7.3 Fördjupad analys Borås Stad

7.3.1 Historik och nuläge

Borås har en lång tradition som hantverks- och handelsstad och trakten runt Borås har varit bebodd sedan stenåldern. Gårdfarihandeln som till en början bestod av handel med kreatur, hudar och mejeriprodukter var ett sätt att dryga ut försörjningen från ett magert jordbruk. Succesivt kom handeln även att omfatta smides-, slöjdprodukter och textilier och blev allt mer omfattande. För att staten skulle få kontroll på den växande handeln och kunna ta in tull på varorna grundades 1621 staden Borås. Detta till trots fick invånarna behålla sin rätt att sälja varor utanför staden, bara varorna hade förtullats i staden, vilket de var ensamma om i landet.

En annan viktig aspekt av Borås grundande var militär verksamhet. År 1621 tillhörde Halland, Skåne och Blekinge Danmark och Bohuslän tillhörde Norge. Sverige hade endast tillgång till havet genom en smal korridor vid Göta älvs mynning. Göteborg som grundades samma år som Borås behövde militärt understöd. År 1624 grundlades Älvsborgs regemente och detta var sedan aktivt i över 350 år, fram till 1998 då det lades ner.

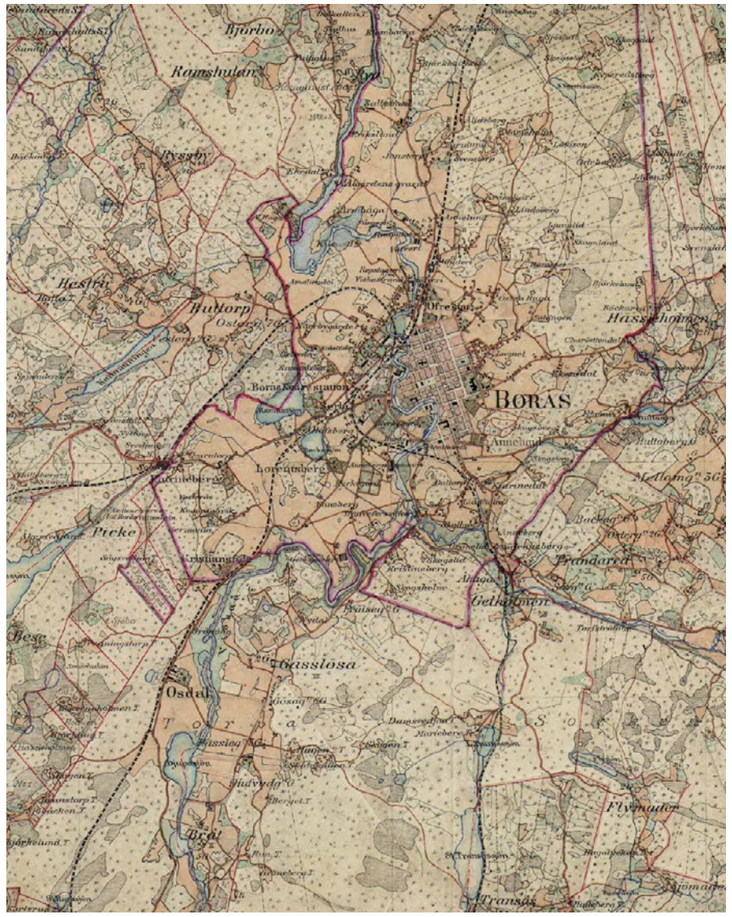
Från slutet av 1600-talet växte sig textilindustrin allt starkare i staden och dess omland. Från början genom hemvävning av ylle ute på landsbygden, för att senare under 1800-talet bli allt mer industrialiserat med bomullsspinnerier och tryckerier inne i Borås. Textilindustrietableringarna kom i första hand att ske utmed Viskans västra strand, men även i anslutning till de nya järnvägsspår som drogs fram i staden i slutet av 1800-talet. Borås fick tidigt järnvägsförbindelser med Herrljunga och Varberg. Ytterligare några år senare stod järnvägen till Göteborg klar, se Figur 7.43, och 1902 öppnades järnväg till Alvesta.

Staden eldhärjades ett flertal gånger under sina första 300 år och den sista stora stadsbranden ägde rum 1827. Efter 1827 års brand breddades ett flertal gator för att minska brandspridningen vid nya bränder. I slutet av 1800-talet växte antalet invånare i staden. Figur 7.41 visar hur Borås såg ut vid denna tid. Under det kommande halvseklet var Borås den stad i Sverige som växte snabbast. Flera nya stadsdelar växte fram under denna tid. Norrbygärde, Landala och Lugnet som utpräglade arbetarstadsdelar och Villastaden och Parkstaden för mer välbesuttna medborgare. År 1906 upprättades en ny stadsplan och med denna fick områdena Nedre Byttorp, Parkstaden, Östermalm, Salängen och Nedre Norrmalm sin utformning. Även de tidigare arbetarstadsdelar som utgjort så kallad utomplanbebyggelse fick nu en gällande stadsplan. Borås stadsdelar presenteras i Figur 7.44.

En annan industri, vid sidan av textilindustrin, som spelat stor roll i Borås utveckling är postorderindustrin. Denna industri, som blev en länk mellan textilindustrin och dess kunder, växte fram under 1900-talets början. Postorderindustrin kom att etablera sig i anslutning till textilindustrierna och växte med tiden. Under efterkrigstiden expanderade postorderförsäljningen kraftigt och 1950 fanns ett hundratal postorderföretag registrerade i Borås, vilka kan ses som en slags förlängning av knalleverksamheten.

I och med textilkrisen under 1960- och 70-talet, som var en konsekvens av allt starkare internationell konkurrens, försvann i stort sett all textiltillverkning från Borås. Även postorderindustrin genomgick vid denna tid en svår kris när detaljhandeln i landet genomgick en förändring. Ett flertal fusioner av postorderföretagen genomfördes och vissa företag lades ner. Kvar blev några stora företag som Ellos, Josefssons, Haléns och Rowells. Flera av dessa var etablerade i Knalleland, som med sina fabriksförsäljningar kom att bli ett av Sveriges mer betydande turistmål under åren 1970-1990. Under 1970- och 80-talet minskade antalet invånare, då flertalet utländska gästarbetare valde att flytta hem. I och med detta uppstod ett bostadsöverskott och flera tidigare fabriksbyggnader kom att rivas då även efterfrågan på lokaler sjönk kraftigt. Även flertalet bostadshus och institutionsbyggnader i innerstaden revs, då de stod tomma eller för att man ansåg att de hade tjänat ut sitt syfte. Under flera decennier byggdes knappt några nya hus i Borås, men 1994 invigdes området Hestra Parkstad i samband med en nordisk bostadsutställning. Karaktäristiskt för området är att kulturlandskapet finns bevarat med ängsmarker och stengärdsgårdar och att bebyggelsen inordnar sig i omgivningen.

År 1982 fick Borås Högskola textilutbildning, som hade sin föregångare i Textilinstitutet som hade startats 1936. År 2010 fick Textilhögskolan rättigheter att bedriva forskarutbildning inom mode och textil. Bibliotekshögskolan är en annan framstående del av högskolan i Borås som även har en polisutbildning och utbildningar inom IT, ekonomi, pedagogik, vårdkunskap med mera. Totalt har högskolan cirka 11 000 studenter och cirka 750 anställda.



Figur 7.41 Historisk karta från slutet av 1800-talet. (Borås Stad, 2020)

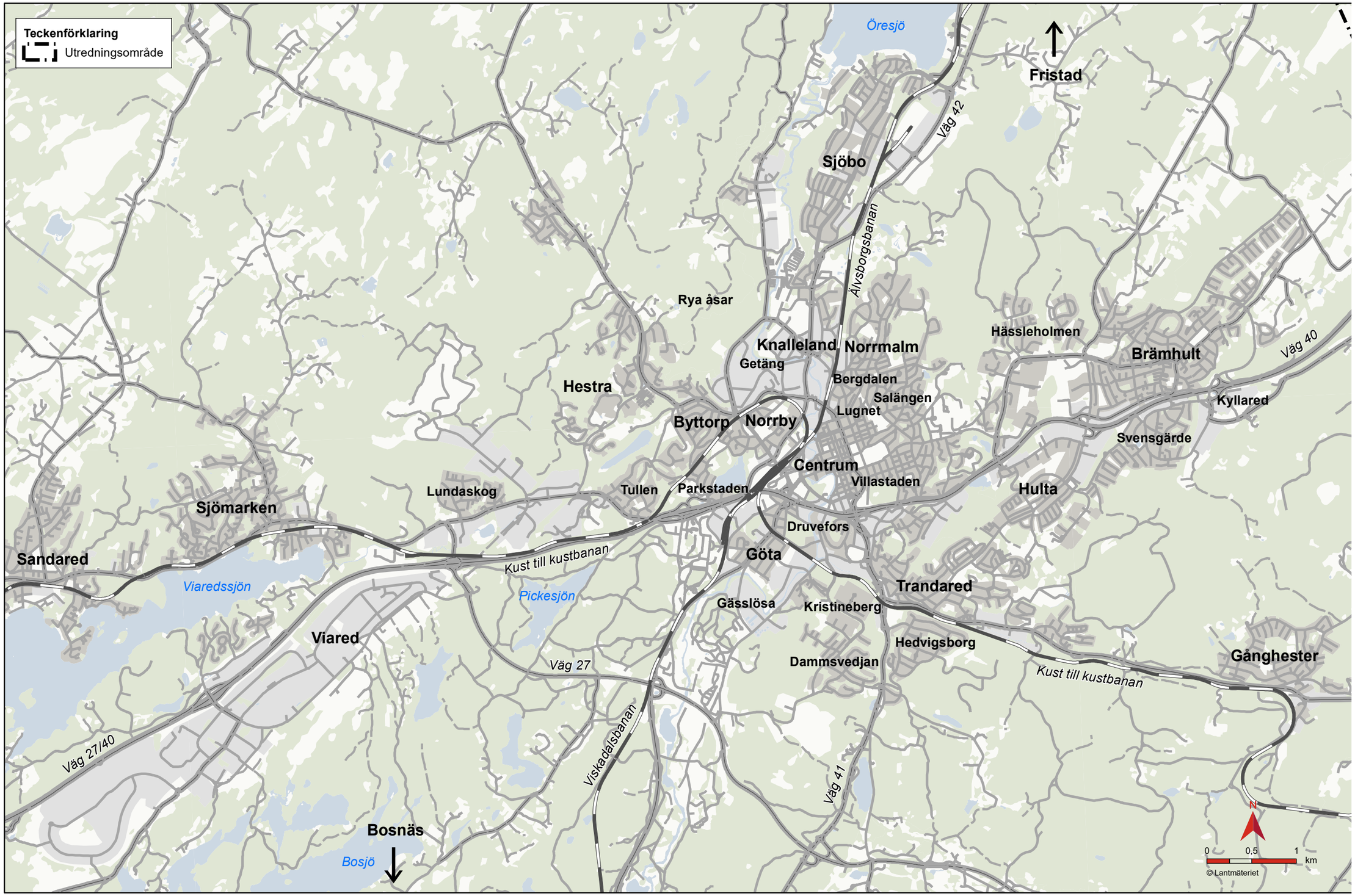
I dag är Borås Sveriges 13:e största stad och kommunen har cirka 112 000 invånare. Av dessa bor knappt 74 000 i tätorten. Borås är huvudort i Sjuhäradsbygden och är Västsveriges näst största stad, se Figur 7.42. De största näringsgrenarna är vård och omsorg, handel och företagstjänster. Borås har ett stort pendlingsutbyte. Inpendlingen är cirka 14 000 personer och antalet som pendlar ut dryga 10 000. Det största pendlingsutbytet sker med kommunerna Ulricehamn, Mark och Göteborg.

Stadens textiltradition lever kvar genom Textilhögskolan och i form av företagande inom konfektion och hemtextil, som till exempel Gina Tricot och Hemtex. Handelstraditionen lever kvar genom de många företag i staden som är inriktade mot distanshandel och logistik. Talande för detta är att stadens två största privata arbetsgivare är Ellos och H&M (tidigare Rowells). Stadens största arbetsgivare totalt sett är kommunen med över 11 000 anställda och Södra Älvsborgs sjukhus med cirka 4 000 anställda.

Under senare år har Borås uppmärksammats på grund av sin satsning på konst i det offentliga rummet. 2008 öppnade Borås sin första skulpturbiennal med verket Walking to Borås av Jim Dine. Genom Street art-festivalen No Limit som anordnades för första gången 2014 har staden fått ett antal stora muralmålningar, skulpturer och installationer.

Figur 7.42 Centrala Borås idag.

Figur 7.43 Göteborgsbanan. Bilden är tagen runt 1910. (Foto: Borås Stad, 2020)



Figur 7.44 Översiktskarta Borås stadsdelar.

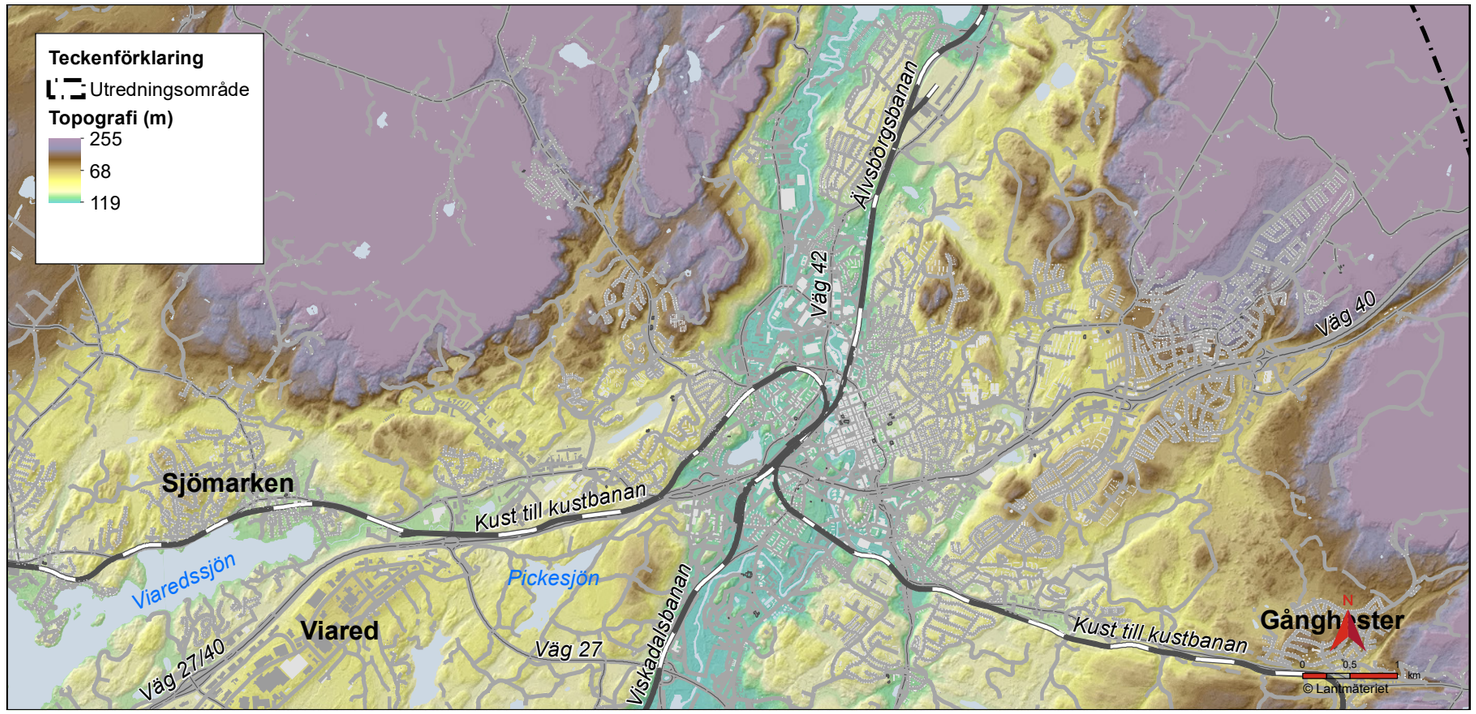
7.3.2 Topografi och ekologiska strukturer

Borås läge i Viskans dalgång omgivet av svårbebyggda åsar och kullar är starkt karaktärsskapande för staden där inslaget av grönska är dominerande, se Figur 7.45. Den äldsta bebyggelsen är koncentrerad till lågpunkterna, medan den nyare bebyggelsen belägen längre från stadskärnan ligger högre. De obebyggda högsta höjderna är viktiga landmärken och fungerar som en orientering i staden. Det förhållandevis stora inslaget av lövskog skiljer sig från Sjuhäradsbygden i övrigt, där främst barrskog dominerar. Den stora förekomsten av sjöar är också karaktärsskapande för staden, med flera mindre centralt belägna sjöar och flera större sjöar utanför staden. I de centrala delarna av Borås utgör Viskan ett viktigt naturrum, liksom ett antal parker. Lite utanför stadskärnan finns ett stort antal grönområden som sträcker sig som gröna kilar in mot stadens mitt. Dessa områden fungerar som populära stadsnära rekreationsområden.

