

7.6.5 Stationsalternativ B2, Knalleland

Stationen placeras sydost om Borås Arena inom Knallelandsområdet och i nära anslutning till Älvsborgsbanan, se Figur 181. Stationen, som utformas för 400 meter långa tåg, kommer att bestå av tre dubbelspåriga broar med mellanliggande plattformar. Broarna, som kommer att sträcka sig över Viskan, väg 42 och Älvsborgsbanan, bedöms bli cirka 1,4 kilometer långa och 10–15 meter höga. Väster om stationen går järnvägen i en lång bergtunnel som avslutas med en kort betongtunnel och skärning i den östra kanten av Rya åsar. Öster om stationen kommer nästa del av stambanan att fortsätta i betongtunnel innan den övergår i en lång bergtunnel. Detta kommer att medföra intrång i befintlig bostadsbebyggelse i Norrmalm.

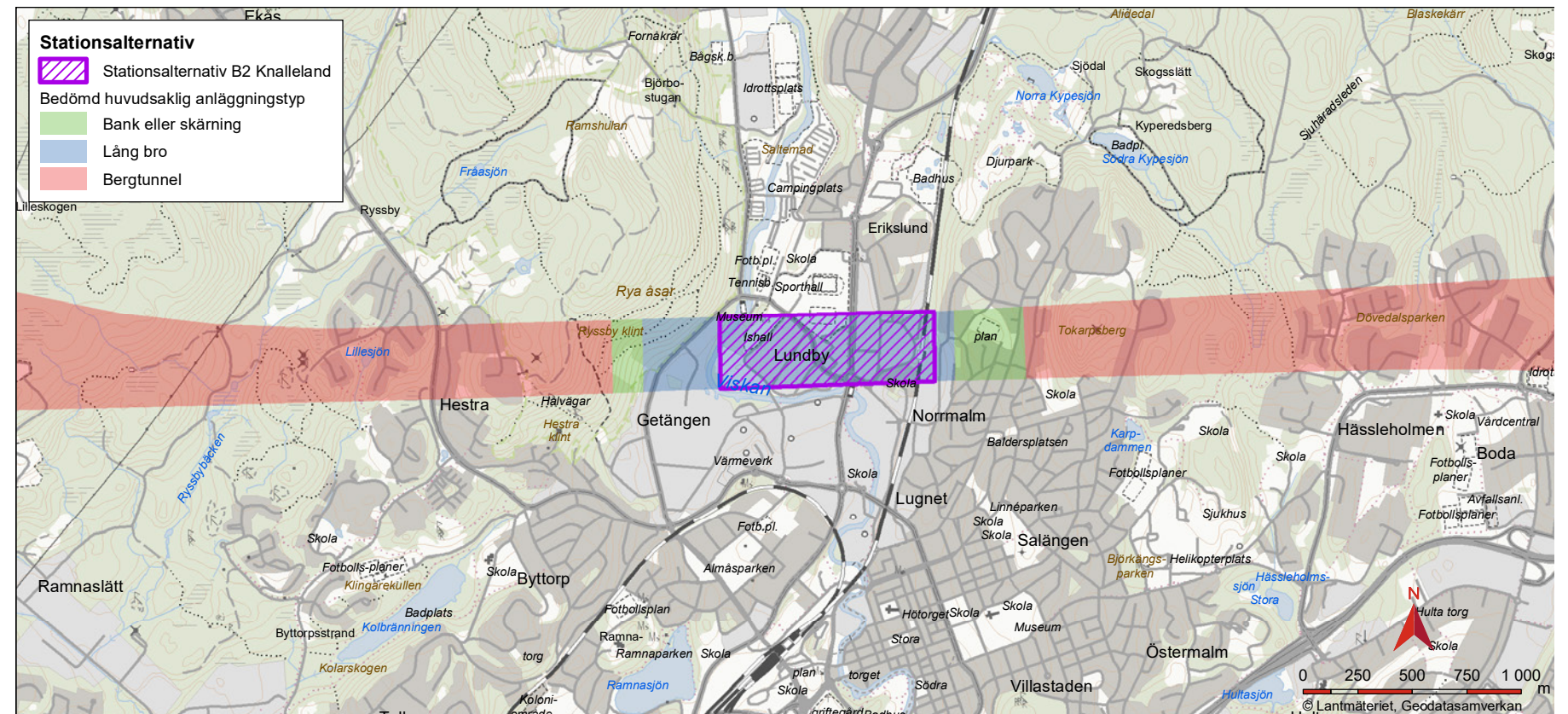
Alternativet ligger i nära anslutning till väg 42 vilket medför att tillgängligheten för fordonstrafik och anslutande kollektivtrafik bedöms vara god. Det går även att ansluta till tåg på Älvsborgsbanan. I anslutning till stationen behöver det etableras ett resecentrum med funktioner som vänthall, biljettförsäljning och kommersiella ytor. Ytterligare mark behöver tas i anspråk då resecentrumet behöver angöringsytor, taxiuppställning, cykelparkering och bilparkering. I anslutning till stationen finns det idag flertalet byggnader och vägar som måste flyttas.

Kommunala planer för området

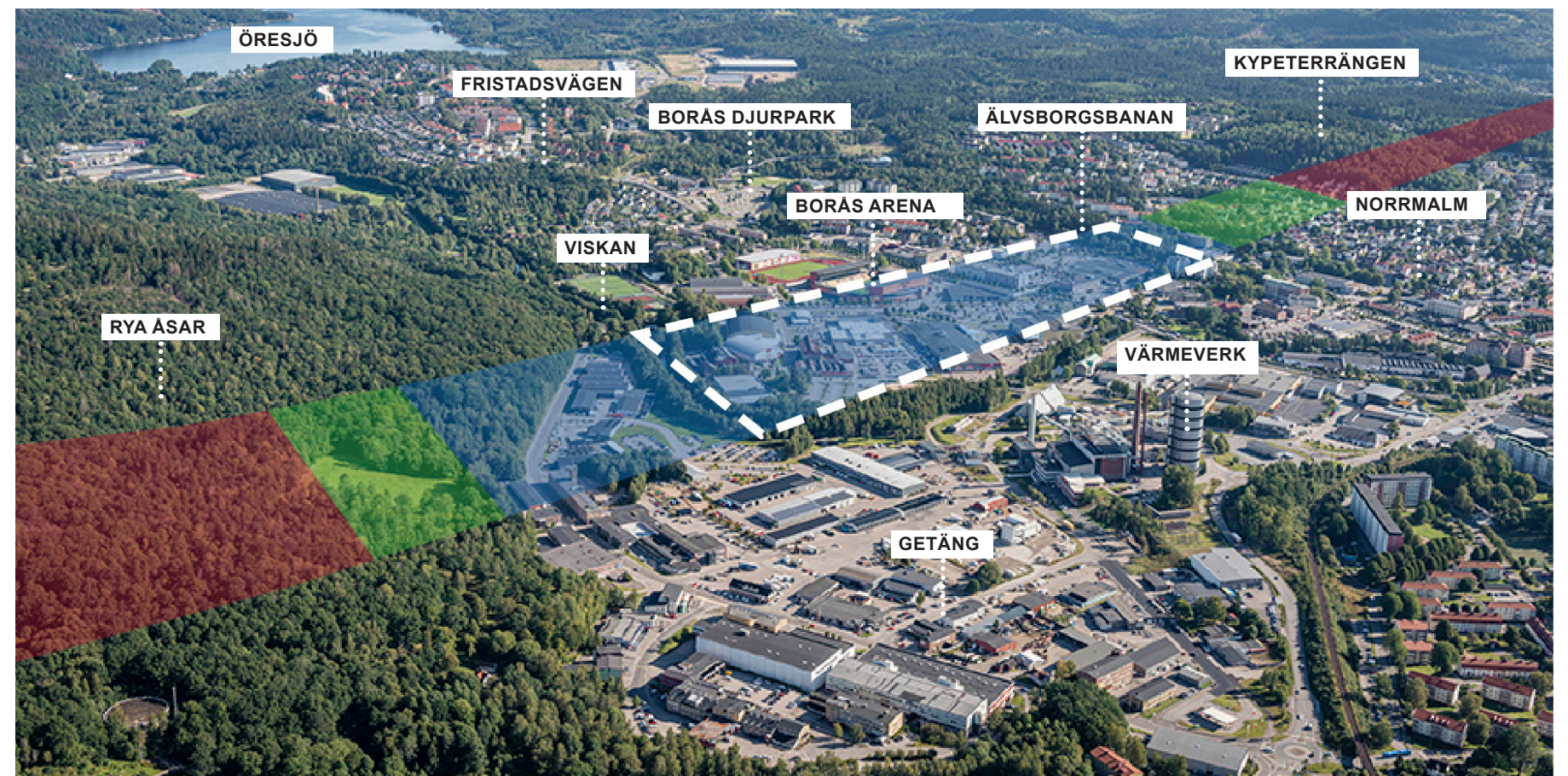
I Borås Stads översiktsplan pekas Knalleland ut som ett av stadens utvecklingsområden. Tanken är att Knalleland ska kompletteras med bostäder och bli en blandad stadsdel som växer ihop med stadskärnan, genom ett av stadens utvecklingsstråk som leder utmed Skaraborgsvägen, från området vid Högskolan och Simonsland upp till Knalleland. Handels- och eventområdet i Knalleland ska kunna utvecklas och moderniseras med en tydlig koppling mellan östra och västra delområdet. En kraftfull bostadsutbyggnad förväntas kunna möjliggöras inom området. Norr om Knalleland finns ett annat av stadens utvecklingsstråk, Fristadsvägen. Sträket, som idag har tät kollektivtrafik samt gång- och cykelkopplingar, ger enligt översiktsplanen goda förutsättningar för stadsutveckling. Arbetsplatser, service eller evenemangsfunktioner kopplat till djurparken och arenaområdet tänks kunna utvecklas där. Även området Getängen söder om Knalleland är utpekad i stadens översiktsplan som ett utbyggnadsområde, på längre sikt, sannolikt kring år 2035. När kraftvärmeverket vid Getängen är uttjänt finns möjlighet att omvandla ett stort område till mer blandad stadsbebyggelse enligt översiktsplanen.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV B2, KNALLELAND

Alternativ B2 innebär en lång, bred bro tvärs över Viskans dalgång med närhet till flera av stadens målpunkter. Intrånget i Rya åsar kommer att bli märkbart, men möjlighet finns att återställa marken vid tunnelmynningen och därmed mildra intrånget. Intrånget i stadsdelen Norrmalm blir också märkbart, så anläggningen bör gå in i tunnel i den delen av området med något glesare bebyggelse, där det finns större möjligheter att återställa tidigare funktioner. Eftersom anläggningen ligger på bro bryts inga samband, men då bron är bred blir undergångarna förhållandevis långa och kan upplevas som otrygga. Knalleland är utpekad som ett av stadens utvecklingsområden vilket innebär att det finns stor potential att stadsutveckla området runt stationen. Genom att exploatera områdena närmast anläggningen med byggnader utan känslig verksamhet kan anläggningens buller delvis skärmis bort. Det finns stor potential att skapa en stationsanläggning som blir ett nytt landmärke i denna del av Borås.



Figur 181. Karta över korridor Knalleland med stationsalternativ B2.



Figur 182. Flygfoto över korridor Knallelands utbredning och stationsläge B2, vy mot nordost. Den röda färgen illustrerar anläggning i bergtunnel och den blå färgen illustrerar anläggning på bro. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ B2. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förutsättningar för stationsalternativ B2, Knalleland

Knalleland, som är ett tidigare industriområde, har under de senaste decennierna transformerats till ett område för handel, sport och evenemang. Karaktärsskapande för området är stora friliggande byggnader i öppna kvarter med mycket hårdgjorda ytor runtom. Inslaget av grönska är sparsamt. Bostadsbebyggelsen på Norrmalm utgörs av friliggande små- och flerbostadshus från förra seklet, med ett stort inslag av grönska.

