala och ekonomiska förutsättningarna. För att möjliggöra en överflyttning från bilåkande till resande med kollektivtrafik eller andra miljömässigt hållbara transportsätt, krävs att dessa transportsätt är mer fördelaktiga för den enskilde invånaren än

traditionellt bilåkande. Ur ett samhällsperspektiv kan det innebära att det för den boende i glesbygd alltid är mer fördelaktigt att välja bil, och att kollektivtrafiken blir ett komplement. För boende i stad och tätort bör transportsystemet stödja resande med kollektivtrafik och gång/cykel framför bilåkande. Det är också en viktig jämlikhetsaspekt att samhället erbjuder tillgång till vardagslivets service även för de som inte har tillgång till bil. I detta sammanhang är helhetssynen viktig, och det bör därför betonas att ett hållbart transportsystem i Borås stad innebär i viss utsträckning att underlätta för bilåkande i mer glesbebyggda delar av kommunen, medan det innebär att underlätta för kollektivtrafik och cykel i andra, mer tätbebyggda delar av kommunen. Den relativa lättheten att välja ett hållbart transportsätt innebär också en avvägning där exempelvis avstånd mellan målpunkt och parkering bör vara jämförbart med avstånd mellan målpunkt och kollektivtrafikhållplats.

Eftersom det i en stad är konkurrens om markytan är det också en mycket viktig social aspekt i avvägning mellan att upplåta markyta för väg och parkering i jämförelse med annan möjlig markanvändning, som bostäder, verksamhetslokaler, torg eller grönytor. Generellt sett gynnar det en stads attraktionskraft och människors samspel om människors behov av att transportera sig kan lösas utan att allt för stor del av markanvändningen i staden upplåts till infrastruktur. Det ger större förutsättningar för ytor för mötesplatser, service och rekreation.

Den sociala dimensionen av att underlätta vardagsliv och service för invånarna är samtidigt en viktig del av helhetsbedömningen av vad som är ett hållbart transportsätt för den enskilde.

Översiktsplanen stödjer en strategi för att tillvarata efterfrågan på ny bebyggelse genom att förtäta i stråk och motverka fysiska barriärer. Den föreslagna bebyggelsestrukturen ger också synergier med bättre förutsättningar för resande med kollektivtrafik, cykel och för fotgängare. För att förverkliga strategin och förverkliga mötesplatser och trygga boendemiljöer krävs dock vidare arbete vilket inte är möjligt att styra i översiktsplan. Det bör betonas att översiktsplanen inte hindrar (och inte skall hindra) lokalisering av enskilda boenden utanför utpekade stråk, utan endast styr genom att stödja lokalisering av större bebyggelse enligt stråken. Med en helhetssyn på hållbarhet skall också hänsyn tas till den individuella friheten och olika invånares sinsemellan olika önskemål om boende och vardagsliv.

Översiktsplanen bedöms inte leda till betydande negativ miljöpåverkan för miljöaspekterna Luftmiljö, Vattenmiljö, Kulturmiljö, Mark, Buller, Naturresurser, Risk, men vidare arbete krävs i enlighet med handlingsprogram och åtgärdsprogram etc. Översiktsplanen bedöms inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormer.

Översiktsplanen bedöms stödja de sociala och ekonomiska aspekterna Bostadsbyggande och boendemiljöer, Sociala och hälsosamma livsmiljöer, Näringsliv, arbetsplatser och handel, Tillgång till samhällsservice, Identitet och kultur samt Förutsättningar för ekonomisk tillväxt.

Utmaningar i relation till översiktsplanen rör främst avvägning mellan förtätning å ena sidan och buller och att värna grönytor och därmed rekreation och hälsa å andra sidan. En generell risk är att de föreslagna strategierna och principerna frångås i kommande planeringsskeden och inte förverkligas. Översiktsplanen bedöms stödja uppfyllande av miljökvalitetsnormer och nationella miljökvalitetsmål, men vidare arbete krävs i detaljplaneskede och åtgärdsprogram. Ytterligare konsekvensanalyser i detaljplaneskede m.m. är särskilt viktigt vid förtätning i bullerutsatta lägen för att nå miljökvalitetsnormen för buller, dvs. att eftersträva att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa, samt miljökvalitetsmålet (delmål) God ljudmiljö.

Åtgärdsförslag

Att förändra fysiska strukturer är en långsam process i ett samhälle med en befintlig bebyggelsestruktur. För att få till en förändring krävs att det nya verkliga kan förstärka de värden och uppfylla de mål som satts upp. För att genomföra översiktsplanens intentioner krävs alltså att varenda ny detaljplan och byggnation tillför något eller förstärker den struktur som översiktsplanen beskriver.

Åtgärdsförslagen i rapporten beskriver i första hand åtgärder för hänsyn, analyser och utredningar i kommande planskeden i syfte att förverkliga potentiella positiva konsekvenser av översiktsplanen.

Miljökonsekvensbeskrivning upprättad av ÅF-Infrastructure 2017-01-27

Hela miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa på boras.se/oversiktsplan



Stadsledningskansliet

Besöksadress: Kungsgatan 55, Postadress: 501 80 Borås

www.boras.se