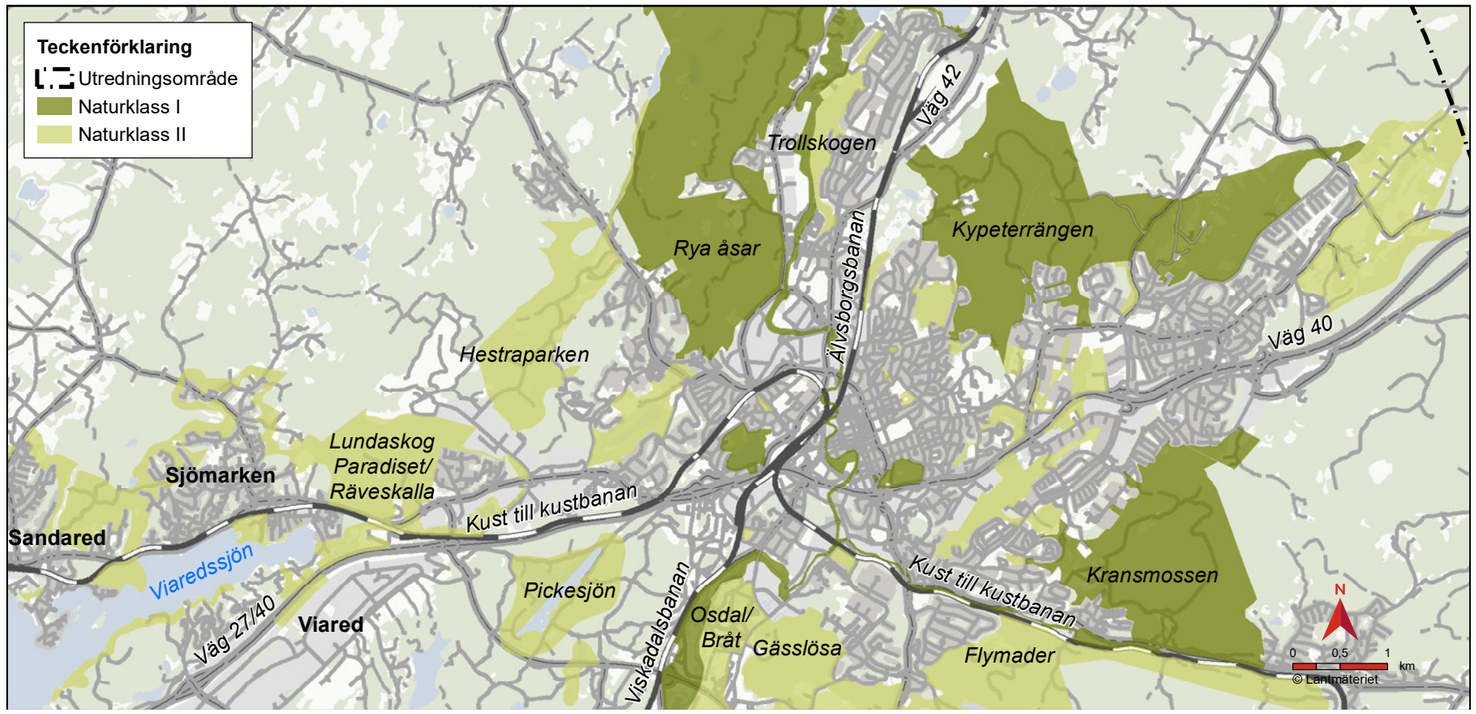
Allégatan som går genom staden i nordsydlig riktning är Sveriges äldsta trädförsedda esplanadgata. Stadsparken i Borås är från slutet av 1800-talet. I början av 1900-talet tillkom fler parker i staden, bland annat Annelundsparken strax sydost om centrum. Ramnaparken, som tidigare kallades idrottsparken och senare Folkparken anlades också vid denna tid. Ramnasjön nyttjades för bad på sommaren och skridskoåkning på vintern. År 1914 öppnade Borås museum i parken och år 1922 byggdes Ramnavallen. Den fågelkoloni som fortfarande finns kvar i parken anlades 1926 intill sjöns norra strand.

Under 1950-talet fick staden flera av sina populära park- och grönområden. Vid exploateringen av nya områden avsattes stora grönytor som till exempel Trollskogen på Sjöbo, Tokarpsberg på Norrmalm och Kolarskogen vid sjön Kolbränningen på Byttorp. Stora områden med motionsslingor, bollplaner och badplatser anlades också vid denna tid. Exempel på dessa är Kransmossen och Kypegården. Rya åsar, som är ett kommunalt naturreservat från 2001, är ett stort sammanhängande grönområde väster om staden. I området finns markerade spår, grill- och picknikplatser.

Borås Stad har en grönområdesplan som har tagits fram i syfte att trygga värdefulla grönområden vid förtätning och exploatering av ny bebyggelse. Grönområdesplanen ligger till grund för stadens översiktsplan. I grönområdesplanen har grönområdena klassats enligt en fyrgradig skala, där klassningen anger grönområdets betydelse och värden för staden. Klass I är stadens mest värdefulla grönområden som är oersättliga och har mycket stort värde för hela kommunen. Exempel på klass I-områden är Rya åsar, Kypeterrängen, naturområden utmed Viskan och Lillån, Kransmossen samt flertalet parker centrala parker. Områden som har klass II är oersättliga på lokal nivå. Exempel på klass II-områden är Flymader, Hestraparken, Kvarnbergsparken, Tokarpsberg, Trollskogen på Sjöbo, Sankt Sigfrids griftegård, Osdal/Bråt, naturområdet vid Gässlösa samt Pickesjön och dess omgivningar. Grönområdesplanens klass III-områden definieras som områden som är viktiga för grönstrukturen och klass IV-områden som områden med visst naturvärde. Grönområden i klass I och II redovisas i Figur 7.46.



Figur 7.45 Borås topografisk karta.



Figur 7.46 Borås grönområdesplan, naturklass I och II.

7.3.3 Stråk, samband och målpunkter

Borås som är en knutpunkt i regionen genomkorsas av ett antal stora trafikleder och järnvägslinjer. Borås fick tidigt järnvägsförbindelse med Herrljunga, vilket skedde 1863. Denna järnväg som fortsätter vidare upp till Uddevalla kallas Älvsborgsbanan. Järnvägsförbindelse till Varberg via Viskadalsbananan kom 1880 och till Svenljunga via Kindsbanan 1884. Kindsbanan lades dock ner redan 1902 när Alvestabanan öppnade. Med Göteborg fick Borås järnvägsförbindelse först 1894. Järnvägen mellan Göteborg och Alvesta som sedan fortsätter vidare till Kalmar, kallas idag Kust till kustbanan. Den går genom hela utredningsområdet.

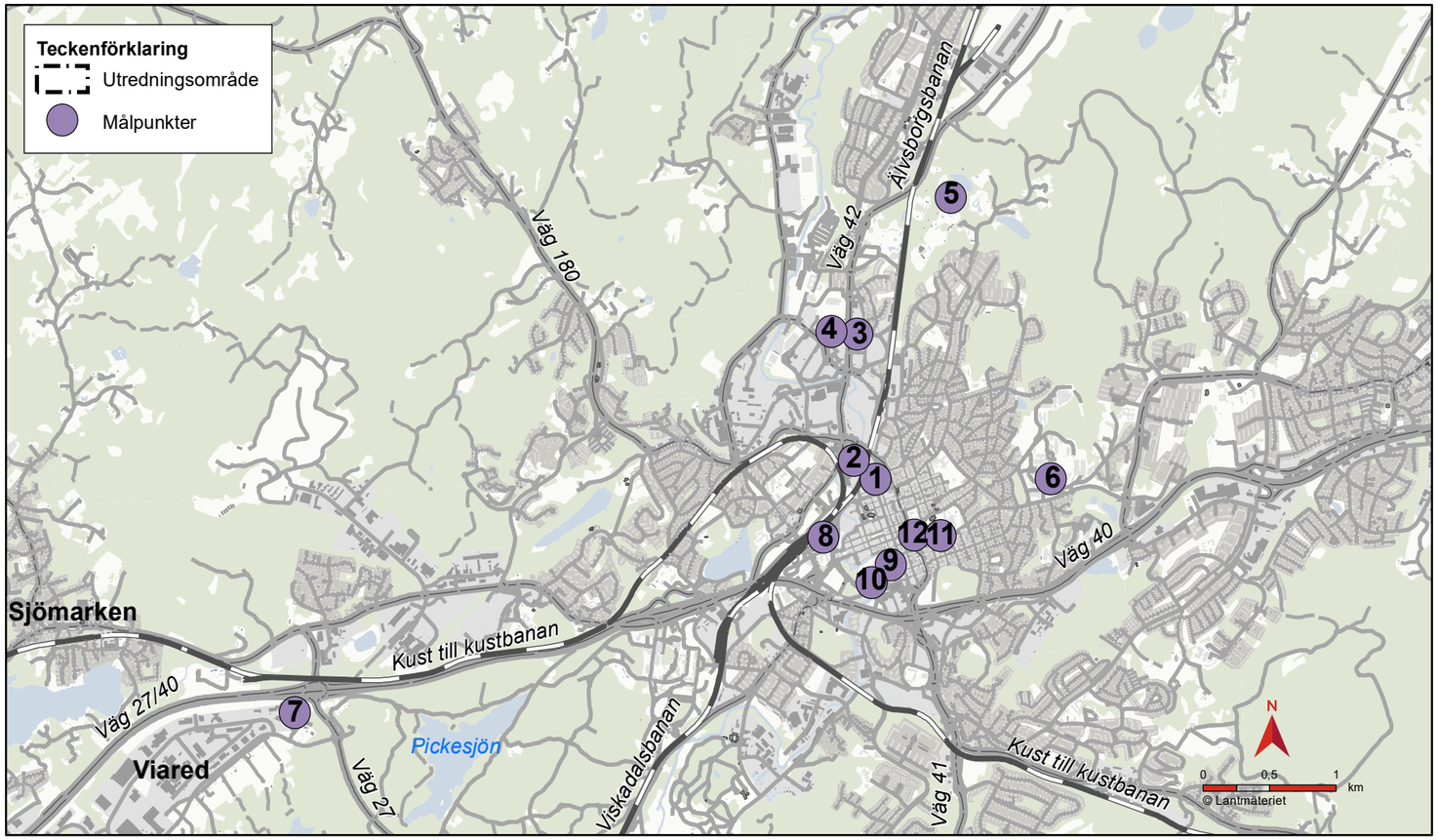
Väg 40 mellan Göteborg och Västervik går genom Borås i östvästlig riktning. År 1970 öppnade stadsmotorvägen som passerar precis söder om stadens centrum. Vägsträckningen fick stora konsekvenser för stadsbilden och flera bostadsområden påverkades kraftigt. Arbetarstadsdelarna Brodal och Elinsdal utraderas mer eller mindre när vägen drogs fram. Med den nya motorvägssträckningen kom även en ny koppling mellan Göteborgsvägen och Skaraborgsvägen via Norrby Långgata. I och med detta kom det som fanns kvar av arbetarstadsdelen Landala att rivas. Några år senare byggdes även Kungsgatan om till genomfartsled, vilken även det fick stora konsekvenser, både genom sin barriäreffekt och på grund av den bebyggelse som var tvungen att rivas när gatan breddades.

Väg 41 mellan Borås och Varberg och väg 42 mellan Borås och Trollhättan delar staden i nordsydlig riktning. Väg 180, som går mellan Borås och Alingsås/Anten sträcker sig i nordvästlig riktning ut från stadskärnan. Väg 27 som går mellan Göteborg och Karlskrona fick en ny sträckning genom Borås 2015. Från Viaredsmotet passerar vägen söder om staden och har där en koppling till väg 41. Dessa trafikleder tillsammans med järnvägslinjerna gör att tillgängligheten till andra orter är god, samtidigt som trafiklederna skapar stora barriärer och har en splittrande effekt på staden.

Borås har ett väl utbyggt nät av gång- och cykelbanor. För utförligare beskrivning av gång- och cykelbanor, se PM Socialkonsekvensanalys.

Borås största målpunkter är de största arbetsplatserna i staden, handelsplatserna, knutpunkter för kollektivtrafik och några olika större besöksmål. Södra Älvsborgs sjukhus är en av stadens största arbetsplatser, som också har en stor mängd besökare i form av patienter och anhöriga. Även Borås högskola är en av stadens större arbetsplatser och har cirka 11 000 studenter knutna till sig. Intill högskolan ligger Simonsland, där högkolans textilutbildning finns, men även Textilmuséet, Navet Science center och Kulturskolan, se Figur 7.48. Knalleland som hyser både butiker, sportanläggningar och arbetsplatser har flera stora målpunkter, som till exempel Borås Arena, handelsplatsen Knalleland och Borås djurpark, se Figur 7.49. Flera stora arbetsgivare finns i Viared som även är en målpunkt för handel och komersiell service. Stora målpunkter kopplat till resande är Borås resecentrum vid järnvägsstationen och Södra torget som är stadens busstorg, dit alla lokala bussar går. Andra viktiga målpunkter i Borås är Stadsparksbadet, Stadsbiblioteket och Stadshuset.

Målpunkter och huvudstråk för kommunikation i Borås visas i Figur 7.47.



1. Högskolan
2. Simonsland
3. Knalleland handelsområde
4. Borås arena
5. Borås djurpark
6. Södra Älvsborgs sjukhus
7. Viared
8. Resecentrum
9. Södra torget/busstorget
10. Stadsparksbadet
11. Stadsbiblioteket
12. Stadshuset

Figur 7.47 Stråk och målpunkter i Borås

Figur 7.48 Simonsland inhyser flera verksamheter och är en viktig målpunkt i staden.

