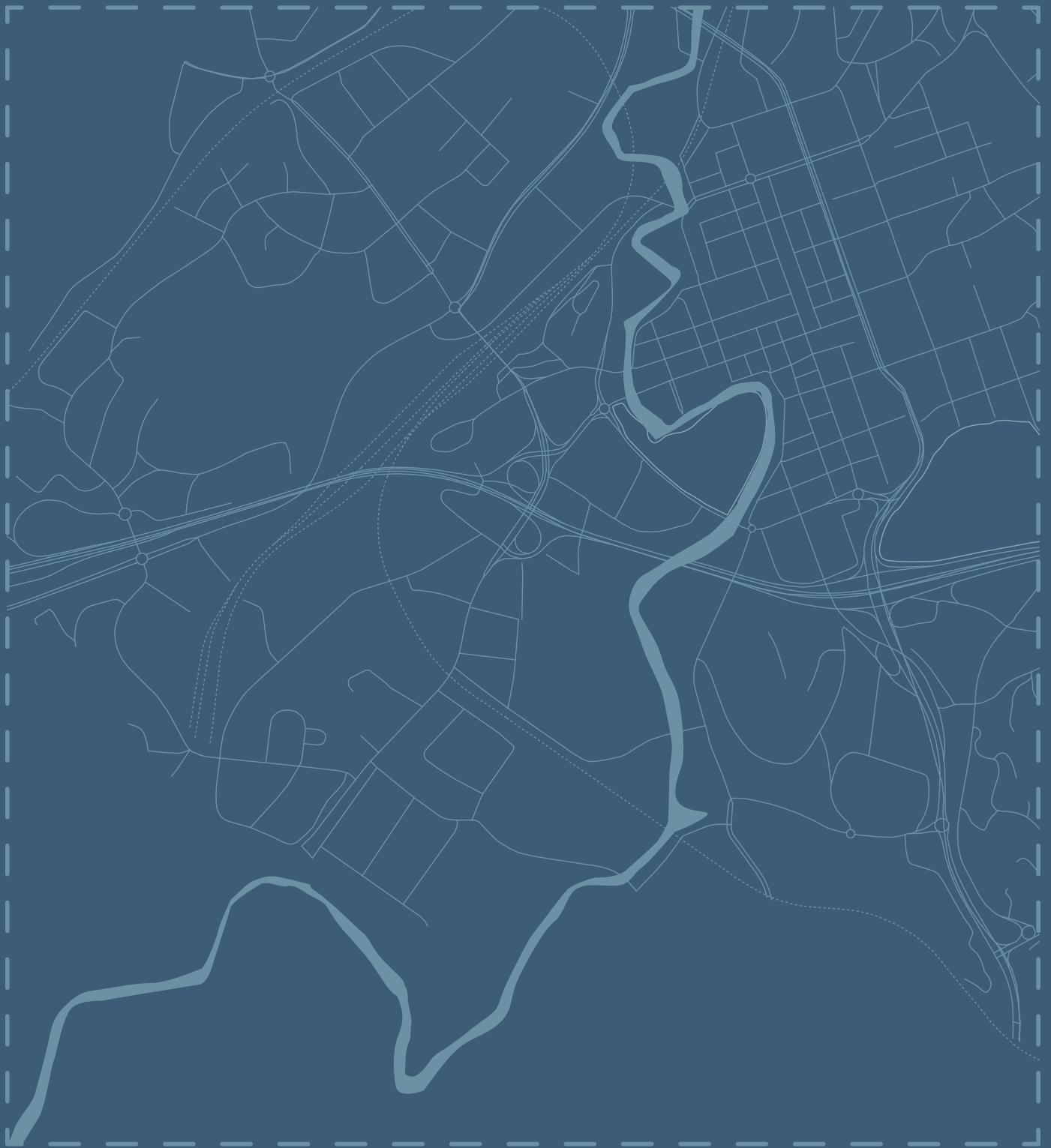




STRUKTURSKISS FÖR
VÄSTRA CENTRUM
VERSION 1.0



BORÅS
STAD

MEDVERKANDE NÄMNDER OCH BOLAG

Kommunstyrelsen
Samhällsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden
Lokalförsörjningsnämnden
Miljö-och konsumentnämnden
Fritids-och folkhälsonämnden
Kulturnämnden
Borås Energi och Miljö
Industribyggnader i Borås
Borås Parkering AB

BILDMATERIAL

Om inte annat anges är illustrationer gjorda av Borås Stad och bilder är antingen fotograferade av tjänstepersoner eller fria att använda för kommersiellt bruk.

Innehåll

Vad är en strukturskiss?	4
---------------------------------	----------

Sammanfattning	5
-----------------------	----------

Inledning	6
------------------	----------

Vilka förutsättningar som finns utifrån tidigare beslut, hur området ser ut idag och genomgång av de dialoger som genomförts.

Strukturskissens område	7
-------------------------	---

Varför strukturskiss Västra centrum?	7
--------------------------------------	---

Bakgrund	8
----------	---

Kommande byggprojekt	9
----------------------	---

Pågående planarbete	10
---------------------	----

Positiva planbesked	11
---------------------	----

Dialoger	11
----------	----

Området idag	13
--------------	----

Vision och mål	18
-----------------------	-----------

Visionen och målen som kommer att stötta och vägleda efterföljande planering och beslut.

Strukturskissen	20
------------------------	-----------

Strukturskissen är en målbild för de övergripande förändringar som föreslås i området.

Övergripande knäckfrågor	26
---------------------------------	-----------

Ny järnväg	27
------------	----

Kopplingar över järnvägen	29
---------------------------	----

Trafiksystem	31
--------------	----

Grönområden och offentliga friytor	33
------------------------------------	----

Social hållbarhet	37
-------------------	----

Parkering	40
-----------	----

Krokshallsberget	42
------------------	----

Skyfall och dagvatten	49
-----------------------	----

Markföroreningar	52
------------------	----

Farligt gods	54
--------------	----

Ekonomiska scenarion	55
----------------------	----

Kommande planeringsarbete	58
----------------------------------	-----------

Rekommendationer för fortsatt planeringsarbete	59
--	----

Översikt över rekommenderat kommande planeringsarbete	61
---	----

Vad är en strukturskiss?

Strukturskisserna har tagits fram som ett verktyg för Borås Stad att arbeta på nivån mellan översiktsplan och detaljplan i syfte att skapa samsyn mellan nämnder, förvaltningar och bolag i tidiga skeden av samhällsbyggnadsprocessen. Strukturskisserna är levande dokument som beskriver den, för stunden, gemensamma tanken och övergripande bilden av hur Borås Stads planering hänger ihop på övergripande nivå, med framtiden i fokus. Målet är att platsbinda Borås Stads intentioner med särskilt fokus på livet mellan husen.

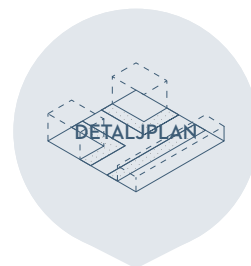
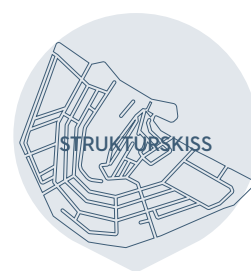
Med hjälp av strukturskisserna kan Borås Stad identifiera behov av beslut i tidigare skeden. Besluten blir även baserade på ett beslutsunderlag präglad av större helhetssyn. Strukturskisserna har status som ett samtalsstöd och ersätter inte ordinarie beslutsprocesser. Beslut om till exempel detaljplaner, kommunal mark, infrastruktur med mera bereds och beslutas i ordinarie forum. Genom strukturskisserna får de många aktörer som samverkar inom Borås Stads samhällsbyggnadsprocess mer gemensam kunskap om vad som behöver ske, vad som kommer att ske, när det kommer att ske och varför. Syftet är att nå samsyn mellan nämnder, förvaltningar och bolag inom samhällsbyggnadsprocessen om hur Borås kan vidareutvecklas utifrån de strategiska intentioner som uttrycks

i översiktsplanen och andra styrdokument. Strukturskisserna fungerar också som ett samtalsstöd i dialogen med näringsliv, civilsamhälle, akademien och boråsarna om Borås utveckling.

Strukturgruppen, en arbetsgrupp på tjänstemannanivå från berörda förvaltningar och bolag i samhällsbyggnadsprocessen, ansvarar för framtagandet av skissen. Varje kvartal lyfts strukturskissen för strukturskissöverläggningar med motsvarande nämndpresidier och styrelser. Samhällsbyggnadsnämnden ansvarar för att anta strukturskissen.

De knäckfrågor som identifieras under arbetet med strukturskissen hanteras av berörda nämnder och bolag. När strategiska vägval görs eller förutsättningar förändras uppdateras strukturskissen och en ny version antas.

Strukturskissen fyller glappet mellan översiktsplan och planprogram/detaljplan.



Sammanfattning

Strukturskissen föddes ur ett behov för Borås Stad att skapa en gemensam inriktning för stadsutvecklingen utmed spåren och i stationsområdet, för att kunna möta upp Trafikverkets planering för järnvägen Göteborg-Borås. Flera stora stadsutvecklingsprojekt nära stationsområdet är redan igång, som kvarteret Viskaholm och förändringen av Pulsområdet. Strukturskiss Västra centrum tar ett helhetsgrepp om området och visar på hur Borås innerstad tar klivet västerut över Viskan.

Målbilden för strukturskissen handlar om att skapa ett närmare och större Borås, som håller samman. Med det nya stationsområdet kommer Göteborg och orterna utmed järnvägsstråket närmare. Samtidigt kan ett omvandlat stationsområde skapa ett närmare Borås genom att läka samman staden med nya samband. De bärande idéerna för strukturskissen är att:

- » Skapa nya kopplingar över järnvägen för att länka ihop staden
- » Flytta ner Norrbyleden till Magasinsgatan för att kunna skapa en sammanhållen blandstad
- » Skapa ett tryggt och aktivt stadsliv på obebyggda och omvandlade ytor
- » Säkerställa Viskans parks sträckning genom området
- » Aktivera Krokshallsberget som en del av ett levande stationsområde

För att kunna förverkliga strukturskissens intentioner fördjupar sig strukturskissen i elva knäckfrågor, så som trafiksystem, grönområden och offentliga friytor, social hållbarhet och skyfall och dagvatten. Strukturskissen beskriver nuläge och förutsättningar för knäckfrågan och vägledande planeringsprinciper definieras. Därefter ger strukturskissen rekommendationer för fortsatt planeringsarbete med ansvar och föreslagna aktiviteter. Många av aktiviteterna kommer ske inom ramen för ett planprogram för stationsområdet och projektet Stadsutveckling i järnvägsstråket, som tar vid efter strukturskissen.

Strukturskissen har tagits fram med sin samskapande metod där de samhällsbyggande nämnderna och bolagen tillsammans utvecklar en målbild för området. Genom kvartalsvisa presidieöverläggningar ger politiken inriktning för arbetet som däremellan drivs av tjänstepersoner från berörda förvaltningar och bolag. I arbetet med att ta fram strukturskiss Västra centrum har även flera dialogtillfällen med allmänheten genomförts och näringslivet har bjudits in att medverka.

Inledning

Vilka förutsättningar som finns utifrån tidigare beslut, hur området ser ut idag och genomgång av de dialoger som genomförts.

Strukturskissens område	7
Varför strukturskiss Västra centrum?	7
Bakgrund	8
Tidigare beslut	8
Visionen om framtidens Borås	
Översiktsplanen	
Staden vid parken – Viskans park	
Konstmuseum	
Kommande byggprojekt	9
Horngäddan, A	
Morfeus, B	
Pallas, C	
Nybron, D	
Laxöringen, E	
Pågående planarbete	10
Detaljplan för Horngäddan (Uppdelad), F	
Detaljplan för Viskaholm, G	
Detaljplan för Pulsenområdet, H	
Detaljplan för Ramnås (Särlaskolan), I	
Planprogram ny järnväg, J	
Positiva planbesked	11
Planbesked Simonsland 11, K	
Elektra, L	
Dialoger	11
Tidigare dialoginsatser	11
Dialog i strukturskissen	11
Stadsvandring och dialog i Kulturhuset	
Dialog med näringsliv och akademi	
Dialog på Norrby	
Området idag	13

Strukturskissens område

Strukturskiss Västra centrum sträcker sig från Stadsparken och Västerlånggatan i centrum västerut över järnvägen till Ramnasjön och Värmlandsgatan på Norrby. Söderut omfattar strukturskissen Boråshallen och Pulsenområdet och sträcker sig norrut till Simonsland. För att undvika glapp i planeringen överlappar strukturskisserna varandra. Därför är den norra delen av strukturskiss Västra centrum detsamma som den sydligaste av strukturskiss Norr. Mitt i Västra centrum finns stationsområdet.



Strukturskissens områdesavgränsning.

Varför strukturskiss Västra centrum?

Området runt stationen har under många år varit svårt att planera då stora markområden varit reserverade för en framtida ny järnväg. Trafikverket har nu inlett arbetet med järnväg Göteborg-Borås. Borås Stad behöver därför skapa en stadsgemensam målbild för stadsutvecklingen utmed spåren och i stationsområdet, vilket nu görs genom Strukturskiss Västra centrum. I området väster om spåren, som i dagsläget främst består av markparkering, kan en levande blandstad växa fram och binda ihop Norrby och stadskärnan. Med blandstad menas funktionsintegrerade områden med bostäder, handel och arbetsplatser med närhet till grönområden och mötesplatser.

I version 1 av strukturskissen är det området runt stationen som är tyngdpunkten för skissen och där mest fokus lagts i arbetet. Samtidigt är arbetet igång med flera stora detaljplaner så som omvandlingen av Pulsenområdet och Viskaholm, som innebär nya verksamhetslokaler och hundratals bostäder väster om Viskan. Strukturskiss Västra centrum sätter denna utveckling i ett större sammanhang.

Med strukturskiss Västra centrum tar innerstaden klivet västerut över Viskan

Bakgrund

Tidigare beslut

VISIONEN OM FRAMTIDENS BORÅS

Visionen om framtidens Borås är stadens gemensamma vision av vårt framtida, önskade Borås. Strukturskiss Västra centrum utgör en liten pusselbit i att förverkliga visionen. Skissen bidrar till målområdena *Människor möts i Borås* genom att fokusera på livet mellan husen. Trygghet skapas genom att vi skapar befolkade platser som lever många av dygnets timmar och en tätare blandstad ger närhet till det man behöver i vardagen, så som målområdet *Ett tryggt och snyggt Borås* beskriver. I strukturskissens förslag är det enklare att leva klimatsmart, med ett samlat resecentrum och förbättrade kopplingar för gång- och cykeltrafik över järnvägen, i linje med visionsområdet *Omsorg om varandra och miljön*.

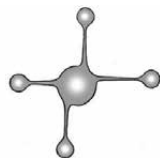
ÖVERSIKTSPLANEN

Översiktsplanen från 2018 är paraplyet för all stadsutveckling i Borås. Ett av strukturskissens huvudsakliga syften är att visa vad översiktsplanens intentioner kan innebära på en specifik plats. I utbyggnadsstrategin ingår Västra centrum till stor del i stadskärnan, vilket innebär att områdets ska förtätas med bostäder, handel och arbetsplatser. Översiktsplanen föreslår ett antal vägledande strategier. Dessa sammanfattar de viktigaste budskapen i översiktsplanen.

STADEN VID PARKEN – VISKANS PARK

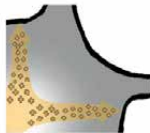
Ett fem kilometer långt parkstråk ska gå från Gässlösa till Rya åsar och passerar genom strukturskissens område. Viskans park planeras och projekteras i delprojekt. Inom Västra centrum finns flera av Viskans parks mest komplicerade och viktiga delprojekt:

- » En parkbro över järnvägen som ska koppla ihop Norrby och stadskärnan. Parkbron bygger bort en av stadens största barriärer samtidigt som den skapar genare rörelser i staden.



FEMKÄRNIGHET

Borås växer främst i de fem kärnorna: staden Borås och de fyra serviceorterna.



STYRKAN KOMMER INIFRÅN

Bebyggelsen växer genom förtätning – alltså där det redan är byggt. När staden växer inifrån utnyttjas mark och infrastruktur optimalt, och nya områden integreras i den redan byggda miljön.



KONCENTRERAT OCH SAMMANBUNDET

Bebyggelse koncentreras utmed stråk och runt stationer, mindre centrum och stadsdelstorg.



TÄTT OCH MIXAT

I staden blandas bostäder, handel, samhällsservice, parker, mötesplatser och kontor, som skapar liv och rörelse flera timmar om dygnet.



MÖTESPLATSER OCH MÅLPUNKTER

Fler attraktiva mötesplatser utvecklas i alla orter och stadsdelar.



GRÖNT OCH BLÅTT RUNTOM

Närheten till skog och mark och vattendrag värnas genom att vi håller ihop bebyggelsen i tätorterna.



BYGG MER FÖR BUSS, GÅNG OCH CYKEL

Kollektivtrafiken utvecklas i takt med att ny bebyggelse tillkommer och gång- och cykelnätet binder samman i staden,



VISKAN OCH TEXTIL SYNLIKGÖRS I STADEN

Viskan är ryggraden för stadens utveckling. I den täta stadsmiljön integreras det textila arvet för att stärka Borås identitet som textilstad.



REGIONAL UTBLICK

Borås utvecklas som Västsveriges andra stad och Sjuhärads centrum. Borås och Göteborg knyts ihop med den nya järnvägen.

Borås översiktsplans vägledande strategier.

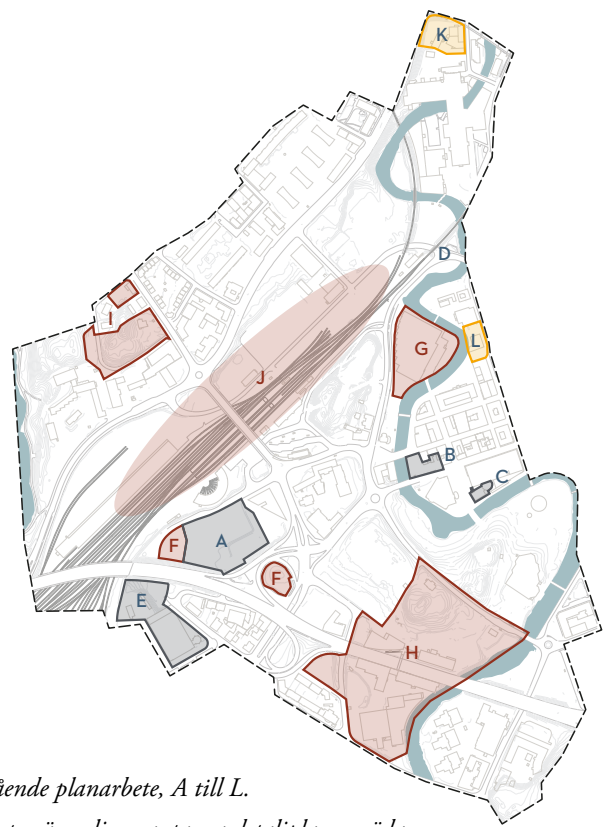
- » Mittpunkten i Stadsparken. Viskans park ska röra sig igenom stadsparkens miljöer och sedan leda till en bro över Sven Eriksonsgatan.
- » En parkbro som överbrygger väg 40. Det här delprojektet ingår i den pågående detaljplanen för Pulsenområdet.

KONSTMUSEUM

Kulturnämnden har tagit fram en utredning för lokalisering och innehåll av ett Konstmuseum. Utredningen föreslår sex lokaliseringar varav alla inom strukturskissens område. En fördjupande förstudie föreslår en placering uppe på Krokshallsberget som mest lämplig.

Kulturnämnden definierar ett Konstmuseum som en samtida konstinstitution på högsta nivå och en mötesplats som stimulerar till intresse för konst och som välkomnar en bred publik med låga trösklar. I Borås skulle ett Konstmuseum vara ett centrum för konst, skulptur/offentlig konst, foto med Lars Tunbjörks representation och annan fotobaserad konst samt rörlig bild. Ett centralt och tillgängligt placerat Konstmuseum skulle vara en strategisk satsning och förstärka Borås som konststad och bli ett attraktivt besöksmål.

Utredningen specificerade ett antal kriterier för lokalisering av ett Konstmuseum. Bland annat att det ska:



Pågående planarbete, A till L.

Blå ytor är nyligen antagna detaljplaner, röda

ytor är pågående detaljplaner/planprogram

och gula är positiva planbesked.

- » ligga på en tillgänglig och synlig plats i staden, gärna i anslutning till Viskan
- » placeras i överensstämmelse med en växande stadskärna och Viskans park
- » vara nära till kommunikationer
- » finnas möjlighet till en grön och lummig utemiljö.

Kommande byggprojekt

HORNGÄDDAN, A

Detaljplanen tillåter ett nytt polishus och häkte intill väg 40. Den nya bebyggelsen ska vara av hög arkitektonisk kvalitet med tanke på dess centrala placering och då den blir väl synlig från både motorväg och resecentrum. Det ska också bli ett gångstråk mellan resecentrum och Boråshallen.