Samband och barriärer

Genom området passerar väg 42 och Älvsborgsbanan. Väg 42 är en viktig näringslivskoppling norrut mot Vårgårda/Trollhättan och är en av Borås mest trafikerade leder. Därmed är väg 42 en betydande barriär för fotgängare som rör sig mellan den östra och västra delen av Knalleland. Även Älvsborgsbanan är en barriär då möjligheterna att korsa järnvägen är få.

Grönområden och gröna samband

Knalleland ligger mellan två av stadens mest värdefulla grönområden, Rya åsars naturreservat i väster och Kypeterrängen i öster. Båda områdena är klassade som klass I-områden i kommunens grönområdesplan. Viskan som rinner genom området utgör ett viktigt ekologiskt och hydrologiskt samband.

Målpunkter

I området finns många av stadens större målpunkter, främst inom sport och evenemang, men även för handel och service. I området finns även gymnasieskolor. En av stadens större målpunkter, Borås djurpark, som ligger strax norr om Knalleland, lockar under sommarhalvåret många besökare.

Kulturmiljöer

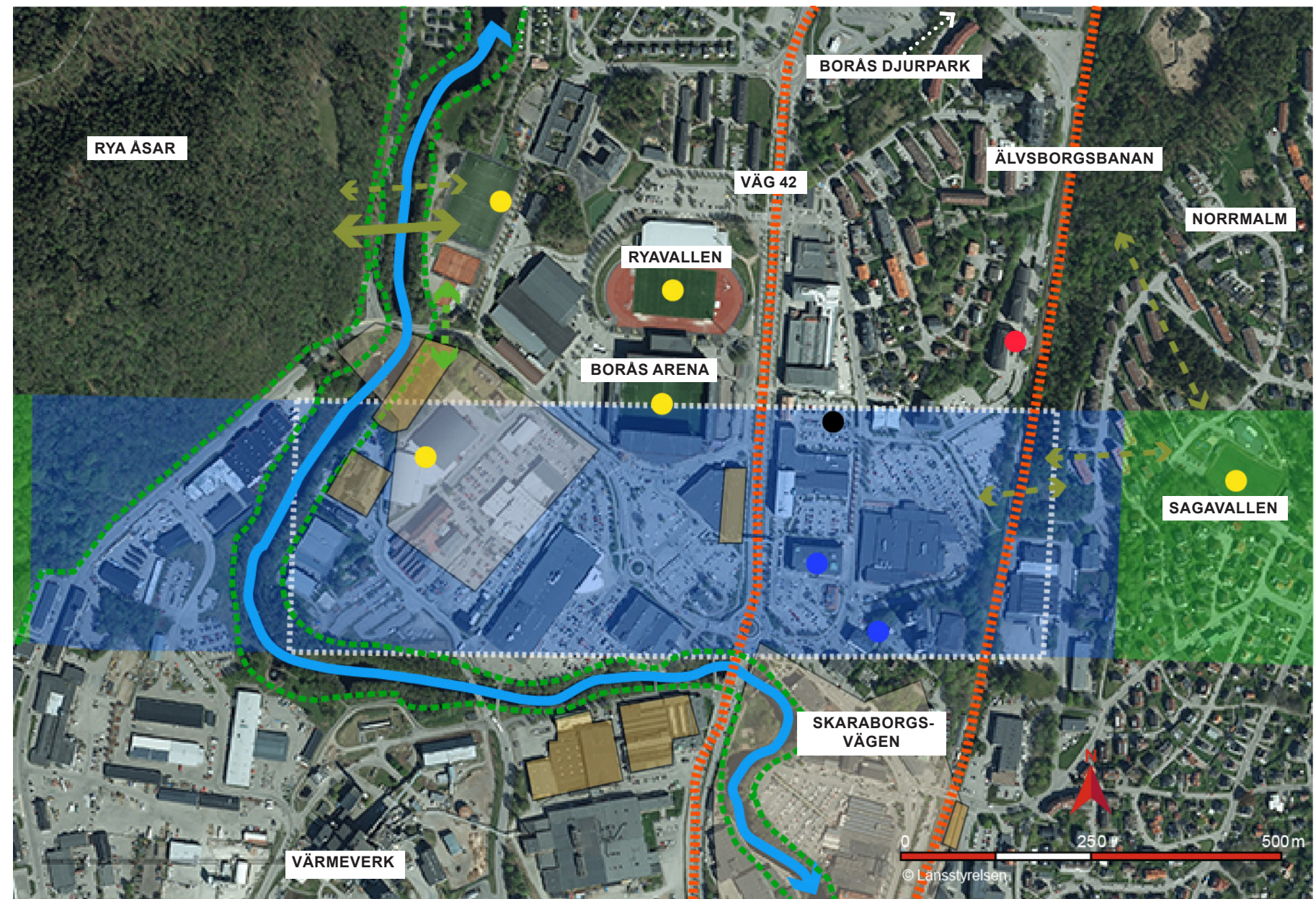
Inom Knalleland finns en del äldre industribebyggelse utmed Viskan bevarad. Den bebyggelse som berörs av korridoren ligger i kvarteren Armåga 1 och 2, båda med höga kulturhistoriska värden. Området Centrala Norrmalm, öster om Sagavallen, är utpekad i kommunens kulturmiljöprogram för sin sammanhållna funktionalistiska stil.

Känslighet

Äldre värdefulla industrimiljöer är känsliga för utradering. Den tätortsnära rekreationen är känslig för barriärverkan, förändrad ljudbild och utblickar, vilket påverkar besöksvärdena i rekreatiomsområdena. Bebyggelsen är känslig för tillkommande störningar av buller, vibrationer och, där bebyggelse finns direkt på berg, för stomljud. Stadens centrum med dess funktioner, är känsligt för konkurrens och kan komma att minska i attraktivitet vid en centrumförskjutning som ett nytt stationsläge utanför centrum kan medföra. Gamla grova ädellövträd är känsliga för påverkan och de arter som är specifikt knutna till gamla och grova träd är ofta utrotningshotade. Randzonerna på sluttningarna mellan jord och berg är känsliga för direkt påverkan på/från grundläggning och omfattande schaktarbeten. Det finns betydande känslighet för översvämning runt Viskan.

Potential

Tätorts- och regionutveckling och näringsliv gynnas av ett stationsläge med hög tillgänglighet. Stationsläget kan fungera som en motor i stadens utvecklingsområden. Ett stationsläge med effektiva bytesmöjligheter till befintliga järnvägslinjer kan gynna och utveckla serviceorterna runt Borås. Översvämningsskydd av anläggningen kan vid integration med övrig stadsplanering och dagvattenhantering potentiellt förbättra översvämningssituationen i



Målpunkter

- Badhus/idrottsanläggning
- Gymnasieskola
- Kultur och nöje
- Handelsområde

Kulturhistorisk miljö utpekad i Borås Stads kulturmiljöprogram

Naturklass I enligt Borås Stads grönområdesplan

Områden med skyddade kulturhistoriska byggnader enligt 8 kap.13§ Plan- och bygglagen

Barriärer

Ekologiskt och hydrologiskt samband

Ekologiskt samband enligt Borås Stads grönområdesplan

Rekreativt samband enligt Borås Stads grönområdesplan

Anläggningstyper

Markförlagt läge

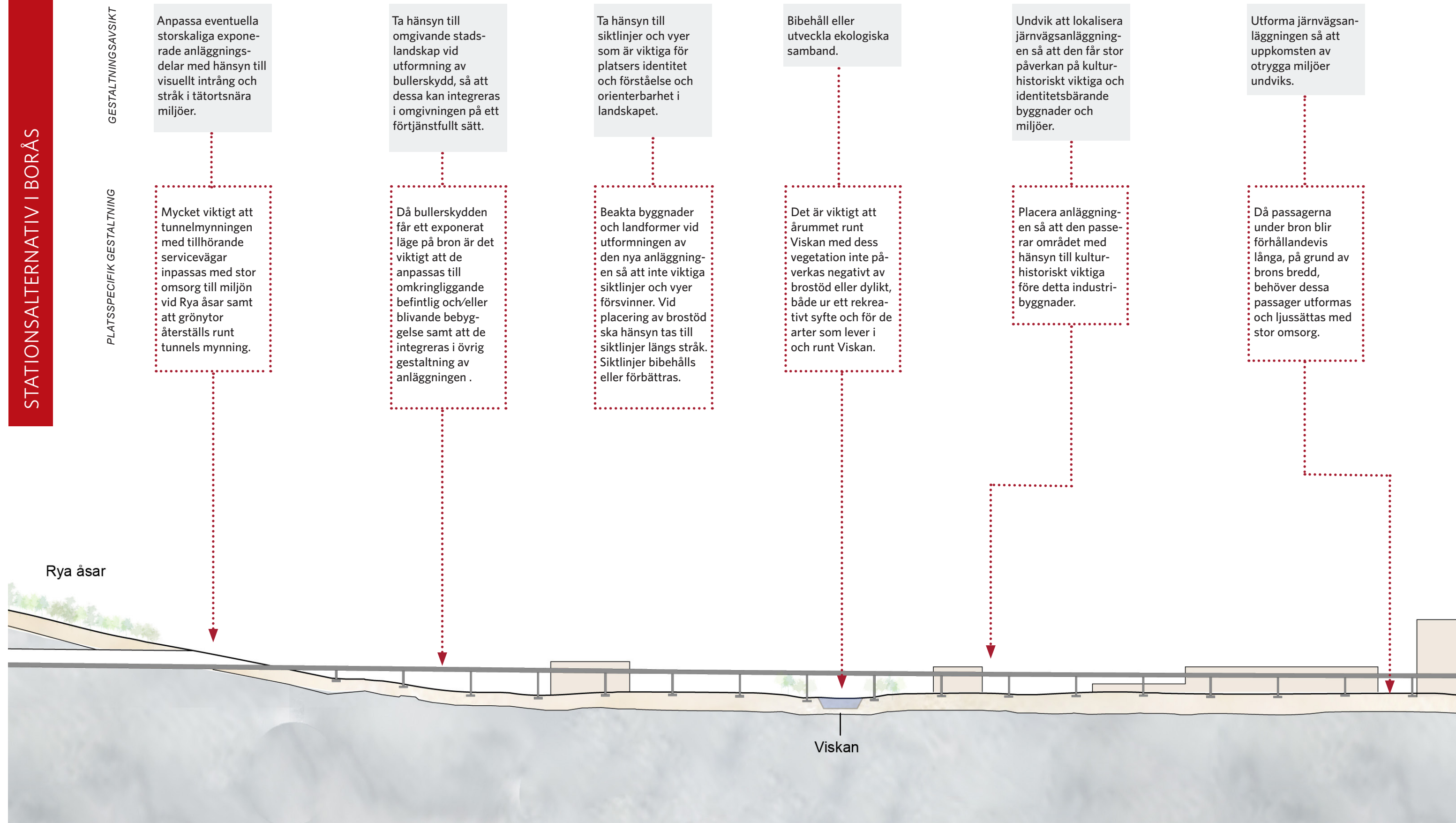
Bro

Möjligt område för station

Figur 183. Ortofot som visar förutsättningarna för stationsalternativ B2.

området. Stationsläget kan innebära ökad tillgänglighet till rekreatiomsområden på regional nivå. Centrumnära stationslägen har potential att skapa befolkade och trygga miljöer kring stationen. Barriäreffekter av befintlig infrastruktur kan minskas vid anläggandet av nya vägar till stationsläget.

Gestaltningförslag för stationsalternativ B2, Knalleland



Figur 184. Schematisk principsektion för stationsalternativ B2.

Bibehåll eller utveckla viktiga sociala och kulturella samband och stråk.

Viktigt att brokonstruktionen inte omöjliggör för befintliga och blivande kopplingar mellan befintliga och nya stadsdelar.

Utforma järnvägsanläggningen så att den inte bryter viktiga sociala, ekologiska eller ekonomiska samband, eller bidrar till starka barriäreffekter.

Anpassa brostöd så att en bred passage för väg 42 samt för kommunens planerade framtida urbana stråk möjliggörs.

Utforma järnvägsanläggningen så att den främjar gång- och cykeltrafik till och från stationen.