Figur 7.49 Skaraborgsvägen/väg 42 går genom Knalleland där flera av stadens större målpunkter finns.

7.3.4 Bebyggelsestruktur och bebyggelseområden

Den äldsta delen av Borås anlades på plan mark intill Viskan. Även de tidigaste industrietableringarna anlades intill Viskan där marken var förhållandevis platt. Figur 7.52 visar en bild av Borås centrala delar idag. När staden succesivt har vuxit har nya, mer kuperade områden bebyggts runt om staden. De brantaste höjderna är alltjämt obebyggda och finns kvar som gröna öar i stadsväven. Ianspråktagandet av de mer svårbebyggda områdena har sammanfallit med nya stadsplaneideal, varför bostadsområdena i den mer kuperade terrängen saknar rutnätsplan.

Industrietableringarna skedde från början utmed Viskan och utefter järnvägslinjerna. Senare har industri- och verksamhetsetableringarna etablerats utmed stadens större vägar, som Viared (se Figur 7.51) och Kyllared utmed väg 40 och Knalleland utmed väg 42. Då stora delar av dessa industri- och verksamhetsområden finns kvar och antalet vägar och järnvägar genom staden är stort har resultatet blivit en splittrad stadsbild med storskaliga verksamhetsområden som delar staden i både nordsydlig riktning och östvästlig riktning.

För att tydligare beskriva stadens olika delar har staden delats in i olika bebyggelseområden, se Figur 7.50. Bebyggelseområden är områden med en tydlig särprägel, som till exempel bebyggelsestruktur, typologi och skala, men även inslag av grönska, historiska spår eller det sociala livet i området. Borås stad har delats in i fyra bebyggelseområden.

1. Centrum

Centrum omfattar stadens äldsta och mest centrala delar, med rutnätsplan och innerstadsfunktioner.

2. Verksamheter och tidigare industri

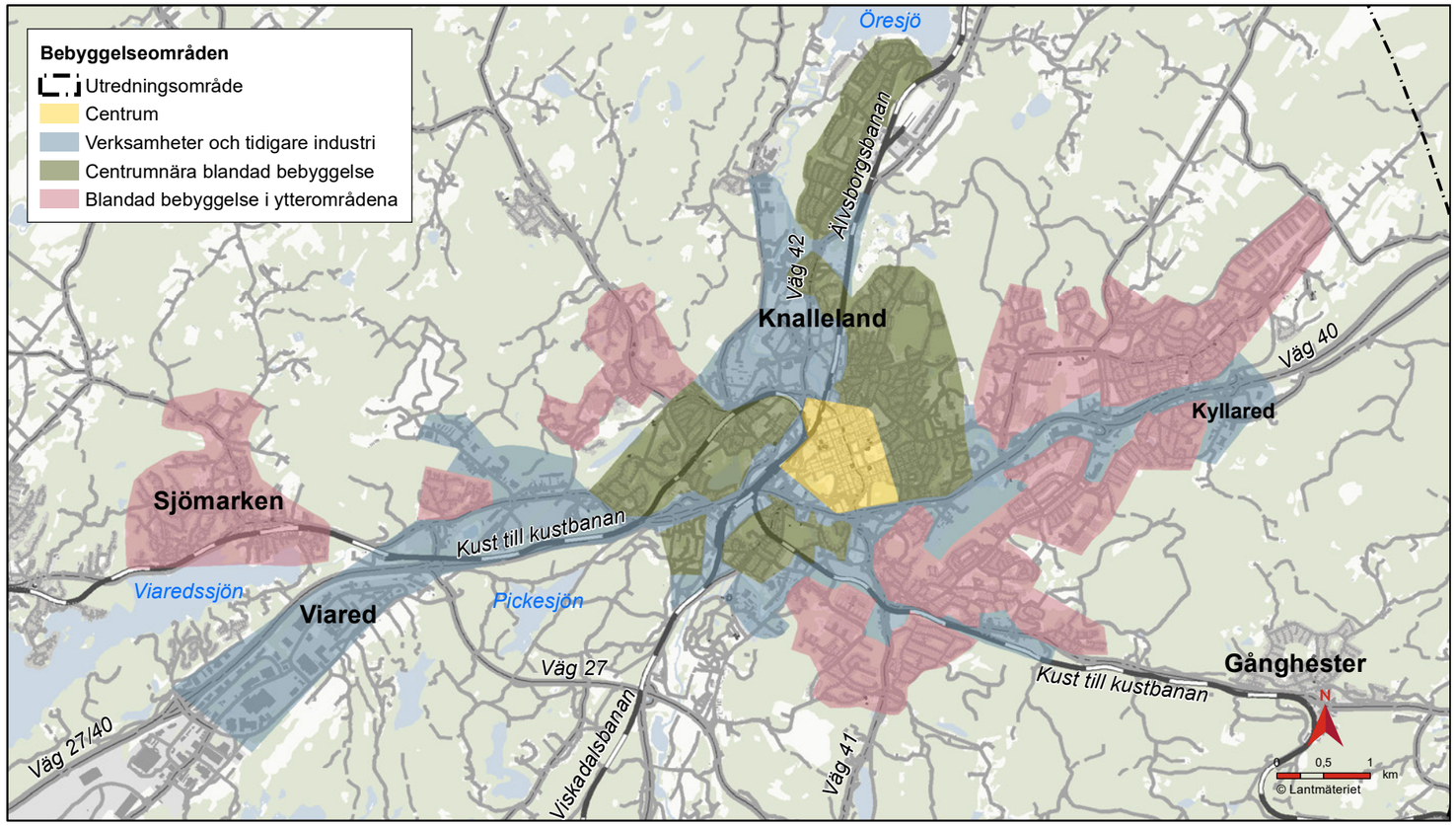
Bebyggelseområdet löper utmed stadens olika rörelsestråk: Viskans vatten, järnvägen och de större vägarna.

3. Centrumnära blandad bebyggelse

Bebyggelseområdet innefattar den bostadsbebyggelse som uppfördes i Borås mellan åren 1920- 1960.

4. Blandad bebyggelse i ytterområdena

Bebyggelseområdet utgörs av bostadsbebyggelse från 1960-talets mitt till idag och innefattar både stora områden med flerfamiljshus och vidsträckta villaområden.



Figur 7.50 Bebyggelseområden i Borås översikt.

Figur 7.51 Verksamheter i Viared.

Figur 7.52 Del av Borås centrum. Vy mot nordväst.

Centrum

Stadskärnan som är stadens äldsta del är förhållandevis liten och är belägen öster om Viskan. Kvartersstrukturen är en småskalig rutnätsplan från 1600-talets senare del. Tidigare avgränsades centrumbebyggelsen av Viskan i väster, men i och med anläggandet av centralstationen 1894 väster om Viskan, kom stadens centrum succesivt att utökas åt detta håll. I dag avgränsas centrumbebyggelsen mot väster av Centralbron/Varbergsvägen och av järnvägsspåren i nordväst. Mot söder sammanfaller gränsen med väg 40. I öster är gränsen mot omgivande bebyggelse mer diffus, men går någonstans i höjd med Fjärde Villagatan. Norrut har stadens centrum vuxit under de senaste decennierna. Först i och med flytten av Borås högskola till kvarteret Sandgärdet 2002 och senare i och med omdaningen av Simonslandsområdet strax intill.

Bebyggelsen i stadskärnan utgörs av flerbostadshus i 2-5 våningar. Staden eldhärjades ett flertal gånger under sina första 300 år och den sista stora stadsbranden ägde rum 1827. Carolikyrkan som är stadens äldsta byggnad, från slutet av 1600-talet, är den enda byggnad som klarat sig i stadsbränderna. Efter 1827 års brand breddades ett flertal gator för att minska brandspridningen och Allégatan, Yxhammarsgatan och Lilla Brogatan fick sina nuvarande bredder. Även Stora Torget fick sin nuvarande form vid denna tid. År 1830 infördes en förordning om att trähusen inte fick vara högre än en våning och en vindsvåning. Senare tillkom regler om att hus som uppfördes i sten fick uppföras i fyra våningar.

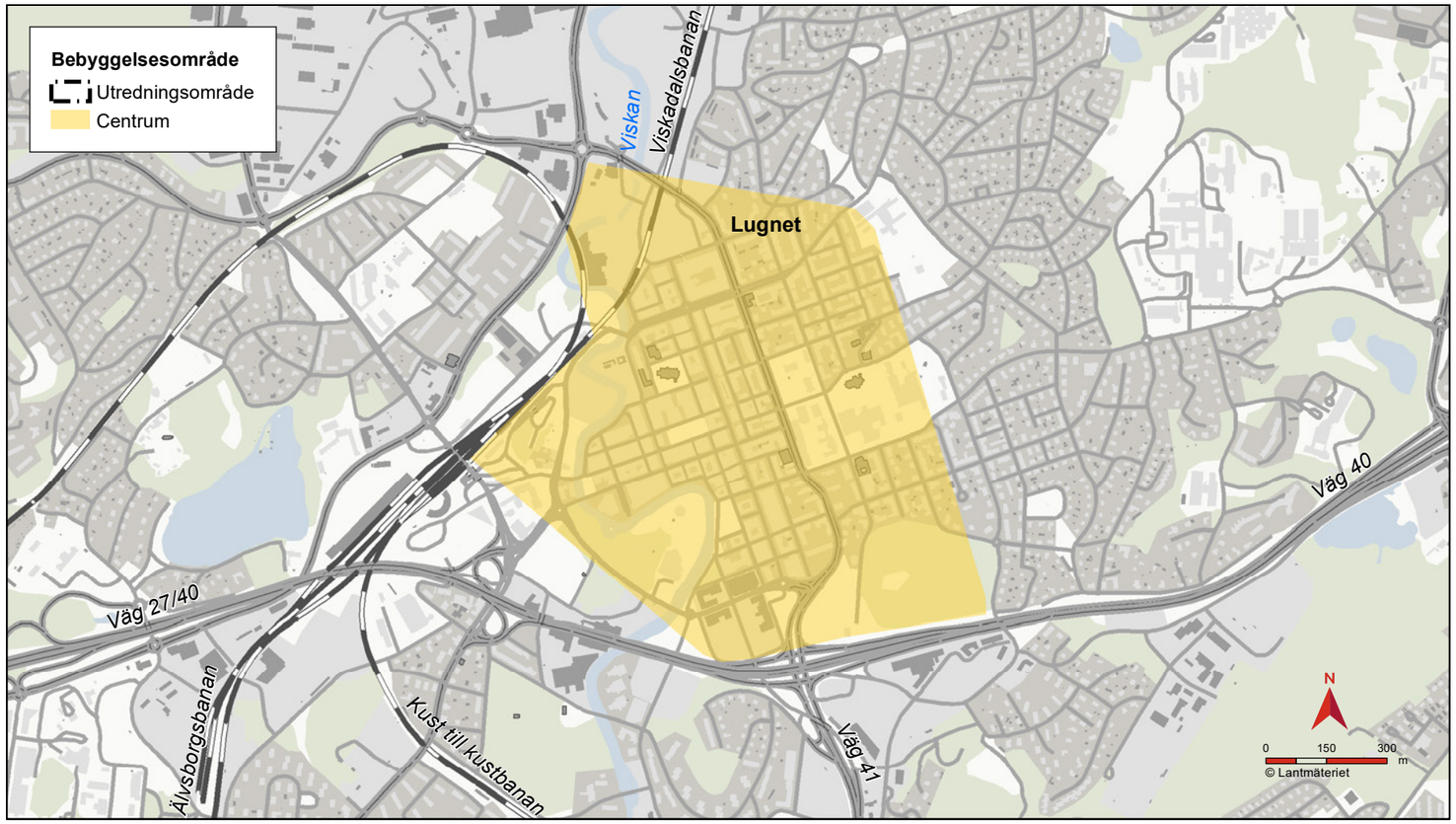
Under flera sekler på 1900-talet förändrades Borås centrumbebyggelse och den tidigare låga trähusbebyggelse som dominerat staden sedan 1800-talet fick ge vika, först för högre bostadshus, bankpalats och hotell i tegel och puts och senare för moderna varuhus, kontorsbyggnader och parkeringshus i marmor och betong. Centrumomvandlingen på 60- och 70-talet sammanföll med en saneringsvåg samt de stora trafikledernas framdragande genom staden, vilket sammantaget fick stora konsekvenser för centrumbebyggelsen. I stadsdelen Lugnet som tidigare var en arbetarstadsdel med mycket trähusbebyggelse, kom nästan alla hus att rivas samtidigt som flera mindre kvarter slogs ihop till nya storkvarter.

Idag uppvisar Borås centrum en brokig stadsbild med splittrad bebyggelse från olika tider, i olika stilar och skalor. Kulturhistoriskt intressanta byggnader skapar sällan några miljöer utan står som solitärer. I stadskärnan finns dock flertalet kultur- och arkitekturhistoriskt intressanta byggnader, som till exempel bostadshuset Slottet från slutet av 1800-talet, gamla rådhuset från 1910 som är ritat av Ivar Tengbom och Carolikyrkans församlingshem från 1930-talet. Utöver detta finns även viss äldre trähusbebyggelse bevarad till exempel vid Södra Torget, se Figur 7.54.

Under senare år har Borås centrum försetts med ett antal nya skulpturer och muralmålningar som har blivit viktiga identitetsskapare för staden. Förutom den kanske mest kända skulpturen, Walking to Borås vid Allégatans södra ände finns ett hundratal skulpurer, installationer och muralmålningar i stadskärnan.

Karaktärsdrag för området är samlad bebyggelse i slutna kvarter i en rutnätsplan. Husens långsidor vetter mot gatorna. Grönskan förekommer endast utmed vissa gator och i parkerna. Hushöjderna varierar, men de flesta hus är 4-5 våningar höga. Gatorna är relativt smala och ofta belagda med sten. Takutformningen varierar stort.

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.53.



Figur 7.53 Borås bebyggelseområde Centrum.

Figur 7.54 Trähusbebyggelse vid Södra torget.

Figur 7.55 Viskan intill Stadsparken. Vy mot nordost.