MORFEUS, B

På den obebyggda ytan öst om Knalletorget tillåts ett bostadshus på 19-24 våningar, cirka 120 lägenheter. Gestaltningen är av högsta vikt med tanke på



Visionsbild över Morfeus. Vid västra entrén till Borås centrum Bild: Forum arkitekter



Visionsbild för Pulsenområdet, sett söderifrån. Bild: Malmström Edström Arkitekter och Sydväst arkitektur och landskap.

byggnadens placering vid den västra entrén till den historiska kvartersstaden. Knalletorgets södra del ska lyftas upp för att ansluta bättre till Stadsbron. I bottenplan tillåts lokalytor.

PALLAS, C

Ett höghus för bostäder tillåts byggas ovanpå den befintliga garageinfarten. Huset kan bli mellan 20-34 våningar högt, med cirka 100 lägenheter.

NYBRON, D

Bron byggs om med ny riktning för att förbättra framkomligheten främst för kollektivtrafiken och stärka gångstråket mellan resecentrum och högskolan.

LAXÖRINGEN, E

Domstolsverket ska bygga ny tingsrätt intill Boråshallen.

Pågående planarbete

DETALJPLAN FÖR HORNGÄDDAN (UPPDELAD), F

Ett kontorshöghus planeras i anslutning till nytt polishus och häkte. Huset blir ett landmärke som tydligt syns från väg 40.

DETALJPLAN FÖR VISKAHOLM, G

Planen innebär möjliggörande av cirka 400 nya bostäder, kontor och centrumverksamheter i ett centralt läge i Borås. Detaljplanen bidrar till att möjliggöra en framtida koppling genom parkstråk, Viskans park och fortsättningsvis en gång och cykelbro över järnväg mellan centrum och Norrby. Området bygger vidare på den närliggande rutnätsstaden och har fokus på hög arkitektonisk kvalitet och bevarande av kulturhistoriskt kontorsbyggnad från tidigt 1900-tal.

DETALJPLAN FÖR PULSENOMRÅDET, H

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostäder, kontor, centrumändamål och Viskans park. Syftet är även att stärka kopplingar mellan stadsdelar genom att minska barriäreffekter och tillgängliggöra området. Syftet är också att lyfta fram områdets kulturhistoriska värden och identitet med koppling till Viskan och textilindustri. Ett ytterligare syfte är att erbjuda centrumnära bebyggelse och miljöer med hög arkitektonisk kvalitet genom att varsamt bevara områdets värden i samband med att ny bebyggelse tillförs.

DETALJPLAN FÖR RAMNÅS (SÄRLASKOLAN), I

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra bostäder och studentbostäder vid Särilaskolan. På delen av kullen som vetter mot Särilaskolans framtida entrétorg ska en platsbildning skapas, och på toppen av kullen ska grönskan bevaras. Intentionen är även att möjliggöra att utöka skolan på en befintlig parkeringsplats. Detaljplanen spelar en viktig roll i att stärka Ramnåsgatan som stråk för Särilaskolans elever.

PLANPROGRAM NY JÄRNVÄG, J

För att möjliggöra byggnation av ny järnväg mellan Göteborg och Borås kommer en järnvägsplan att tas fram av Trafikverket. En järnvägsplan kan inte fastställas i strid mot gällande detaljplaner. Järnvägskorridoren berör cirka 60 fastigheter och delar av 35 detaljplaner genom kommunen, varav många ligger inom området för denna strukturskiss. För järnvägsområdet kommer ett planprogram att inleda arbetet som sedan följs av arbete med detaljplaner. Planprogram och detaljplaner behöver tas fram i nära samarbete med Trafikverket för att möjliggöra en snabb och effektiv detaljplan- och järnvägsplansprocess.

Ett flertal utredningar kommer att behöva tas fram i samband med fortsatt arbete, vilka behöver samordnas med Trafikverket. Det gäller bland annat buller, risk, översvämning samt trafik.

Positiva planbesked

Inom området finns positiva planbesked där arbetet inte har påbörjats ännu.

PLANBESKED SIMONSLAND 11, K

Planuppdraget ska pröva möjligheten att utöka exploateringsgraden samt användningen för fastigheten. Fastighetens exponerade läge längs Norrby Långgata ställer höga krav på gestaltning och utformning. Exploateringsens samspel mot Viskastrandsgatan är viktigt då det är ett välanvänt stråk mot Viskastrandsgymnasiet.

ELEKTRA, L

Planuppdraget ska pröva möjligheten att utöka restaurangverksamheten i källarplanet ut mot Viskan.

Dialoger

Tidigare dialoginsatser

Två tillfälliga mötesplatser genomfördes på Norrby 2013 och 2014. Mötesplatserna var en del av arbetet med planprogrammet för Nedre Norrby som sedan pausades. På mötesplatserna genomfördes dialog kring Nedre Norrby och norrbybornas önskemål för områdets utveckling.

Det rädde bland de som lämnade synpunkter vid mötesplatserna stor enighet om att det är positivt att området utmed Magasinsgatan blir byggt och att det borde komma igång så snart som möjligt. De flesta ansåg att det behövde byggas hyresrätter med rimliga hyror och det lyftes även önskemål om lägenheter för stora familjer som saknas i området idag. Det inkom också många förslag på aktiviteter i lokaler och utomhus som ger en anledning att besöka området – allt ifrån livsmedelsaffär till skatepark. Många nämnde också vikten av att bygga mötesplatser och moskén nämndes som en viktig mötesplats att behålla eller ersätta.

Under mötesplatsen framkom det också att Norrby långgata upplevs som en stark barriär mellan det bebyggda och obebyggda Norrby. Norrbyborna fick rösta på olika inspirationsbilder för utformningen av Norrby långgata. Det överlägset mest populära förslaget visade en trädallé som skiljde körfälten åt med en gång- och cykelväg i mitten av allén.

Dialog i strukturskissen

STADSVANDRING OCH DIALOG I KULTURHUSET

I november 2022 hölls ett event om strukturskiss Västra centrum riktat till allmänheten. Allmänheten bjöds in till en stadsvandring i området och därefter ta del av en presentation om strukturskissen i Kulturhuset. Före och efter presentationen bjöds det på mingel i Stadsrummet i Kulturhuset, med tillfälle att diskutera förslaget med

strukturgruppens representanter. Det fanns också möjlighet att lämna synpunkter analogt med post-its eller via en digital enkät. Vid stadsvandringen deltog cirka 90 personer och presentationen i stadsrummet hade runt 60 åhörare. Av dessa var det sammanlagt ett tjugotal som valde att lämna synpunkter.



Allmänheten bjöds in till en stadsvandring på, i och runt Krokshallsberget med nya Posttorget som sista stopp.



En tillfällig mötesplats byggdes upp vid gångstråket mellan Norrby och centrum som en del av en dialoginsats 2013.

Synpunkterna var överlag positiva. En stor andel höll med om påståendet att ”Strukturskiss Västra centrum stämmer med hur jag vill att Borås ska utvecklas” med ett medel på 8 på en tiogradig skala. Det som lyftes som positivt med strukturskissen var att den upplevdes som spännande och med framåtanda. Även tankarna kring att aktivera med ändå delvis bevara Krokshallsberget stod ut som något positivt.

FÖRSLAGET GER EN FRISK FLÄKT I EN NU GANSKA GRÅ STAD



INKOMMEN SYNPUNKT

Bland förbättringsförslagen som inkom var det ett flertal som berörde att gång- och cykeltrafik borde prioriteras mer. Ett antal synpunkter berörde också kollektivtrafiken och att det är viktigt med ett samlat resecentrum där det är lätt att byta mellan färdmedel.

PRIORITERA GÅNGTRAFIKANTER OCH CYKLISTER, BILISTER FÅ RÄTTA SIG EFTER STADEN



INKOMMEN SYNPUNKT

Strukturskissen visar på översiktsplanens ambitioner om förbättrade kopplingar för gång- och cykeltrafiken och att yteffektiva transportmedel prioriteras i stadsplaneringen. Efter dialogen har detta förstärkts ytterligare för att inriktningen ska framgå ännu tydligare.

DIALOG MED NÄRINGS LIV OCH AKADEMI

I mars 2022 diskuterades ett tidigt förslag av strukturskiss Västra centrum med näringsliv och akademi vid ett digitalt möte inom ramen för arbetet Borås Växer. Förslaget diskuterades också vid en frukost för näringsliv och akademi i december 2022. Visionsbilderna som Fredblads och Wingårdh tagit fram för Krokshallsberget presenterades av arkitektbyråerna.

DIALOG PÅ NORRBY

I januari 2023 genomfördes en kompletterande dialog på Norrbyhuset för att bättra nå målgruppen personer som bor och verkar på Norrby. Fokus var mingel och

samtal om utvecklingen. Synpunkterna som inkom var överlag positiva, främst till fler kopplingar över järnvägen och flytt av Norrby Långgata. Behov av mer service i området, både kommunal och inte, lyftes fram, samt av mer grönytor och ytor för aktiviteter och idrott.

Området idag

Öster om Viskan finns den äldre rutnätsstaden som till stor del bevarat sin gatu- och kvartersstruktur från 1827, då den planerades om efter den stora stadsbranden. Ett syfte med strukturskiss Västra centrum är att tydligare binda ihop innerstaden med stationsområdet.

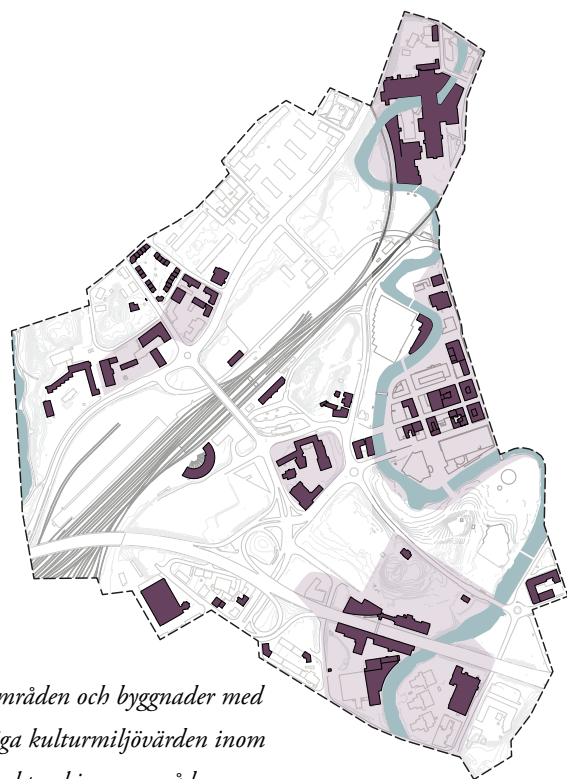
Väster om Viskan ligger kvarteret Viskaholm som idag består av Borås Wäveris kontorsbyggnad samt en stor lagerbyggnad uppförd under 1960-talet. I detta område planeras för cirka 400 nya bostäder, kontor och centrumverksamheter.

Väster om Viskan finns även Stadsparken som med sin rikliga grönska utgör en oas för boråsarna i centrum och en viktig målpunkt i Västra centrum.

Söder om Stadsparken finns Pulsenområdet som idag främst består av industribyggnader och parkeringsytor. Bebyggelsen utgörs i huvudsak av gula tegelbyggnader ursprungligen uppförda för spinneriverksamhet runt



Borås Wäveris karaktäristiska rundade kontorsbyggnad är uppförd under tidigt 1900-tal, med fyra/fem våningar och gult tegel. Bild från 1950-tal.



Områden och byggnader med höga kulturmiljövärden inom strukturskissens område.

sekelskiftet 1900. Majoriteten av byggnaderna har ett högt kulturhistoriskt värde. Området håller nu på att planeras för bostäder, kontor, handel och Viskans park.

Området sydväst om Borås Resecentrum utgörs idag främst av en stor markparkering, uppställningsplats för bussar och glasbyggnaden för Länsförsäkringar och Gina Tricots huvudkontor. Området söder om resecentrum domineras av storskalig infrastruktur som Brodalsmotet och riksväg 40. Sven Eriksonsgymnasiet, vars äldsta byggnad är från 1856, ligger som en ö i omringad av vägar för motortrafik.



Spårvägen genom Eisers fabriksområde (idag Pulsenområdet) innan väg 40 byggdes.



Stora asfalterade ytor väster om Centralbron på Norrbysidan.



Dagens knutpunkt med stationshuset till vänster, Centralplan med busshållplatser, Krokshallsberget och resecentrum till höger.



Centralbron och dess fäste i rondellen på Norrbysidan med tydligt fokus på motortrafik.



Stationshuset uppfördes av 1894 av Göteborg-Borås Järnvägsaktiebolag och tillbyggdes 1904 till nuvarande volym. Den ansluter stilmässigt i nyromansk stil med torn och runda fönsteröppningar och är skyddad som statligt byggnadsminne.

Mitt i Västra centrum finns stationsområdet som utgör knutpunkt för lokalbussar, regionbussar och tåg. För att ta sig till tågen går man idag över en plankorsning till spåren, något som inte kommer att vara möjligt med den nya järnvägen.

Över järnvägen finns idag tre kopplingar i Västra centrum. De två större, Centralbron och undergången vid Nybron, premierar motortrafik framför gång och cykel.

På andra sidan järnvägsspåren domineras miljön av markparkering. Industrierna som tidigare legat i området revs under 1970-talet. Före rivningarna var industrierna ett förbindelseelement mellan Norrby och Borås centrum i fysisk, social och mental mening. Idag bidrar de tomma ytorna och markparkeringen till det stora upplevda avståndet mellan Norrby och centrum. Marken har lämnats obebyggd då den är reserverad för

järnvägsutbyggnaden, och den innehåller även mycket föreningar från industrierna.

Byggnaden som idag fungerar som moské uppfördes ursprungligen vid slutet av 1890-talet som lagerbyggnad för Dalhems Väfveri AB. År 1909 fick den sitt nuvarande, jugendinspirerade, utseende vid en större om- och tillbyggnad. Den utgör idag den enda bevarade byggnaden från den första, expansiva industriperioden utmed Magasinsgatan. Idag utgör moskén en välbesökt mötesplats i området, inte bara för boende på Norrby utan från hela Borås. Moskéns tillfälliga bygglov löper ut 2025. En tät dialog med föreningen krävs i arbetet med att hitta en ny, lämplig lokalisering.

Den södra delen av Norrby ingår i strukturskissens område då ett av skissens huvudsyften är att koppla ihop centrum och Norrby. Norrby omdanades helt under 1960-talet då de äldre trähusen revs och ersattes med dagens stora flerbostadshus i vad som kallas Borås första försök till stadsdelssanering.

Norrby långgata gjordes i samband med det om till en trafikled med fyra filer. Leden utgör idag ytterligare en kraftig barriär mellan Norrby och centrum.

I norra delen av Västra centrum, öster om Viskan, finns Simonsland och Textile Fashion Center som visar på hur vår innerstad ständigt vidgas och storskaliga industrimiljöer omvandlas



Foto från 1922 på den nuvarande moskén med flera industrier i bakgrunden.



Den gröna pilen visar på Viskans parks kommande sträckning genom Norrby förbi de så kallade Bananhusen.



Småskaliga verksamheter utmed Norrby Långgata.



Krokshallsberget innehåller idag parkering både i berget och på berget.



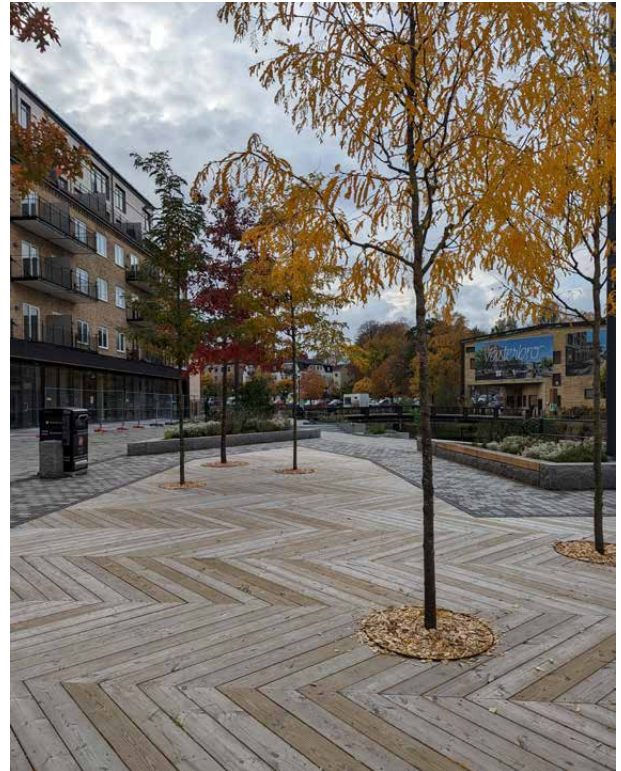
Området mellan Magasinsgatan och Norrby Långgata domineras av markparkering. Här finns även en öppen vägg för graffiti.



En gångstig leder från Norrby utmed Viskan ner mot stadskärnan. Utmed Viskan finns här ett otillgängligt grönområde.



En av Viskans parks "landningar" när parken tar sig över järnvägen är tänkt att vara här.



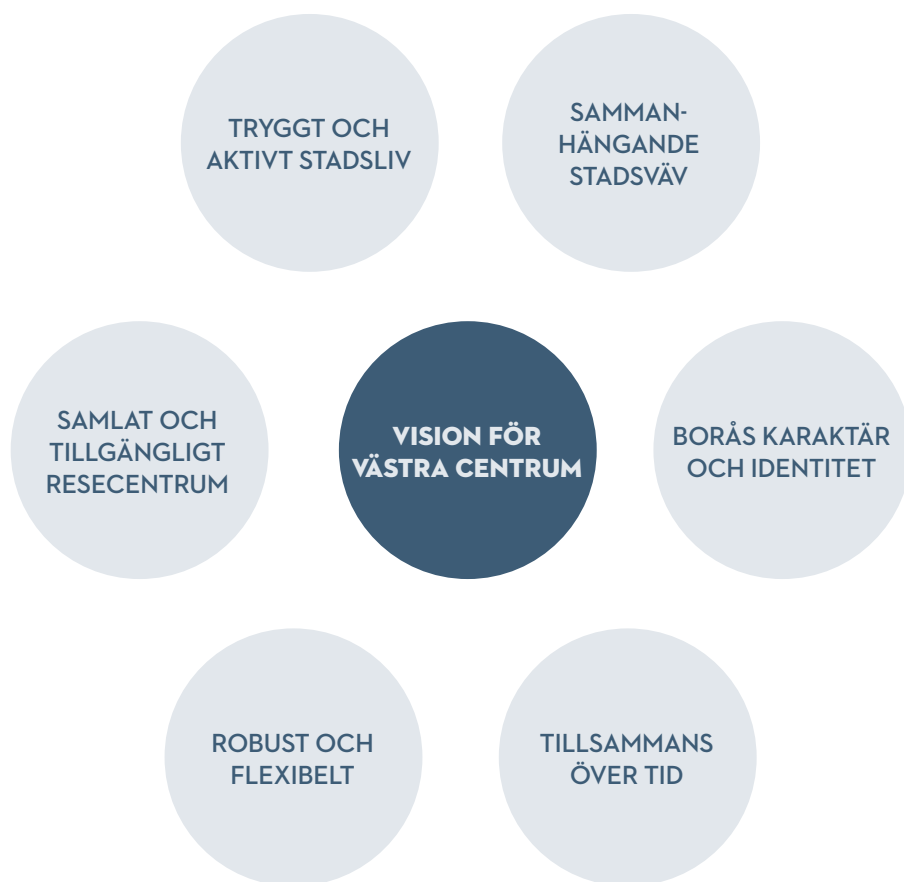
Posttorget mitt emot Viskaholm färdigställdes 2022 med målet att skapa mer liv och rörelse utmed Viskan.



Med strukturskiss Västra centrum tar innerstaden klivet över Viskan och möter resecentrum. Skulpturen Devil Whirls (Alice Aycock) har redan tagit steget.

Vision och mål

Visionen och målen som kommer att stötta och vägleda efterföljande planering och beslut.



Målbilden har tagits fram för att skapa en gemensam riktning för stadsutvecklingen i Västra centrum, med fokus på stationsområdet. Målbildsarbetet inleddes med en workshop med strukturgruppen och andra berörda, och målbilden har sedan utvecklats vidare på strukturskissöverläggningar och avstämningar med referensgrupper.

Målbilden innehåller en vision och sex mål som kommer att stötta och vägleda efterföljande planering och beslut.

Mål

TRYGGT OCH AKTIVT STADSLIV

Västra centrum's stadsbebyggelse ska präglas av trygghet och aktivt stadsliv. Här är blandat innehåll, varierat uttryck och grönsatser viktiga byggstenar.

VISION FÖR VÄSTRA CENTRUM MED FOKUS PÅ STATIONSOMRÅDET

I sin nya kostym ger Borås stationsområde oss ett närmare och större Borås.

Med den nya järnvägen kommer Borås och omvärlden mer samman och skapar även stommen i ett hållbart resande. När fler broar byggs och platser fylls med liv känns det också nära mellan olika stadsdelar. Nya fysiska och mentala samband kommer skapas och stärka stadens utveckling.

Runt den nya stationen byggs en välkomnande, grön, levande blandstad som gör väntan på tåget värd.