Då upptagningsområdet för gång- och cykeltrafik runt stationen är stort finns goda förutsättningar för många människor att ta sig till stationen i Knalleland till fots eller med cykel. Därför är det viktigt att cykeln som färdmedel prioriteras vid planering och anläggande av stationsområdet och att rejäla ytor i nära anslutning till plattformarna avsätts för cykelparkering. Mycket viktigt att även gång- och cykelvägnätet runt stationen byggs ut.

Utforma stationerna med en egen identitet som utgår från platsens karaktär.

Utforma stationerna så att de bidrar med en god orienterbarhet i sin omgivning.

I den breda dalgången finns möjlighet att gestalta bron och stationsbyggnaden så att de blir nya landmärken i staden som bidrar till en god orienterbarhet i sin omgivning och leder till en hög attraktivitet för resande med tåg.

Utforma järnvägsanläggningen för att skapa förutsättningar för goda stationsmiljöer i samverkan med övriga aktörer

Möjliggör för stationsmiljöer med ett utbud som som skapar ett stort mervärde för resenärer. Då Knalleland är ett handelsområde finns möjligheter att etablera befintliga handelskoncept i direkt anslutning till stationen, men även annan service. Delar av ytorna under bron kan användas för garage för cyklar.

Utforma stationerna så att de underlättar vid byten mellan tåg och andra trafikslag.

Förlägg plattformarna så att det skapas en smidig koppling mellan den nya och den befintliga järnvägen, men även till lokal och regional busstrafik.

Anpassa eventuella storskaliga exponerade anläggningsdelar med hänsyn till visuellt intrång och stråk i tätortsnära miljöer.

Mycket viktigt att tunnelmynningen med tillhörande servicevägar inpassas med stor omsorg till bostadsmiljöerna på Norrmalm samt att ytor värdefulla för bostadsområdet återställs ovanpå den främre delen av tunneln.

Möjligt läge för plattformar och stationsbyggnad

Skaraborgsvägen/Väg 42

Älvsborgsbanan

Norrmalm

7.6.6 Stationsalternativ B4 med bibana och huvudbana

Stationsalternativet innebär att huvudbanan passerar söder om staden och att en station placeras vid Lusharpan på en bibana, se Figur 185. Bibanan ansluts till huvudbanan i planskilda kopplingspunkter sydväst och sydöst om staden. Väster om stationen passerar bibanan Pickesjön och ansluter till huvudbanan vid Viared. Öster om stationen fortsätter nästa del av bibanan utmed Kust till kustbanans sträckning genom Göta, vilket kommer att medföra intrång i befintlig bostadsbebyggelse. Därefter fortsätter bibanan i bergtunnel under bostadsområdena Kristineberg och Hedvigsborg och ansluter till huvudbanan två till tre kilometer sydöst om staden. Bibanan bedöms sammantaget bli cirka 10 kilometer lång.

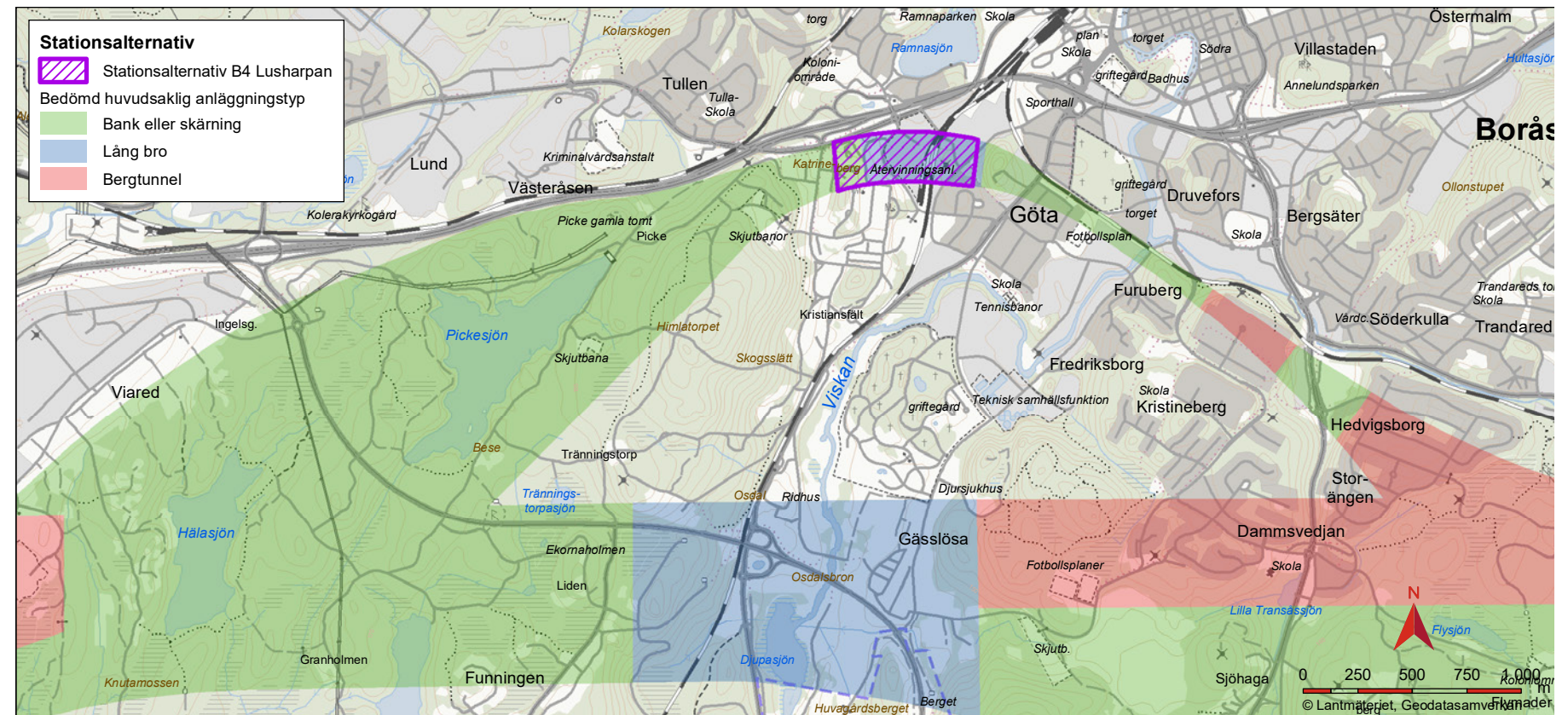
Huvudbanan söder om staden, som inte behöver byggas ut förrän i nästa del av stambanan, kommer att gå på en lång bro över Viskans dalgång och därefter i tunnel eller i markplan beroende på fortsatt sträckning. Stationen vid Lusharpan, som byggs för 400 meter långa tåg, kommer att ligga på en 500–600 meter lång och cirka 40 meter bred bro, 10 meter över Viskadalsbanan. En station vid Lusharpan möjliggör för byte till tåg på Viskadalsbanan, om plattformar anläggs vid denna bana. I anslutning till stationen behöver ett resecentrum etableras med funktioner som vänthall, biljettförsäljning och kommersiella ytor. Ytterligare mark behöver tas i anspråk för angöringsytor, taxiuppställning, cykelparkering och bilparkering.

Kommunala planer för området

I Borås Stads översiktsplan pekas Regementsområdet, strax söder om Lusharpan, ut som ett av stadens framtida utvecklingsområden. Inom Regementsområdet har nya bostäder tillkommit sedan tidigare och detaljplanearbete pågår för nya etapper av byggnation av framförallt bostäder. Borås Stads översiktsplan lyfter fram att det är viktigt att området får tydliga kopplingar till stadskärnan, så att det blir en naturlig del av staden. Tanken är att området ska kopplas till stadskärnan via Göta i det urbana stråket Varbergsvägen. Vid Göta finns enligt översiktsplanen vissa områden med förtätningspotential. Regementsområdet ska senare kopplas ihop med Göta i det blivande urbana stråket Regementsgatan som pekas ut som ett stråk med strategisk betydelse för att binda samman staden med den nya bebyggelsen vid regementsområdet. På sikt kan detta stråk också kopplas vidare mot Gässlösa som också pekas ut som utvecklingsområde i översiktsplanen. I Gässlösa, där stadens avloppsreningsverk tidigare har legat, kommer stora ytor för ny blandad bebyggelse på sikt att frigöras.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV B4, LUSHARPAN

Eftersom stationsalternativ B4 både har en huvudbana och en bibana som till stora delar ligger i markplan riskerar stora områden i staden att påverkas negativt av järnvägen. Bibanan passerar området vid Pickesjön i skärning vilket kan få stora negativa konsekvenser för rekreationsområdet. Intrånget kommer även bli stort vid området Göta samt att det finns risk för ökade barriäreffekter då anläggningen passerar området i markplan. Stationen ligger på en bro i området Lusharpan. Då Lusharpanområdet är starkt präglad av infrastruktur och kopplingarna till andra stadsdelar är få, finns stor potential att förbättra tillgängligheten till området genom nya vägkopplingar till stationen. Potential finns även att förtäta och stadsutveckla Lusharpan och skapa en tydligare entré till Borås för resande som kommer västerifrån. Dock är det långt till stadens målpunkter, vilket riskerar att minska attraktiviteten för stationsläget.



Figur 185. Karta över korridor Lusharpan, med bibana och huvudbana och stationsalternativ B4.



Figur 186. Flygfoto över korridorens utbredning vid stationsläge B4, vy mot norr. Den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den blå färgen illustrerar anläggning på bro. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ B4. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förutsättningar kring stationsalternativ B4, Lusharpan

Lusharpan är ett infrastrukturpräglat område mellan väg 40, Viskadalsbanan och Kust till kustbanan. Området är glesbebyggt på grund av de stora ytor som järnvägsspåren tar i anspråk. Bebyggelsen är brokig och domineras av olika typer av verksamheter. Inslaget av grönska är begränsat. Det angränsande Regementsområdet, som ligger på en trädbevuxen höjd ovanför Lusharpan utgör en tydlig kontrast med sina enhetliga byggnadshöjder och bearbetade fasader.

Samband och barriärer

Området är inte bara omgärdat av barriärer i form av större vägar och järnvägar utan även topografin begränsar områdets kopplingar till övriga stadsdelar. Nivåskillnaden mellan Regementsområdet och Lusharpan gör att väganslutningarna mellan områdena är få. Likaså avgränsar Älvsborgskullen Lusharpan från Göta. Trots att området ligger nära centralstationen är möjligheterna att ta sig dit till fots eller med cykel i dagsläget starkt begränsade.

Grönområden och gröna samband

Det närmaste lite större grönområdet är Ramnasjön norr om väg 40, men möjligheterna att ta sig dit är begränsade. Från den västligaste delen av Lusharpan nås området runt Pickesjön som är utpekad som ett klass II-område i stadens grönområdesplan. Inom området Lusharpan saknas gröna samband.

Målpunkter

Målpunkterna i området är få trots det relativt centrala läget.

Kulturmiljöer

Området Götas västra del är utpekad i kommunens kulturmiljöplan på grund av sin stadsplan. Även den norra delen av Göta är på grund av sin stadsplan utpekad i kulturmiljöplanen. Runtom i området finns flertalet andra skyddade kulturmiljöer som till exempel Regimentet och Landeriet strax norr om Regementsområdet.

Känslighet

Borås är känsligt för ytterligare barriärverkan. Redan idag genomkorsas staden av ett stort antal trafikleder och järnvägslinjer som skapar stora barriärer och har en splittrande effekt. En ny stambana i markplan kan förstärka denna tendens, vilket kan leda till att tätortsutvecklingen begränsas. Områden med äldre sammanhängande bebyggelse och småskaliga kvarter är känsliga för skalförändring, intrång i stadsbilden och förändrad karaktär. Bebyggelsen är känslig för tillkommande störningar av buller, vibrationer och, där bebyggelse finns direkt på berg, för stomljud. Områden i närheten av den nya järnvägen kan minska i attraktivitet på grund av ökat buller och barriärverkan.

Potential

Tätortsutveckling och näringsliv gynnas av ett stationsläge med hög tillgänglighet. Stationsläget kan fungera som en motor i stadens utvecklingsområden och kan bidra till uppkomsten av attraktiva livsmiljöer. Ett stationsläge med effektiva bytesmöjligheter till befintliga järnvägslinjer kan gynna och utveckla serviceorterna runt Borås. Centrumnära stationslägen har potential att skapa befolkade och trygga miljöer kring stationen. Barriäreffekter av befintlig infrastruktur skulle kunna minskas vid anläggandet av nya vägar till stationsläget.