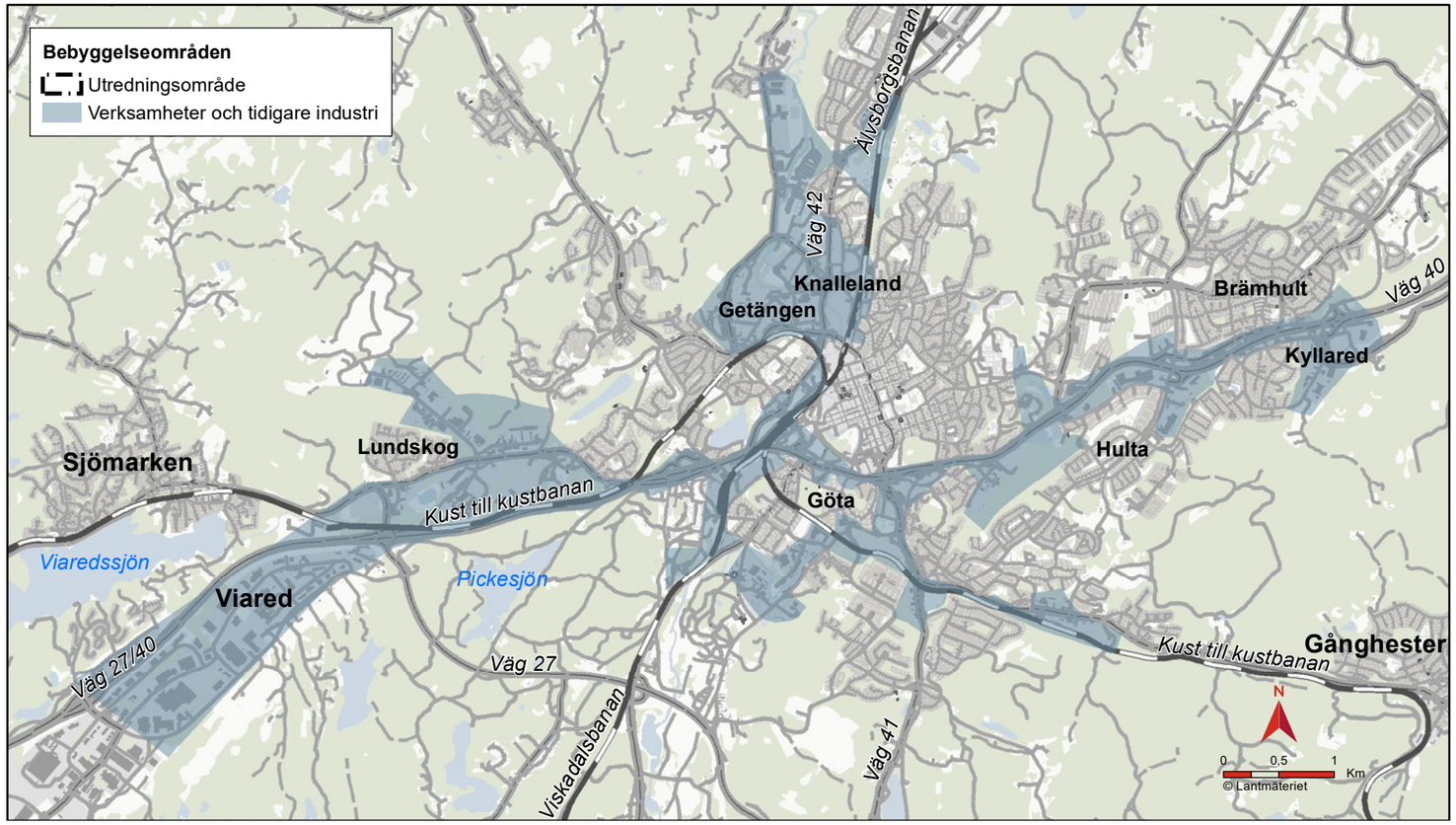
Verksamheter och tidigare industri

Norr och söder om stadskärnan, längs med Viskan finns stora områden med äldre industribebyggelse, se Figur 7.58. Den första industribebyggelsen kom att hamna längs med Viskan på grund av vattenkraften, men senare snarare för att Viskans vatten användes i processer vid bland annat färgning. I stället blev järnvägen en viktig förutsättning för industrins framväxt genom att kol kunde transporteras på järnvägen och många industrier placerades utmed järnvägslinjerna som drogs fram i staden under slutet av 1800-talet. Exempel på tidiga större samanhängande industriområden är Knalleland och Göta, medan Getängen kom att exploateras senare. Äldre industribebyggelse finns bland annat bevarad norr om Simonsland där de tidigare industrilokalerna nu har nu fått andra användningar, som handel, skola och kontor.

Vissa av områdena nyttjas alltjämt för småskalig industri och verksamheter, som Getäng och Göta medan andra områden som Knalleland huvudsakligen har transformerats till andra typer av användningar som till exempel handelsområden och sportanläggningar, se Figur 7.57. Dessa tre områden är på grund av sin närhet till stadskärnan stadens nya utvecklingsområden för bostäder och blandad stadsbebyggelse. Karaktärsskapande för dessa områden är stora friliggande byggnader i öppna kvarter med mycket hårdgjorda ytor runtom. Inslaget av grönska är sparsamt. Den äldre bevarade industribebyggelsen är ofta byggd i tegel med bearbetade fasader med förhållandevis stor detaljrikedom. Vissa sågtandstak finns bevarade på den äldre industribebyggelsen.

I takt med att biltrafiken allt mer tagit över som transportmedel har industrietableringarna kommit att hamna utmed de stora vägarna. Till exempel har Viareds industriområde som finns utmed väg 40 i stadens västra del vuxit fram som ett renodlat industri- och verksamhetsområde. Andra exempel på detta är etableringar längre österut längs med väg 40, vid Hultagatan i Hulta och längs med Källbäcksrydsgatan i Brämhult samt industriområdet Kyllared i Svensgärde. Även längs Göteborgsvägen, som är den gamla riksvägen till Göteborg, finns ett större aktivt industri- och verksamhetsområde som heter Lundaskog. Karaktärsdragen i dessa områden stämmer till stor del överens med de äldre industriområdena, med den skillnaden att den modernare bebyggelsen inte uppvisar samma variationsrikedom som de äldre industribyggnaderna. Den nya industri- och verksamhetsbebyggelsen är ofta mycket storskalig. Glaspartier och skyltar är det som bryter av i övrigt montona fasader i moderna skivmaterial.

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.56.



Figur 7.56 Borås bebyggelseområde Verksamheter och tidigare industri.

Figur 7.57 Handel och verksamheter i Knalleland.

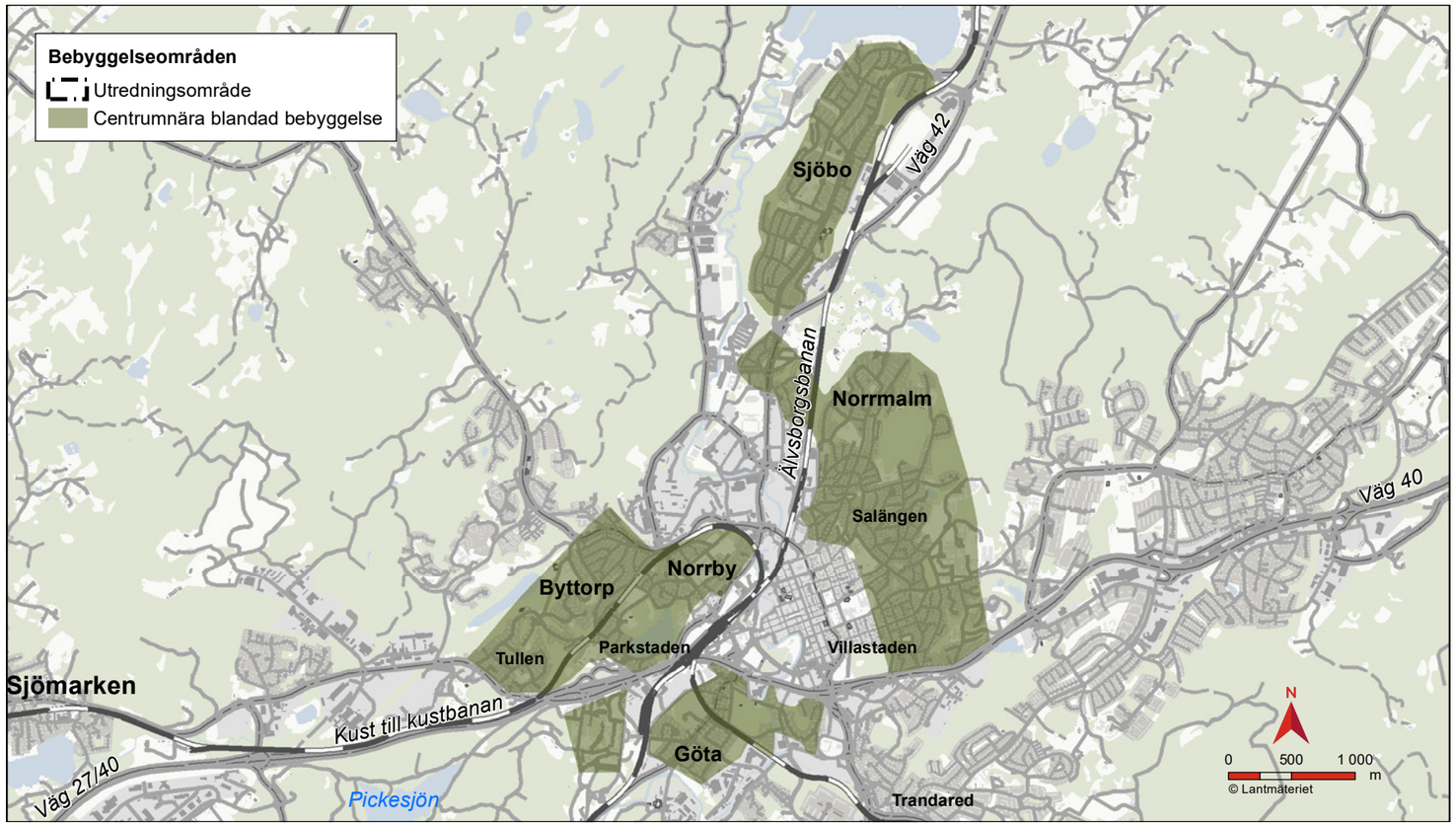
Figur 7.58 Äldre industribebyggelse utmed Viskan.

Centrumnära blandad bebyggelse
Utanför stadskärnan tar stora områden med friliggande, terränganpassad bebyggelse vid med ett stort inslag av grönska, både inom stadsdelarna och mellan dem. Mycket av Borås bostadsbebyggelse återfinns inom detta bebygggelseområde och uppfördes under första halvan av 1900-talet, då Borås var Sveriges snabbast växande stad. På grund av den arbetskraftsintensiva textilindustrin och den stora befolkningsökningen var bostadsbristen under en lång tid ett faktum i Borås och upprepade försök gjordes att bygga bort bostadsbristen.

1906 upprättades en ny stadsplan och med denna fick områdena Nedre Byttorp, Parkstaden, Östermalm, Salängen och Nedre Norrmalm sin utformning enligt det nya trädgårdsstadsidealet, vilket förespråkade en terränganpassad bebyggelse ordnad utefter gator och platser med mycket grönska. Parallellt med idéerna om trädgårdsstaden startade även Egnahemsrörelsen i Sverige. I Borås byggdes de första egnahemmen bland annat i Salängen och delar av Villastaden. Karaktärsskapande för trädgårdsstadsbebyggelsen är friliggande, terränganpassad, låg bebyggelse i enhetlig stil. Husen med långsidor som vetter mot gatan har små förträdgårdar, som bidrar till ett större sammanhängande gårdsrum i kvarterens inre. Taklandskapet utgörs av sadeltak, ofta av brutna tak i tegel. Flera av dessa områden uppfördes i ljus puts och karaktären är till viss del bevarad även om stora delar av Borås bebyggelse kom att förändras i samband med att de tilläggsisolerades i slutet av 1970-talet. I samband med detta byttes även fönster och dörrar och snickerier togs bort, vilket ytterligare förvanskade byggnadernas ursprungliga fasaduttryck.

I nästa stora utbyggnadsvåg under 1930-, 1940- och 1950-talen byggdes ett stort antal flerfamiljshus, framför allt i områdena Sjöbo, Övre Byttorp, Trandared, Norrby (se Figur 7.60), Dammsvedjan och Tullen. Under denna tid byggdes även området Göta upp. Mellan åren 1942-1950 uppförde AB Bostäder inte mindre än 33 stycken flerbostadshus i området. Förutom bostäder försågs dessa områden med mindre centrumanläggningar. Karaktärsdrag för dessa områden är friliggande, terränganpassad, högre bebyggelse ofta i 3-4 våningar i lameller, se Figur 7.61. 1950-talets bebyggelse varvar ofta högre punkthus i upp till åtta våningar tillsammans med lamellhus i tre till fyra våningar. Husens kortsidor vetter mot gatan, med sparad natur mellan byggnadskropparna. Taklandskapet utgörs av sadeltak i tegel. Områdena från 1930- och 1940-talet uppfördes oftast i puts, medan områdena från 1950-talet framför allt byggdes i tegel. Fasaderna på byggnaderna i flera av dessa områden har under senare decennier tilläggsisolerats.

Samtidigt byggdes också vid denna tid ett stort antal så kallade ”Byggmästarehus” av lokala byggmästare i en avskalad stil innehållande 6-10 stycken lägenheter. Dessa hus som byggdes i en avskalad funktionalistisk stil återfinns i stadsdelarna Nedre Norrmalm, Bergdalen, Göta, Parkstaden, Södra Sjöbo och delar av Nedre Byttorp. Byggmästarhusen är till skillnad från övrig bebyggelse från samma tid placerade med långsidan mot gatan. Även Egnahemsrörelsen var expansiv under 1930-, 1940- och 1950-talet. Flertalet egnahem uppfördes på Sjöbo i slutet av 1930-talet och början av 40-talet. Även i stadsdelen Trandared och senare även på Norra Sjöbo och Hulta kom det att uppföras ett stort antal egnahem. I områden som Dammsvedjan och Hedvigsborg uppfördes, tillsammans med flerfamiljshus även privata villor, som till skillnad från



Figur 7.59 Borås bebyggelseområde Centrumnära blandad bebyggelse.

egnahemshusen finansierades med privata medel av nybyggarna. Även på Trandared var byggnationen av nya enfamiljshus stor i slutet av 1950-talet. Karaktärskapande för egnahemsbebyggelsen från den här tiden är att husen är små i en våning med källare och att de har flacka sadeltak. Husen är placerade med gaveln mot gatan och trädgårdarna är små och placerade åt den soliga sidan.

Årsringarna inom detta bebyggelseområde kan relativt enkelt urskiljas, då den äldre bebyggelsen är placerad närmast stadskärnan och den senare bebyggelsen från 1950-talet är belägen längst från stadens centrum. Avvikande från detta mönster är stadsdelen Norrby som är belägen nordväst om stadskärnan. Norrby är en av stadens äldsta arbetarstadsdelar, som tidigare främst bestod av trähusbebyggelse från tiden runt sekelskiftet 1900. I slutet av 1950-talet beslöts att merparten av de gamla husen skulle rivas för att ge plats åt nya, moderna hus med större lägenheter med högre standard. Idag består området av storskalig bebyggelse från slutet av 1950-talet och början av 1960- talet med viss äldre bebyggelse från 1920-talet bevarad. Byggnaderna i området utgörs av höga lamellhus, upp till nio våningar höga, med stora gårdsrum emellan. Norrbys väldiga skivhus kan ses som startskottet till miljonprogramsbebyggelsen som blev dominerande under 1960- och 1970-talet.

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.59

Figur 7.60 Stadsdelen Norrby. (Foto: Per Pixel, 2015)

Figur 7.61 Friliggande lamellhus i Salängen.

Blandad bebyggelse i ytterområdena

I stadens ytterområden finns miljonprogramsbebyggelse och stora områden med blandad villabebyggelse, från olika årtionden under 1900-talet med en tyngdpunkt på 1970-talet och framåt, som till exempel Hestra och Brämhult. I Brämhult, som var egen kommun fram till 1971, reglerades bostadsbyggandet inte lika hårt som i Borås Stad. Detta fick till följd att ett stort antal småhus uppfördes från 1930-talet och framåt.