Det ska inte vara någon tvekan om att du är i Borås, här finns en tydlig identitet som tar avstamp i det befintliga och med modig framåtblick. Här får du känslan "Wow, Borås!".

I huvudstråken stärker vi förutsättningarna för aktiva bottenvåningar och platser för spontana möten.

SAMMANHÄNGANDE STADSVÄV

En sammanhängande stadsväv med tydliga stråk för att binda ihop staden och göra det enkelt att ta sig fram, framförallt till fots, på cykel och med kollektivtrafik. De viktigaste kopplingarna bygger vi tidigt i processen.

Viskans park har här en central roll både som sammanlänkande parkstråk och grön ryggrad.

SAMLAT OCH TILLGÄNGLIGT RESECENTRUM

Borås som regionalt nav kräver ett samlat resecentrum som är enkelt att nå och effektivt byta färdstätt vid. Platsen och utformningen gör hållbara resor till det självklara valet och stöttar en transporteffektiv stad. Resecentrum som en del i staden ska ha flera entrépunkter och kunna nås från flera stråk.

BORÅS KARAKTÄR OCH IDENTITET

De broar och byggnader som skapar nya landmärken kräver omsorg – här ska gestaltningen vara någonting extra. Vi tar avstamp i områdets befintliga karaktär och inspireras av Borås lokala historia och identitet.

ROBUST OCH FLEXIBELT

En framtidssäkrad stad kräver robusta och flexibla lösningar. Stadsbyggandet sker utifrån effektiv och cirkulär resursanvändning med låg klimatpåverkan under hela livscykeln.

Genom olika grönsatser stärker vi ekosystemtjänsterna i staden.

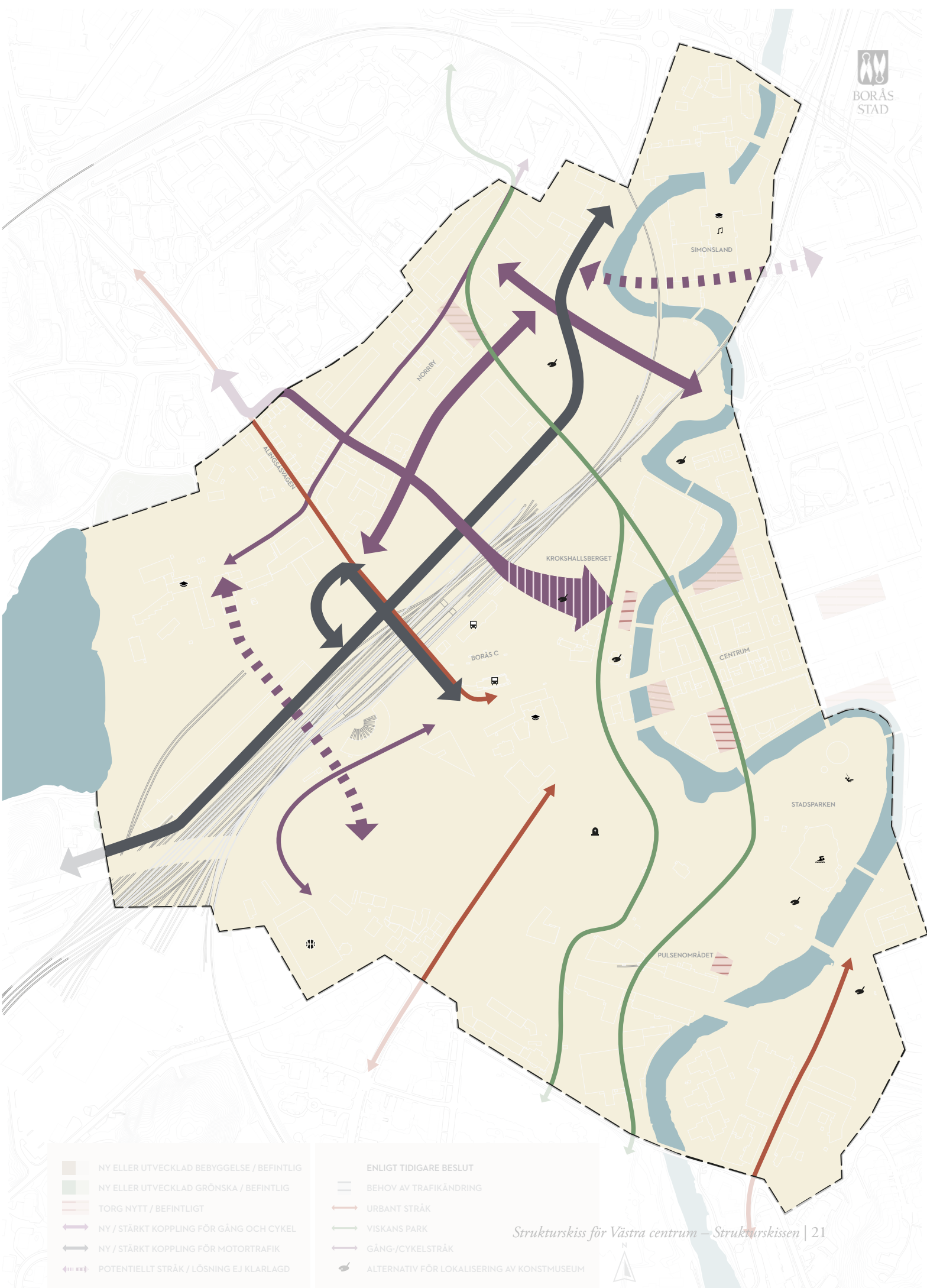
TILLSAMMANS ÖVER TID

Stationsområdet bygger vi tillsammans genom dialog och samskapande med en mängd aktörer som boråsare, resenärer, fastighetsägare med flera. Stationsområdet bygger vi över tid genom att aktivera platser och stråk med temporära insatser.

Strukturskissen

Strukturskissen är en målbild för de övergripande förändringar som föreslås i området.

Ny blandstad fyller tomrummen	22
Nya kopplingar över järnvägen binder samman staden	23
Flytt av Norrby Långgata minskar barriärerna	23
Stråk för fotgängare och cyklister byggs och förstärks	24
Krokshallsberget aktiveras som en del av ett utvecklat stationsområde	25
Viskans park är en grön ryggrad genom Västra centrum	25
Ett konstmuseum blir ett konstens skyltfönster	25



Strukturskiss Västra centrum visar hur stationsområdet kan utvecklas för att skapa ett närmare och större Borås, som håller samman. Innerstaden tar klivet över Viskan och läker samman stadsdelar med nya samband via stationsområdet.

Ny blandstad fyller tomrummen

Strukturskissen föreslår att bygga blandstad på obebyggda och omvandlade ytor för att bidra till liv i områden som idag känns tomma och öde, och skapa en sammanhängande stad. Tanken är att bygga funktionsintegrerade områden där bostäder, handel och arbetsplatser samsas med närhet till grönområden och mötesplatser.

I området nordväst om spåren, som i dagsläget främst består av markparkering, kan en levande centrumnära blandstad växa fram och binda ihop Norrby och stadskärnan. En översiktlig bedömning är att det finns stora potential för både bostäder och verksamhetslokaler som kontor, handel och service i området. Totalt skulle uppemot 700 bostäder kunna inrymmas ihop med en stor mängd verksamhetslokaler. Området med sin goda

tillgänglighet till pendling kan klara en hög persontäthet vilket också ses som en styrka då det skulle ge en puls och trygghet utifrån att målet om en befolkad och levande stadsdel. Likaså kan området norr om väg 40 och väst om spåren bli till en blandstad. I området behövs utökad kommunal service för att möta en ökad befolkning. Behovet av en F-6 skola på eller runt Norrby är sedan tidigare identifierat. En placering inom den nya exploateringen är möjligen inte lämplig med tanke på tillgänglig markyta, markföreningar och farligt gods. Möjligheterna att bygga en förskola får utredas vidare.

Kvarteret Viskaholm planeras också gå från dagens mer ensidiga funktion till att innehålla bostäder, kontor och centrumverksamheter med levande bottenvåningar. Kvarteret är en central pusselbit i att låta stadskärnan kliva över Viskan och även för att sammankoppla centrum med Norrby genom parkbron som ingår som en integrerad del av området.

Pulsenområdets omvandling till ett blandat område med bostäder, kontor, centrumverksamheter och grönytor



I Pulsenområdet planeras blandstad med aktiva bottenvåningar.

Bild: Malmström Edström Arkitekter och Sydväst arkitektur och landskap

kommer också binda ihop staden genom att stärka kopplingen mellan centrum och Druvefors. Områdets höga kulturhistoriska värden och identitet lyfts fram samtidigt som området utvecklas med ny bebyggelse.

Strukturskissen visar också nya parker och torg som behövs för att skapa mötesplatser och grönska i ett växande centrum. Nordväst om spårområdet utvecklas en levande blandstad med tre nya parker, en vid Ramnasjön söder om Särilaskolan, en på Norrby, inom Gjutaren 11 och en park utmed Viskan, inom Verkmästaren 3. På Krokshallsbergets södra sida skapas Krokshallstorget som en entré till stationsområdet och för att binda ihop Posttorget, Viskaholm och Knalletorget.

Nya kopplingar över järnvägen binder samman staden

Strukturskissen föreslår två nya broar över järnvägen för att skapa ett närmare Borås där järnvägens barriäreffekt mildras och staden binds samman.

Nordost om centralstationen föreslås en ny koppling mellan Krokshallsberget och Norrby Långgata endast för gång- och cykeltrafikanter. Via denna bro kan man nå de nya perrongerna. På Norrbysidan blir bron en entré till den nya parken.



Viskans park-bron genom Viskaholm.

Bild: Wingårdh Arkitektkontor

Ungefär tvåhundra meter nordost om den nya perrongbron finns Parkbron, som utgör en viktig pusselbit i Viskans park och som länkar samman Viskaholms nya bostadskvarter och dagens Norrby Tvärgata. På denna bro passerar gående och cyklister.

Centralbron kvarstår som en viktig koppling för samtliga trafikslag. Bron börjar närma sig sin livslängd och behöver bytas ut inom ett antal år. För att uppnå acceptabla lutningar för cykel- och bilväg kommer bron behöva anta en bågliknande formation.

Framöver kan ytterligare kopplingar norr och söder om stationen behövas för att knyta samman en växande stad.

Flytt av Norrby Långgata minskar barriärerna

Norrby Långgata har i strukturskiss Västra centrum flyttats och placerats längs med spårområdet, där Magasinsgatan går i dag. Det finns många fördelar med denna flytt. Främst innebär det att minska barriäreffekten som Norrby Långgata utgör idag och möjliggöra att Norrby sömlöst kan bindas ihop med den nya blandstaden. Norrby långgata blir istället en stadsgata med låga hastigheter där det är enkelt att ta sig fram till cykel och till fots. Flytten innebär också att möjliggöra mer yta för exploatering då farligt godsleden samföräggas med järnvägen, vilket innebär en mindre påverkan från skyddsavstånden.



Visionsbild från Viskaholm.

Bild: Wingårdh Arkitektkontor



Förslaget Viskning vann arkitekttävlingen för Mittpunkten, Viskans parks sträckning genom Stadsparken.

Bild: Nyréns arkitektkontor

Trafikmiljön vid Säraskolan förbättras också när dagens trafikled ersätts av blandstad och park. Ramnasjön kan då lyftas fram bättre och staden kan ha parken som entré.

Stråk för fotgängare och cyklister byggs och förstärks

Strukturskissens förslag innebär förbättrad framkomlighet och säkerhet för fotgängare och cyklister, som i dag har en underordnad plats i trafikrummet i Västra centrum. De två nya kopplingarna över järnvägen är endast till för gångtrafikanter och cyklister.

Två urbana stråk går rakt igenom Västra centrum, från stadskärnan till Norrby och från stadskärnan till Göta. I utkanten av strukturskissens område går även stråket mot Druvefors. De urbana stråken är utvecklingsstråk som är viktiga för att binda samman centrum med övriga stadsdelar. I de centrala delarna av stråken,

som delarna genom Västra centrum utgör, ska gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras. Det ska också vara tätt och funktionsblandat med aktiva bottenvåningar utmed stråket.

Den nya kopplingen under riksväg 40 innebär också att Boråshallen kommer närmare stationsområdet och ett nytt stråk kan skapas för att enkelt ta sig till och från Boråshallen och vidare mot Göta. Sedan tidigare finns stöd i plan för en gång- och cykelväg utmed spåren.

Norrby långgata förstärks som ett viktigt stråk för fotgängare och cyklister när den motordrivna genomfartstrafiken försvinner. Strukturskissen lyfter även upp planeringskonceptet Gula stråket, ett stråk mellan Bildalsplatsen och Säraskolan. Ett händelserikt stråk med funktioner för alla målgrupper, som fungerar som barnens trygga skolväg till Säraskolan och kännetecknas av en karaktärsfärg i gult.

Krokshallsberget aktiveras som en del av ett utvecklat stationsområde

Strukturskissen visar möjligheten för nya kopplingar på och genom Krokshallsberget. Genom att aktivera berget med en passage på och/eller igenom kan bergets gröna kvaliteter och karaktär bibehållas, främst mot stationssidan, samtidigt som barriären som berget utgör minskas. Stationen kommer närmare stadskärnan då den börjar redan vid Krokshallstorget. En publik verksamhet på platsen, så som ett konstmuseum, skapar rörelse och bidrar till en trygg mötesplats och passage.

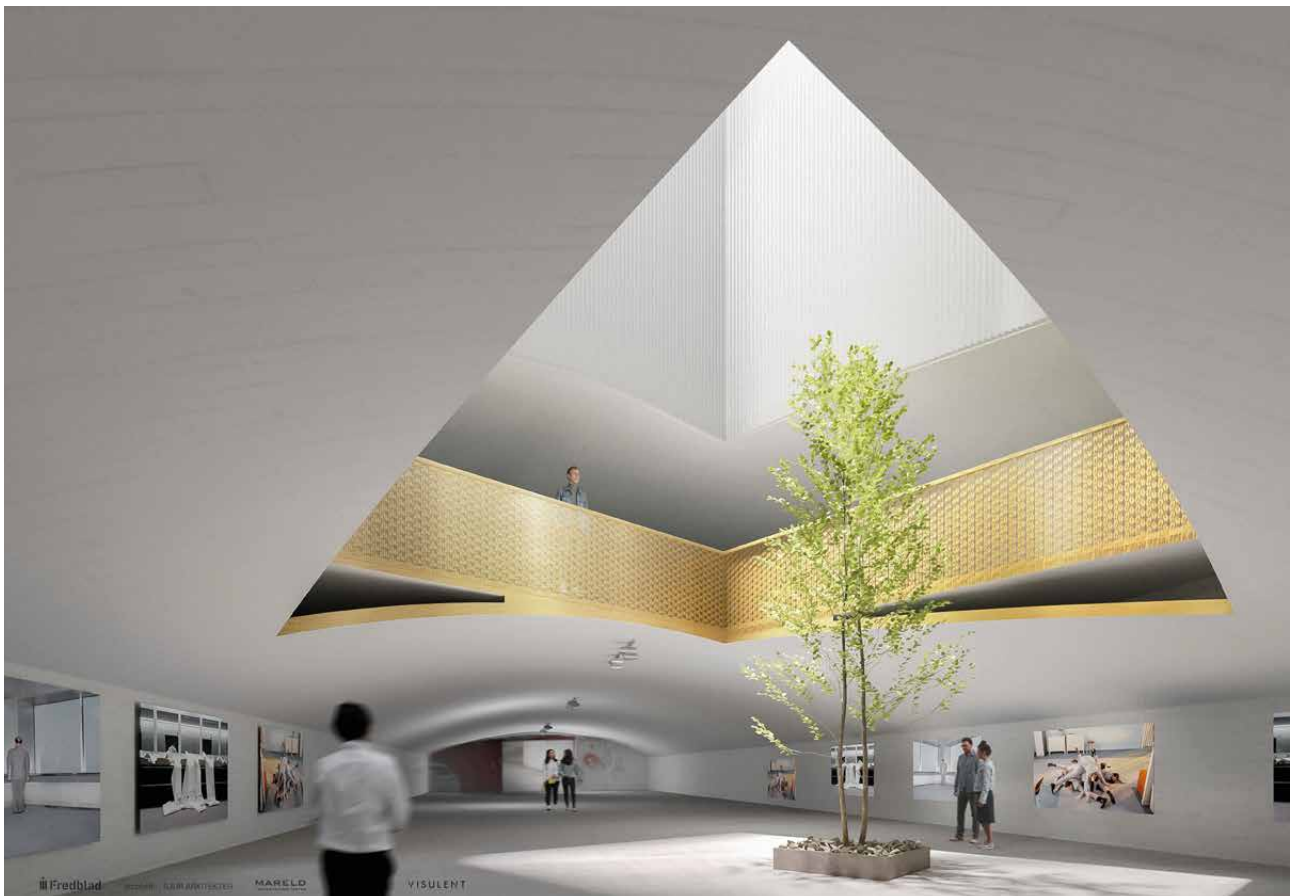
Viskans park är en grön ryggrad genom Västra centrum

Viskans park sträcker sig igenom Västra centrum från Pulsenområdet i söder till Norrby i norr. Parken bidrar till att länka samman staden och skapar kopplingar över barriärer. Genom Pulsenområdet innehåller parken en bro som korsar väg 40. Vid Viskaholm övergår parken

till en gång- och cykelbro mellan husen och vidare över Sven Eriksonsgatan, och sedan vidare över järnvägen i form av parkbron till Norrby tvärgata. Parken fortsätter sedan genom Norrby för att länka samman Norrby med Knalleland.

Ett konstmuseum blir ett konstens skyltfönster

Strukturskissen visar de alternativ för lokalisering av ett nytt konstmuseum som presenteras i Kulturnämndens utvecklingsstrategi för konststaden Borås. Tanken är att ett nytt konstmuseum ska fungera som ett draglok som bidrar till trafik, flöden och positiv identitet där det placeras. En förstudie av MAA Studio beställd av Kulturnämnden visar på Krokshallsberget som den mest lämpliga lokaliseringen. Ett nytt konstmuseum blir en viktig pusselbit i Västra centrums utveckling som behöver planeras integrerat med stadsutvecklingen i området.



Ett lokaliseringsalternativ för ett Konstmuseum är i eller på Krokshallsberget.

Bild: Fredblad, Bjur, Mareld och Visulent.

Övergripande knäckfrågor

Ny järnväg	27
Förutsättningar för strukturskissen	27
Kopplingar över järnvägen	29
Centralbron	29
"Perrongbron"	29
"Parkbron"	30
Planeringsprinciper	30
Trafiksystem	31
Planeringsprinciper för trafik	32
Grönområden och offentliga friytor	33
Västra centrum idag	34
Planeringsprinciper för friytor	34
Viskans parks roll i ett förtätat Västra centrum	36
Grönstruktur utmed Viskan	36
Förslag på tillkommande offentliga friytor	37
1. Krokshallsstorget	
2. Ny park söder om Säraskolan	
3. Ny park på Gjutaren 11 norra del	
4. Ny park på Verkmästaren 3 norra del	
Social hållbarhet	37
Välfärdsbokslutet	
Västra centrum – ett område med stora skillnader	38
Verktyg för social hållbarhet	39
Knyta ihop Norrby med centrum – ett sätt att arbeta med social hållbarhet	
Markanvisning	
Parkering	40
Krokshallsberget	42
Platsen genom tiderna	42
Förstudie Krokshallsberget – Bergtekniska egenskaper och skyddsrum	43

Olika alternativ för Krokshallsberget	44
Grundalternativ	
Skyddsrummet och Viskans parks roll	
Aktivera berget	
Två sätt att aktivera berget	45
Vision av Fredblad, Bjur, Mareld och Visulent	
Vision av Wingårdhs	
Riva norra delen av berget	
Riva hela berget och ersätta med kvartersstad	
Behålla berget	
Målbildsarbete och resultat	47
Konstmuseum och station	
Planeringsprinciper för Krokshallsberget	48
Skyfall och dagvatten	49
Avrinningsområde norr	49
Avrinningsområde söder	49
Förslag till dagvattenlösning	49
Analys	51
Planeringsprinciper	52
Markföroreningar	52
Ansvar	52
Olika halter	52
Nuläge och utmaningar	52
Fortsatt arbete med markmiljön	53
Farligt gods	54
Fortsatt arbete med riskfrågan	55
Ekonomiska scenarion	55
Intäkter	55
Exploateringsbidrag	55
Medfinansieringsersättning	56
Trafikverket	56
Kostnader	56
Ekonomiskt utfall	57

Strukturskissen syftar till att ta fram en gemensam målbild för utvecklingen av ett område för ökad samsyn i tidiga skeden i samhällsbyggnadsprocessen. Det ingår också i strukturskissens uppdrag att identifiera och översiktligt analysera de huvudsakliga knäckfrågor som behöver hanteras för att målbilden ska kunna förverkligas, samt att peka ut en inriktning och ansvar för fortsatt arbete med frågorna. De knäckfrågor som har identifierats under framtagandet av strukturskissen hanteras sedan av berörda nämnder och bolag inom ordinarie beslutsprocess.