Målpunkter

- Badhus/idrottsanläggning
- Kultur och nöje
- Konferensanläggning
- Byggnader med högt kulturhistoriskt värde

- Kulturhistorisk miljö utpekad i Borås Stads kulturmiljöprogram
- Naturklass I enligt Borås Stads grönområdesplan
- Naturklass II enligt Borås Stads grönområdesplan
- Områden med skyddade kulturhistoriska byggnader enligt 8 kap.13§ Plan- och bygglagen

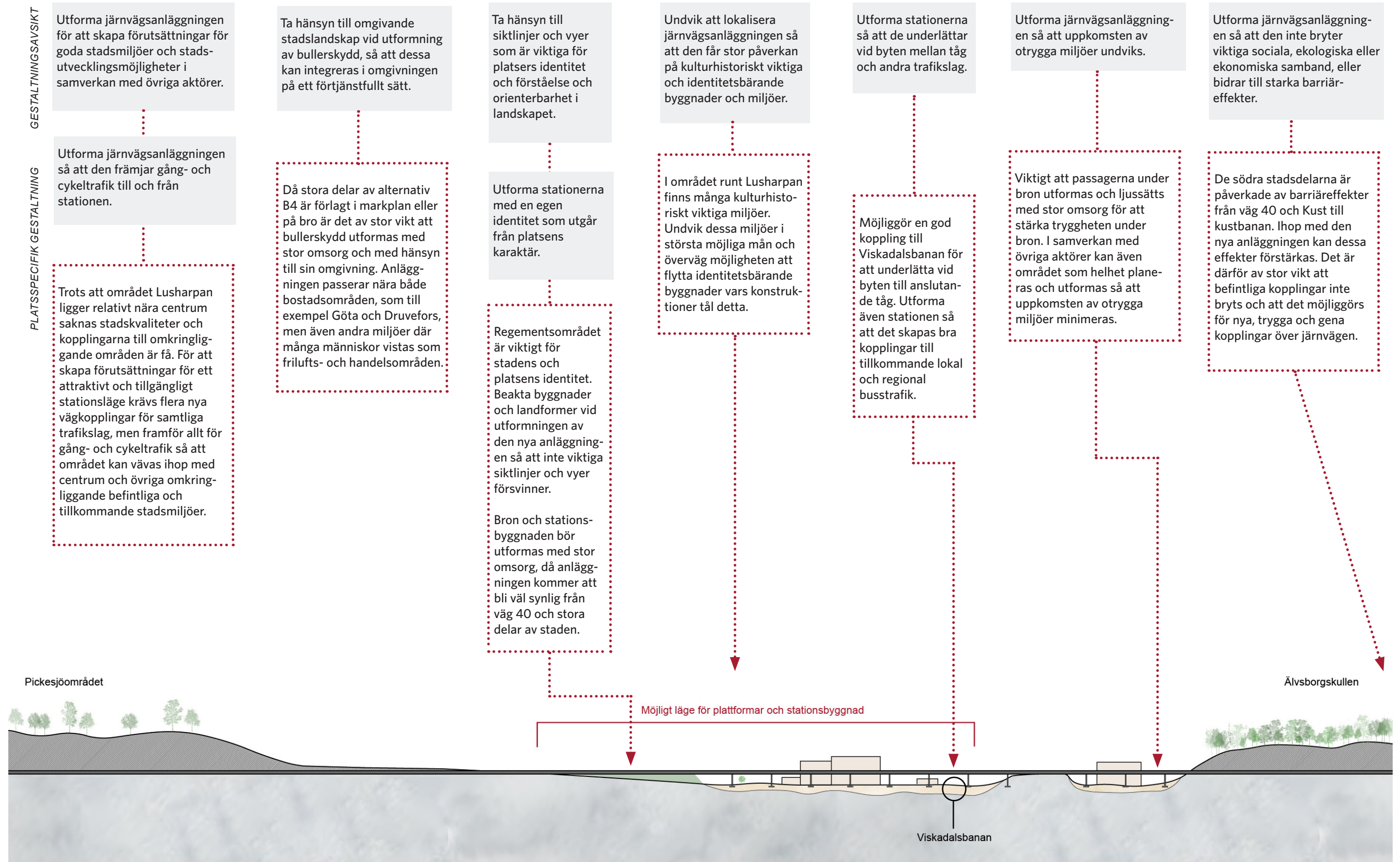
- Barriärer
- Ekologiskt samband enligt Borås Stads grönområdesplan
- Rekreativt samband enligt Borås Stads grönområdesplan

Anläggningstyper

- Markförlagt läge
- Bro
- Möjligt område för station

Figur 187. Ortofoto som visar förutsättningarna för stationsalternativ B4.

Gestaltningförslag för stationsalternativ B4, Lusharpan



Figur 188. Schematisk principsektion för stationsalternativ B4.

Förutsättningar för korridor Lusharpans bibana och huvudbana
Korridor Lusharpans huvudbana sammanfaller med korridor Osdal. Förutsättningarna som beskrivs här för Lusharpans huvudbana är således de samma som för korridor Osdal.

Området söder om och intill väg 27 är glesbebyggt, se Figur 189. Mindre bostadsområden finns runt sjöarna Hälasjön och Gasslängen. Mycket av bebyggelsen utgörs av tidigare fritidshus som har byggts om till helårsboenden.

Samband och barriärer

Vägstrukturen i området är gles och utgörs av mindre grusvägar och återvändsgator i bostadsområdena. Väg 27, som går i öst-västlig riktning utgör en barriär i området. Även Viskadalsbanan och Varbergsvägen som går parallellt i nord-sydlig riktning utgör barriärer. I den delen av korridoren som ligger närmast stationsläget är vägstrukturen mer finmaskig och flertalet gator och vägar går i nordsydlig riktning, se Figur 190.

Grönområden och viktiga samband

Naturområdet vid Pickesjön är ett mycket populärt strövområde med höga naturvärden i delar av området. I området finns mindre grusvägar och vandringsstigar runt sjön. Över väg 27 finns ett rekreativt samband via en faunapassage, som förbinder naturområdet vid Pickesjön med skogsmarkerna söder om väg 27, mellan Hälasjön och Gasslängen, se Figur 189. Området Flymader som ligger i korridorens östra del där bibanan och huvudbanan går ihop, är ett strövområde som främst utgörs av barrskog. I området finns även en mosse. Runt Flysjön som omges av lövskog finns stigar. Vid Bråt skjutfält, söder om trafikplats Osdal finns mycket höga naturvärden intill Viskan och vid det militära övningsfältet.

Kulturmiljöer

Det finns inga utpekade kulturmiljöer inom bibanans eller huvudbanans korridor, förutom intill stationsläget vid Lusharpan, se sidan 93.

Känslighet

Bebyggelsen som ofta är belägen kring sjöarna är känsliga för tillkommande buller eftersom buller har stor spridning över vatten. De områden som idag är relativt ostörda platser är särskilt känsliga för tillkommande störningar av buller. Sjöar och strandlinjer är känsliga för fysiskt intrång och tillkommande buller som kan störa de ekologiska sambanden, begränsa rörelsemöjligheterna kring sjön samt påverka rekreativa aktiviteter som bad och fiske. Artrika lövskogar nära sjöar och äldre odlingslandskap är känsliga för intrång. I anslutning till odlingslandskapet nära flera äldre bymiljöer finns artrika hagmarker och lövskogar som är känsliga för intrång. I området finns rekreationsområden som är känsliga för barriärverkan, visuell påverkan och ökat buller som bidrar med tillkommande ljud som inte härstammar från naturen. De artrika sandmarkerna vid Bråt är beroende av solexponering och hävd eller viss markstörning för att bibehålla sin kvalitet.

Potential

Den regionala utveckling som de nya stambanorna medför kan öka attraktiviteten för boende och verksamhetsetableringar. De öppna sjölandskapen ger goda förutsättningar för resenärer på den nya stambanan att uppleva längre utblickar över landskapet. Det finns potential att dra den nya järnvägen parallellt med väg 27/40 i delar av området. På så sätt samlas två barriärer och bullerkällor i landskapet på samma ställe i ett stråk där det är förhållandevis lite bebyggelse.

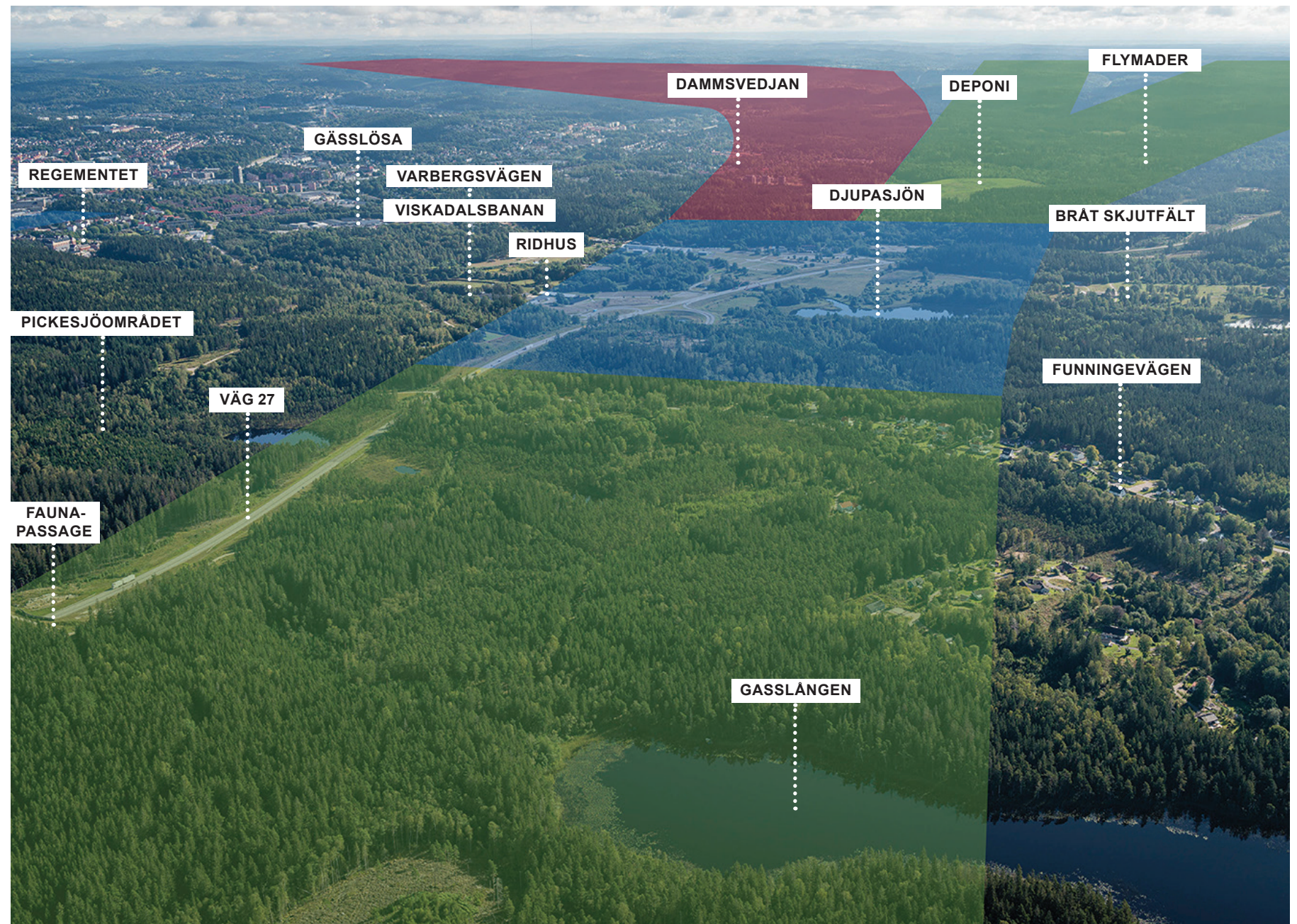
Kommunala planer för området

I Borås Stads översiktsplan är stora delar av de områden där bibanans och huvudbanans korridorer är förlagda utpekade som landsbygd. Enligt översiktsplanen innebär detta areella näringar, små natur- och rekreationsområden, mindre bostadsområden och inslag av verksamheter. Ny bebyggelse kan prövas, men det ska ske utifrån allmänna intressen och förutsättningar för teknisk försörjning. Området runt Pickesjön, i den västra delen av korridoren, är utpekad som ett natur- och rekreationsområde inom klass II. Detta innebär att området har höga natur- och/eller rekreationsvärden. Åtgärder som påverkar befintliga värden negativt ska undvikas. Även området Flymader sydost om Borås är utpekad som ett natur- och rekreationsområde inom klass II.