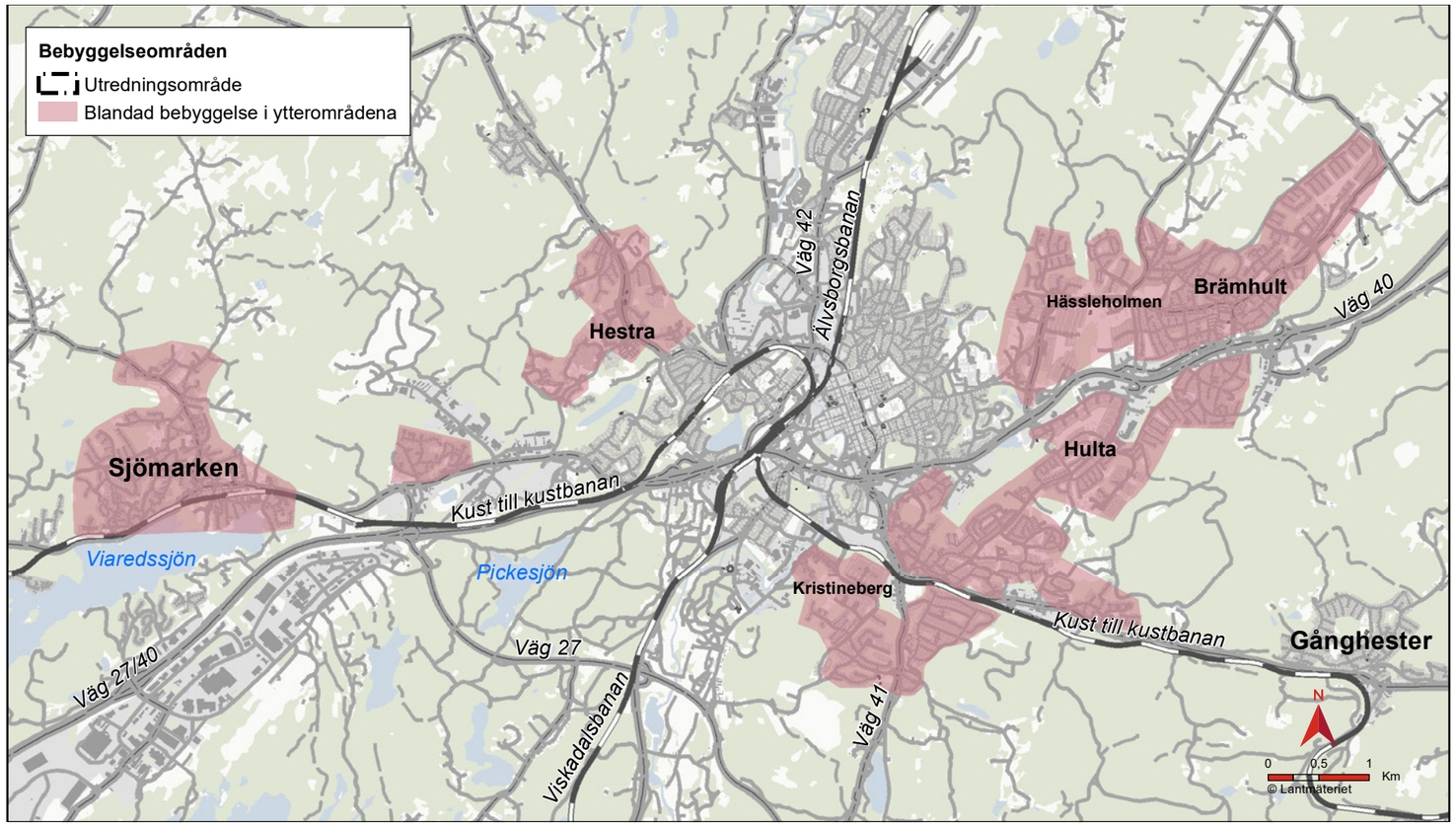
Mellan Brämhult och Borås centralare delar ligger områdena Hässleholmen och Hulta som byggdes ut under miljonprogrammet under 1960- och 1970-talet. Ny byggteknik med plansprängning och stabilisering gjorde att tidigare svårbebyggda områden kunde ianspråktas. Utbyggnaden av Hulta startade i mitten av 1960-talet där tidigare jordbruksmark bebyggdes med höga punkthus och sexton lamellhus. Hässleholmen, som är ett av stadens största bostadsområden, byggdes ut något senare under perioden 1966-74. Även i miljonprogrammets områden byggdes centrumanläggningar med livsmedelsbutiker, skola, bibliotek med mera. Bostadsbyggnaderna planerades runt stora gårdsrum och biltrafiken separerades till matargator genom områdena. Det sist färdigställda miljonprogramsområdet i Borås är Kristineberg som uppfördes under tiden 1968-74. Området var från början planerat att bli dubbelt så stort, men då bostadsmarknaden till sist var mättad i Borås i början av 1970-talet avstannade utbyggnaden. Vid denna tid minskade också stadens befolkning, vilket gjorde att bostadsbyggandet bromsade in kraftigt.

Karaktärsskapande för miljonprogramsområdena är stora bostadsområden, med höga friliggande hus med stora gårdsrum emellan. Terrängen är bortsprängd för att ge möjlighet till stora, enhetliga kvarter. Husen är uppförda i en monoton stil med få utsmyckningar. Husen förhåller sig inte till gatorna utan är fritt placerade med gångvägar mellan de olika bostadshusen och områdets centrumanläggning. Taken är platta, eller svagt lutande pulpettak i papp eller plåt. Men då husen är höga är taken sällan något man upplever. Fasaderna utgörs ofta av betong, med skarvarna synliga, varvat med plåt i olika färger. Under miljonprogramsåren byggdes också ett stort antal småhus. Exempel på detta finns i Hestra vid Glimmerplan, i Hässleholmen vid Microgatan, i Kristineberg vid Rödjegatan och på Hulta vid Hansinggatan. Det kanske mest talande exemplet finns i Brämhult söder om Damkullevägens ostligaste del, där en småhusmatta från denna tid breder ut sig.

I området Hestra uppfördes under 1990-talet området Hestra Parkstad som var del av en bostadsutställning som hölls 1994, se Figur 7.63. Hestra Parkstad består av flerbostadshus och radhus i olika stilar och upplåtelseformer med en centrumanläggning med bland annat skola, förskola, bibliotek och servicebostäder. Husen är inkilade i terrängen i det bevarade kulturlandskapet, se Figur 7.64.

Längst från stadskärnan finns områden som tidigare utgjort fritidshusbebyggelse utanför staden, men som under årens lopp har blivit om- och utbyggda och med tiden vuxit ihop med Borås. Kring sekelskiftet byggdes sommarvillor utmed Herrljungabanan vid Öresjö och utmed Göteborgsbanan vid Viaredssjön. Denna bebyggelse som från början placerads långt utanför stadens centrum utgör idag, tillsammans med modernare bebyggelse ytterkanten av Borås tätort. Det tydligaste exemplet på denna förvandling är Sjömarken och Sandared väster om stan, men även Frufällan och Sparsör i norr, samt området Bosnäs i sydväst vid sjön Funningen.

Bebyggelseområdets utbredning redovisas i Figur 7.62.



Figur 7.62 Borås bebyggelseområde Blandad bebyggelse i stadens ytterområden.

Figur 7.63 Bebyggelse i Hestra Parkstad. (Foto: Borås Stad, 2020)

Figur 7.64 Bevarade träd mellan husen i Hestra.

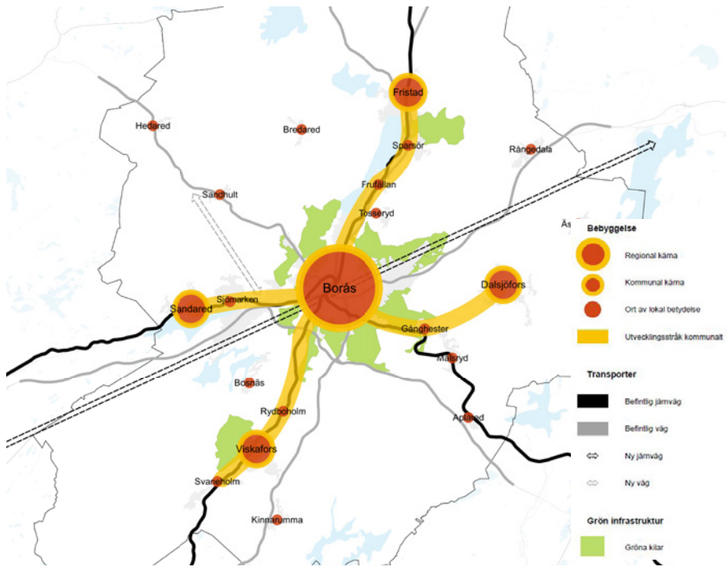
7.3.5 Utvecklingstendenser

Borås stad har en antagen Översiktsplan från 2018. Utifrån översiktsplanen har en fördjupning av de centrala delarna tagits fram i en utbyggnadstrategi år 2019. Borås bedöms växa med cirka 1000 nya invånare per år de kommande 20 åren vilket motsvarar cirka 1 procent i tillväxt. År 2035 räknar kommunen med att ha en folkmängd på cirka 140 000 invånare. För att möta den kommande utvecklingen bedöms cirka 15 000 nya bostäder behöva byggas fram till 2035.

Översiktsplanen utgår från att Borås i första hand ska växa inifrån och ut med en blandning av bostäder, arbetsplatser och handel framför allt i de områden som idag utgörs av verksamheter och småskalig industri. Även de fyra serviceorterna Dalsjöfors, Fristad, Sandared och Viskafors är utpekade som utvecklingsnoder, se Figur 7.65. Översiktsplanens strategier pekar bland annat på ett effektivt utnyttjande av mark och infrastruktur. Starka stråk ska utvecklas så att staden binds samman och hållbara resor främjas. Bostäder, arbetsplatser och mötesplatser ska utvecklas utmed Viskan och i de historiska miljöerna från textilindustrin. En ökad tillväxt i den centrala staden ska även skapa underlag för utvecklingen av de nya stambanorna.

Arbetet med de nya stambanorna har pågått under en längre tid vilket har påverkat Borås stads utveckling. I väntan på de kommande stambanorna har kommunen tvingats avvakta med att utveckla vissa delar av staden. De utvecklingstendenser som går att avläsa är kopplade till hur staden försöker förhålla sig till en utveckling i väntan på att den nya bansträckningen ska blir klar.

För tätorten Borås har kommunen tagit fram en utbyggnadsstrategin, se Figur 7.66. Strategin bygger på att staden ska växa i nordsydlig riktning i ett urbant stråk med Stadskärnan, Knalleland och Gässlösa som tyngdpunkter utmed Viskan. Strategin utgår från att cirka 7 000 – 8 000 nya bostäder ska möjliggöras i dessa områden. Utveckling ska även ske i områdena Getängen, Regementsstaden och Hestra. Andra utvecklingsområden där kommunen tagit fram strategiska planer är Sjöbo och Sparsör-Frufällan-Tosseryd.

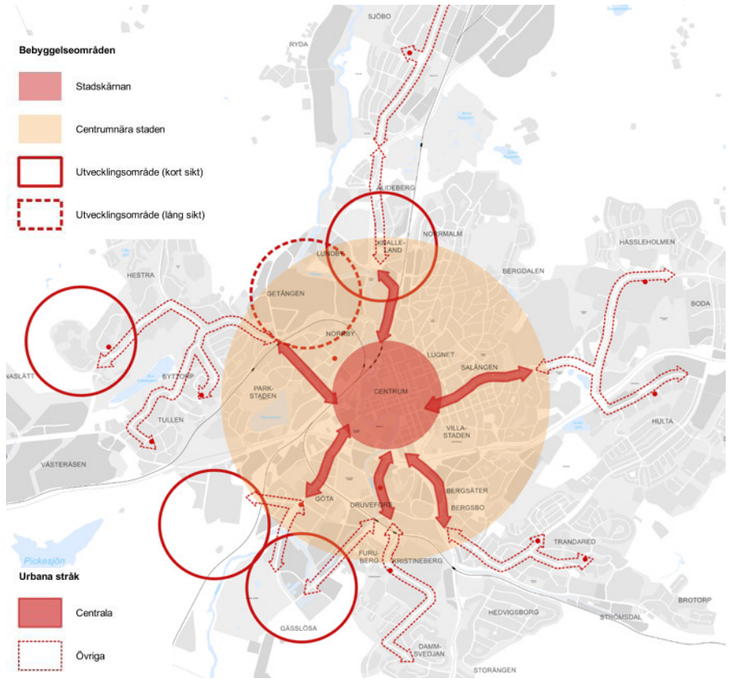


Figur 7.65 Utsnitt från strukturbild för Borås. (ÖP Borås Stad 2018)

Borås Stad står inför en omvandling där många av de centralt belägna industriområdena som tidigare varit kärnan i stadens utveckling ska omvandlas för ett mer effektivt markutnyttjande. Ett första steg är att skapa ytor utanför stadskärnan dit verksamheterna kan flytta. Kommunen har i sin översiktsplan pekat ut sex stycken områden för utveckling av verksamheter.

Ett av områdena som ska fortsätta att utvecklas för industriverksamhet är Kyllared/Östra Brämhult med ett strategiskt läge utmed väg 40. Söder om staden finns två utvecklingområden på var sida om väg 41. Områdena har ett strategisk läge med kopplingar till både väg 27 och väg 41. Väster om staden ska utveckling fortsätta ske runt Viared i västlig och östlig riktning. Planuppdrag har tidigare påbörjats för den östra delen men avbrutits på grund av arbetet med de nya stambanorna. I den västra delen pågår en exploatering som bedöms vara klar inom en tioårsperiod. Området ska sedan fortsätta att växa västerut i samarbete med Bollebygds kommun. Det sista området som pekats ut är Godsterminal syd. Platsen har ett strategiskt läge intill Varbergsvägen och Viskadalsbanan. Figur 7.67 visar utvecklingsområdena för bostäder och verksmhetsområden i Borås.

Knalleland är ett tidigare industri- och verksamhetsområde som idag till största del består av handelskomplex med stora markparkeringar och idrottsanläggningar. Här finns stora möjligheter för bostadskompletteringar vilket kan ge området en mer stadsmässig karaktär. I kombination med områdets evenemangs-, handels- och idrottsanläggningar är förutsättningarna goda för en livskraftig stadsdel. Området ska kopplas ihop i östvästlig riktning, men även kopplingen ner mot stadskärnan via Skaraborgsvägen är en viktig förutsättning för stadsdelens utvecklig. Ett arbete pågår med att ta fram en strategisk plan för Knalleland där förutom förtätning med bostäder, även framkomligheten för genomfartstrafik, kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik ska prioriteras.



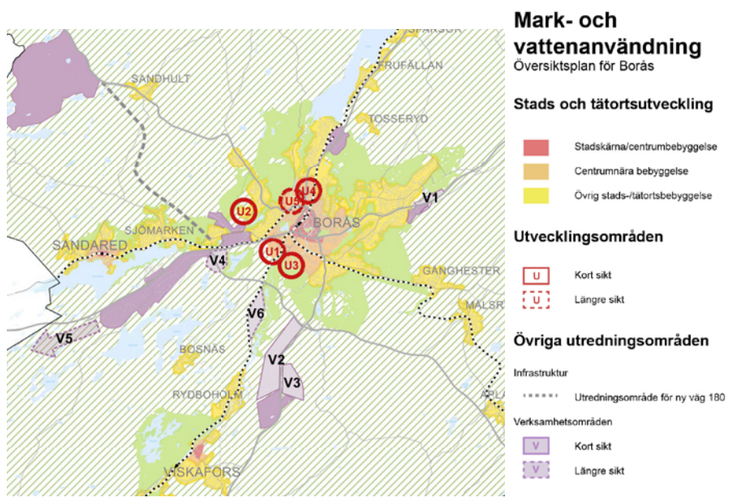
Figur 7.66 Utsnitt från strukturbild för staden. (ÖP Borås Stad 2018)

En strategi Borås Stad har är att staden ska växa inifrån och ut längs 13 stycken urbana stråk där byggnation av tätare struktur ska främjas. Sex av stråken går genom de centrala delarna av staden och resterande sträcker sig ut runt stadskärnan för att binda samman närliggande stadsdelar och i ett större perspektiv även binda samman serviceorterna med staden. Stråket söderut via det tidigare industriområdet Druvefors samt Gässlösaområdet bedöms kunna rymma många nya bostäder. Där handlar det både om kompletteringar utmed stråket och om förnyelseprojekt på Gässlösa när avloppsreningsverket som har legat där är avvecklat. För detta område har kommunen nyligen genomfört en internationell arkitekttävling för unga arkitekter, Europan.