Ny järnväg

Göteborg-Borås är en ny regional bana som planeras omfatta cirka sex mil dubbelspårig järnväg för snabba regionaltåg. Syftet med ny järnväg är att tillföra betydande kapacitet till Västsveriges järnvägssystem och ge väsentligt kortare restider mellan Göteborg och Borås, samt ökad tillgänglighet till Landvetters flygplats och Mölndal. Det främjar regional tillväxt, gemensam arbetsmarknad och hållbart resande i stråket Göteborg-Borås.

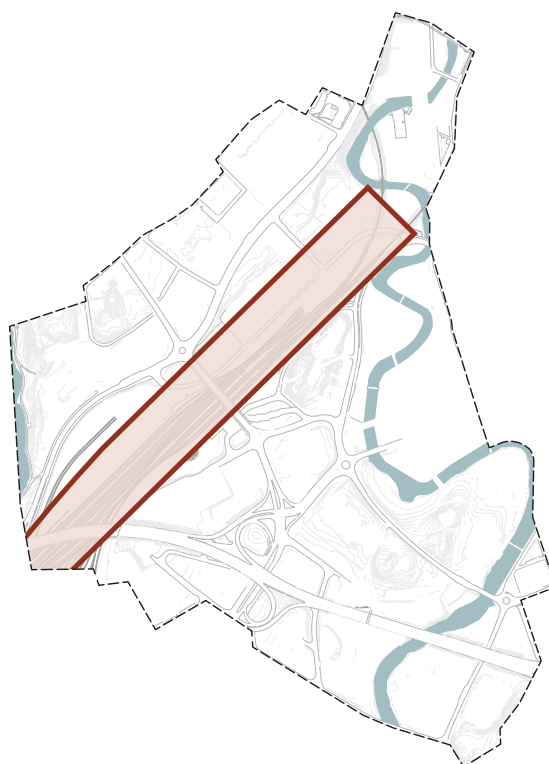
Trafikverket färdigställde 2022 en lokaliseringsutredning för att identifiera, beskriva och utvärdera alternativa korridorer för den framtida järnvägen. Korridorsförslaget för järnvägen genom kommunen överensstämmer med de inriktningar Borås Stad har haft under utredningen. Lokaliseringsutredningen ska övergå i en järnvägsplan som fastställer järnvägens exakta dragning i Borås, inklusive stationsläge. Järnvägsplanen ska enligt tidplanen tas fram under perioden 2022-2026. I december 2022 pausade regeringen Trafikverkets arbete med järnvägsplanen och avbröt det övergripande projektet med höghastighetståg mellan Göteborg och Stockholm. Under 2023 fick arbetet en ny inriktning, med fokus på arbetspendling i stråket Göteborg-Borås och på ett mer kostnadseffektivt sätt jämfört med då projektet var del av ett större projekt med nya stambanor. Strukturskissen utgår ifrån

lokaliseringsutredningens dragning av järnväg, då inga andra besked ännu givits.

Förutsättningar för strukturskissen

Lokaliseringsutredningen från 2022 föreslår en station i samma läge som dagens station, i enlighet med kommunens önskemål. Borås C ska därmed utökas med en ny järnväg utöver de tre banor som idag trafikerar stationen. När järnvägsplanen tas fram behöver ett antal kommunala detaljplaner ändras för att möjliggöra järnväg, såväl längs spårsträckningen som i dess omland. Strukturskissen är ett sätt för Borås Stad att möta upp och beskriva förutsättningarna för stadsutveckling kring järnvägen och stationen.

Borås Stad har lyft fram vikten av kort restid mellan Göteborg och Borås (cirka 35 minuter) samt ett centralt stationsläge för den nya järnvägen. Detta är viktiga förutsättningar för stadsutvecklingen i Västra centrum och kring stationsområdet. Borås Stad är mån om att bygga ihop staden och minska barriärerna.



Trafikverkets korridor för riksintresse för framtida järnväg och som anger spårområdets maximala utbredning vid Borås C.

Nu när arbetet med ny järnväg påbörjats kan detta förverkligas.

Stationens upptagningsområde omfattar hela Sjuhäradsområdet vilket innebär att det inte bara är boråsare som ska använda den nya stationen i sitt dagliga resande. I och med stationsområdets utveckling får staden möjlighet att förbättra hela resecentrumfunktionen, erbjuda attraktiva byten och restider som stärker både det lokala och regionala kollektivtrafikresandet. Ny stadsbebyggelse, funktioner och det lokala trafiksystemet behöver därför utvecklas i harmoni med stationens och resecentrums regionala närbarhet och användbarhet.

Trafikverket har fastställt en korridor som utgör riksintresse för framtida järnväg och som anger spårområdets maximala utbredning vid Borås C. Ett utökat spårområde begränsar dock byggbarheten i anslutning till stationen, inklusive ytor för handel, service, mötesplatser och barriärbrytande kopplingar. Borås stad anser att spårområdet inte ska breddas mer än vad som är nödvändigt för att säkerställa en godtagbar järnvägsanläggning. Mycket är i dagsläget oklart kring järnvägens exakta dragning och markanspråk. Antalet spår i stationsområdet är okänt och innebär därför osäkerhet kring hur miljön runt stationen kan utformas. Spårområdets utbredning får konsekvenser för exempelvis kopplingarna över järnvägen samt omkringliggande bebyggelse och trafikstruktur. Borås Stad behöver arbeta i nära dialog med Trafikverket och andra aktörer samt tidigt adressera de lokala intressena i stationsområdet. Detsamma gäller för de funktioner som den nya järnvägen behöver, såsom uppställningsspår eller tekniska anläggningar. Marken vid och runtom Borås C ska i första hand användas för stadsutveckling och resenärsfunktioner.

En viktig strategisk fråga handlar om en eventuell fortsatt järnvägsutbyggnad mot Ulricehamn, Jönköping och Stockholm. Lokaliseringsutredningens korridorsförslag sträcker sig bara till Borås och det

finns bara översiktligt studerade korridorsalternativ för en fortsättning österut. I och med regeringsbeslutet om att avbryta planeringen för de centrala systemdelarna för stambanor finns det i dagsläget ingen plan för att bygga vidare järnväg mot Jönköping. För Borås stad, stråkkommunerna och regionen är dock inriktningen att skapa förutsättningar för en sådan fortsättning. Utan statliga utredningsuppdrag behöver Borås Stad på egen hand och i samverkan med Västra Götalandsregionen, Region Jönköping och berörda kommuner driva utredningar och med egen planering hålla öppet för en fortsatt utbyggnad österut.

Trafikverkets översiktliga utredning föreslår att en station för tåg österut skulle lokaliseras vid Osdal söder om staden. Borås Stad har på sin sida spelat in möjligheten till en triangelspårslösning för att samla all regional tågtrafik till Borås C, som alternativ till en Osdal-station. Spåret skulle följa Kust till kustbanan från Borås C och kopplas på huvudbanan sydost om Borås. Triangelspårslösningen är inte utredd eller konsekvensbedömd och finns inte med i Trafikverkets studerade korridorer österut. Det är dock troligt att ett triangelspår skulle utöka spårområdet vid Borås C och därmed påverka stadsutvecklingen i Västra centrum. Övriga markanspråk och eventuella intrång är okända.

För att tydliggöra förutsättningarna för stadsutvecklingen kring framförallt stationsområdet behöver Borås Stad snarast initiera utredningar som belyser vad olika järnvägslösningar österut innebär för staden. Där ingår triangelspåret men även andra alternativ bör studeras och konsekvensbeskrivas utifrån till exempel kostnader, markanspråk samt eventuellt intrång i befintlig och framtida bebyggelse. Eftersom det råder stor osäkerhet kring en fortsatt järnväg österut behöver nyttan av att behålla möjligheten vägas mot kostnaderna, till exempel utebliven stadsutveckling eller andra lokala satsningar på kortare sikt. När konsekvenserna är utredda behöver staden ta ställning till vilken inriktning som förordas så att stadsutvecklingens förutsättningar tydliggörs så långt som möjligt.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Samverkan med Västtrafik behöver ske för att säkerställa resandefunktioner kopplat till stationen.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten)

AKTIVITET

Arbetet med att lokalisera järnvägens kompletterande funktioner behöver göras i samverkan med Trafikverket och även i kommande strukturskiss för Sydväst.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering och Stora projekt) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten)

AKTIVITET

Utredningar av järnvägens strukturella påverkan på staden behöver initieras under 2023. Denna behöver ta hänsyn till systemets funktion samt beskriva konsekvenser för staden på kort och lång sikt av att inte omöjliggöra en fortsatt järnväg österut. Utredningarna bör utföras med stöd av järnvägsspecialist och i dialog med andra kommuner, Västra Götalandsregionen samt Trafikverket.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering och Miljö och klimat) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten)

Kopplingar över järnvägen

Kopplingarna över järnvägsspåren är idag begränsade sett till den mängd trafik som färdas i stationsområdet. Möjligheten att passera sker vid tre ställen: via centralbron, under järnvägen i stationsområdets nordöstra del vid Magasinsgatan samt via en gångtunnel under Kust-till-kustbanan nära Textile Fashion Center. De två sistnämnda passagerna ansluter till gångstråket som västerut når Norrby Långgata - ett viktigt stråk som kommer behöva bibehållas och stärkas i samband med att stationsområdet utvecklas.

Centralbron belastas av samtliga trafikslag. För att skapa en mer sammanhängande stadsväv och öka tillgängligheten till stationen och Resecentrum är kopplingarna över järnvägen helt avgörande. I kombination med att centralbron börjar nå sin maximala livslängd finns behov av att se över bra kopplingar som inte enbart avlastar centralbron utan också bryter barriärer och skapar ett närmare Borås. Strukturskissen föreslår

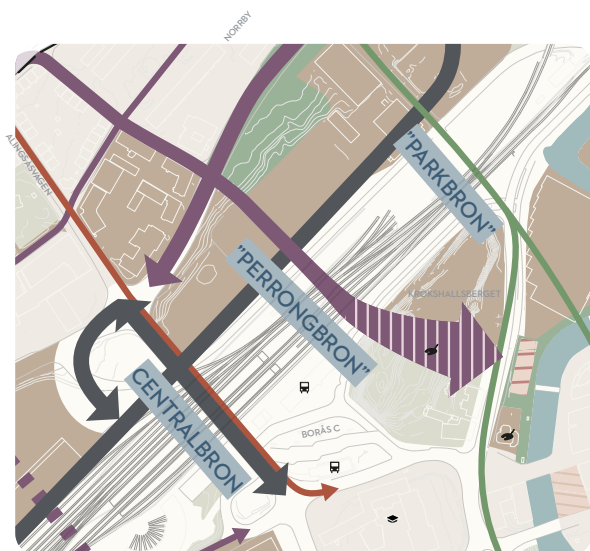
ytterligare två brokopplingar över järnvägen exklusive centralbron där avstånden mellan varje brolösning är ungefär 150 meter. Detta kan sättas i relation till rutnätsstaden som har avstånden ungefär 50 meter mellan gatorna. I övrigt kommer fler kopplingar längs med järnvägen och stationsområdet, både nordost om parkbron och sydväst om centralbron att behöva studeras närmare i takt med att området utvecklas.

Centralbron

I sydväst är centralbron belägen med sina fyra filer, två åt vardera riktning, som tar samtliga trafikslag. Även gående färdas i vardera riktning längs med de två trottoarerna i ytterändarna, cyklisterna hänvisas till trottoaren på sydvästra sidan. Gång- och cykelbanan kan med fördel få utökade ytor vid en ombyggnation, särskilt om det blir nedgångar till perronger. Enligt cykelstrategin och kommande trafikprogram föreslås separerade gång- och cykelbanor. Bron har under en längre tid varit och är fortfarande högt belastad och nära att nå sin livslängd. Inom en 5-årsperiod kommer det krävas insatser för tätskikt och övergångskonstruktioner och därefter krävs större insatser för att kunna se den som brukbar. Vid ombyggnation av stationsområdet behöver bron sannolikt anpassas till spårområdets bredd eftersom det påverkar brons höjd och lutning. För att uppnå acceptabla lutningar för cykel- och bilväg kommer bron behöva anta en bågliknande formation med samma start- och målpunkter som idag. Ser vi till den nordostliga bågformen får vi det mest gynnsamma förhållandet lutningsmässigt över bron samtidigt som positionen kan göra visst intrång på centralstationen. Bågformen sydväst, det vill säga åt andra hållet skapar andra lutningsförhållanden som kan vara utmanande samtidigt som intrånget på centralstationen försvinner.

"Perrongbron"

Nordost om centralstationen föreslås en koppling som angör Krokshallsberget samt Norrby Långgata. Kopplingen skulle innebära aktivering av Krokshallsberget på ett annat sätt än vad det är idag, exempelvis av att andra servicetjänster/bostäder/kontor byggs på eller



De olika broarna som föreslås över spårområdet.

runtom berget samt att anslutningen på Norrbysidan skulle möjliggöra en entré till en park och att potentialen till park och grönsstruktur på berget tas omhand. Dessa funktioner skulle knyta ihop staden och öka känslan av trygghet och ett aktivt stadsliv. Perrongerna skulle även bli nåbara från bron. Denna koppling är till för gång- och cykeltrafikanter och skulle även avlasta centralbron.

Om centralbron har kvar samma trafikmängd som idag kommer perrongkopplingen ha en större betydelse för tågresenären att ansluta till perrongerna.

”Parkbron”

I projektet Viskans park ingår en tänkt grön broförbindelse nordost om ”perrongkopplingen” som länkar

samman Viskaholms nya bostadskvarter och dagens Norrby Tvärgata. På denna bro passerar gående och cyklister. Kopplingen spelar en viktig sammanlänkande roll för hela Viskans Park samt att den fyller ett syfte att läka samman innerstaden med Norrby och vice versa.

Denna bro kan förmodligen planeras och utföras utefter en annan tidplan än Trafikverkets då den inte påverkar den del av spårområdet där större förändringar behöver ske.

Planeringsprinciper

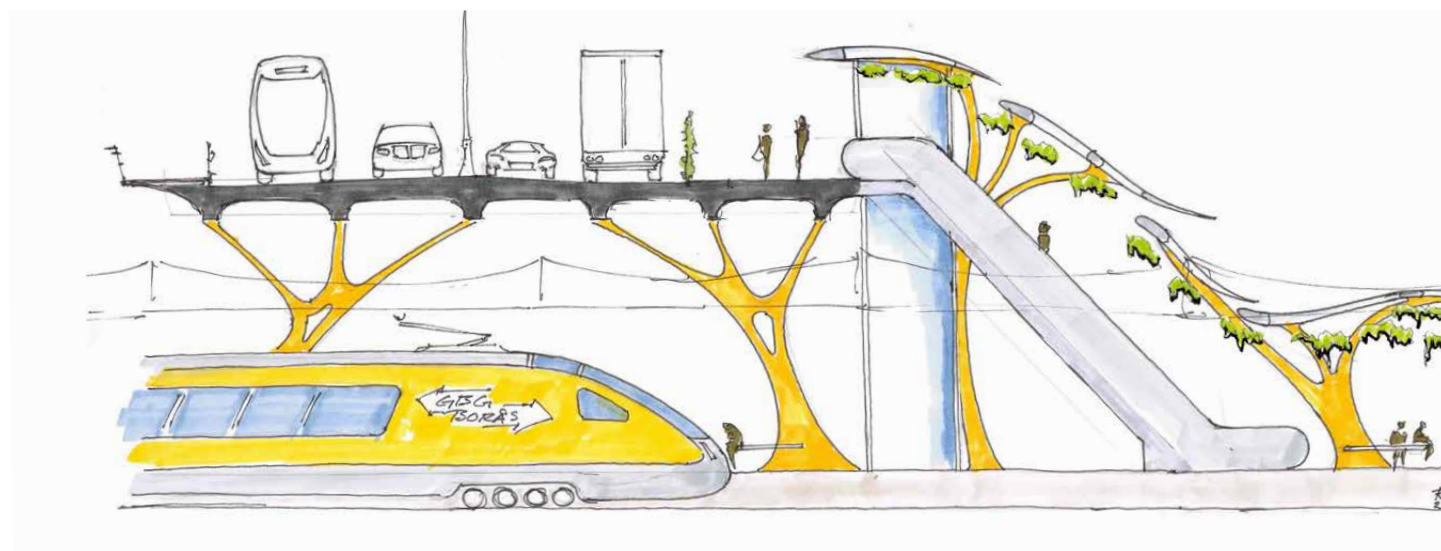
- » Skapa fler trygga och tillgängliga kopplingar över spårområdet som bryter barriärer, läker samman staden och ökar tillgängligheten till stationen och resecentrum.
- » Broarna ska utformas och gestaltas med tydligt fokus på användbarhet, trygghet och med hänsyn till det omgivande stadslandskapet.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Samverka med Trafikverket och andra aktörer om exempelvis utbyggnadsordning och finansiering av kopplingarna över järnvägen.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Stora projekt) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Tekniska nämnden (Gatuavdelningen).



AKTIVITET

Genom en alternativvalsstudie innehållande utbyggnadsordning samt modellering av till exempel Space syntax studera de tre broarna. Alternativvalsstudien behöver se på övergripande genomförbarhets- och beroendefrågor såväl som olika parametrar som bland annat placering, tillgänglighet, flöden, gestaltning med mera.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten och Geodataavdelningen) och Tekniska nämnden (Gatuavdelningen)

Trafiksystem

Flera viktiga axlar i huvudnätet för biltrafik går igenom området. Funktionen och kapaciteten behöver vara kvar inom området, men kan delvis flyttas. Spårområdet bredd har en avgörande betydelse för vägnätet. Höjdläget på kopplingspunkterna på respektive sida om Centralbron har stor betydelse för att kunna uppnå en acceptabel lutning på bron. Den svåraste punkten ligger på den nordvästra sidan.

Trafiken från nordväst mot centrum fördelar sig mellan Alingsåsvägen och Bäckeskogsvägen. Med hänsyn till att framkomligheten genom Landalarondellen tidvis är låg är det viktigt att Alingsåsvägen fortsatt kan sila en del av trafiken. Alingsåsvägen är idag miljöprioriterad för att skapa en trivsammare miljö genom Norrby och Parkstan vilket innebär restriktioner mot lastbilstrafik. Alingsåsvägen är utpekad som ett urbant stråk i översiktsplanen och restriktionerna bör fortsätta gälla för att kunna utveckla stråket.

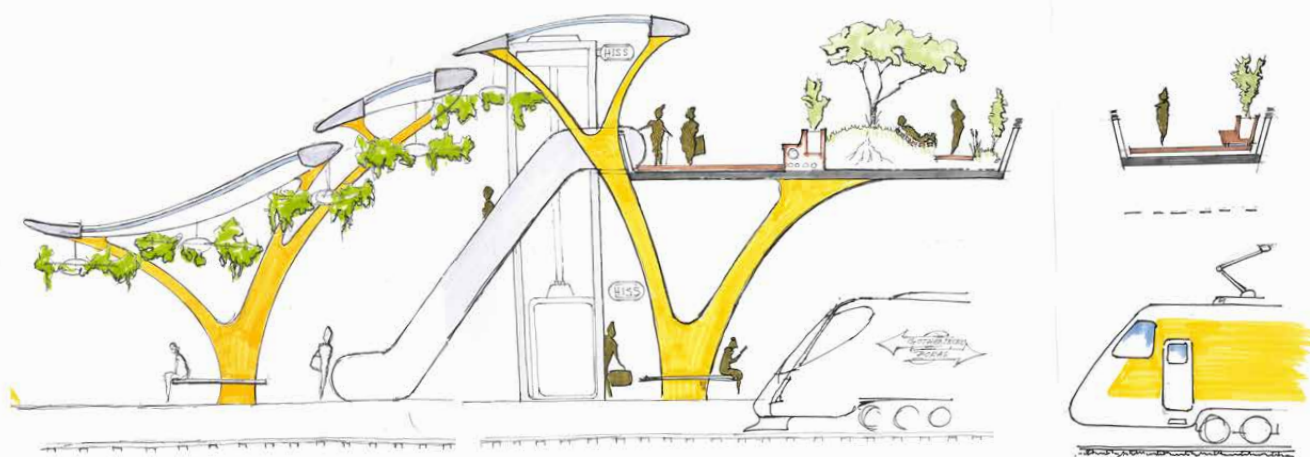
Norrby Långgata utgör idag en barriär för gång- och cykeltrafikanter. Denna tillsammans med Göteborgsvägen kan med fördel sammanläggas med spårområdet, det vill säga att Norrby Långgatas och Magasinsgatas funktion byter plats. En sådan lösning kan bidra till:

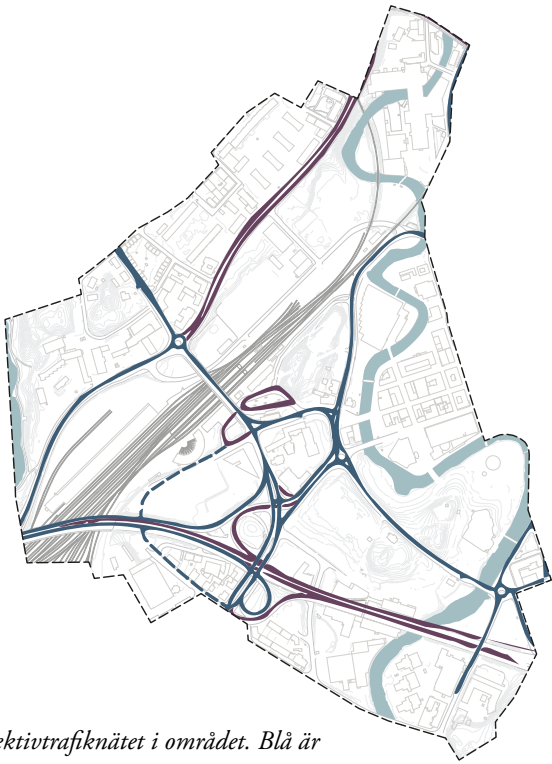
- » Nedre Norrby kan sammanbyggas med övriga Norrby för att minska de sociala barriärerna
- » Höjdmässigt är det lättare att överbrygga barriärerna för de oskyddade trafikanterna
- » Farligt godsled kan sammanläggas med järnvägen för att öka byggbarheten på Nedre Norrby
- » Trafikmiljön vid Särilaskolan förbättras
- » Ramnasjön kan lyftas fram bättre i kommande stadsmiljö

Gång och cykel är idag underordnat i trafikrummet. Barriärer behöver minska och passager och gatumiljöer behöver bli tryggare vid förändringar. Gång och cykel bör separeras från varandra på de större stråken. Genhet till målpunkter ska beaktas.