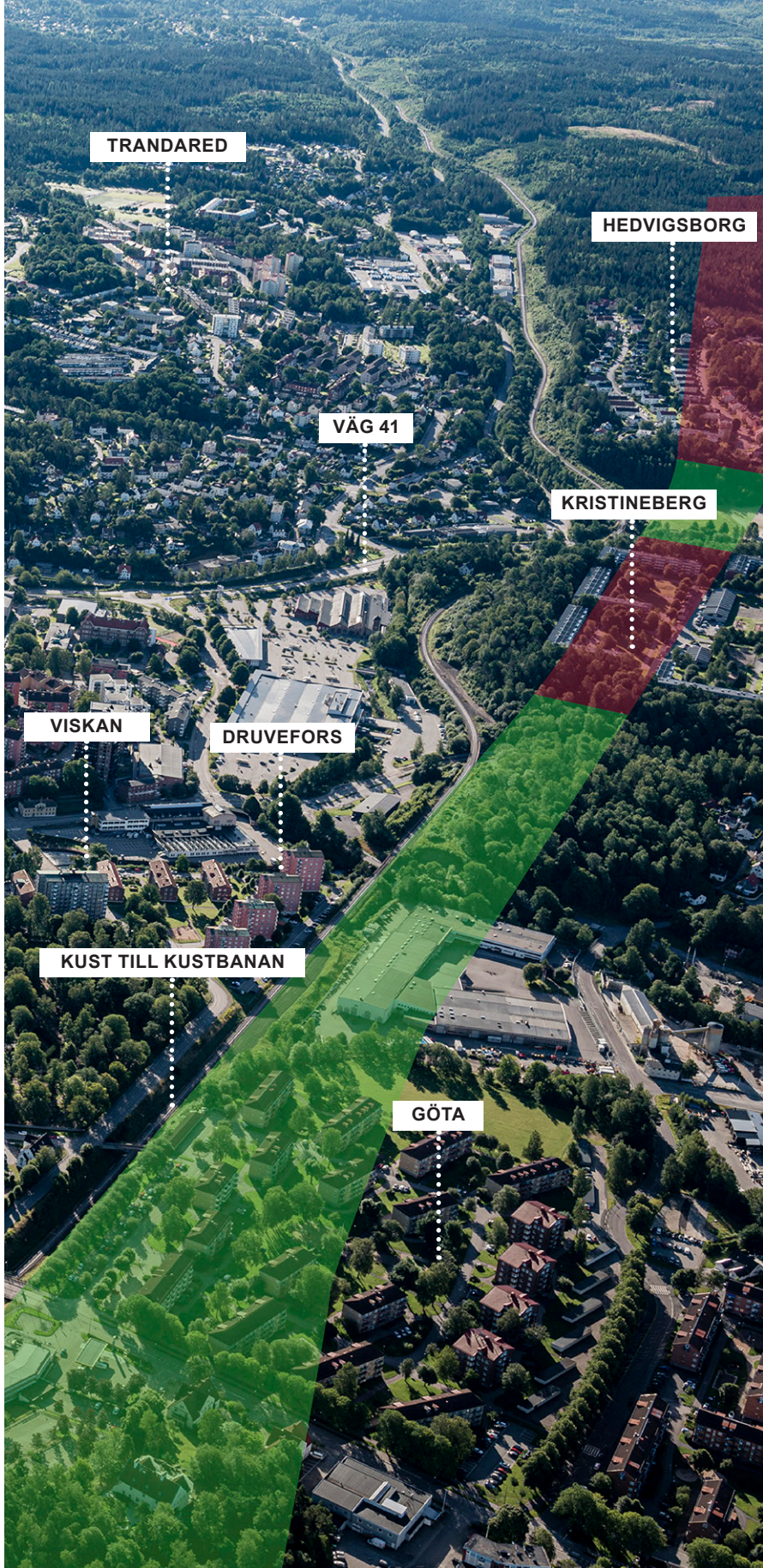
Bibanans korridor direkt öster om stationsläget i Lusharpan passerar dock

genom mer tätbebyggda områden, se Figur 191. Området Gässlösa, där stadens reningsverk tidigare har legat, är utpekad som ett av stadens stora utvecklingsområden. Området ska utvecklas med blandad bebyggelse med ett stort antal nya bostäder. Till Gässlösa kopplas två urbana stråk, ett stråk mot centrum via Druvefors och ett stråk genom Göta mot Regementsområdet.

Området direkt söder om Viaredsmotet pekas i ÖP ut som ett nytt verksamhetsområde på lång sikt. Området som kallas Viared Östra har ett strategiskt läge utmed väg 40 där det finns potential för verksamheter som inte kräver centrala lägen. Området är dock trafikbelastat och vidare utredning av trafikeffekter krävs enligt kommunen. Vidare bör detalj- och dagligvaruhandel undvikas. Det finns ett påbörjat planuppdrag, men kommunen har för avsikt att invänta arbetet med de nya stambanorna innan planarbetet kan fortgå.

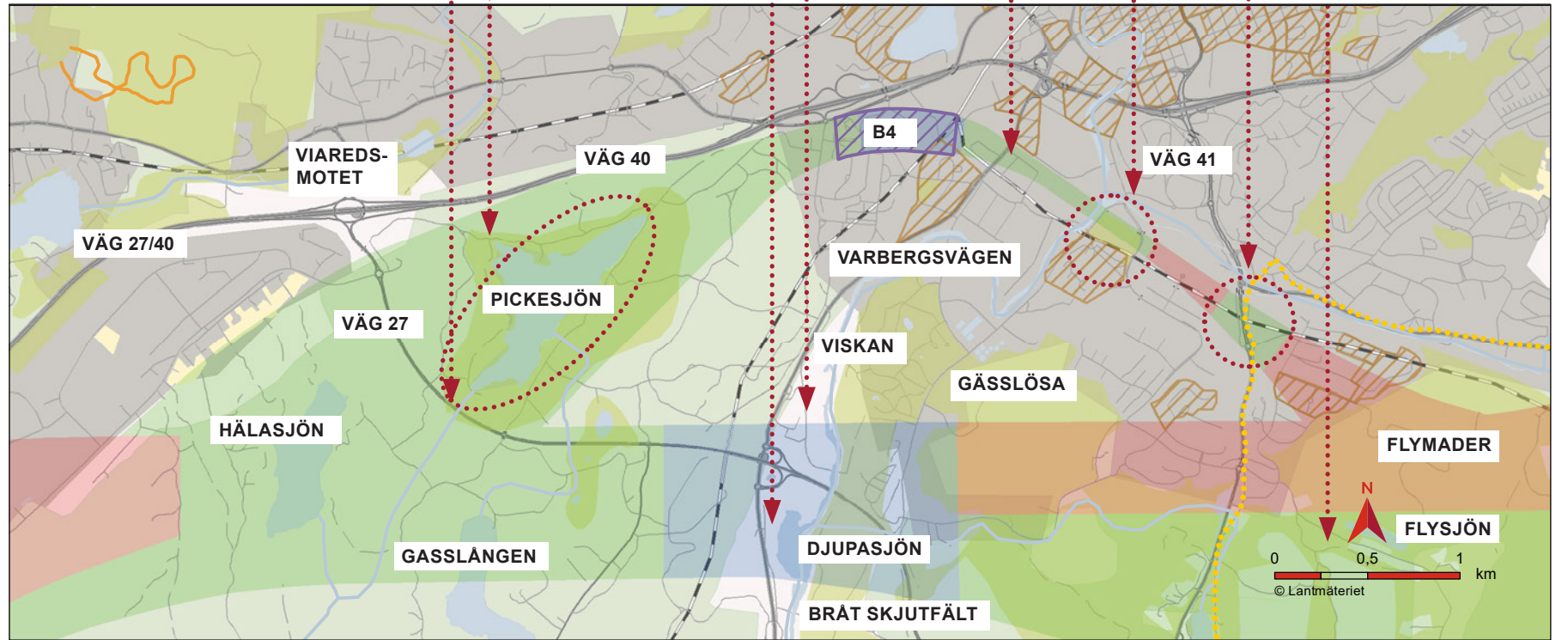


Figur 189. Flygfoto över området vid korridor Lusharpans huvudbana, vy mot öster. Den röda färgen illustrerar bergtunnel, den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den blå färgen illustrerar anläggning på bro. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 191. Flygfoto över bibanans sträckning öster om stationsläge B4, vy mot sydost. Den röda färgen illustrerar anläggning i bergtunnel och den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan. (Foto: Per Pixel, 2020)

Gestaltningförslag för B4 bibana och huvudbana



Teckenförklaring

- | | | | | | |
|---|---------------------|---|--------------------------|---|--------------------------|
|  | Utnedningsområde |  | Vandringsled |  | Kommunal kulturvårdsplan |
|  | Stationsalternativ |  | Cykelled | | |
| Bedömd huvudsaklig anläggningstyp | | | | | |
|  | Bank eller skärning |  | Eljusspår | | |
|  | Lång bro |  | Riksintresse friluftsliv | | |
|  | Bergtunnel |  | Naturresevat | | |

Figur 190. Karta över korridor Lusharpan med stationsalternativ B4 samt korridor Osdal med stationsalternativ B11A extern och B11B. För gestaltungs-förslag för stationsalternativ B4, se figur 183.

7.6.7 Stationsalternativ B11A, Borås C/Osdal

Stationsalternativet innebär ett stationsläge på huvudbana i Osdal samt en säckstation vid nuvarande Borås C, se Figur 192. Stationen på huvudbanan, som ingår i nästa etapp av stambanan, kommer att ha fyra spår och utformas för 400 meter långa tåg. Stationen kommer att anläggas på en 35 – 40 meter hög och cirka 1,5 kilometer lång bro. Öster om dalgången kommer nästa del av stambanan att fortsätta i tunnel eller skärning beroende på sträckning inom korridoren. Väster om stationen anläggs en planskild kopplingspunkt för en bibana till Borås C. Bibanan, som kommer att trafikerar av regionaltåg på sträckan Göteborg-Borås, ansluter till Viskadalsbanan och följer denna fram till Borås C. Vid Borås C finns möjlighet till byten till tåg på övriga banor och till annan kollektivtrafik. Tåg som trafikerar sträckan öster om Borås kommer att stanna vid stationen på huvudbanan i Osdal.