Stadsdelen Getängen, sydväst om Knalleland har flera aktiva verksamheter med skyddsavstånd som förhindrar en exploatering av bostäder. Utveckling kan ske på längre skikt när verksamheterna har omlokaliserats. För området runt det gamla regementet finns ett framtaget planprogram (Borås Stad, 2008). Området ska växa fram i olika etapper, men även här har planläggning i vissa delar pausats på grund av de nya stambanorna. Detaljplanearbete pågår dock i de södra delarna av regementsområdet.

Utvecklingen i stadskärnan handlar främst om kompletteringar med mindre bostadsvolymer och lokaler genom påbyggnad, omvandling eller exploatering av lucktomter, men även utveckling av stationsområdet och kopplingar till Norrby. I Norrby finns ett påbörjat arbete med att ta fram ett planprogram som har pausats på grund av osäkerheten kring lokaliseringen av de nya stambanorna mellan Göteborg och Borås.

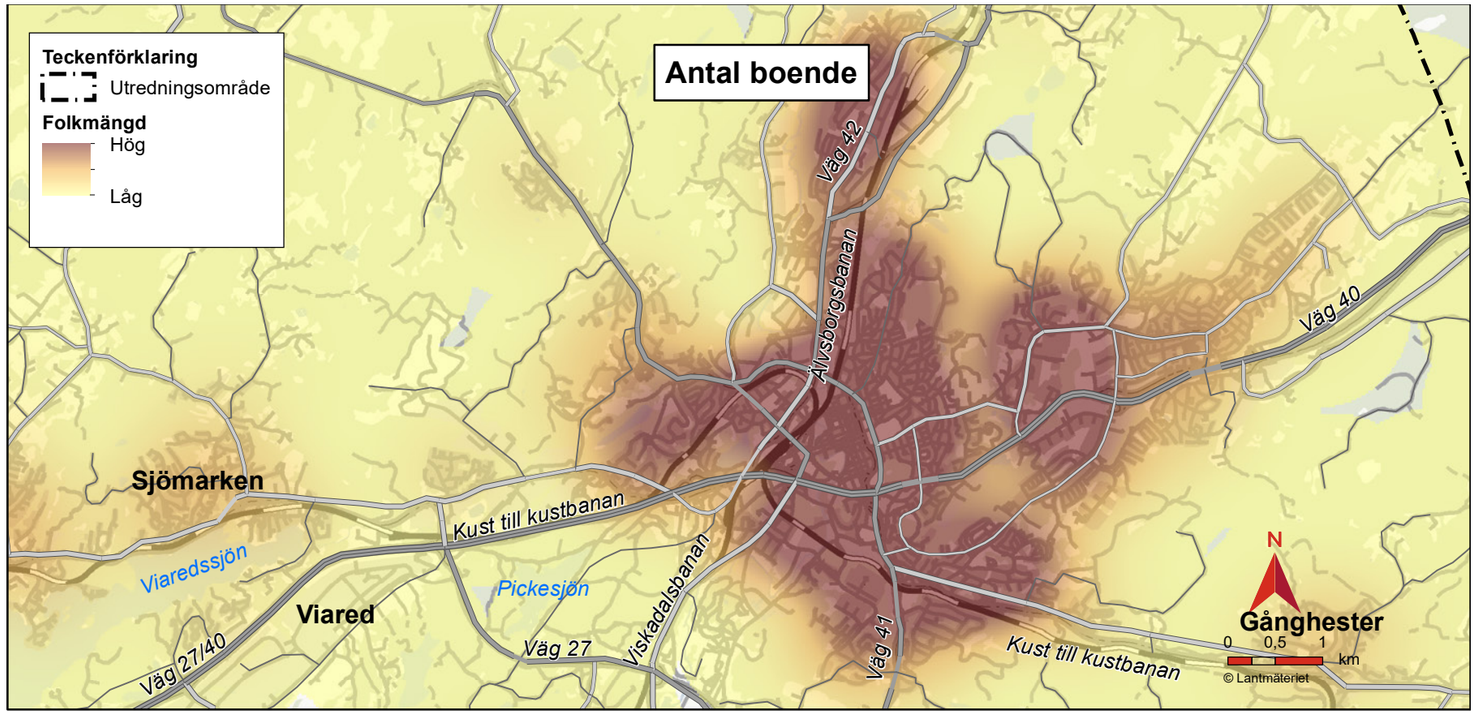
I takt med att bostadsbyggandet planeras att öka i kommunen kommer resbehovet att öka i motsvarande grad. Översiktsplanen lägger fast flera strategier som berör trafik- och transportområdet. Bland annat att framkomlighet och säkerhet ska säkerställas i vägnätet, att busstrafiken ska ges hög prioritet i stadsutvecklingen samt att gång- och cykeltrafik ska utformas med hög kvalitet. Borås trafikplan planeras att skickas ut på remiss våren 2020. Arbete pågår med en ny förbindelse av väg 180 mot Alingsås. Den nya kopplingen mellan väg 40 och väg 180 kommer att avlasta genomfartstrafik, tung trafik och farligt gods från stadens centrum och infartsgator.

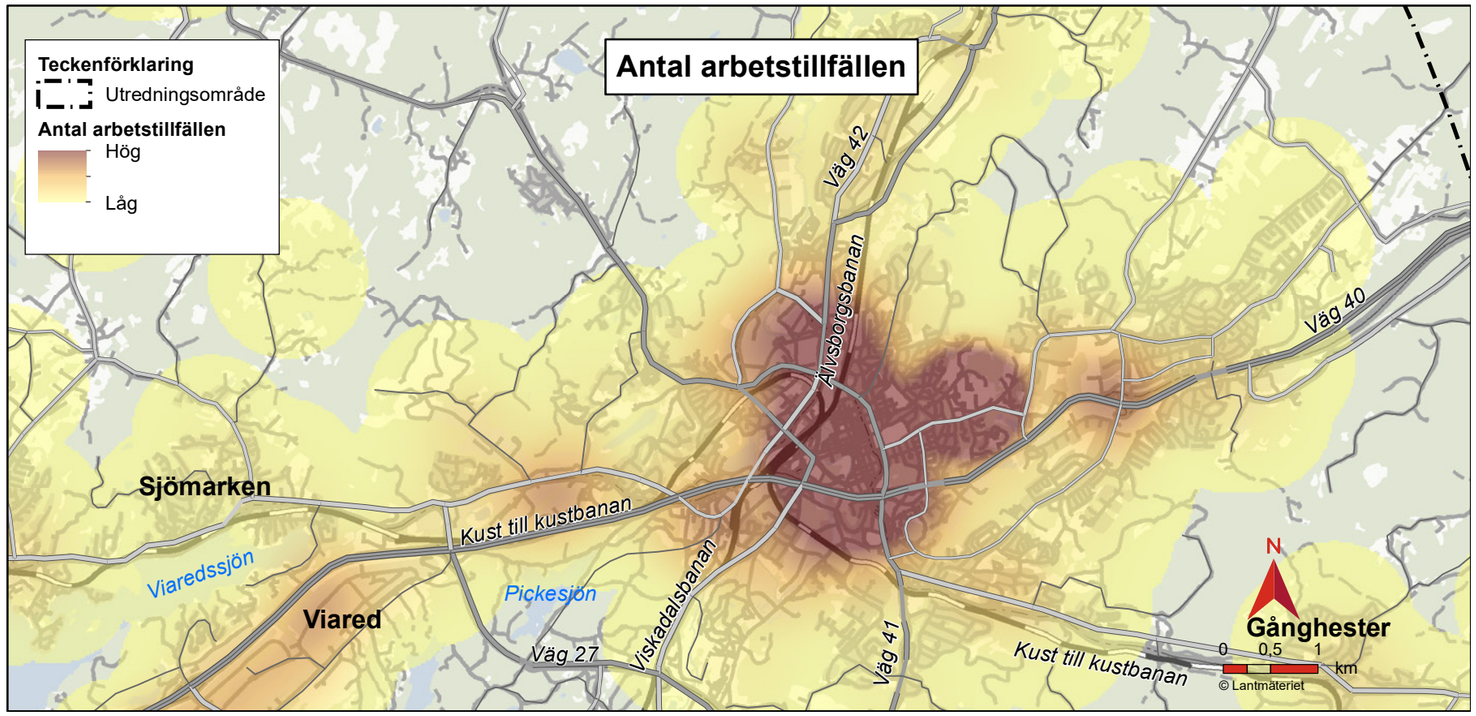


Figur 7.67 Utsnitt från mark- och vattenanvändningskarta för Borås. (ÖP Borås Stad 2018)

7.3.6 Befolkning

Borås är Sveriges 13:e största stad och har cirka 74 000 invånare (SCB, 2019b). Totalt är folkmängden i kommunen cirka 113 000, se Figur 7.68. (SCB, 2019a) Borås är huvudort i Sjuhäradsbygden och är Västsveriges näst största stad. De största näringsgrenarna är vård och omsorg, handel och företagstjänster. Borås har ett stort pendlingsutbyte. Inpendlingen är cirka 14 000 personer och antalet som pendlar ut dryga 10 000. Det största pendlingsutbytet sker med kommunerna Ulricehamn, Mark och Göteborg.



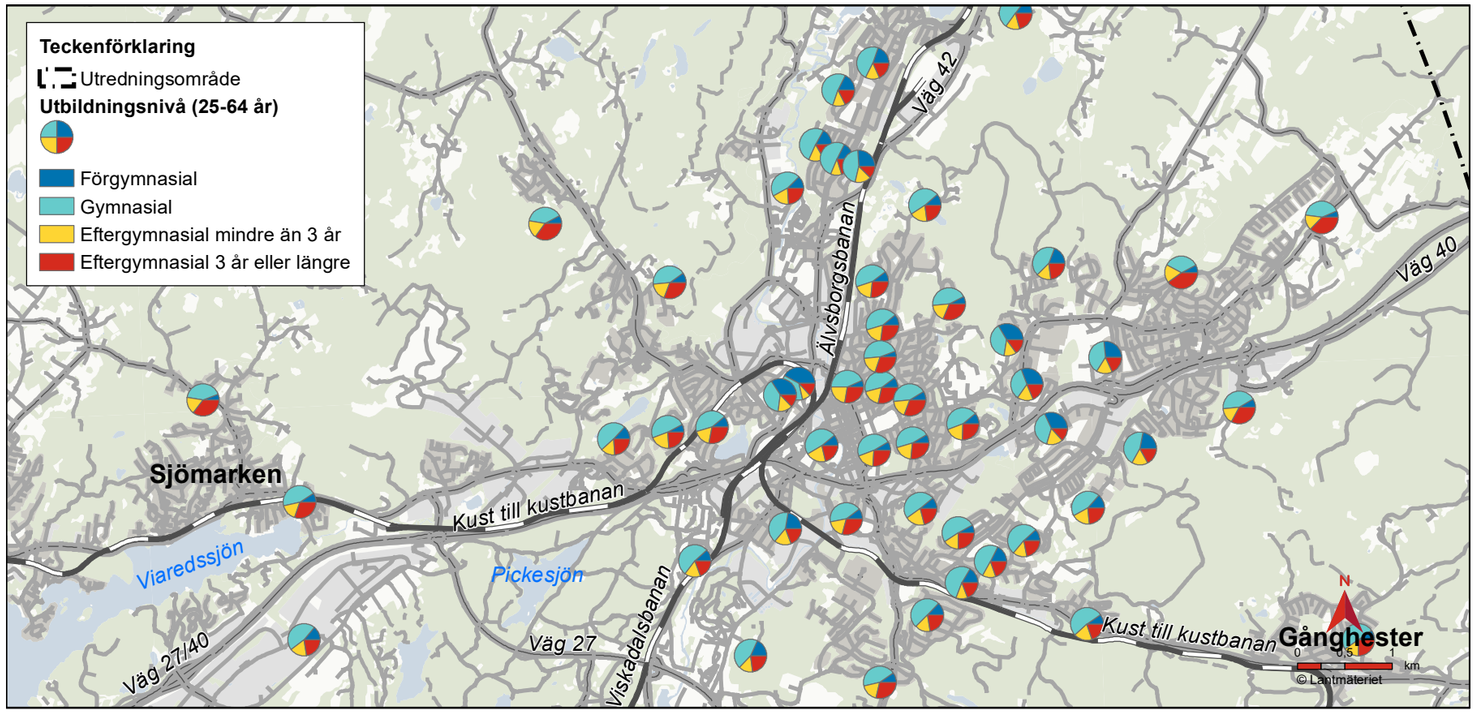


Figur 7.68 Den övre kartbilden visar antal boende och den undre kartbilden antal arbetstillfällen i Borås.

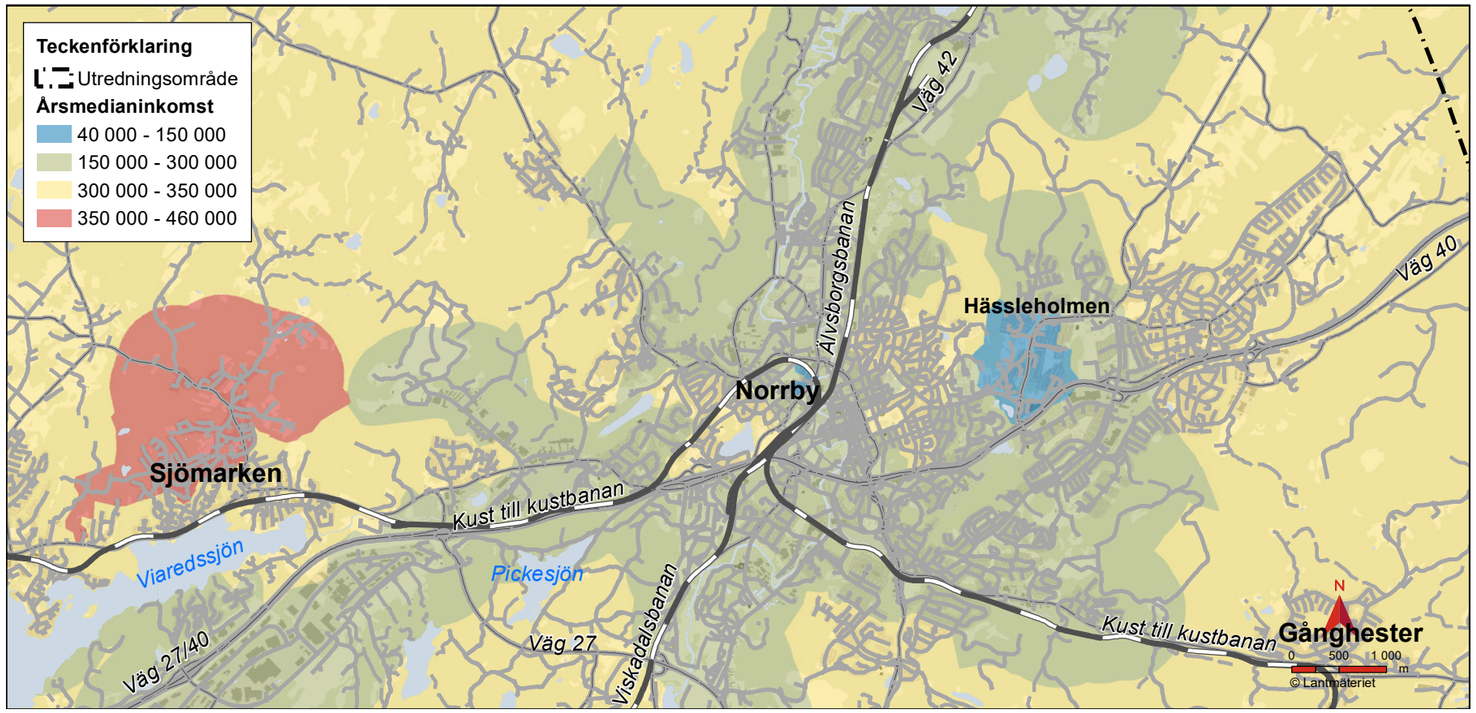
7.3.7 Utbildningsnivå och årsmedianinkomst

Utbildningsnivån i Borås presenteras i Figur 7.69. En stor andel har gymnasial utbildning, medan andelen med eftergymnasial utbildning kortare eller längre än 3 år är något lägre.