I strukturskissen illustreras gula stråket som är ett viktigt informellt gång- och cykelstråk mellan Kronängsparken och Särilaskolan. Stråket kom till på en workshop om cultural planning som lyfte ett behov för skolbarnen att ha en säker väg till skolan.

Sektion längs järnvägen med tre olika typer av broar. Från vänster: Centralbron med motortrafik och gång och cykel; bron till perronger; och parkbron som en del av Viskans park.





Kollektivtrafiknätet i området. Blå är lokaltrafik och lila är regional trafik.

Stråket utmed Kust-till kustbanan används redan idag då det är det genaste och planaste stråket mellan stationen och delar av Göta. Planstöd finns redan idag för att anlägga en gång- och cykelväg.

I den kommande utformningen av urbana stråk (Alingsåsvägen, Varbergsvägen och Druveforsvägen) ska det framtagna planeringskonceptet för urbana stråk användas.

En omfattande trafikutredning gjordes för Brodalsmotet 2020 där det togs fram lösningar för att förbättra kapaciteten i Brodalsmotet. En tillhörande finansieringsmodell togs också fram för de föreslagna förändringarna, vilken beslutades i Kommunstyrelsen. Utgångspunkten i trafikutredningen är att det inte får bildas köer på väg 40 i anslutning till avfartsramperna. I ett första steg ska Brodalsgatan och Petersbergsgatan förbindas under väg 40. Denna bedöms kunna öppnas för trafik under 2025. Utbyggnaden av övriga delar (bland annat tre cirkulationsplatser) är inte tidsbestämda. Trafikmätningar görs regelbundet av Trafikverket och Borås Stad som bör ge indikationer när den kritiska punkten närmar sig. Faktorer

som påverkar är exempelvis utbyggda exploateringar, konjunktur, arbetspendling/hemarbete, Mobility management och trender.

Centralbrons utformning avseende bredd, koppling till resecentrum ska optimeras för kollektivtrafik. Trafiklösningarna som tas fram ska studeras tillsammans med de föreslagna åtgärderna för Brodalsmotet med hänsyn till känslighet i flöde och dess påverkan på kapaciteten.

För att optimera för resenärer utifrån färdväg bör angöringspunkt till Borås C för bil ske från den nordvästra sidan. Kollektivtrafiken bör angöra från den sydöstra sidan. För gång och cykel ska Borås C kunna angöras från flera håll.

För kollektivtrafiken (buss) är resecentrum en väldigt viktig punkt där flertalet lokala och regionala linjer sammanstrålar. På sikt kommer nytt hållplatsläge på Sven Eriksonsgatan att utöka resecentrums utbredning. Centralbron är en viktig koppling för kollektivtrafiken västerut. Vagnnätet behöver vara utformat för att bibehålla attraktiviteten för buss som tar sig vidare på Alingsåsvägen och Göteborgsvägen.

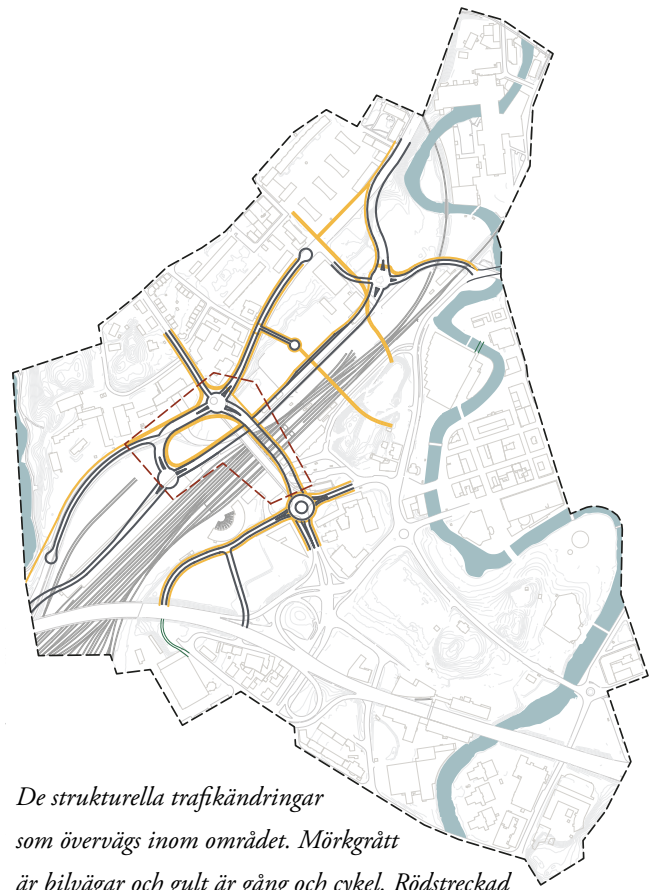
Hela området är anslutet till kommunalt VA. Befintliga VA-ledningar ligger i generellt i gatan inom området. Större förändringar av gatustrukturen kommer därför få påverkan på VA-nätet.

Planeringsprinciper för trafik

- » Huvudnätets funktion och kapacitet ska säkerställas i planeringen för stadsutveckling i Västra centrum.
- » Pröva möjligheten att flytta Norrby Långgattans funktion till dagens Magasinsgatan och i Göteborgsvägen längs spårområdet.
- » Gång och cykel är idag underordnat i trafikrummet. Barriärer behöver minska och passager och gatumiljöer behöver bli tryggare vid förändringar. Genhet till målpunkter ska beaktas.
- » I den kommande utformningen av urbana stråk (Alingsåsvägen, Varbergsvägen och Druveforsvägen)

ska det framtagna planeringskonceptet för urbana stråk användas.

- » Alingsåsvägen är utpekad som ett urbant stråk i översiktsplanen och restriktionerna för tung trafik bör fortsätta gälla för att kunna utveckla stråket.
- » Centralbrons utformning avseende bredd och koppling till resecentrum ska optimeras för kollektivtrafik. Trafiklösningarna som tas fram ska studeras tillsammans med de föreslagna åtgärderna för Brodalsmotet med hänsyn till känslighet i flöde och dess påverkan på kapaciteten.
- » Fotgängare och cyklister ska kunna nå Borås C från flera håll.
- » Bilister ska kunna nå Borås C från nordvästra sidan
- » Kollektivtrafik ska kunna nå Borås C från sydöstra sidan
- » Centralbron är en viktig koppling för kollektivtrafiken västerut.
- » Vagnätet behöver vara utformat för att bibehålla attraktiviteten för buss som tar sig vidare på Alingsåsvägen och Göteborgsvägen.



De strukturella trafikändringar som övervägs inom området. Mörkgrått är bilvägar och gult är gång och cykel. Röd streckad markering påverkas av utformning av spårområdet.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Trafiksystemanalys/-utredning tar vid när förutsättningarna för spårområdets bredd och centralbrons koppling kommit längre i planeringen. Trafiklösningarna ska studeras tillsammans med de föreslagna åtgärderna för Brodalsmotet och utifrån genomförd Space Syntax. Vidare ger trafikutredningen input till utredningen för Norrby Långgata.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering) med stöd av Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Tekniska nämnden (Gatuavdelningen)

AKTIVITET

Utredning av flytt Norrby Långgata till Magasinsgatan och omvandling av Norrby Långgata till stadsgata.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Tekniska nämnden (Gatuavdelningen)

Grönområden och offentliga friytor

I översiktsplanen framgår att tillgången till offentliga mötesplatser och grönytor av hög kvalitet ska säkerställas och att högkvalitativa grönytor skapas i samband med att ny bebyggelse tillkommer. När Västra centrum förtätas behöver förtätningen hanteras så att de gröna värdena kan samverka och utvecklas tillsammans med exploateringen, och att denna inte ska innebära en konflikt mot stadens grönområden.

Inom strukturskiss Västra centrum samt vissa delar av rutnätsstaden utanför strukturskissen beräknas en 87% ökning av antalet invånare i cirka 1550 bostäder. För att säkerställa mötesplatser och grönområden av hög kvalitet, utan att de befintliga överbelastas, behöver nya offentliga friytor tillskapas inom Västra centrum.

Västra centrum idag

Inom Västra centrum finns idag 6,9 hektar offentlig friyta. Offentlig friyta utgörs i det här fallet av torg, parker och naturområden. Dessa friytor har dock skiftande rekreativa kvalitéer. Platser som inbjuder till vistelse under större delen av dygnet och ger ett visst skydd upplevs ofta ha goda rekreativa kvalitéer. För att uppfylla ytterligare kriterier avseende rekreation ska det även finnas möjlighet till vistelse för alla åldrar, platsen ska vara fri från trafikbuller, samt ha ett tydligt och lättbegripligt användningsområde. Exempel på platser av hög kvalitet inom Västra centrum är Stadsparken, Posttorget och Ramnasjön med omnejd. Exempel på offentliga friytor av låg eller enkelsidig kvalitet inom området är Öppna väggen, Krokshallsberget, Nybroparken och Hallbergsplatsen.

I omedelbar närhet till Västra centrum finns ett flertal större stadsdelsparker som erbjuder goda möjligheter till rekreation. För en helt korrekt bild skulle närhets- och tillgångsanalysen behöva göras på en övergripande nivå. De platser som ligger strax utanför strukturskissens avgränsning är Ramnaparken, Kronängsparken, Sinneas park och Norrbyparken.

Inom Västra centrum finns även platser som levererar ekosystemtjänster men som inte är tillgängliga för att ge möjligheten till god rekreation.

Det kan konstateras att Västra centrum saknar öppna plana, friytor som lämpar sig för spontanidrott. Det råder även brist på bra platser inom området för lekplatser. Möjlighet att etablera detta bör studeras då tillkommande friytor planeras.

Den öppna väggen på Magasinsgatan 8 är över 100 meter lång, och ger plats för alla som vill måla och skapa offentligt. Platsen innehåller förutom en gammal grundmur till en riven industribyggnad, ett 30-årigt björkbestånd och en klippt gräsyta med gångstigar. Det ger platsen en kvalitet med ökad rumslighet och ett spännande möte mellan natur och urbanitet. Där trädens stammar skapar förgrunden och muralmålningen är huvudmotivet i

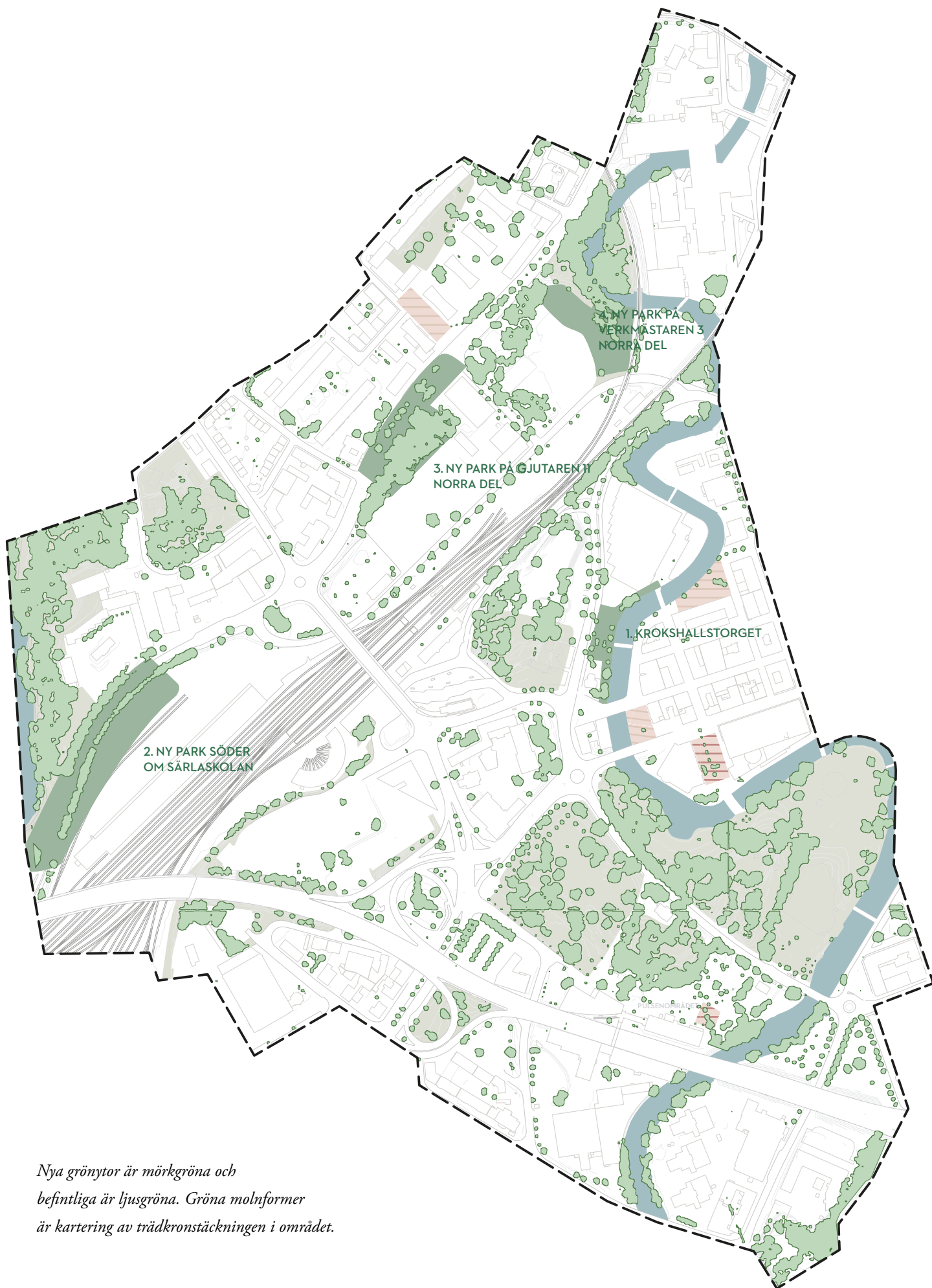
bakgrunden. Öppna väggen kan behöva omlokaliseras vid utvecklingen av stationsområdet, Kulturförvaltningen och Parkenheten på Tekniska förvaltningen får då likt förra gången arbeta tillsammans för att hitta en ny, liknande plats.

Trädkronstäckning är en metod för att visa på befintlig trädstruktur och därmed viktiga ekosystemtjänster så som temperaturreglerande effekter, fördröjning av dagvatten och spridningskorridor för insekter. En analys av området visar en 15% trädkronstäckning. I jämförelse med övriga staden är detta att betrakta som lågt, främst i förhållande till hur många som bor inom upptagningsområdet. Med en beräknad ökning med 87 % av antalet invånare i centrum innebär det att målet för trädkronstäckningen inom området måste öka för att ekosystemtjänsterna inte ska minska. Enligt metoden 3-30-300 (framtagen av Cecil Konijnendijk professor i Urban Forestry, British Columbia) som många kommuner senaste året har börjat arbeta efter är 30 % trädkronstäckning eftersträvarvärt i stadsmiljön. Naturvårdsverket föreskriver en trädkronstäckning på 25 % som sedan bör öka över tid.

Planeringsprinciper för friytor

Offentlig friyta styrs av bostadstätheten och infrastrukturens behov och kan inom området variera. FN:s organ för boende och stadsbyggnadsfrågor (UN Habitat) rekommenderar att 15 % av en stads markyta ska bestå av offentlig friyta varav 30 % grönyta av god rekreativ kvalitet. Borås saknar idag ett ställnings-tagande angående andelen önskvärd friyta. För att kvantifiera friytorna i strukturskiss för Västra centrum har UN habitats råd använts, Mäta stad (Spacescape 2016), samt den bearbetning av dessa som gjorts av och för Göteborgs Stad (Indikatorer för God gestaltad livsmiljö 2021) (Indikatorer för Stadskvalitet.) För att underlätta kommande planeringsarbete bör dock Borås Stad ta fram egna indikatorer, riktlinjer eller dylikt.

I nuläget finns inom området 6,9 hektar offentlig friyta, vilket motsvarar 7,6 %. De föreslagna tillkommande



Nya grönytor är mörkgröna och befintliga är ljusgröna. Gröna molnformer är kartering av trädkronstäckningen i området.

friytorerna i strukturskissen ger ett tillskott på 2,4 %. Det innebär 10 % tillgänglig offentlig friyta inom strukturskissens område. Därmed saknas ytterligare 5 % för att uppnå UN Habitats mål om 15 %. Det bör även beaktas i kommande planeringsarbete att påverkan från större infrastruktur- och trafiklösningar kan en negativ påverkan på tillgången, kvalitén och mängden offentlig friyta. Borås Stad saknar i dagsläget egna mål och indikatorer för friytor. Baserat på UN Habitats rekommendationer och forskning föreslås därför nedan mål för offentlig friyta och grönområden.

- » 15 % offentlig friyta varav minst 30 % grönyta av god rekreativ kvalitet
- » 10 kvadratmeter friyta per boende
- » 25-30 % trädkronstäckning
- » Grönområdessnurrans principer om närhet skall beaktas (se figur nedan)

Det är viktigt att komma ihåg att friytorerna i centrum har ett större upptagningsområde på grund av att gator, parker och torg brukas av långt fler än enbart boende i centrum. Detta påverkar belastningen, slitage och förväntningarna på platsernas kvalitéer i form av

gestaltning och funktion vilket blir kännbart i driftbudgeten för Tekniska förvaltningen. Vid tillskapandet av mer offentlig friyta med hög kvalitet måste driftmedel säkras i ett tidigt skede för att fortsätta förvaltningen av platsen ska fungera.

Viskans parks roll i ett förtätat Västra centrum

Viskans park löper genom strukturskissområdet och överbygger flera starka barriärer. Dessa utgörs av stations- och spårområdet, riksväg 40 och Viskan. Viskans park kommer tillföra offentlig friyta inom Pulsenområdet, Hallbergsplatsen och till viss del inom kvarteret Viskaholm. Då parken framförallt är ett stråk och länk mellan grönområdena tillför den inte mycket kvalitativ grönyta i sig men hjälper till att korta avstånden till kvalitativa grönytor. Detta är en förutsättning för att delar av nybyggnationen inom området då de på grund av barriärerna annars skulle avskärmas från ytorna avseende för rekreation.

Grönstruktur utmed Viskan

Stränderna längs Viskan behöver vara naturliga med vegetation och träd som hänger ut över vattnet

annars hämmas ekologiska funktioner och system vilket riskerar att viktiga ekosystemtjänster går förlorade. Det bidrar även till att ån kan utgöra spridningsstråk för arter som lever på och intill vatten. Parkområden där Viskan kan svämmas över ska bevaras eller skapas för att dämpa negativa effekter av höga flöden i ån. Parker intill eller nära ån bör även fungera som dagvattenrening.



Grönområdessnurren tydliggör de olika grönområdena och ger riktlinjer för maxavstånd för olika värden.

Förslag på tillkommande offentliga friytor

1. KROKSHALLSTORGET

Krokshallstorget har i sammanhanget en god potential att skapa en ny friyta med möjlighet att generera en stor synergieffekt genom att binda ihop såväl Posttorget, Viskaholm, Sven Ericssonplatsen/Knalletorget som stationsområdet om passagen genom Krokshallsberget realiseras. Idag i huvudsak planlagt som allmän plats *park* och kvartersmark *parkering*.

2. NY PARK SÖDER OM SÄRLASKOLAN

Söder om Särilaskolan och Göteborgsvägen finns idag en större äldre godsterminal med stora asfaltsytor och magasin för godshantering. Genom omlokalisering av Göteborgsvägen linjeföring närmare spårområdet och spårområdets tillkommande perronger skapas en möjlighet att utöka offentlig friyta i form av park. Skolans verksamhet och kommande planerade bostäder väster om Alingsåsvägen inom Parkstaden får stor nytta av uppförandet av ny park söder om Särilaskolan. En fjärde koppling på bro över spårområdet och tillkommande trafiklösning är även möjlig inom parkens utbredningsområde. Grönområdet kommer sannolikt även behöva bistå med funktioner för skyfallshantering och fördröjning av dagvatten. Idag planlagt i huvudsak som kvartersmark *trafikområde för järnvägsändamål*.