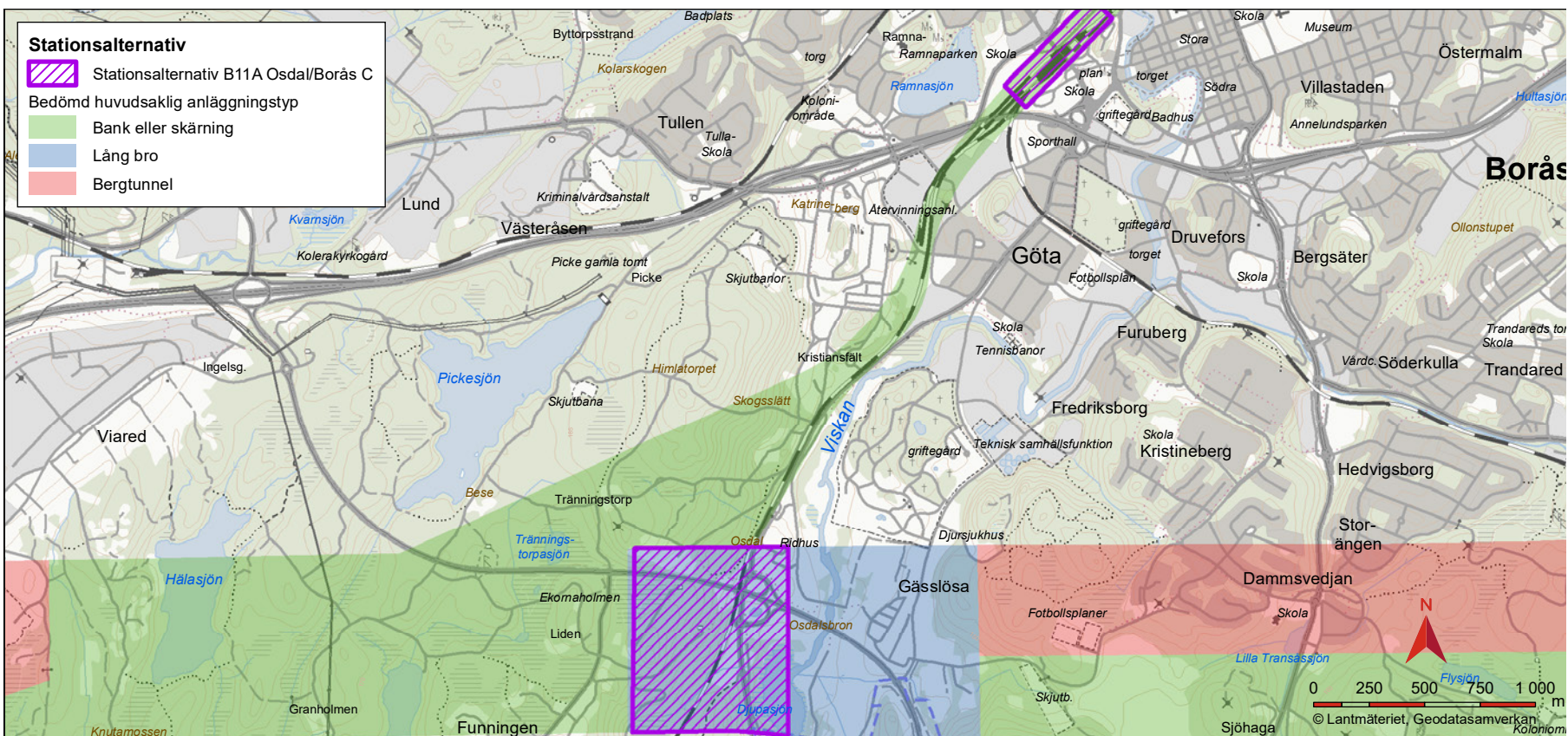
Alternativet innebär att Borås C behöver byggas ut med nya spår och en ny plattform för regionaltåg till/från Göteborg. Tillsammans med nya plattformsförbindelser och eventuell breddning av befintliga plattformar innebär detta en omfattande ombyggnad av nuvarande station. Spårområdet kan också behöva utökas mot väster. Funktioner som väntsal, biljettförsäljning och kommersiella ytor finns i nuvarande resecentrum. Ytterligare mark behöver tas i anspråk då resecentrumet behöver angörings- och parkeringsytor. Föresättningsvis beskrivs i detta kapitel förutsättningar och gestaltungsforlag for B11A:s centrala stationsläge. Föresättningsvis och gestaltungsforlag for B11A:s externa läge beskrivs under kapitel 7.6.8.

Kommunala planer för området

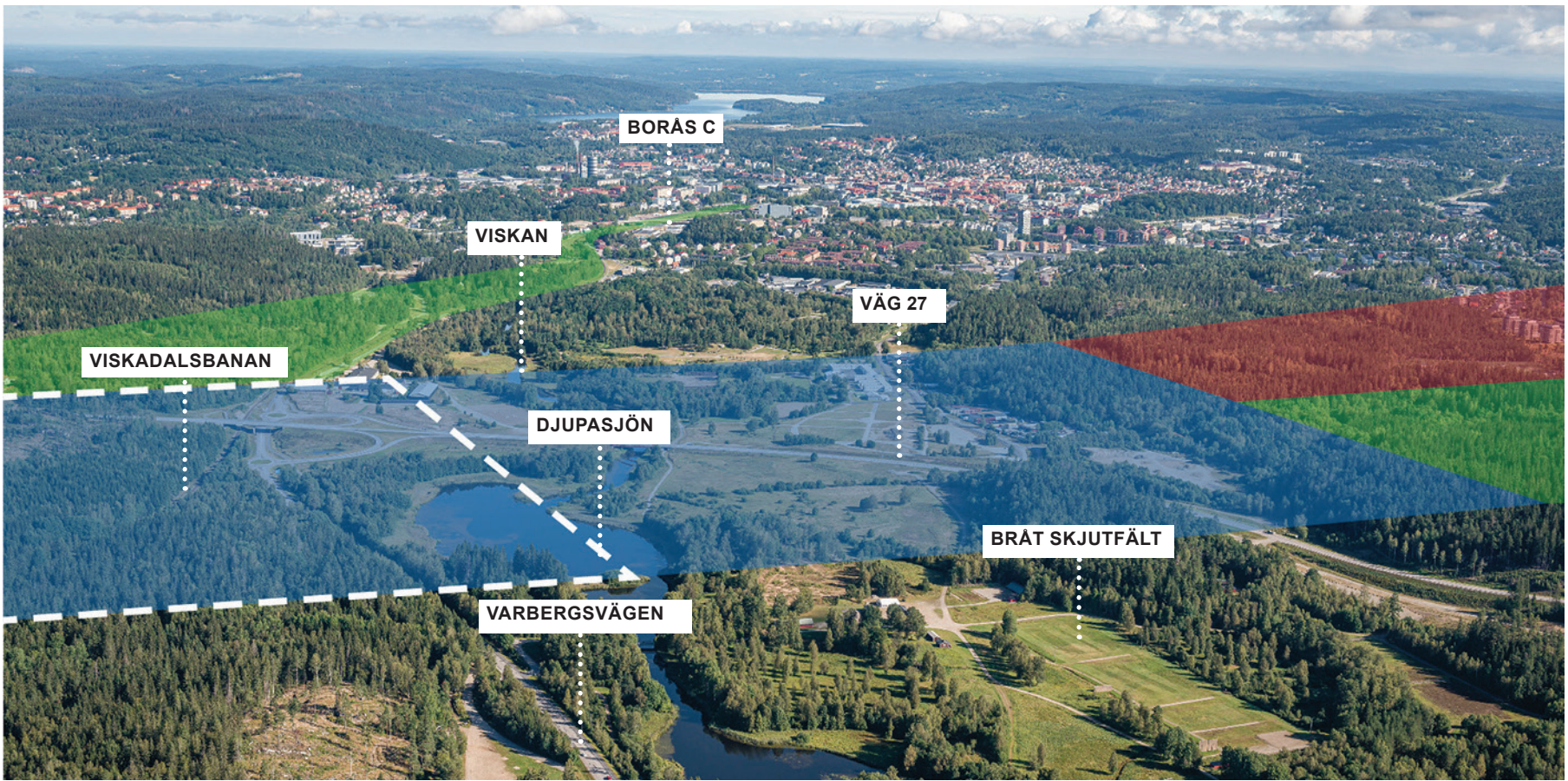
De kommunala planerna för området sammanfaller med de för stationsalternativ B1A och B1C, se sidan 85. I korthet innebär planerna att två urbana stråk utgår från området runt Borås C. Det ena är Alingsåsvägen som går från stadskärnan till Norrby, och det andra är Varbergsvägen som går från stadskärnan till Göta. De i översiktsplanen utpekade urbana stråken är stråk som ska utvecklas med bostäder, service och mötesplatser så att staden binds samman och hållbara resor främjas. Motorvägen är en stark barriär och källa till risk och buller som dock försvårar förtätning. För att få till ett mer sammanhållet stadsrum krävs åtgärder som minskar störningarna från motorvägen och möjliggör för till exempel lokaler utmed gatan.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV B11A, BORÅS C OCH OSDAL

Stationsalternativ B11A innebär en station vid Osdal, för tåg mot Jönköping och Stockholm, och en station vid Borås C för regionaltåg mot Göteborg. Stationsalternativet kan ge stora fördelar för de som pendlar mellan Göteborg och Borås med närhet till flera av stadens målpunkter och möjlighet till byten till samtliga befintliga järnvägslinjer. Stationsläget vid Osdal har inte samma tillgänglighet, men kan genom bytesmöjligheten till Viskadalsbanan få en bra access till centrala Borås för resande som kommer österifrån. Det finns potential att skapa ett nytt landmärke genom den nya bron över Viskans dalgång. Intrånget i bebyggelse blir förhållandevis litet, både för dubbelspår och huvudbanan då anläggningen lokaliseras i ett område som är förhållandevis glesbebyggt. Däremot finns risk för stora intrång i naturmiljöerna runt huvudbanan, som har höga natur- och rekreationsvärden. Risk finns även för tillkommande bullerstörningar och barriäreffekter runt huvudbanan. Borås C är inte känslig för den typ av skalförändring som anläggningen medför. Anläggningen har stor potential att stärka och utveckla platsens karaktär.



Figur 192. Karta över korridor Osdal/Borås C med stationsalternativ B11A.



Figur 193. Flygfoto över utbredningen av korridor Osdal/Borås C för stationslägena B11A och B11B, vy mot norr. Den röda färgen illustrerar bergtunnel, den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den blå färgen illustrerar anläggning på bro. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ B11A, externt läge vid Osdal. (Foto: Per Pixel, 2020)

Förutsättningar för stationsalternativ B11A, Borås C

Borås stadskärna är förhållandevis liten och ligger öster om Viskan. Kvarterstrukturen är en småskalig rutnätsplan från 1600-talets senare del. Väster om Viskan är bebyggelsen sparsam och området runt centralstationen utgörs främst av järnvägsspår, vägar och obebyggda områden däremellan. Nordväst om stadskärnan ligger stadsdelen Norrby.

Samband och barriärer

Stadsmotorvägen, väg 40, mellan Göteborg och Västervik som passerar precis söder om staden fungerar inte bara som en regional länk utan är också en viktig lokal länk mellan stadens olika delar. Väg 40 är en betydande barriär för fotgängare som färdas mellan de stadsdelar som ligger söder och norr om stadsmotorvägen. Också Norrby Långgata, som är en länk mellan väg 40 och väg 42 där det går mycket tung trafik, utgör ihop med topografin en barriär för fotgängare mellan Norrby och stadens centralare delar. De fyra järnvägsspår som leder in till Borås C utgör viktiga näringslivssamband då det fraktas mycket gods på spåren, samtidigt som de utgör lokala barriärer då länkarna över och under järnvägarna är få.

Grönområden och samband

Precis söder om stadskärnan ligger Stadsparken som är populär med sitt läge precis intill Viskan och används flitigt av stadens invånare. Viskans strandlinjer har stor betydelse för djur- och växtlivet i staden och utmed Viskan finns ett promenadstråk.

Målpunkter

Merparten av stadens större målpunkter är lokaliserade till stadskärnan. Här finns, förutom målpunkter för handel, service och kultur även stadens två större kollektivtrafiknoder, resecentrum vid centralstationen och Södra Torget som är det lokala busstorget.