Årsmedianinkomsten i Borås följer genomsnittet i riket. I Sjömarken redovisas högst årsmedianinkomst och största delarna av centrala Borås ligger endast steget efter. Lägst årsmedianinkomst redovisas i Hässleholmen och delar av Norrby. Steget över ligger Gässlösa, delar av Trandared, Norrby upp till Sjöbo samt ett stråk i öster som berör Hässleholmen och Hulta, se Figur 7.70.



Figur 7.69 Utbildningsnivå i Borås.



Figur 7.70 Årsmedianinkomst i Borås.

8 Riktlinjer för fortsatt arbete

8.1 Gestaltningsavsikter

Utifrån landskapets känslighet och potential och projektmålen har gestaltningsavsikter arbetats fram. Gestaltningsavsikterna är projektets riktlinjer för gestaltning av den nya järnvägen. Hur järnvägsanläggningen och dess stationer kan placeras och inpassas i landskapet är en viktig gestaltningsaspekt. Syftet med gestaltningsavsikterna är att ge en vägledning för hur järnvägsanläggningen ska se ut för att dels ta till vara på den potential som finns, till exempel för stadsutveckling kring stationerna, dels ta hänsyn till de känsliga områden som finns i landskapet.

I anläggandet av nya stambanor där de tekniska förutsättningarna styr mycket av järnvägsanläggningens utformning i både plan och profil finns begränsade möjligheter till anpassning. I enlighet med projektmålen ska både landskapets förutsättningar, känslighet och potential och resenärsperspektivet tillgodoses. Vid eventuella motstående intressen ska upplevelsen av landskapet för boende och besökare prioriteras framför tågresenärens upplevelse av landskapet.

I landskapet, inklusive dess tätorter, har olika karaktärsområden identifierats, se Figur 6.1 på sida 41. De olika karaktärsområdena har beskrivits avseende olika typer av känslighet och potential för den åtgärd som planeras. Vissa av de identifierade känsligheterna eller potentialerna är platsunika och vissa av känsligheterna och potentialerna återkommer på flera snarlika platser i landskapet. En följd av detta är det finns behov av både så kallade generella och områdesspecifika gestaltningsavsikter för hur en anläggning kan och bör utformas. I kommande arbete med gestaltningsprogram kommer även mer platsspecifika gestaltningsavsikter tas fram för aktuella korridorer och stationslägen.

Karaktärsområden har i denna ILKA delats upp i fyra typiska kategorier, bebyggelsedominerade, jordbrukspräglade, sjörika och skogsdominerade karaktärsområden. Gestaltningsavsikterna har en liknande uppdelning men dessa gäller på en mer områdesspecifik nivå. Till exempel finns det flest stora sjöar i de sjörika karaktärsområden, men sjöar finns i de flesta karaktärsområdena. Gestaltningsavsikterna gällande till exempel sjöar gäller därmed för alla sjöar.

Nedan listas de generella och områdesspecifika gestaltningsavsikter som formulerats för projektet Göteborg-Borås. Gestaltningsavsikterna kan över tid behöva anpassas om ny kunskap tillkommer eller om förutsättningarna för projektet förändras.

8.1.1 Generella gestaltningsavsikter

- Utforma järnvägsanläggningen så att den bidrar till en hög attraktivitet i resande med tåg
- Utforma järnvägsanläggningen med en hög ambitionsnivå i teknisk design och arkitektur.
- Inpassa järnvägsanläggningen väl i landskapet. Järnvägen kräver geometrier med begränsade möjligheter till kurvor i plan och profil. Inpassning i landskapet ska göras med hänsyn till anläggningens möte med omgivningen.
- Utforma järnvägsanläggningen, exempelvis dess sluttningar och sidoområden, med hänsyn till dess omgivning.
- Anpassa och utforma järnvägsanläggningen för att bibehålla eller öka biologisk mångfald i landskapet.
- Anpassa och utforma järnvägsanläggningen för att möjliggöra en hållbar masshantering som utgår från landskapets känslighet och potential.
- Anpassa järnvägsanläggningen för att reducera klimatpåverkan.
- Utforma järnvägsanläggningen med en hållbar livscykel.
- Anpassa järnvägsanläggningen för en hållbar drift över tid. Den nya anläggningen dimensioneras för en livslängd på 120 år, vilket medför höga krav på drift och underhåll.
- Ge järnvägsanläggningen en högre omsorg avseende detaljeringsnivå i de delar som allmänheten kommer nära.

8.1.2 Områdesspecifika gestaltningsavsikter

Det finns även mer områdesspecifika gestaltningsavsikter som ger en inriktning för hur olika områden i landskapet kan och bör påverkas av järnvägsanläggningen.

Bebyggelsetäta områden

- Anpassa eventuella storskaliga exponerade anläggningsdelar med hänsyn till visuellt intrång och stråk i tätortsnära miljöer.
- Bibehåll eller utveckla viktiga sociala och kulturella samband och stråk.
- Bibehåll eller utveckla stråk som är viktiga för verksamheter.
- Bibehåll eller utveckla ekologiska samband och stråk.
- Utforma järnvägsanläggningen så att uppkomsten av otrygga miljöer undviks.

Stationer

- Utforma stationerna så att de underlättar vid byten mellan tåg och andra trafikslag.
- Utforma järnvägsanläggningen för att skapa förutsättningar för goda stadsmiljöer i samverkan med övriga aktörer.
- Utforma järnvägsanläggningen så att de inte bryter viktiga sociala, ekologiska eller ekonomiska samband, eller bidrar till starka barriäreffekter.
- Ta hänsyn till siktlinjer och vyer som är viktiga för platsers identitet och förståelse och orienterbarhet i landskapet.
- Utforma stationerna så att de bidrar med en god orienterbarhet i sin omgivning.
- Undvik att lokalisera järnvägsanläggningen så att den får stor påverkan på kulturhistoriskt viktiga och identitetsbärande byggnader och miljöer.
- Utforma järnvägsanläggningen så att den främjar gång- och cykeltrafik till och från stationen.
- Ta hänsyn till omgivande stadslandskap vid utformning av bullerskydd, så att dessa kan integreras i omgivningen på ett förtjänstfullt sätt.

Jordbrukspräglade områden

- Anpassa järnvägsanläggningen för att reducera påverkan på möjligheterna att bruka jordbruksmark.
- Ta hänsyn till öppenhet, siktlinjer och vyer som är viktiga för platsers identitet och förståelse och orienterbarhet i landskapet.
- Bibehåll eller utveckla ekologiska samband och stråk.

Sjöar

- Ta hänsyn till öppenhet, siktlinjer och vyer som är viktiga för platsers identitet och förståelse och orienterbarhet i landskapet.
- Möjliggör stråk för rekreation och friluftsliv runt sjön.
- Bibehåll eller utveckla ekologiska samband och stråk.

Skogsområden

- Anpassa profilläge med hänsyn så att befintliga stråk i sprickdalar kan bibehållas.
- Bibehåll eller stärk samband som är viktiga ur rekreationssynpunkt.
- Bibehåll eller utveckla ekologiska samband och stråk.
- Anpassa järnvägsanläggningen med hänsyn till värdefulla tysta områden.

9 Ordlista

BARRIÄR
Hinder i landskapet som kan vara visuellt, fysiskt eller upplevt. Kan syfta på barriär för både människor och djur.

BARRIÄREFFEKT
Den fysiska och visuella effekt som en barriär har på rörlighet och tillgänglighet.

FLIKIGHET
Används främst om sjöar för att beskriva dess form som mycket orgelbunden.

FRAGMENTERING
Splittring av områden som leder till omvandling, minskning eller försämring av livsmiljöer för människor eller djur.

FUNKTION
I ILKA används begreppet för att beskriva landskapets funktionella aspekter och samband, till exempel rörelsemönster och stråk eller ekologiska och historiska funktioner och samband.

FYSISK BARRIÄR
Ett fysiskt hinder som begränsar framkomlighet för människor, djur och natur, till exempel stängsel runt höghastighetsjärnvägen som hindrar djur och människor från att passera eller uppehålla sig på spåren.

GRUNDFÖRSTÄRKNING
Förbättring av markens egenskaper som möjliggör byggnation av järnvägen. Detta krävs huvudsakligen när anläggning byggs på lösa jordar.

GRÖN KIL
Tätortsnära regional grönstruktur som är nära integrerad med bebyggelse och infrastruktur och som samtidigt är kopplade till större naturområden.

GRÖN- OCH BLÅSTRUKTUR
Grönstruktur berör sammanhängande vegetationsförhållanden. Blåstruktur berör flödena av vatten, så som vattendrag och sjöar.

KARAKTÄR/LANDSKAPSKARAKTÄR
Ett specifikt samspel av landskapselement som ges av de naturgivna förutsättningarna, den historiskt betingade markanvändningen samt de rumsliga och upplevelsemässiga förhållanden som präglar ett område.

KARAKTÄRSOMRÅDE
Ett område av en viss unik karaktär som skiljer sig från intilliggande områden. Ett karaktärsområde kan bara förekomma på en plats och namnsätts ofta med anknytning till platsen, till exempel Östgötaslätten.

KORRIDOR
En tänkt yta inom vilken ny järnväg kan komma att byggas.

KULTURMILJÖ
Med kulturmiljö menas av människan påverkade spår i landskapet från historiska skeenden och processer som lett fram till dagens landskap. Människors förutsättningar, verksamheter och livsmönster under olika tider kan följas i landskapets fysiska strukturer, samband och rörelsemönster.

KÄNSLIGHET
I ILKA bedöms känslighet per karaktärsområde och utifrån den planerade anläggningens eller åtgärdens möjliga inverkan på landskapet utan att värdera eller gradera i mer eller mindre känsligt. Känsligheten beskrivs för att kunna anpassa den tänkta anläggningen till landskapets karaktär, funktion och relation. En bedömning av landskapets känslighet utgår ifrån att väl fungerande landskap och livsmiljöer enligt de nationella miljökvalitetsmålen och de globala målen (Agenda 2030) eftersträvas.

LANDSKAPSANALYS
En systematisering av kunskap för att förstå en plats eller ett områdes egenskaper. Ett brett begrepp som inrymmer olika typer av analysmetoder för att förstå ett områdes geografi, dess historia, nuläge och framtidsmöjligheter.

LANDSKAPSANPASSNING
Anläggningen eller annan åtgärd utformas enligt Trafikverkets Riktlinje landskap med utgångspunkt i de nationella miljömålen och med anpassning till landskapets karaktär och funktioner. Landskapsanpassning kan vara en anpassning av anläggningen till terrängen i omgivande landskap, men skulle också kunna vara att tillgodose spridningsmöjligheterna för flora och fauna i berört område.

LANDSKAPSKARAKTÄRSANALYS
En metodik för landskapsanalys som bygger på den engelska metoden Landscape Character Assessment (LCA). Den syftar till att ge en helhetsbild av landskapets huvudsakliga innehåll, dess karaktär och egenskaper genom en indelning och beskrivning av landskapet i karaktärsområden. ILKA är en utveckling av landskapskaraktärsanalysen.

MARKPLAN
Järnvägen är placerad på mark, på bank eller i skärning.

MÅLPUNKT
En plats som många människor besöker.

NYCKELKARAKTÄRER
Karaktärsdrag och byggstenar som bygger upp den karaktär som präglar landskapet. Landskapets byggstenar kan vara naturgivna, som terrängformer och växlighet, men också kulturbundna, genom utnyttjandet av naturresurser och brukandet av marken.

PLANSPRÄNGDA YTOR
En yta där ett berg har sprängts bort för att en plan yta ska erhållas.

POTENTIAL
I ILKA används begreppet för att bedöma vilka möjligheter som finns att stärka ett områdes karaktär, funktion och relation. Vilka möjligheter finns att skapa attraktiva och intressanta landskap? Vilken potential finns för att stärka funktioner i landskapet, exempelvis ekosystemtjänster. Vilken potential finns att utveckla människors möjligheter till ett gott, hållbart liv och hållbar utveckling i landskapet?

RELATION
Landskapskonventionen utgår från människans förhållande till landskapet genom att i definitionen av landskap betona ”sådant som det uppfattas av människor”. I relationsbegreppet ses landskapet som territorium och identitetsområde, dit människor har särskilda band, jämför engelskans ”sense of place”.

SAMBAND
Förbindelse, anknytning eller relation mellan olika områden eller olika funktioner i landskapet.

TILLGÄNGLIGHET
Tillgänglighet inom ILKA syftar på hur möjligt det är att ta sig från en plats till en annan, hur enkelt det är att nå en eftersträvansvärd plats.

TRYCKBANK
Uppläggning av jord på en sida eller på ömse sidor av järnvägsbanken som säkerställer bankens stabilitet.

UPPLEVD BARRIÄR
Ett av människan upplevt hinder som innebär att människan erfar en förändring av ett områdes tillgänglighet och attraktivitet.

VISUELL BARRIÄR
En barriär som bryter siktlinjer, skymmer vyer eller utsikt vilket påverkar hur landskapet uppfattas.

10 Referenser

Handledningar och riktlinjer
Trafikverket. (2017). Landskapet är arenan – Integrerad landskapskaraktärsanalys, en metodbeskrivning (TRV Publ 2017:180)

Trafikverket. (2019). Riktlinje landskap TDOK (2015:0323)

Trafikverket. (2020). Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar: ILKA (Integrerad landskapskaraktärsanalys) - En handledning (TRV Publ 2020:072)

Trafikverket (2017) Kvalitetsprogram Arkitektur Höghastighetsjärnväg (Publ 2020:071)

Trafikverkets utredningar
Trafikverket. (2015). PM Ekologiska samband vid ny höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Borås, Västra Götalands Län, Version 1.

Trafikverket. (2016). Almedal–Mölnlycke, en del av Götalandsbanan, Landskapsanalys 2015/23955

Trafikverket. (2016). Bollebygd-Borås, en del av Götalandsbanan, Fördjupad landskapsanalys 2015/23955

Trafikverket. (2016). Lokaliseringsutredning Bollebygd-Borås, en del av Götalandsbanan, Miljökonsekvensbeskrivning. Göteborg: Trafikverket.