3. NY PARK PÅ GJUTAREN 11 NORRA DEL

Idén bygger på att utveckla befintligt område med grönstruktur till en större sammanhängande kvarterspark och entré till spårområdet i nordväst för Norrbyborna. Parken möter bron som förbinder Krokshallsberget med Norrby och som har nedgångar till spårområdet mitt på. Idag planlagt i huvudsak som kvartersmark för *industriändamål* och *industrimark som skall utgöra planterat skyddsområde*.

4. NY PARK PÅ VERKMÄSTAREN 3 NORRA DEL

I strukturskissens norra del skapas ett nytt offentligt rum som dels ska fungera som en närpark men även utgöra ett funktionellt rum för att kunna hantera såväl skyfall som översvämningar. Inom parken finns även ett

så kallat uteklassrum som kan nyttjas av Navet Science Center som är lokaliserad med sin huvudverksamhet i byggnaden strax norr om platsen. Parkens närhet till Viskan skapar ett litet och intimt rum som annars saknas i denna del av strukturskissens område. Idag planlagt i huvudsak som kvartersmark för *industriändamål*.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Ta fram inriktning och övergripande gestaltning för ny allmän plats beskriven ovan.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten), Tekniska nämnden (Parkenheten och gatuavdelningen), Fritids- och folkhälsonämnden och Kulturnämnden.

AKTIVITET

Samordning med Viskans park kring gemensamma beröringspunkter, till exempel Parkbron.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering och Stora projekt med stöd av Viskans Park-projektet)

AKTIVITET

Ta fram en finansieringsmodell för Viskans park. Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering och Viskans park-projektet)

Social hållbarhet

En av utmaningarna som Borås står inför är de hälsoskillnader som finns mellan olika grupper av boråsare och att dessa skillnader ökar. Forskning visar tydligt att jämlika samhällen fungerar bättre än ojämlika. Stora ojämlika skillnader i livsvillkor bidrar till sämre hälsa, ökad social oro, sämre sammanhållning och sämre trygghet i hela samhället. Där kan fysisk planering spela en avgörande roll då den har möjlighet att minska segregationen mellan bostadsområden. Den kan också förbättra tillit, trygghet och sociala miljöer och bidra till en hållbar, blandad och inkluderande stad.

VÄLFÄRDSBOKSLUTET

Välfärdsbokslutet är en sammanställning av hur hälsa och välfärd utvecklas i Borås och tas fram som en rapport vartannat år. Välfärdsbokslutet möjliggör jämförelser geografiskt, socioekonomiskt, åldersmässigt

och ur ett genusperspektiv. Valfärdsbokslutet är en del av det kommunala boksluts- och budgetarbetet och ska bidra till ett bra beslutsunderlag för politikernas val av förbättringsområden. Det ska stimulera till en bred diskussion om vilka förändringar och vilken utveckling som är önskvärd. Valfärdsbokslutet är för strukturskisser ett viktigt underlag för att förstå ett områdes sociala förutsättningar och hur området kan utvecklas socialt hållbart.

Västra centrum – ett område med stora skillnader

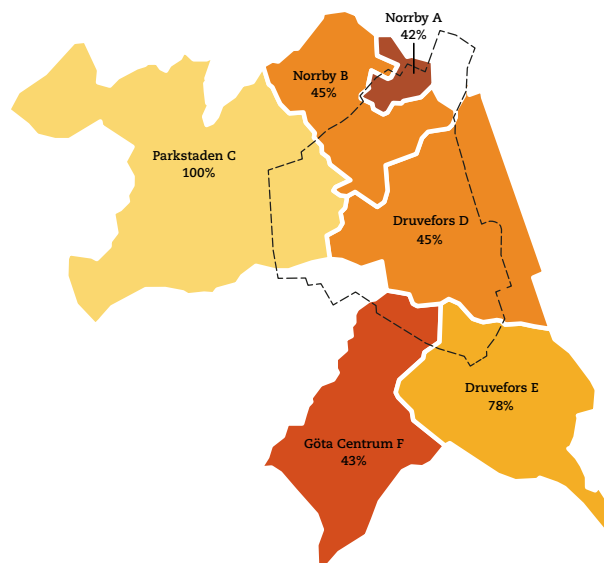
Området Västra centrum innehåller flera olika typer av områden där livsvillkoren och förutsättningarna för en god hälsa ser olika ut. De demografiska statistikområden (DeSO) som Västra centrum innehåller och angränsar till ger en bild över invånarnas olika livsvillkor.

- A Norrby (Billdalsgatan)
- B Norrby (Värmlandsgatan)
- C Byttorp Parkstaden
- D Stadskärnan Druvefors (Hallbergsgatan)
- E Stadskärnan Druvefors (Kjellgrensgatan)
- F Göta Centrum

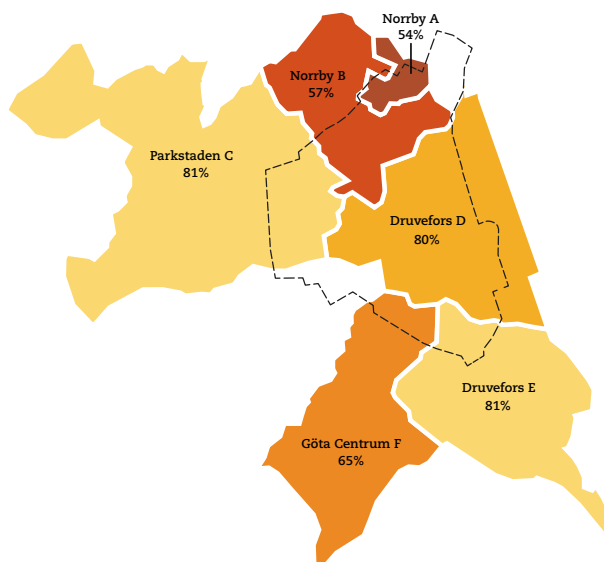
Statistik från SCB visar stora skillnader mellan DeSO-områdena i Västra centrum. Till exempel är den disponibla inkomsten för en person som bor i område A (Norrby A) 136 000 kronor medan en person i område C (Byttorp Parkstaden) har en disponibel inkomst på det dubbla, 266 000 kronor.

I område C är 95 procent av de som går i årskurs 9 behöriga till yrkesprogram på gymnasium och 100 procent slutför gymnasiet inom 3-5 år.

I område A och B är andelen som är behöriga till yrkesprogram 62 respektive 59 procent och av dem slutför endast 42 respektive 45 procent gymnasiet inom 3-5 år.



Andel som slutfört gymnasiet inom 3-5 år i de olika DeSO-områdena. Ju mörkare färg desto lägre andel. Källa: SCB.



Andel förvärvsaktiva mellan 20-64 år i de olika DeSO-områdena. Ju mörkare färg desto lägre andel. Källa: SCB.

Flest som arbetar återfinns i område C och område E, där 81 procent har ett arbete. I område A och B är andelen endast 54 respektive 57 procent.

I område A har en person en boyta på 21 kvadratmeter vilket är mindre än hälften av snittet i område C eller D på 44 kvadrat.

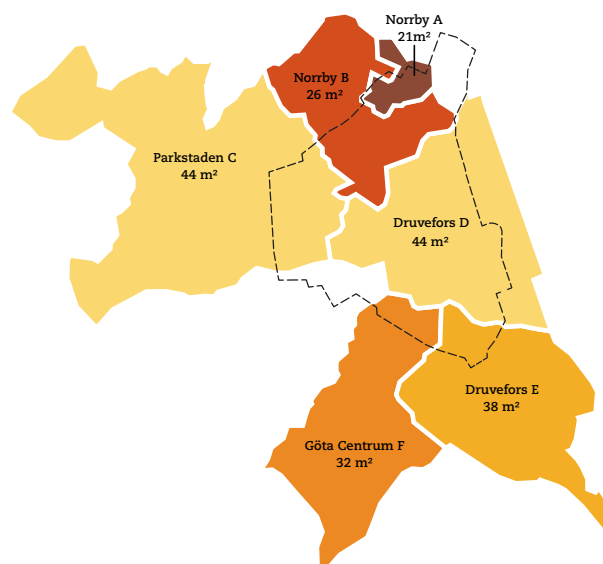
Den sammanfattande bilden av de sex områden som antingen ligger inom området Västra centrum eller angränsar till området är att de socioekonomiska skillnaderna är stora. Område A och område B, som är Norrbys båda områden, har betydligt större utmaningar än övriga områden.

Socialt hållbart Borås är Borås Stads långsiktiga arbete med att skapa mer jämlika livsvillkor och bättre hälsa för våra invånare. Flera av insatserna inom Socialt hållbart Borås pågår på Norrby inom ramen för områdesutvecklingen.

Verktyg för social hållbarhet

I kommande arbete med områden som omfattas av strukturskissen för Västra centrum är det viktigt att de sociala aspekterna får genomslag i såväl planering som utförande.

Stadens fysiska planering ska skapa förutsättningar till ett varierat utbud av mötesplatser, bostäder och byggnader med aktiva bottenvåningar som bidrar till befolkning vid fler tider på dygnet vilket i sin tur främjar tillit och trygghet. Genom att i framtiden bredda innehållet med bostäder, service, grönområden och sociala mötesplatser längs upparbetade stråk skapas förutsättningar för att människor ska vistas på eller besöka platsen och inte enbart passera. Det skulle bidra till att jämna ut de skillnader som finns idag och bidra till och skapa förutsättningar för social hållbarhet för Norrby och hela Borås.



*Bostadsarea per person i de olika DeSO-områdena.
Ju mörkare färg desto lägre area. Källa: SCB.*

KNYTA IHOP NORRBY MED CENTRUM - ETT SÄTT ATT ARBETA MED SOCIAL HÅLLBARHET

I enlighet med stadens översiktsplan ska stor vikt läggas vid att bygga bort fysiska och mentala barriärer, för att stärka tillgängligheten mellan olika delar av staden. Norrby omringas av kraftfulla barriärer, järnväg på två sidor och trafikerade leder på två sidor. För att reducera barriärer och skapa trygga trafikmiljöer krävs tydliga och sammanhängande stråk samt tillgänglig kollektivtrafik. En tydlig prioritering av gång och cykel bör premieras i området för att tillgängliggöra Västra centrum för fler.

Att flytta Norrby Långgata närmare järnvägsområdet möjliggör en omvandling av befintlig väg att bli en stadsgata. En stadsgata kan skapa förutsättningar för att skapa mötesplatser, aktiviteter, service och grönska vilket är extra viktigt i trångbodda områden.

Både järnvägen och Norrby Långgata utgör idag två stora barriärer mellan stadskärnan och Norrby. Byggnation av gång- och cykelbroar samt samlokalisering av järnväg och Norrby Långgata är avgörande förutsättningar för att minska barriäreffekten. Den ekonomiska kostnaden för dessa åtgärder bedöms vara hög men skapar stora

vinster för staden som en sammanflätad och nära miljö för både boråsaren och besökaren.

En av de viktigaste aspekterna för att skapa ett socialt hållbart Västra centrum är att dessa åtgärder i syfte att bryta fysiska och mentala barriärer bevakas inom trafiklösningar och fortsatt gestaltungsarbete för området. Detta görs inom ramarna för bland annat planprogram och detaljplan. Likaså är att skapa förutsättningar till ett varierat användningsutbud och funktioner i området, som mötesplatser, bostäder och byggnader med aktiva bottenvåningar, inom ramen för kommande detaljplaner, centralt ur ett socialt hållbarhetsperspektiv. Samhällsbyggnadsförvaltningen ansvarar för detta med stöd av Fritids- och folkhälsoförvaltningen.

Det Gula stråket har i olika sammanhang och tidsepoker studerats med det övergripande syftet att skapa dels ett trevligt användbart stråk men även en trygg och säker väg för barn och ungdomar till skola och fritidsaktiviteter. Målet med gula stråket är att skapa världens ”bästa” gata i en stadsdel fylld av ganska otydliga och anonyma gator. Stråket har fördelen att det kan förädlas oberoende av nedre Norrby och den nya järnvägen.

MARKANVISNING

Stor andel av den mark som idag är oexploaterad inom strukturskissen ägs av Borås Stad. Därmed finns större möjligheter att i högre grad styra hur marken ska användas och ställa krav vid markanvisning. I de områden som kommunen väljer att markanvisa och anordna markanvisningstävling ska höga krav ställas på utformning och utemiljöer med mötesplatser som bidrar till goda livsmiljöer. Vid markanvisning kan krav även ställas på upplåtelseform och lägenhetsstorlek för att skapa ett mångsidigt bostadsbestånd som kompletterar dagens utbud. Boytan är mindre för de invånare som bor i Norrbys områden och boendeformen är till den största delen små hyreslägenheter. Det är därför svårare att göra boendekarriär inom sitt eget bostadsområde. Området skulle därför gynnas av fler större

lägenheter där kostnaderna är rimliga. Det är många aktörer i planerings- och byggprocessen som bär ett ansvar för att skapa goda livsmiljöer. Därför bör om möjligt ett stort socialt ansvar vara ett kriterium vid markanvisning.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Ta fram principer för markanvisningar inom området för att säkerställa bland annat krav på att ett stort socialt ansvar vid markanvisning.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Fritids- och folkhälsonämnden.

AKTIVITET

Skapa förutsättningar för Gula stråket inom ramen för kommande planering i området.

Ansvar: Samhällsbyggnadsnämnden (stadsarkitekt, Plan), Tekniska nämnden (Gatuavdelningen och Parkenheten) med stöd av Lokalförsörjningsnämnden och Fritid- och folkhälsonämnden.

Parkering

I väntan på att kunna utveckla stora delar av Västra centrum har området kommit att inrymma flera större markparkeringar som främst används som långtidsparkering för verksamma i centrala Borås.

Genom att utveckla området i linje med översiktsplanen med mer stadsinnehåll kommer dagens parkeringsresurser inom Västra centrum att påverkas. I dagsläget finns det totalt 1 841 parkeringsplatser inom Västra centrum. Dessa används till arbetsplatsparkering, pendelparkering, boendeparkering samt besök i centrum. Västra centrums omvandling kommer att ha en stor påverkan på centrala Borås gemensamma parkeringsstruktur (lägen) och parkeringsresurser (antal och typ). Se kartbild.

Planeringen av parkering i området måste kopplas till platsens roll som nav för kollektivtrafiken. Funktioner för att hämta och lämna samt viss kort- och långtidsparkering måste inrymmas och prioriteras utifrån ett

Västra centrums omvandling kommer att påverka parkeringsstrukturen i centrala Borås. Röd ruta är allmänna parkeringsplatser som tas bort, blått är hur många allmänna parkeringsplatser som finns kvar och grön är tidigare förslag på tillkommande allmänna parkeringsplatser.

Analysen visar på att Västra centrum har en bra täckning av parkeringsplatser. Den visar också att Östra inte har det och att Nornan (utanför kartbild) skulle kunna vara en lämplig plats för en ny anläggning.



resenärsperspektiv. Förslaget till *Program för parkering* pekar ut att vid större kollektivtrafikhöjder ska pendelparkering för cykel och bil vara prioriterade.

I översiktsplanen framgår att: ”I stadskärnan bör parkering huvudsakligen ske under mark eller i parkeringshus. Möjlighet att kombinera parkeringsytor med andra funktioner bör undersökas för att använda marken optimalt”. Det handlar alltså både om förändring i antal parkeringsplatser men även en förändrad prisbild då framtida parkeringslösningar kommer att finnas i parkeringshus snarare än markparkering.

Det behövs ett helhetsperspektiv för centrum som inrymmer en samlad parkeringsstrategi för centrums alla väderstreck och upptagningsområden. I gällande

parkeringsstrategi anges att bostad och arbetsplats kan ha olika långt till en parkeringsresurs, till exempel 400 meter respektive 600 meter och att stadskärnans parkering främst ska rikta sig till besökande. Parkeringsresurserna behöver även ses i ett utvidgat perspektiv utanför centrum. Även utanför stadskärnan kan lösningar finnas som kan stödja förändringen i centrum. Det handlar till exempel om att, i linje med översiktsplanens intentioner, utveckla inpendlingsparkeringar (långtidsparkering) i kollektivtrafikstråken in till centrala staden.



Magasinsgatan har en central placering och skulle vara en lämplig plats för en mobilitetsfunktion som både skulle kunna stödja stationsområdet men även stadskärnan. Detta behöver studeras vidare i arbete med planprogrammet.

Mellan Magasinsgatan och bebyggelsen utmed Norrby Långgata är det en höjdskillnad om cirka 6-9 meter som möjligen kan dras nytta av. Vissa bottenvåningar kommer förmodligen att vara i suterräng där parkering skulle kunna vara en funktion som lämpar sig för att ta upp nivåskillnaderna. Detta behöver studeras i kommande planprogram. Det behöver då undersökas både utifrån det lokala behovet som utvecklingen av kvartersmark genererar och de allmänna parkeringar som resecentrum och stadskärnan har behov av.

Samnyttjande, det vill säga att samla behov för boende, verksamma och besökare i samma anläggning, är viktigt för att få till en så hög nyttjandegrad som möjligt. Både utifrån yteffektivt nyttjande av mark, lönsamhet samt trygghetsaspekten med att få människor i rörelse på platsen vid olika tider. Västra centrum behöver dra nytta av sitt läge med stark kollektivtrafik. Här finns stor potential till en relativt hög täthet och ett blandat innehåll utifrån det goda pendlingsläget. I området behöver den fortsatta planeringen ha så stort samnyttjande och låg p-norm för tillkommande bebyggelse som möjligt.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Utifrån kommande parkeringsstrategi och -program ta fram förslag på en parkeringsstruktur (lägen) och inriktning för själva parkeringsanläggningen/mobilitetshubbarna (antal och typ av platser) för hela centrum, baserat på belägningsgrad och målgrupper.

Ansvar: Borås Kommuns Parkering AB med stöd av Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering)

AKTIVITET

Undersöka stödjande aktiviteter kopplat till pendelparkering i kollektivtrafikstråken.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering), Borås Kommuns Parkering AB, Tekniska nämnden (Gatuavdelningen) och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten).

AKTIVITET

Inom ramen för planprogrammet se på hur en mobilitetshub/parkeringshus på Magasinsgatan ska placeras och ha för inriktning.

Ansvar: Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten), med stöd av Borås Kommuns Parkering AB och Kommunstyrelsen (Mark och exploatering).

Krokshallsberget

Krokshallsbergets vara eller icke vara har diskuterats flitigt genom åren - om det ska bebyggas, tas bort eller utvecklas på andra sätt. Två olika arkitektteam, Fredblads arkitektkontor och Wingårdhs arkitektkontor, fick 2021 i uppdrag att visuellt uttrycka en framtida potentiell utformning, en vision som skulle utveckla inte bara berget utan även dess omland och skapa den där "wow"-känslan med berget i fokus. Berget är idag ett tydligt karaktärselement som bidrar till gröna inslag och är en del av Borås många kullar som omgärdar rutnätsstaden och Viskans dalgång. Berget utgör också en av de barriärer som gör att området upplevs glest och otillgängligt. En central del i utvecklingen av ett nytt stationsområde är att samla resandeströmmar genom nya rumsliga samband, som en viktig del i att sammanlänka staden. Här spelar Krokshallsberget en central roll.

Platsen genom tiderna

Krokshallsberget och dess närmsta omgivningar har förändrats kraftigt under de senaste 100 åren. Vid

nedfarten till Centralplan låg tidigare Villa Carlberg med en imponerande trädgårdsanläggning. Vid bergets fot låg en stor träbyggnad från sekelskiftet 1900 kallad Nya hotellet och uppe på bergets sydvästra del låg ett bostadshus. Huvuddelen av den äldre trähusbebyggelsen revs i samband med att Centralplan vidgades på 1930-talet och dagens branta skärning mot Centralplan och Stationsgatan sprängdes fram.

Kring 1940 anlades ett luftvärnsbatteri på bergets topp och ett skyddsrum i form av en tunnel sprängdes fram i berget. Tunneln löper mellan Centralstationen och Krokshallsstorget och utgjorde under lång tid efter kriget genväg mellan stationen och centrum.

I samband med att Sven Eriksonsgatan anslöts till Stationsgatan kring 1930 schaktades delar av berget bort. För att lösa parkeringsproblem i centrum tillkom på 1960-talet dagens parkeringsytor och tillhörande ramper på berget. På 1990-talet renoverades och utvidgades skyddsrummet kraftigt och utgör numera parkeringsgarage i fredstid. Skyddsrummet består av tre plan på en total yta av 1330 kvadratmeter och rymmer 1440 personer och ska kunna tas i bruk inom 48 timmar. Skyddsrummet arrenderas av Borås Parkering för parkering och förvaltas av Borås Stad.