Kulturmiljö

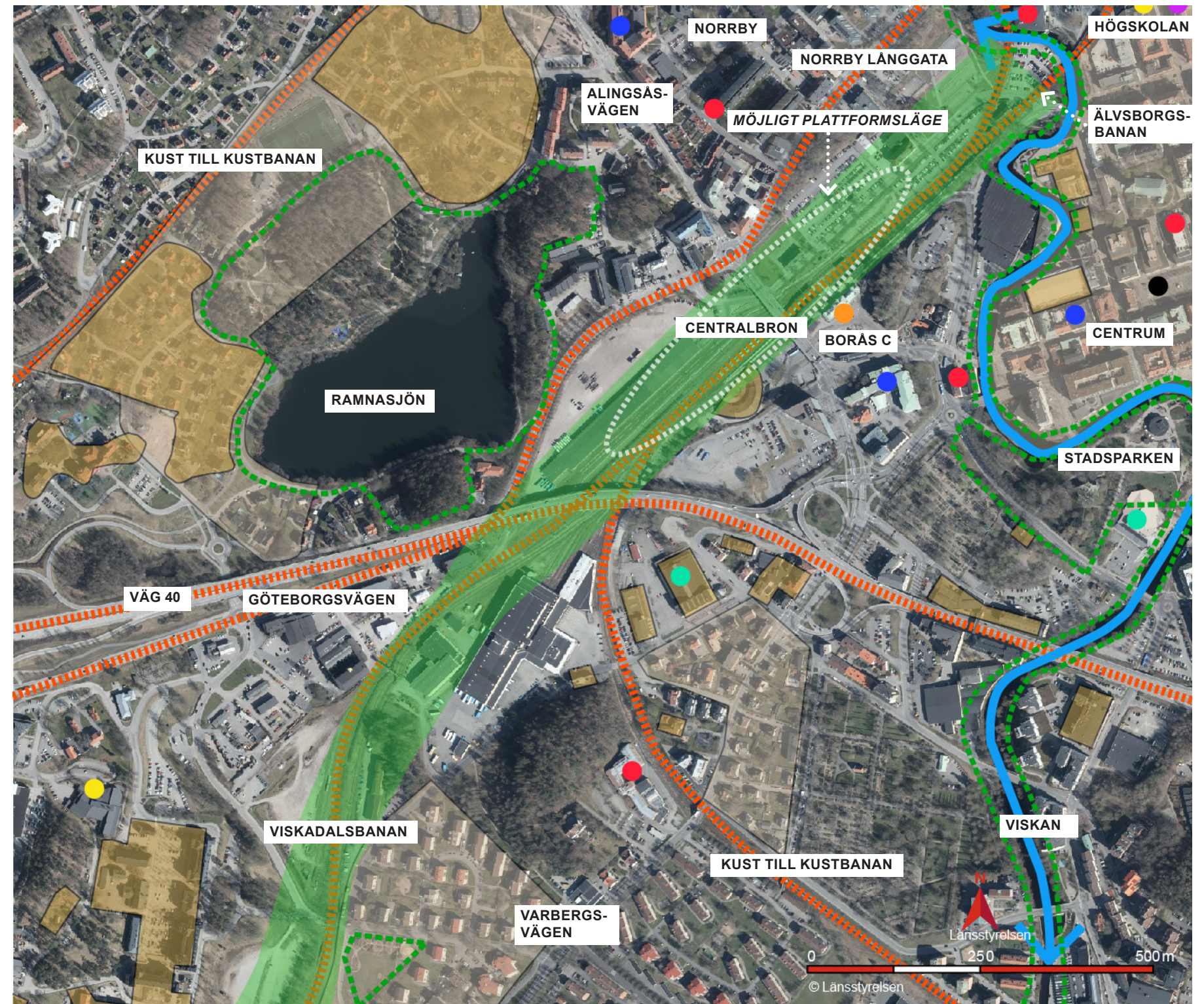
I stort sett hela Borås stadskärna är i det kommunala kulturmiljöprogrammet utpekad som värdefullt. Inom området finns ett relativt stort antal kulturhistoriskt värdefulla byggnader från 1690-tal fram till 1960-tal bevarade.

Känslighet

Områden med äldre sammanhängande bebyggelse och småskaliga kvarter som exempelvis Centrum och Villastaden är känsliga för skalförändring, intrång i stadsbilden och förändrad karaktär. Under mark, i centrala Borås, finns också stadslager från stadens äldsta tid. De äldre spåren och lämningarna är känsliga för uttradering. Gamla grova ädellövträd, som finns rikligt både i parker, i bostadsområden och i naturområden runt staden är känsliga för påverkan. Träden kan behöva tas ner om de hamnar inom området för den nya järnvägen. Vid anläggning av en station under mark finns känslighet för påverkan av omgivningen i form av sättningar på grund av ändrade grundvattennivåer under byggtiden.

Potential

Tätorts- och regionutveckling och näringsliv gynnas av ett stationsläge med hög tillgänglighet. Ett stationsläge med effektiva bytesmöjligheter till befintliga järnvägslinjer kan gynna och utveckla serviceorterna runt Borås. Centrala och centrumnära stationslägen har potential att skapa befolkade och trygga miljöer kring stationen.



Målpunkter

- Resecentrum
- Högskola
- Gymnasieskola

Handelsområde

- Stadshus
- Badhus/idrottsanläggning
- Kultur och nöje
- Konferensanläggning

Kulturmiljö utpekad i Borås Stads kulturmiljöprogram

- Naturklass I enligt Borås Stads grönområdesplan

Områden med skyddade kulturhistoriska byggnader enligt 8 kap.13§ Plan- och bygglagen

Barriärer



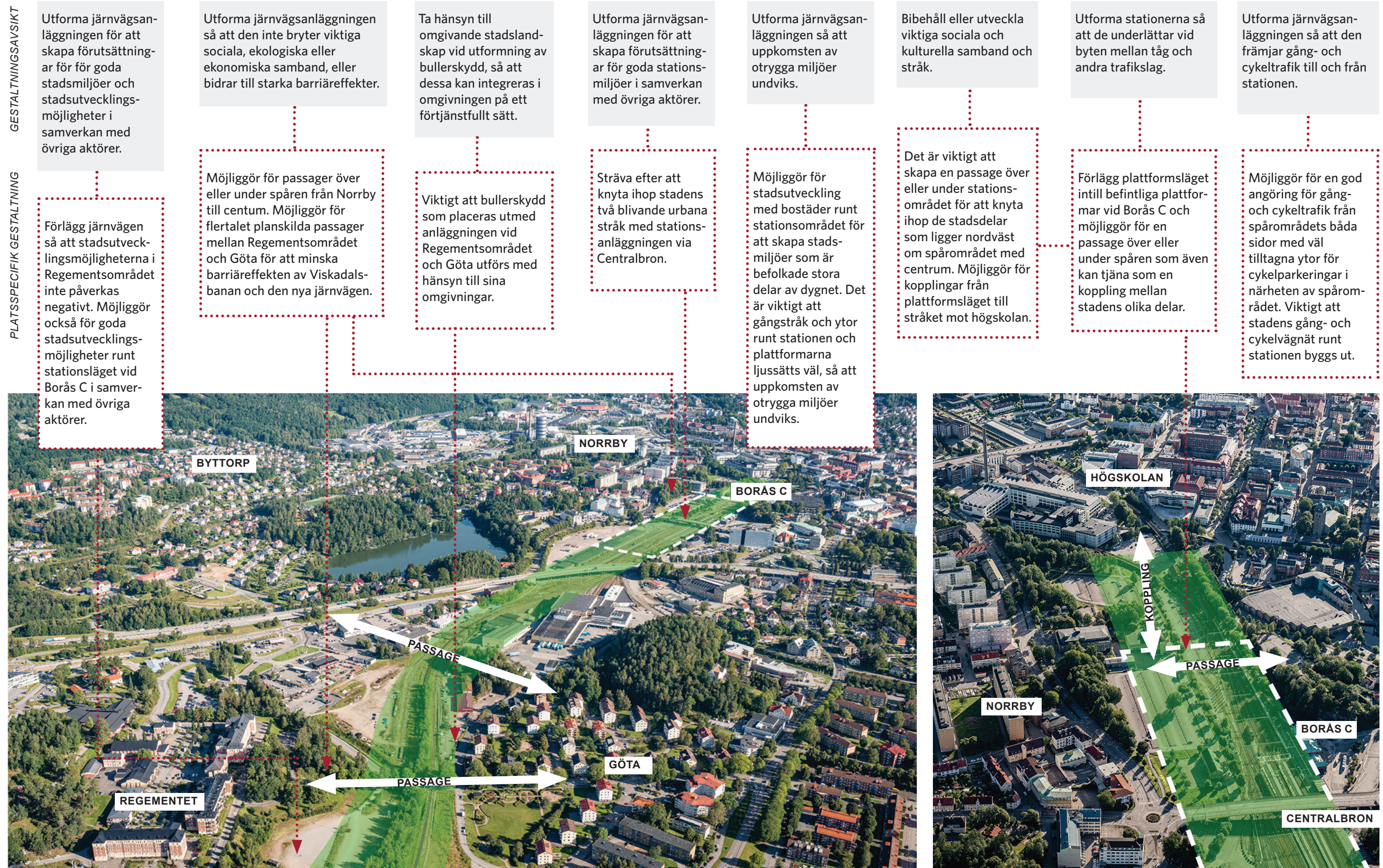
Ekologiskt och hydrologiskt samband

Anläggningstyp

- Markförlagt läge

Figur 194. Ortofoto som visar förutsättningarna vid dubbelspåret för stationsalternativ B11A, Borås C.

Gestaltningförslag för stationsalternativ B11A vid Borås C



Figur 195. Flygfoto över stationsalternativ B11A mellan Göta och Borås centrum, vy mot norr. Den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ B11A vid Borås C. (Foto: Per Pixel, 2020)

Figur 196. Flygfoto över Borås C, vy mot nordost. Den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan. Den streckade linjen illustrerar stationsalternativ B11A. (Foto: Per Pixel, 2020)

7.6.8 Stationsalternativ B11B, Osdal

Stationsalternativet innebär en station på huvudbana i Osdal där samtliga tåg med uppehåll i Borås kommer att stanna, se Figur 197. Behovet att kunna vända regionaltågen medför att stationen behöver utformas med sex spår, likt station B1 och B2. Stationen kommer att anläggas på en 35 – 40 meter hög och cirka 1,5 kilometer lång bro. Öster om Viskans dalgång kommer nästa del av stambanan att fortsätta i tunnel eller skärning beroende på sträckning inom korridoren.

I anslutning till stationen behöver ett resecentrum etableras med funktioner som vänthall, biljettförsäljning och kommersiella ytor. Ytterligare mark behöver tas i anspråk då resecentrumet behöver angöringsytor, taxiuppställning, cykelparkering och bilparkering. En station vid Osdal möjliggör byte till tåg på Viskadalsbanan, om plattformar anläggs vid denna bana. Det är dock stora nivåskillnader som måste hanteras. Ny infrastruktur kommer att krävas för att ansluta stationen till väg 27 och Varbergsvägen. Nya anslutningar bör vara planskilda.