Trafikverket. (2016) Bilaga 5, Kulturarvsanalys, MKB, Lokaliseringsutredning Bollebygd-Borås, en del av Götalandsbanan 2016-01-29.

Trafikverket. (2017) PM Kulturarvsanalys, Järnvägsplan/Systemhandling Mölnlycke–Bollebygd, en del av Götalandsbanan 2017-07-11.

Trafikverket. (2016) PM Kulturarvsanalys, Lokaliseringsutredning Almedal–Mölnlycke, en del av Götalandsbanan 2016-03-15. Trafikverket

Trafikverket. (2018). Järnvägsplan Mölnlycke-Bollebygd, en del av Götalandsbanan, Fördjupad landskapsanalys 2014/43394

Trafikverket. (2020). Samrådsunderlag - Göteborg-Borås, en del av nya stambanor - Järnvägsplan, Underlag för beslut om betydande miljöpåverkan, TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2020b). Miljökonsekvensbeskrivning – Göteborg-Borås, en del av nya stambanor – Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning, TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2020c). Miljökonsekvensbeskrivning – Göteborg-Borås, en del av nya stambanor – Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning, TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2019b). Viltolyckskartor - Teknisk beskrivning för datahantering och produktion, version 1.0.

Trafikverket. (2018) Åtgärdsvalsstudie Fauna – barriäreffekter och viltolyckor.

Konventioner
Riksantikvarieämbetet, RAA. (2019). Europeiska landskapskonventionen. https://www.raa.se/samhallsutveckling/internationellt-arbete-och-eu-samarbete/europaradet/europeiska-landskapskonventionen/ (2019-11-18)

Unicef. (2020) Barnkonventionen. https://unicef.se/barnkonventionen/las-texten#hela-texten [2020-07-03]

Tryckta källor
C Caldenby, M Tiselius (1994). *Mölndal, Kållered, Lindome En arkitekturguide*. Göteborg: Arkitektur-Byggnadsplanering, Chalmers tekniska högskola.

J Häggström, S Sjöberg, F Hjelm. (2005). *Historien om Borås stadsbebyggelse*. Borås: Häggström Text & Bild.

Älvsborgs Länsmuseum (1997). Kulturhistorisk byggnadsinventering nr 41 Bollebygds kommun. Älvsborgs länsmuseum Vänersborg

Digitala källor och databaser
Arkeologisk utredning Steg 1 inför planerad höghastighetsjärnväg mellan Borås och Göteborg, sträckan Mölnlycke-Bollebygd Råda, Landvetter, Härryda, Björketorp och Bollebygds socknar, Härryda och Bollebygds kommuner, Västra Götalands län 2016-06-02. SWECO

Arkeologisk utredning Steg 2 samt kompletterande utredning steg 1 inför planerad höghastighetsjärnväg mellan Borås och Göteborg, sträckan Mölnlycke-Bollebygd Råda, Landvetter, Härryda, Björketorp och Bollebygds socknar, Härryda och Bollebygds kommuner, Västra Götalands län 2017-04-16. SWECO

Bebyggelseregistret, Riksantikvarieämbetet Hämtat från http://www.bebyggelseregistret.raa.se/

Bollebygds kommun. (2002). ÖP 2002, översiktsplan Bollebygds kommun. http://www.bollebygd.se/download/18.14e195a1540e36cc142e8a/1495011346279/%C3%96P02_l%C3%A5g.pdf

Bollebygds kommun. (2010). Naturvårdsprogram för Bollebygds kommun-Beskrivningar av områden. https://www.bollebygd.se/download/18.1b64d32d15063f0796fa21f4/1495011380693/1.%20Omr%C3%A5desbeskriv%202010,%20hela%20m%20bokm%C3%A4rk.pdf

Bollebygd kommun. (2011). Tematiskt tillägg till ÖP 02, Vindbruk. https://www.bollebygd.se/download/18.1b64d32d15063f0796f80ceb/1495011338761/T%C3%96P%20vindbruk.pdf

Bollebygds kommun. (2020). Kunskaps- och planeringsunderlag för Nolåns dalgång. https://www.bollebygd.se/byggaboochmiljo/samhallsplanering/oversiktligplanering/kunskapsochplaneringsunderlagfornolansdalgang.4.4f159c451707644d6d818136.html

Bollebygds kommun. (u.å). Kartor över dokumenterade naturområden i Bollebygds kommun. http://www.bollebygd.se/download/18.1b64d32d15063f0796fa21f3/1495011381289/4.%20Kartor.pdf

Bollebygds kommun. (u.å). Naturen i Bollebygds kommun. http://www.bollebygd.se/download/18.1b64d32d15063f0796fa21f1/1495011381259/3.%20Naturen%20i%20Bolelbygd.pdf

Bollebygds kommun. (u.å). Kulturstråk och mötesplatser i Bollebygd. https://www.bollebygd.se/download/18.303041af1695012160937a7f/1552286074380/Kulturstråket_webb_20190308.pdf

Bollebygds kommun. (u.å). Områdesbeskrivningar. http://www.bollebygd.se/download/18.1b64d32d15063f0796fa21f5/1495011381035/5.%20Omr%C3%A5desbeskrivningar,%20omr%C3%A5de%201-114.pdf

Bollebygds kommun. (2012). Sammanställning av synpunkter från dialogmöte 2012-10-11. http://www.bollebygd.se/download/18.4943a2ce15189accc60df589/1495011382206/Dialog_Bollebygd.pdf

Bollebygds kommun. (2019) Kunskaps-och planeringsunderlag för Nolåns dalgång, Bollebygd. Översiktlig landskapskaraktärsanalys. bollebygd.se/byggaboochmiljo/samhallsplanering/oversiktligplanering/kunskapsochplaneringsunderlagfornolansdalgang.4.4f159c451707644d6d818136.html

Borås Stad (2017) Borås Grönområdesplan. https://www.boras.se/download/18.6514e65c1442a41ce2d4911/1515407614915/Grönområdesplan%20-%20plan.pdf

Borås Stad. (2019) Borås historia. https://www.boras.se/kommunochpolitik/omboras/borashistoria.4.6a80e56d15869d0d313f1a75.html

Borås Stad. (2020) Borås i siffror. https://www.boras.se/kommunochpolitik/omboras/borasisiffror.4.2ff19afa158af7af293228a4.html

Borås stad. (2018). Översiktsplan för Borås. https://www.boras.se/download/18.b2d2133162e1dd801e7b0bc/1524730020068/Översiktsplan%20för%20Borås.pdf

Borås stad. (2019). Välkommen till Rya åsar! https://www.boras.se/download/18.1f67b3a316cb306868251a51/1567072002051/Webb-FolderRya_asar2019.pdf

Borås stad. (2000). Värdefulla kulturmiljöer i Borås kommun. https://www.boras.se/download/18.e90a65d1677dd5c26e75d9d/1545059245913/Kulturmiljöprogram_Värdefulla%20kulturmiljöer%20i%20Borås%20Kommun.pdf

FMIS/Fornsök, Riksantikvarieämbetet Hämtat från https://app.raa.se/open/fornsok/

Göteborgsregionens Kommunalförbund (GR) och Länsstyrelsen Västra Götaland. (2014) https://goteborgsregionen.se/download/18.4217afe14d252a970d3ff24/1430919833087/590711%20Rapport%20Tysta%20omr%C3%A5den%20GR%20Lst%20lev20150126%20rev1_slutrapport.pdf

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) (2013) Hållbar tillväxtmål och strategier med fokus på regional struktur https://goteborgsregionen.se/download/18.30af3a9713ecd14008ce8f/1371135274889/H%C3%A5llbar+tillv%C3%A4xt+-+m%C3%A5l+och+strategier+med+fokus+p%C3%A5+regional+struktur.pdf [2020-06-29]

Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen, Göteborgs Stad, Borås Stad, Härryda kommun, Mölndals stad, Marks kommun https://goteborgsregionen.se/download/18.6482de921727cf86120df568/1591713932986/Slutrapport_tillv%C3%A4xtskapande%20samh%C3%A4llsplanering.pdf [2020-06-29]

Göteborgs Stad & Mölndals stad. (2016). https://goteborg.se/wps/wcm/connect/0063ed12-a5a2-4db1-9dc7-4024ee92ad1a/F%C3%B6rdjupning-M%C3%B6lndals%C3%A5n-dalg%C3%A5ng.pdf?MOD=AJPERES

Härryda kommun. (2010). Guide till naturen i Härryda kommun. https://www.harryda.se/download/18.7b6a0dd5129d58d2094800011325/1440080437739/Naturguide-omslag-inlaga.pdf

Härryda kommun. (2012). Kulturmiljöplan. https://www.harryda.se/download/18.bb3a41407eed2b95161f/1440081222654/Härryda%20kmv_1200518_antagen_av_KF_120618_till_tryck_121009_lägre_upplösning.pdf

Härryda kommun. (2012). Naturvårdsplan. https://www.harryda.se/download/18.58ac52a713a5c801848800035078/1440080612080/Naturvardsplan_antagen_av_KF_120709_reviderad_121207.pdf

Härryda kommun. (2012). Översiktsplan för Härryda kommun ÖP 2012. https://www.harryda.se/download/18.58ac52a713a5c801848800031954/1440080661036/ÖP2012_antagen_av_KF_120618_slutgiltig_version_till_tryck_121108_Lägre_upplösning.pdf

Härryda kommun. (2019). Risbohult. https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/natur/naturreservat/risbohult.4.58ac52a713a5c801848800028552.html (2019-11-18)

Härryda kommun. (2019). Wendelsbergsparken. https://www.harryda.se/byggaboochmiljo/natur/naturomraden/wendelsbergsparken.4.58ac52a713a5c801848800019406.html (2019-11-18)

Lantmäteriet. (u.å). Historiska kartor. https://historiskakartor.lantmateriet.se/historiskakartor/search.html (2019-11-18)

Lantmäteriet. (2019). GSD Fastighetskartan

Länstyrelsen i Jönköpings län (2015) Ostörda områden - var finns de? En gis-modell för identifiering av bullerfria områden.

Länsstyrelsen Västra Götalands län. (u.å). Storsjön. https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/besok-och-upptack/naturreservat/storsjon.html (2019-11-18)

Länsstyrelsen i Västra Götalands län. (2019). Karttjänster och geodata. Hämtat från https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/tjanster/karttjanster-och-geodata.html

Länsstyrelsen i Västra Götalands län. (2020a). Regional handlingsplan. Hämtat från https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/samhalle/planering-och-byggande/gron-infrastruktur/regional-handlingsplan.html (2020-02-05)

Mölndals stad. (2006). Översiktsplan 2006. https://www.molndal.se/startsida/bygga-bo-och-miljo/samhallsplanering---molndal-vaxer/oversiktsplaner/oversiktsplan-2006.html (2019-11-21)

Mölndals stad. (2018). Kulturmiljöprogram Mölndals stad. https://www.molndal.se/download/18.7ce83e2a1661830f2bb187b/1554629747210/kulturmiljoprogram2018.pdf (2019-11-21)

Mölndals stad. (2018). Översiktsplan för Mölndal, samrådshandling. (https://www.molndal.se/download/18.a0c480b1638f40de1eb1/1553600297815/Samr%C3%A5dshandling.pdf

Mölndals stad (2019). Mölndals stads näringslivsstrategi 2019-2022. https://www.molndal.se/download/18.222ea40d16b98597d8e109bd/1567075375651/M%C3%B6lndals%20stads%20n%C3%A4ringslivsstrategi%202019-22.pdf

Mölndals stad (2015). Naturvårdsplan Mölndals stad. https://www.molndal.se/download/18.53808c8a15893b22731a3fe/1553600075086/naturvardsplan_for_molndals_stad_mal_och_atgarder.pdf

Mölndals stad (2018). Grönplan Mölndals stad. https://www.molndal.se/download/18.1d81bbc3169d8e1be12508a/1554282810212/gronplan_molndals_stad.pdf

Naturvårdsverket (2020) Miljökvalitetsmålen https://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/ [2020-06-29]

Näringsdepartementet (2015) Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93. https://www.regeringen.se/rattsliga-dokument/proposition/2009/03/prop.-20080993/ [2020-06-29]

SCB. (2019a). Folkmängd efter region, civilstånd, ålder och kön. År 1968-2019. Var femte år 1960-2019. https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/

SCB. (2019b). Folkmängd och landarealer i tätorter, per tätort. Var femte år 1960-2019. http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START__MI__MI0810__MI0810A/LandarealTatortN/

SGU Så påverkar klimatförändringar grundvattnet. https://www.sgu.se/samhallsplanering/planering-och-markanvandning/grundvatten-i-planeringen/klimatforandringar/paverkan/ (2020-06-29)

SMHI. (u.å). Modelldata per område. https://vattenwebb.smhi.se/modelarea/ (2019-11-18)

SMHI. (2015). Framtidsklimat i Västra Götalands län – enligt RCP-scenarier, KLIMATOLOGI Nr 24.

Swedavia (2017). Draft masterplan göteborg landvetter airport. https://www.swedavia.se/globalassets/om-swedavia/roll-och-uppdrag/draft-masterplan-landvetter-2018-01-12.pdf

Swedavia (2020). Om Swedavia – Airport City Göteborg. https://www.swedavia.se/om-swedavia/stadsutveckling/airport-city-goteborg/

UNDP https://www.globalamalen.se/om-globala-malen/ [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2015) Vision Västra Götaland Det goda livet https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/28338/Vision%20V%c3%a4stra%20G%c3%b6taland%20-%20Det%20goda%20livet.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2014) Västra Götaland 2020 https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/28389/V%c3%a4sta%20G%c3%b6taland%202020%20-%20strategi%20f%c3%b6r%20tillv%c3%a4xt%20och%20utveckling.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2016) Regionalt trafikförsörjnignsprogram Västra Götaland https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/e682ad42-ea07-4be6-8c86-00367082a037/Trafikf%c3%b6rs%c3%b6rjnprogr_VGR_20161220_webbversion-1.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2013) Målbild Tåg 2035 https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/4cd455d6-7894-49e6-a255-18199f4d4ddf/M%c3%a5lbild_T%c3%a5g_2035_130625_l%c3%a5guppl%c3%b6st.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2014) Landsbygdsutredning Kollektivtrafik i Västra Götaland https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/2679136e-de71-410d-b7c4-87085f72d0e7/Landsbygdsutredning_kollektivtrafik_V%c3%a4stra_G%c3%b6taland_justerad.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Västra Götalandsregionen (2015) Funktionsutredning för tågstråket Jönköping-Borås- Göteborg år 2050 https://alfresco.vgregion.se/alfresco/service/vgr/storage/node/content/workspace/SpacesStore/41647446-76f5-4deb-b6d4-6423dc17b9c7/160301%20Funktionsutredning%20och%20etapputbyggnad.pdf?a=false&guest=true [2020-06-29]

Geodata

Geodata som använts som underlag i kartanalyser har hämtats från följande (under 2019-2020):

Förvarsmakten, Havs- och vattenmyndigheten, Jordbruksverket, Lantmäteriet, Länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Skogsstyrelsen, Sveriges geologiska undersökning, SGU, Sveriges meteorologiska institut, Trafikverket, Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Marks kommun, Bollebygds kommun och Borås stad

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 020-600 650

www.trafikverket.se