Förstudie Krokshallsberget – Bergtekniska egenskaper och skyddsrum

På uppdrag av Lokalförsörjningsförvaltningen utförde WSP under hösten 2022 en förstudie av Krokshallsberget. I studien utvärderades olika alternativ av hur berget kan aktiveras, däribland de två arkitektteamens förslag, Fredblads och Wingårdhs. Syftet med förstudien var dels att analysera de bergtekniska förutsättningarna, dels beskriva hur skyddsrummet påverkas i de olika alternativen. I studien ingick även en grov kostnadsbedömning för respektive alternativ som innefattade bergschakt, förstärkningsåtgärder samt påverkan på skyddsrummet.



Krokshallsberget tillför grönska och karaktär men är också en barriär mellan stationsområdet och innerstaden.



Krokshallsstorget kom att fungera som stadens salutorg och marknadsplats från 1933 till 1970-talet då det gjordes om till parkering.



Krokshallsberget användes som cykelgarage under 1940-talet och cirka 15 år framåt och hade då en passage rakt igenom.

Slutsatserna från förstudien var att berget är av god kvalitet, vilket gör det möjligt att utföra bergschakt. WSP konstaterade i sin förstudie att om skyddsrumsfunktionen påverkas i någon utsträckning kommer skyddsrummet behöva ersättas. Enligt krav från MSB kan skyddsrum ersättas av flera byggnader både ovan och under mark. Placering av ersättningsrum behöver utredas närmare om detta blir aktuellt. Det är av stor vikt att vid en eventuell nybyggnation av skyddsrum vara noggrann med utbyggnadsordningen och att aldrig stå utan skyddsrum.

Olika alternativ för Krokshallsberget

GRUNDALTERNATIV

De alternativ som studerats i olika former och som kommer att beskrivas närmare i denna del kan summeras till fyra grundalternativ:

- » Aktivera berget
- » Riva norra delen av berget
- » Riva hela berget och ersätta med kvartersstad
- » Behålla berget

För alternativet Aktivera berget beskrivs två olika visioner från arkitektkontoren Fredblads och Wingårdhs, det vill säga två olika sätt att möjliggöra aktiveringen av berget.



Skiss där hela Krokshallsberget har rivits och ersatts med bebyggelse.

SKYDDSRUMMET OCH VISKANS PARKS ROLL

Både skyddsrummet och Viskans park är två viktiga delar att beakta i den fortsatta hanteringen av de olika alternativen. Om skyddsrummet påverkas och ny plats behöver lokaliseras, är en potentiell lösning att nyttja den nivåskillnad som finns i de kvarter som föreslås mellan Magasinsgatan och Norrby långgata. Här kommer det att finnas mörk yta som skulle kunna ha bra läge och funktion som skyddsrum och som likt idag skulle kunna nyttjas som till exempel parkering i fredstid.

Viskans park kommer att ta sig över spårområdet via en bro och sedan vidare mot Norrby och Getängen. Bron ligger i den norra delen för att kunna passera spåren där spårområdet är som smalast, men också där det finns indikationer på att det skulle kunna ske med mindre påverkan av det omfattande arbete som väntar med spåren och kring stationsområdet i övrigt.

AKTIVERA BERGET

Alternativet *Aktivera berget* handlar om att ta sig igenom eller runt berget, för att på så vis nyttja berget som en del av staden. Detta är ett sätt att både försöka överbygga barriären som berget utgör och samtidigt behålla dess kvaliteter för Borås stadsbild. Berget skulle kunna fungera som en del av ett stationsområde och samtidigt inrymma offentliga verksamheter, till exempel ett



Skiss där Krokshallsberget aktiveras genom ett snitt.

Konstmuseum. Om skyddsrummet i berget påverkas, vilket det sannolikt gör i detta alternativ, behöver det ersättas med en ny lokalisering i närområdet. Delar av det kvarvarande berget skulle kunna bebyggas och viss byggbar mark skapas.

Att aktivera berget behöver inte innebära att ta sig igenom berget. Det kan innebära att utveckla området runt och på berget med en passage över berget. Genom att bebygga delar av ytorna utmed Krokshallsbergets östra sida, längs med Sven Eriksonsgatan, kan en entrépunkt skapas som möjliggör ett stråk upp på berget. Stråket kan sedan ledas vidare för att nå stationsområdet. På båda sidor av berget behöver sammanlänkande byggnader och/eller broar byggas för att hantera nivåskillnaderna. Dessa är en del av att skapa en ny axel som binder samman området samt möjliggör en aktivering av ytorna på berget. Sven Eriksonsgatans samhörighet med stationsområdet stärks och skapar förutsättningar för en vidareutveckling av den nuvarande busshållplatsen som en del av ett samlat resecentrum.

Två sätt att aktivera berget

Två arkitektkontor fick i uppdrag att studera hur Krokshallsberget kan aktiveras genom ett stråk genom eller över berget som basen i en framtida station. Arkitektkontoren fick även med sig förslaget att kunna placera ett Konstmuseum i eller på berget.

VISION AV FREDBLAD, BJUR, MARELD OCH VISULENT

Fredblads arkitektkontor skapade ett team som ritade upp en vision om ett konstmuseum och station i ett förslag kallat *Borås Art central*. Den bärande idén är att öppna garagen i berget mot Krokshallstorget, Viskan och innerstaden åt öster. Inne i berget skapas dels salar för konst av de befintliga garagen, dels stationsfunktioner där det via rulltrappor går att ta sig upp i höjd till bron över spåren.

Likt Stationen Tiburtina i Rom sträcks en så kallad urban brygga över till Norrby. Denna bro är en byggnad som kan innehålla stationsfunktioner med upp- och

nedgångar till perronger och spår och därtill även funktioner som skapar liv såsom saluhall/marknad, butiker, biljettkontor samt utställningshallar för konst, auditorium och konferenslokaler. I detta förslag är kopplingen mellan Norrby och stadskärnan den absolut bärande idén.

VISION AV WINGÅRDHS

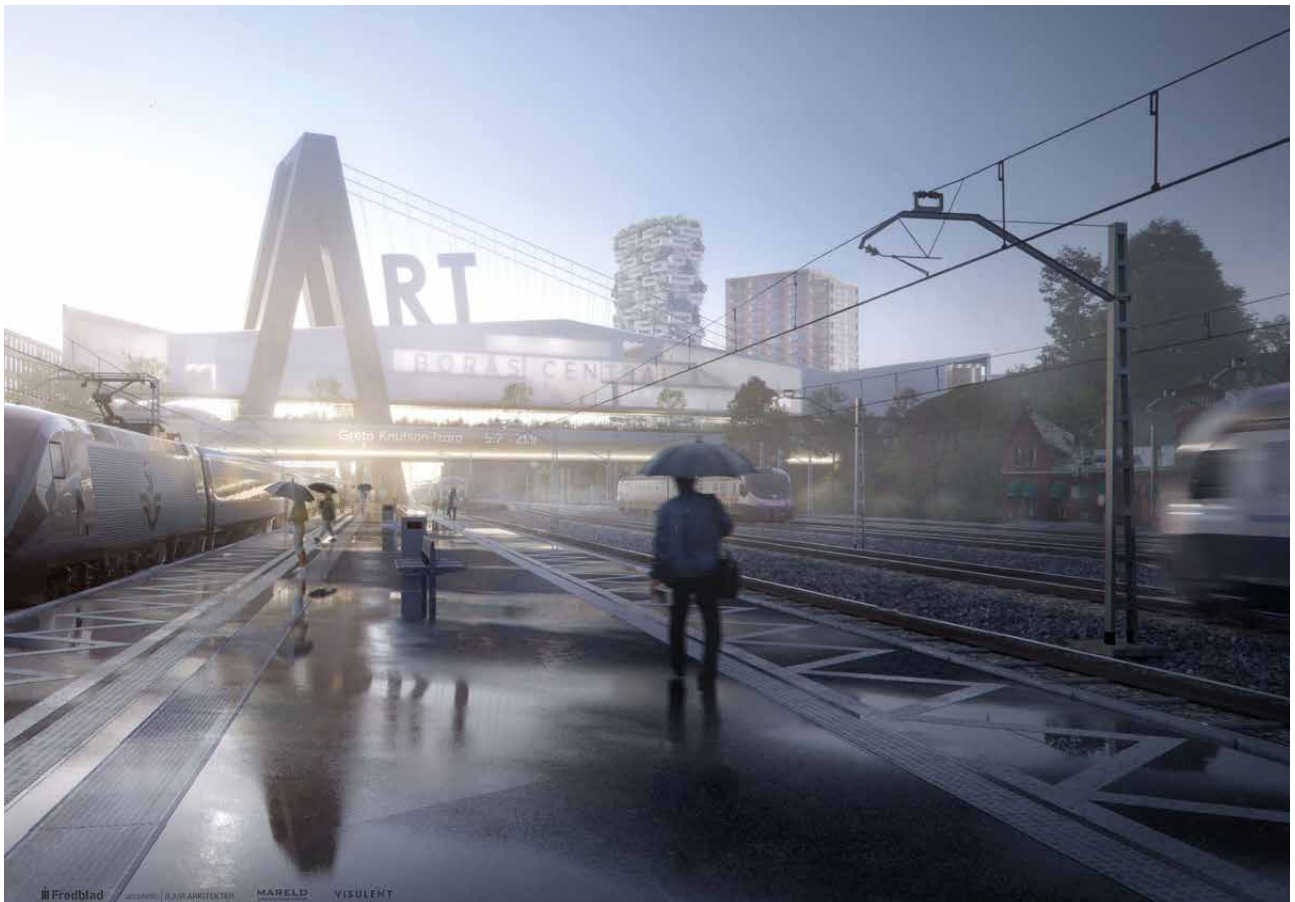
I Wingårdhs arkitektkontors förslag är snittet den bärande idén. Berget skärs upp och det skapas en passage i gatunivå. Parallellt placeras ett konstmuseum som skapar ”ögon på platsen”. I konstmuseets bottenplan finns rulltrappor och åtkomst till en bro över spåren varifrån perrongerna nås. Bron är även tänkt att gå vidare till Norrby för att skapa flöden mellan centrum och Norrby. Även Wingårdhs väljer att använda de underjordiska garagen till utställningshallar.

RIVA NORRA DELEN AV BERGET

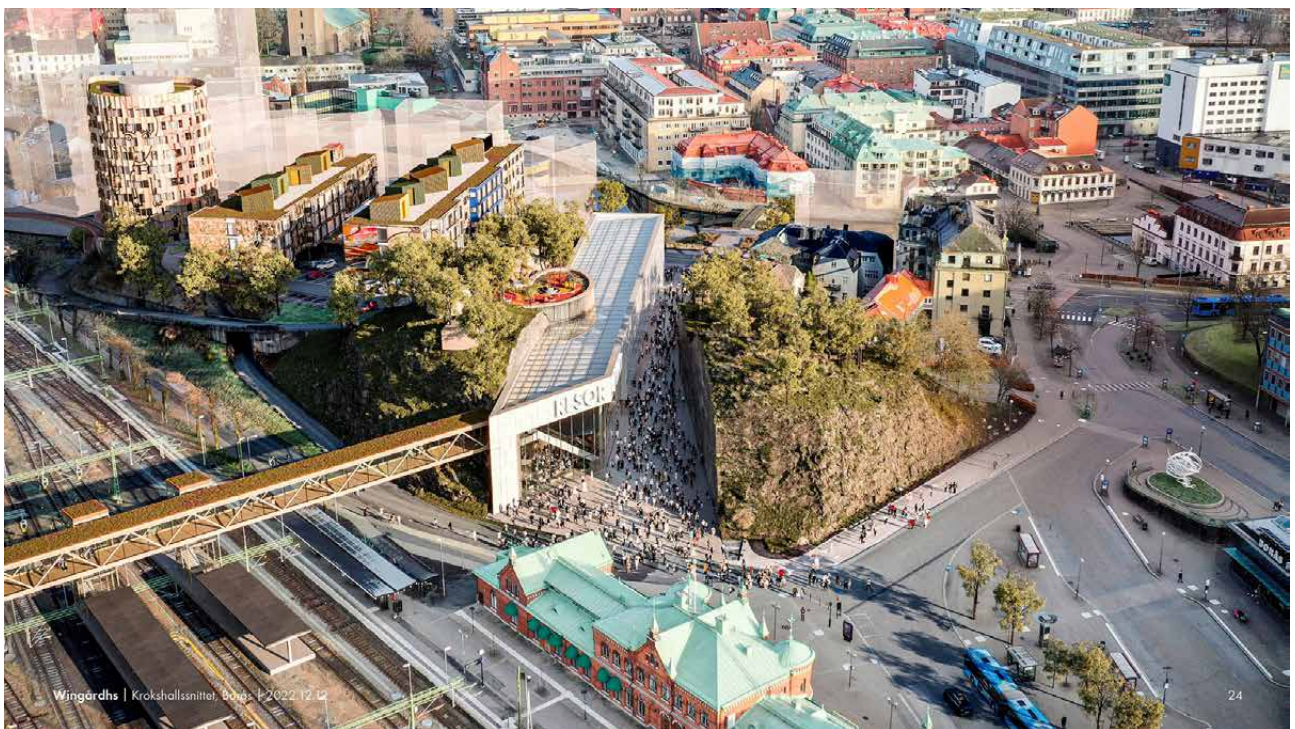
Idag möts resenärer av bergets växtbeklädda, södra del, den del av berget som har det tydligaste karaktärselementet. Alternativet *Riva norra delen av berget* innebär att den norra delen av berget rivs och istället bebyggs med flerbostadshus samtidigt som skyddsrummet kan bevaras. Detta kan dock ge stråk fram och upp till bron över spåren som inte riktar sig mot den inre stadens huvudstråk och de stråk som planeras i detaljplanen för Viskaholm. Det kan också påverka parkbrons möjligheter att angöra Krokshallsberget på vägen över spåren. En ganska stor mängd byggbar mark skulle dock kunna tillskapas.

RIVA HELA BERGET OCH ERSÄTTA MED KVARTERSSTAD

Alternativet *Riva hela berget och ersätta med kvartersstad* var under många år den dominerande idén. Tanken är att vid avstigning från tåget eller bussen kan mötet med stadens centrum bli mer direkt om berget inte längre finns däremellan. Alternativet innebär dock att ett av stadens karaktärselement raderas och att det befintliga skyddsrummet måste ersättas i närområdet. Det innebär även att en ramp behövs för att få bra tillgänglighet till bron över spåren. Detta förslag innebär i särklass störst



Fredblad, Bjurs, Marelds och Visulents vision av stationsområdet där station och konstmuseum är ett. Konstruktionen sträcks också över till Norrby. Bild: Fredblad, Bjur, Mareld och Visulent.



Wingårdhs valde att skära upp berget, skapa en passage i gatunivå och placera ett konstmuseum i linje med snittet. Bild Wingårdhs arkitektkontor.

planeringsfrihet samt störst mängd ny byggbar mark. Berget skulle kunna ersättas med omkring fem kvarter blandstad.

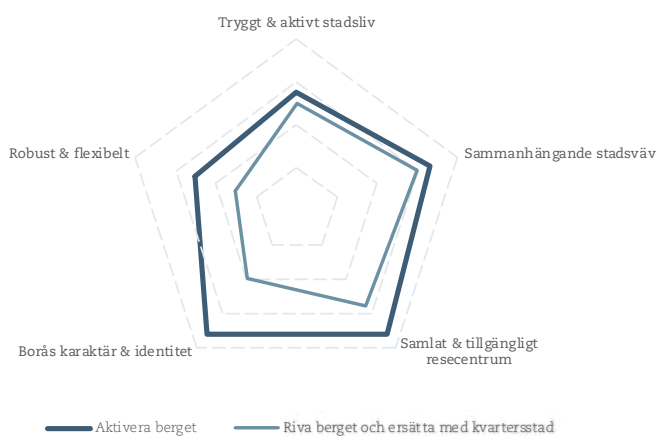
BEHÅLLA BERGET

Alternativet *Behålla berget* innebär att berget behålls i sitt nuvarande skick. För Borås stadsbild är stadens gröna kullar ett viktigt element. Dock innebär alternativet att stationsområdet och stadskärnan förblir separerade, precis som de är idag. Med detta förslag tillskapas endast lite ny byggbar yta. Möjligen skulle några av dagens markparkeringar kunna bebyggas.

Målbildsarbete och resultat

Under hösten 2022, parallellt med att de olika alternativen arbetades fram, utfördes ett målbildsarbete där syftet var att jämföra alternativ i relation till hur väl de uppfyller målbilden för strukturskissen. Vid ett workshoptillfälle med Samhällsbyggnadsförvaltningen och Stadsledningskansliet användes en variant av värderos för bedömning med hjälp av en 4-gradig skala. En ytterligare dimension i bedömningen var att varje mål bröts ner i delbedömningar för att kunna sammanställas till ett genomsnittligt värde. Det mål som inte bedömdes var *Tillsammans över tid*, eftersom det syftar till senare planerings- och projekterings-/byggskeden.

Av alternativen i strukturskissen testades värderosen på *Aktivera berget* och *Riva hela berget och ersätta med kvartersstad*. Resultatet var subjektivt då gruppen



Värderos "Aktivera berget" och "Riva berget och ersätta med kvartersstad"

gemensamt beslutade graden för varje delbedömning i relation till alternativ.

Resultatet av workshopen visas i figuren nedan, där *Aktivera berget* uppnår strukturskissens målbild bäst där Samlat och tillgängligt resecentrum, Sammanhängande stadsväv och Borås karaktär och identitet är de mål som når högst bedömningsgrad. Alternativet *Riva berget och ersätta med kvartersstad* ger en lägre bedömning på samtliga mål i jämförelse med *Aktivera berget*. Utifrån detta resultat kan det konstateras att berget har en viktig betydelse för att uppnå målbilden och att det krävs ytterligare aspekter i form av stråk, bebyggelse med mera för att uppnå strukturskissens målbild i sin helhet. Att behålla berget skapar utifrån målbilden inte de effekter i form av trygghet och ett sammanhängande resecentrum då den byggbara marken är att anse vara begränsad.

STRUKTURSKESSENS FÖRSLAG PÅ INRIKTNING

Aktivera berget är det alternativ som bedöms ha tyngst förankring i strukturskissens målbild och är därmed den inriktning som föreslås arbetas vidare med. *Aktivera berget* innebär att dagens barriäreffekter reduceras genom att det blir möjligt att ta sig över, runt eller genom berget. Platsen har potential att genom aktivering bidra till goda stadskvaliteter. *Aktivera berget* möjliggör utformning av ett tryggt och levande stationsområde tillsammans med förutsättningen att det finns en mötesplats, exempelvis ett Konstmuseum, som kan befolka stationsområdet olika tider på dygnet. Aktiveringen skapar förutsättningar att bevara bergets karaktär, Boråsidentiteten, parallellt med utveckling av stråk, underlag för bra serviceutbud och infrastruktur i resten av området. Viskans parkprojektet kommer att ha en betydande roll för utformning och gestaltning av Krokshallsberget.

PÅ KROKSHALLSBERGET MITT I BORÅS STÅR DET NYA KONSTMUSEET. MUSEET OCH DE NYA UTERUMMEN INTILL GÖR HELA KULLEN TILL EN VÄLKOMNANDE OCH INSPIRERANDE PLATS. HÄR FÅR BORÅSARE OCH TILLRESTA UPPLEVA SAMTIDSKONST, OMGIVNA AV EN ARKITEKTUR SOM GER RUM ÅT BÅDE REKREATION OCH REFLEKTION.



UR VISIONEN FÖR ETT KONSTMUSEUM PÅ KROKSHALLSBERGET FRÅN FÖRSTUDIE AV NYTT KONSTMUSEUM, MAA STUDIO 2023.

KONSTMUSEUM OCH STATION

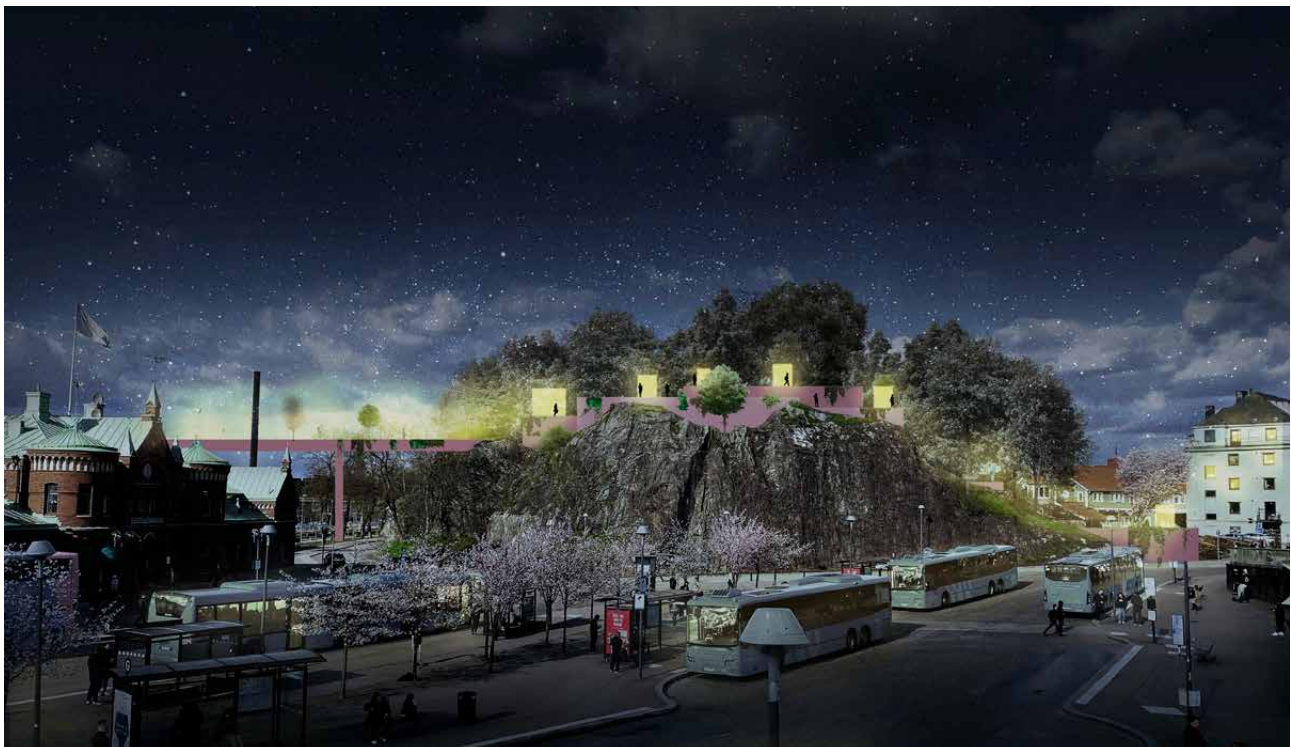
Kulturnämnden beställade en förstudie av ett Konstmuseum inom Västra centrum som pågick under våren 2023. Förstudien pekar på att Krokshallsberget är den mest lämpliga tomten inom Västra centrum för ett nytt konstmuseum.