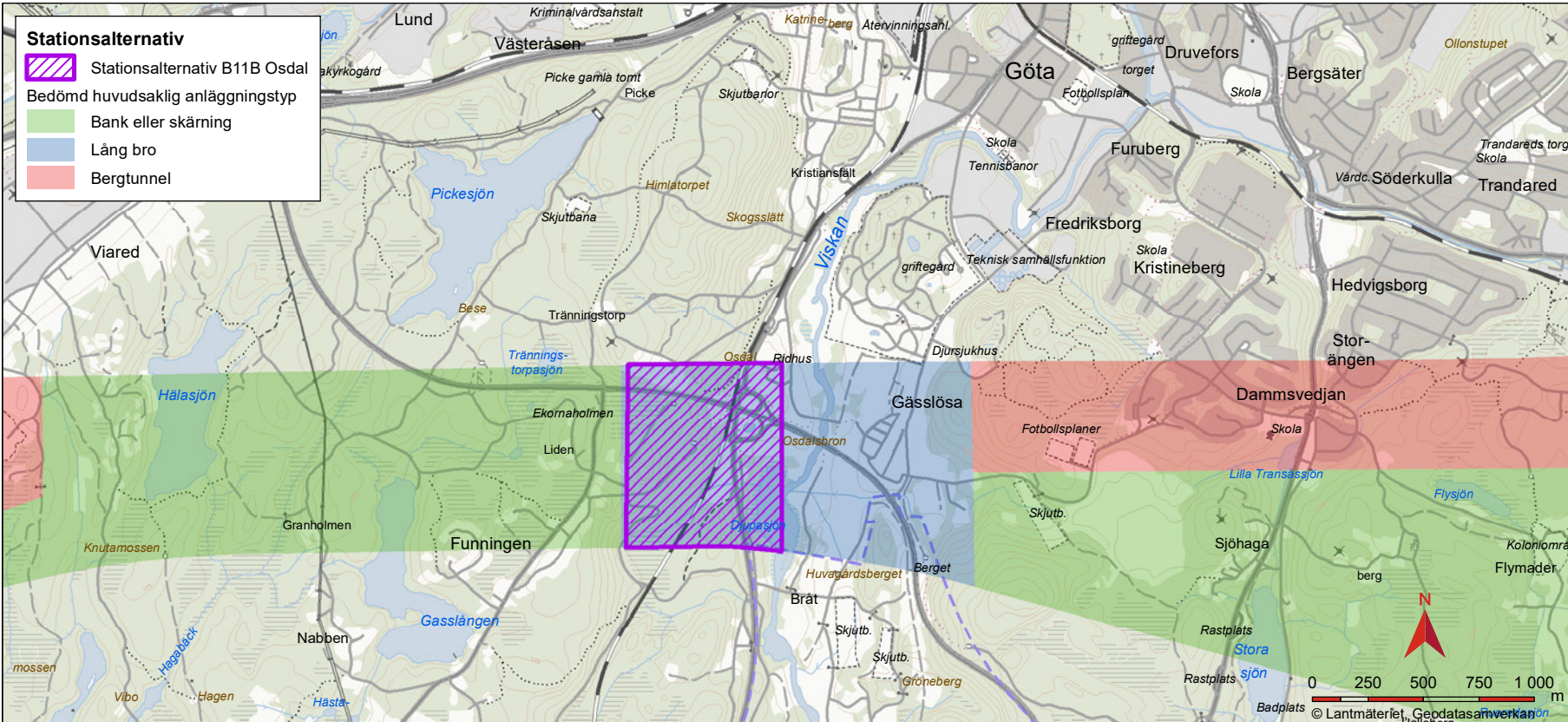
För B11A:s externa läge i Osdal gäller samma förutsättningar som för B11B, förutom att B11A endast behöver utformas med fyra spår för 400 meter långa tåg. Stationen, kommer likt B11B, att anläggas på en 35 – 40 meter hög och cirka 1,5 kilometer lång bro.

Kommunala planer för området

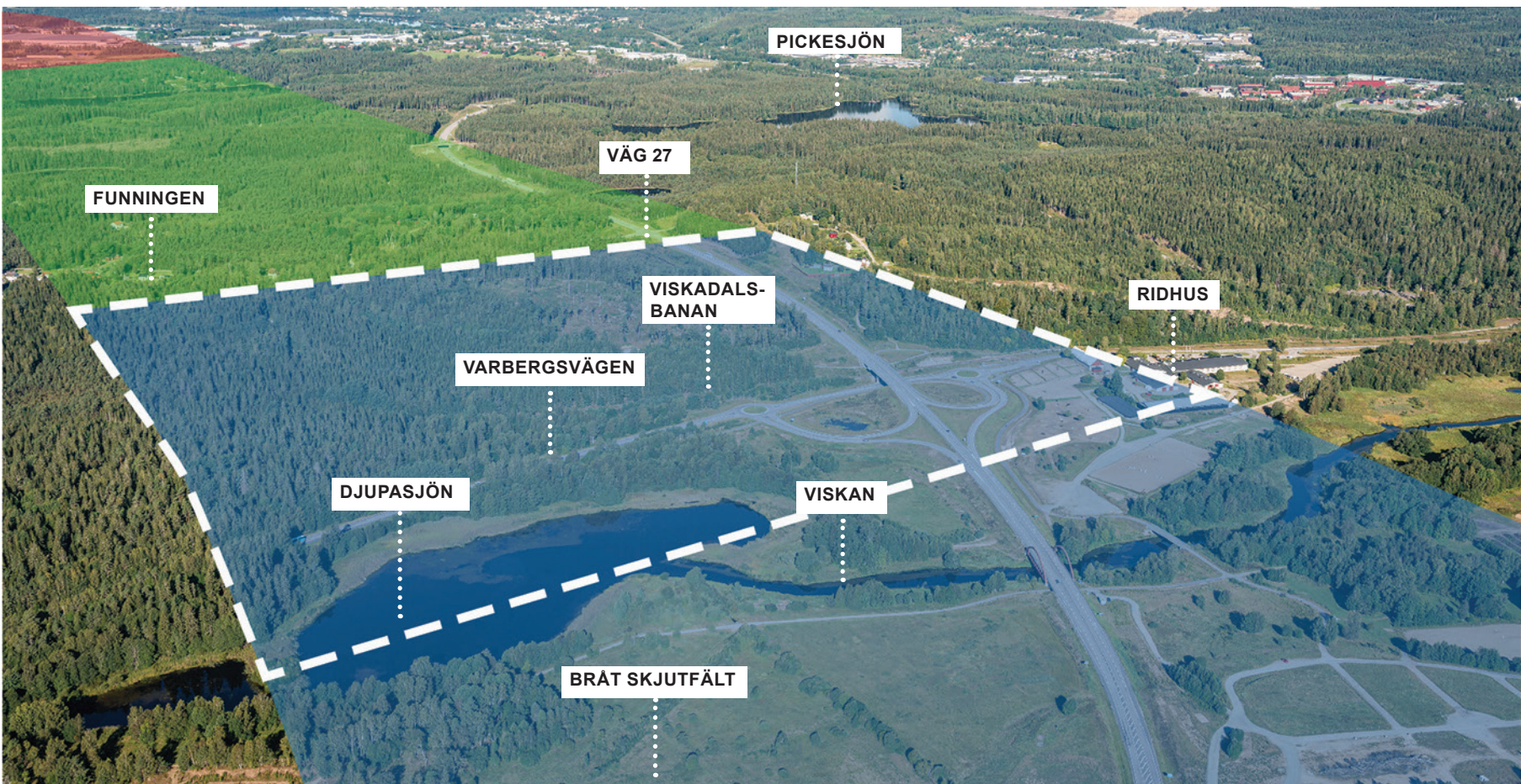
I stadens översiktsplan är områdena intill det externa stationsläget vid Osdal markerade som landsbygd, grönområde och nytt verksamhetsområde. Ytan mellan Viskadalsbanan och Varbergsvägen söder om väg 27 pekas ut som ett av stadens nya stora utbyggnadsområden på längre sikt för industrietableringar och benämns som Godsterminal Syd. Enligt ÖP är området med sitt strategiska läge intressant som omlastningsplats för gods på väg och järnväg och möjlighet finns för gods att transporteras via Hallands hamnar. Detta kräver dock att Viskadalsbanan rustas upp.

SUMMERING STATIONSALTERNATIV B11B, OSDAL

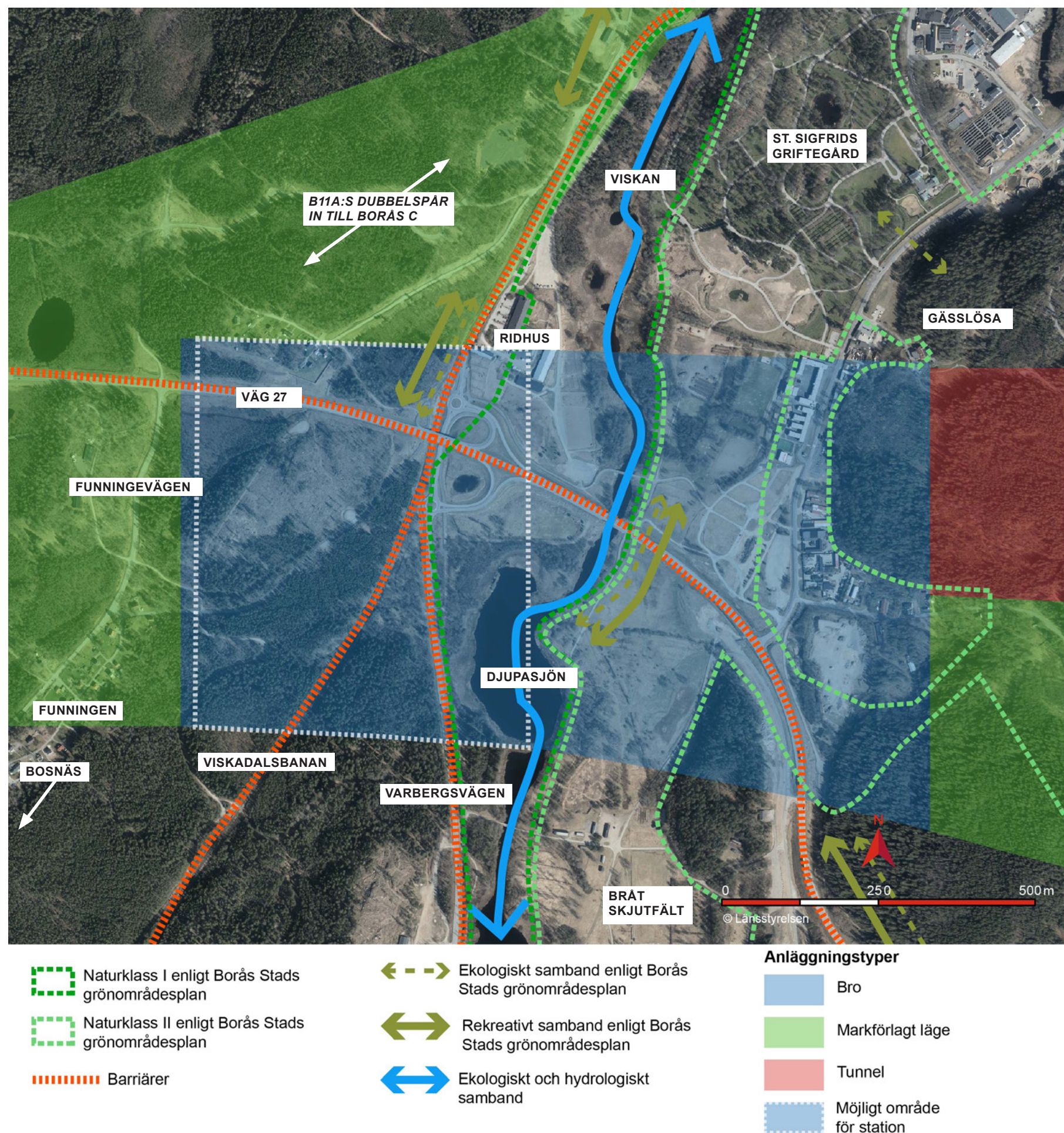
Stationsalternativet B11B innebär en station på huvudbana vid Osdal, för samtliga tåg. Stationsläget vid Osdal har begränsad tillgänglighet bortsett från de som kommer med bil, men kan genom bytesmöjligheten till Viskadalsbanan få en bra access till centrala Borås. Trots detta är stationsalternativets perifera läge, långt från stadens målpunkter, starkt begränsande som riskerar att leda till att få nyttjar järnvägen som transportmedel. Det finns potential att skapa ett nytt landmärke genom en ny, hög bro över Viskans dalgång. Bron kommer dock att bli mycket omfattande, då stationen kräver sex spår i bredd och det kan bli svårt att passa in stationen i landskapet. Intrången i naturmiljöerna som både har stora natur- och rekreativvärden riskerar att bli stora runt anläggningen. Risk finns även för tillkommande bullerstörningar och barriäreffekter i dessa områden. Påverkan och intrång i bebyggelsemiljöer kan dock begränsas, då anläggningen går genom ett område som är förhållandevis glesbebyggt. Risk finns dock att bebyggelse som är belägen kring sjöarna i området störs av anläggningens buller, eftersom buller sprids längre över vatten än över land.



Figur 197. Karta över korridor Osdal med stationsalternativ B11B.



Figur 198. Flygfoto över korridorens utbredning vid stationsalternativ B11A externt läge och B11B. Den gröna färgen illustrerar anläggning i markplan och den blå färgen illustrerar anläggning på bro. Den streckade linjen illustrerar möjligt läge för stationen. (Foto: Per Pixel, 2020)



Figur 199. Ortofoto som visar förutsättningarna vid huvudbanan för stationsalternativ B11A, externt läge och B11B.

Gestaltningförslag för stationsalternativ B11A:s externa läge och B11B vid Osdal