I dagsläget finns inget likställt kommunalt initiativ som uppvisar den potential som ett Konstmuseum i anslutning till berget gör, och med anledning av detta finns en stor drivkraft från staden och strukturskissen att prioritera denna lokalisering. Det ska dock poängteras att detta inte är det enda möjliga alternativet för placering av ett Konstmuseum.

Under våren kommer staden tillsammans med Trafikverket att arbeta med att ta fram både avsiktsförklaringar och målbild för stationsområdet. Här finns även beroenden gentemot Västra Götalandsregionen och regionalplan för större infrastrukturåtgärder, där staden behöver spela in dessa behov. Regionen, via Västfastigheter, skulle kunna vara en potentiell samarbetspartner i en kommande stationsfunktion som en del av stadsutvecklingen i området.

Planeringsprinciper för Krokshallsberget

- » En publik målpunkt vid/på/i berget utöver stationsfunktionen är en förutsättning för att arbeta vidare med alternativ Aktivera berget.
- » Att ta avstamp i bergets befintliga karaktär och omgivning blir viktigt i det fortsatta målbildsarbetet.
- » Studera olika stråk och flödesmönster då berget aktiveras på och/eller över berget.
- » Viskans parks betydelse i relation till utformning och gestaltning av berget och omgivningen.



Visionsbild över ett konstmuseum på Krokshallsberget från förstudien. Bild: MAA Studio 2023.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Inriktningsbeslut för ett Konstmuseum vid stationen. Kräver stor förankring med stadsplaneringsperspektivet och kompetens inom byggnation och förvaltning.

Ansvar: Kulturnämnden med stöd av Tekniska nämnden (Parkenheten) och Samhällsbyggnadsnämnden (stadsarkitekt och planenheten), Kommunstyrelsen (Mark och exploatering och Stora projekt) och Lokalförvaltningsnämnden.

AKTIVITET

Utreda andra kommunala verksamheter som kan bidra till att befolka stationsområdet olika tider på dygnet

Ansvar: Lokalförvaltningsnämnden med stöd av Lokaliseringsgruppen och Kommunstyrelsen (Mark och exploatering)

AKTIVITET

Samordningsansvar med externa intressenter, Trafikverket kring spårområdet och anslutning till perronger, Jernhusen/Västfastigheter kring stationsfunktionen och Västtrafik kring resandefunktioner.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering och Stora projekt) med stöd av Lokalförvaltningsnämnden och Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten).

Skyfall och dagvatten

Inom strukturskiss Västra centrum har en översiktlig analys gjorts av skyfall och dagvatten för stationsområdet. Spårområdet består primärt av ett avrinningsområde. Det består sedan av två delavrinningsområden, norr och söder.

Avrinningsområde norr

Stora delar av det norra avrinningsområdet kommer att omvandlas till väg, byggnation eller annan struktur. Höjdsättningen kommer att bli helt förändrad. Området norr om Norrby Långgata kommer förmodligen bestå i nuvarande form. Det som idag är Magasinsgatan kommer att ligga i ungefär samma sträckning, där kan strukturen användas för att leda dagvatten och skyfall åt önskvärt håll. Potentiell regnvolym i detta avrinningsområde vid 100-årsregn är 3 000-6 000 m³ beroende på ledningsnätets kapacitet.

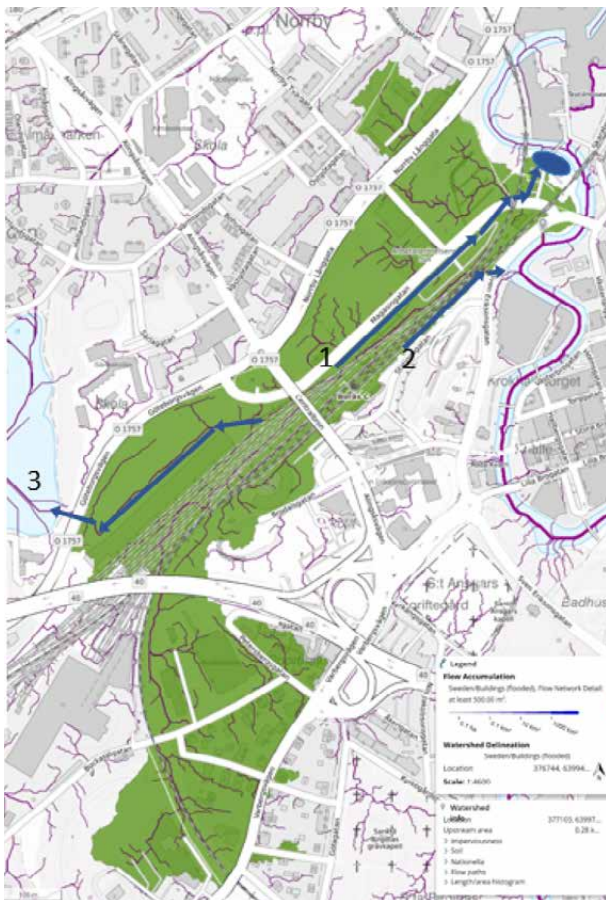
Avrinningsområde söder

Stora delar av det södra avrinningsområdet har den struktur som det kommer att ha under överskådlig tid. Spårområdet kommer att finnas på samma plats och ha samma funktion. Det är svårt att göra åtgärder annat än vid sidan av, eller möjligen mellan, spår. Höjdsättning är en viktig faktor. Om spårområdet exempelvis behöver sänkas kan det finnas ett behov av att kompensera för naturlig avrinning. Det kan handla om betydande åtgärder för att öka kapaciteten för pumpning av stora mängder vatten. Potentiell regnvolym i detta avrinningsområde vid 100-årsregn är mellan 7 000-15 000 m³ beroende på ledningsnätets kapacitet.

Förslag till dagvattenlösning

För att hantera avrinningen i området finns tre möjliga åtgärder.

1. En led för skyfall och dagvatten på sydöstra sidan om Magasinsgatan/framtida Norrby Långgata. Det kan göras plats för en dagvattendamm för



Tre förslag på dagvattenlösningar pekats ut. Bilden visar också både det norra och södra avrinningsområdet.



*Kartbilden visar en kartering av ett 100-årsregn
(mörkblått) och Viskans högsta flöde (lila).*

rening på den nuvarande parkeringen söder om Viskan, mellan de två järnvägsbanorna. Det är en lämplig plats för inspirerande dagvattenlösningar eller en vattenpark där leden även kan mynna ut.

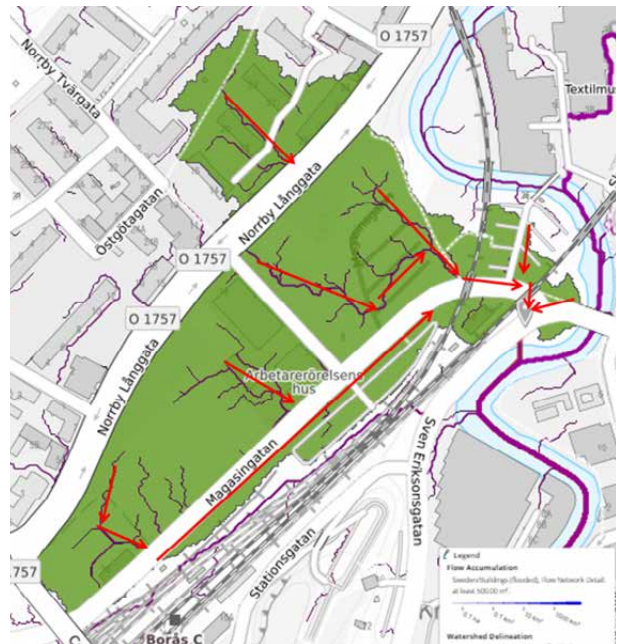
2. En led för skyfall och dagvatten sydöst om dagens spårområde. Leden kan mynna ut norr om Viskaholm.
3. Avledning av dagvatten och skyfall till Ramnasjön genom pumpning. Markens lutning är åt fel håll i dagsläget.

Analys

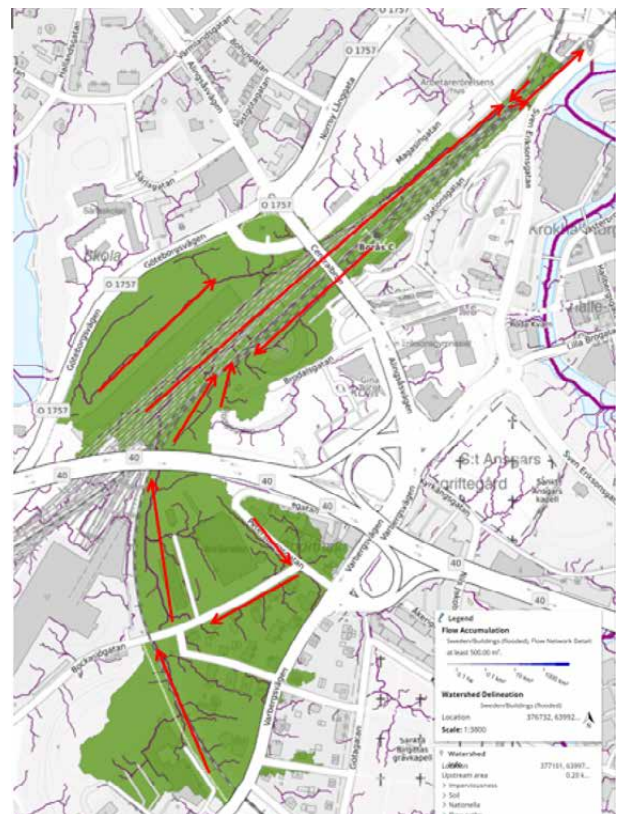
Området har en given utformning på grund av dess funktion. Det innebär svårigheter att styra vatten genom höjdsättning. Viktigt att i största möjliga mån behålla gynnsamma förhållanden och naturliga rinnvägar och skyfallsleder.

Om spårområdet behöver sänkas, för att få rum med teknisk utrustning under broar eller liknande, kommer det ytterligare att försvåra dagvatten- och skyfallshanteringen. Det kommer då att skapas en sänka där vatten samlas. Sänkan kommer att behöva avvattnas, eventuellt åt flera håll. Även rening av dagvatten kan komma att bli svårt. Flera mindre lösningar kommer att behövas, till exempel genom regn- och växtbäddar, gröna tak och bjälklag. Sänks spårområdet skulle endast en dagvattendam, som föreslås i åtgärd 1, inte vara tillräcklig för hela området.

Analysen och förslag ska inte ses som en dagvatten- och skyfallslösning eller en fullständig analys. Den är översiktlig och utredningar behöver göras. Analysen tar inte heller hänsyn till befintligt ledningsnät, som är omfattande i området. Till exempel visar bilden på det södra avrinningsområdet en ytlig avrinning som inte stämmer överens med verkligheten då vattnet från stora delar i själva verket rinner söderut, under motorvägen och till Viskan. Kommande utredningar och modelleringar blir väsentliga för att avgöra vad som kommer vara möjligt att bygga. Möjligen kan åtgärder och tillbyggnad av befintliga nätet vara nog för att hantera problematiken. En modellering av området behöver göras tillsammans



Det norra delavrinningsområdet.



Det södra delavrinningsområdet.

med ledningsnätet. Modelleringen kan sedan ligga till grund för höjdsättningen.

Planeringsprinciper

- » Arbeta för integrerade hållbara dagvattenlösningar

I en förtätad stad i ett förändrat klimat behöver flera olika funktioner samsas på samma ytor och att integrera dagvattenhantering i allmän plast är ett viktigt redskap för att skapa en hållbar dagvattenhantering. Borås Stad behöver ta fram principer för hur sådana här multifunktionella ytor ska planeras, anläggas och driftas av mellan Tekniska förvaltningen och Borås Energi och Miljö som huvudman för dagvattenanläggningar.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Inom ramen för planprogrammet ta fram en princip för höjdsättning med fokus på att se på de större strukturförändringarna utifrån trafikförslag och ta fram en övergripande skyfall- och dagvattenutredning. Detta behöver samordnas med Trafikverket. Modellering av området behöver göras tillsammans med ledningsnätet som kan ligga till grund för höjdsättningen.

Ansvar: Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) med stöd av Kommunstyrelsen (Miljö och klimat och Mark och exploatering), Borås Energi och Miljö AB och Tekniska nämnden.

Stadens dagvattengrupp är en lämplig referensgrupp för dessa frågor där alla olika förvaltningar och bolag är samlade för att skapa samsyn i frågor.

Markföroreningar

Strukturskissen visar på hur området mellan järnvägen och Norrby kan utvecklas till att bli en levande blandstad. I detta område finns dock stora mängder markföroreningar som behöver saneras för att marken ska kunna bebyggas.

Norrby har sedan stadsdelen byggdes varit en arbetarstadsdel där bostäderna låg på norra sidan av Norrby Långgata och arbetsplatserna söder om Långgatan. I slutet av 1970-talet köpte staden in de äldre

industri- och bostadsanläggningarna i området mellan Magasinsgatan och Norrby Långgata och inledde omfattande rivningar. Idag finns mycket få av de gamla industribyggnaderna kvar, men rester av verksamheten som bedrivits på platsen finns i marken.

Ansvar

Miljöbalken säger att den som har förorenat mark ansvarar för att göra marken ren, ofta är det den som utövat någon form av verksamhet på platsen, till exempel bedrivit företag eller använt marken i något specifikt syfte. Om det inte går att hitta någon som är orsaken till föroreningarna är det markägarens ansvar för att marken saneras, även om markägaren inte varit anledningen till markföroreningens uppkomst.

Olika halter

Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad mark reglerar hur höga halter av olika ämnen som får finnas i områden som ska bebyggas. Lagstiftningen accepterar högre halter av kvarlämnade föroreningar på mark som används för industri och arbetsplatser än på mark där människor ska vistas stadigvarande som till exempel bostäder.

Nuläge och utmaningar

För att kunna hitta föroreningar måste man veta om platsens historia så att rätt sorts prover genomförs för att upptäcka de specifika ämnena i marken som man misstänker finns.

Underlaget till kartan nedan är från 1954 med en kartering från 2013 av vad byggnaderna och platserna har använts till. Provtagningar har gjorts på kvarteret Verkmästaren (2013) och kvarteret Gjutaren (2015). Det som finns i marken är bland annat klorerade ämnen, sådana ämnen sjunker ner i marken och kan färdas långa vägar med grundvattnet. Det finns metaller och Polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Dessa ämnen binder sig med partiklar och stannar kvar i jorden. Det finns även spår efter bensin och olja, sådana föroreningar ligger i jorden men kan

flytta på sig om de ligger på ett djup där de påverkas av vattenrörelse till exempel med grundvatten eller nära ett ytvatten så som Viskan. I området finns även spår av bekämpningsmedel och lösningsmedel som är lättlösliga ämnen som oftast ligger ytligt i jorden. I delar av området har proverna även visat att det finns cyanid och arsenik som är välkända för att de är mycket giftiga.

Underlaget visar sammantaget på att det inte går att bygga på området genom att endast bygga över föroreningarna. Eftersom flera av föroreningarna är benägna att flytta på sig eller spridas vidare eller sippra upp genom byggnadsmaterial måste föroreningarna tas om hand. Vissa föroreningar kommer kräva omfattande saneringar och att massor deponeras, medan andra markområden kommer kunna renas på plats. Vilken teknik som väljs beror på vilken föroreningen är, om den är kombinerad med flera olika sorters ämnen, hur djupt de ligger och hur stora koncentrationer av olika ämnen det är, kombinerat med riktvärdena för den användning man önskar i framtiden.

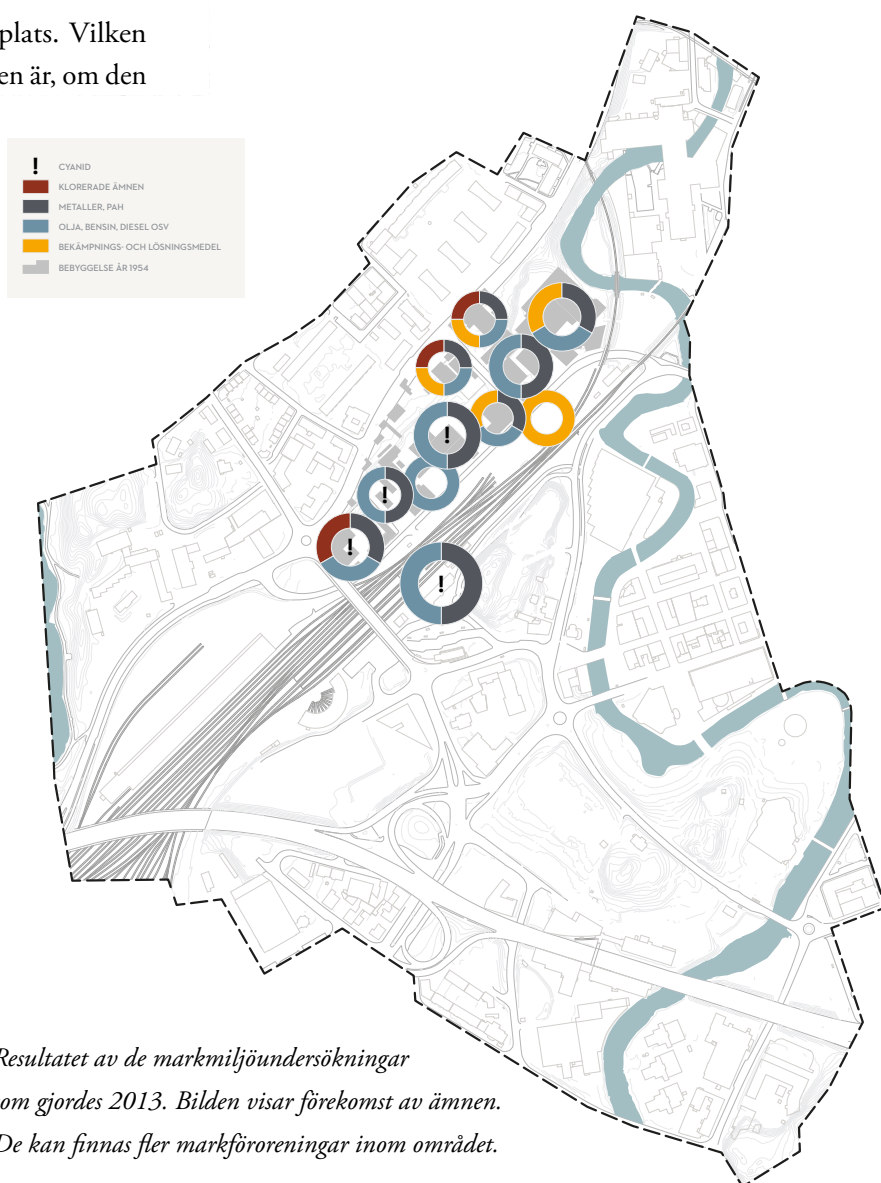
Fortsatt arbete med markmiljön

För att kunna jobba vidare med området behöver en fördjupad markmiljöundersökning genomföras. Fler prover behöver tas för att kunna ringa in innehåll men även fastställa omfattningen djup, bredd och höjdled.

Efter den fördjupade markmiljöundersökningen görs en riskbedömning. I riskbedömningen kan en tidig kalkyl göras, även om det fortfarande finns stora osäkerheter kan antaganden göras som ger indikationer på hur mycket det kommer kosta att sanera marken. För att riskbedömningen ska bli bra behövs även en tydligare bild av vilken användning marken i området

ska ha. Markanvändningen behövs för att kunna göra en platsspecifik bedömning och ta fram platsspecifika riktvärden. De platsspecifika riktvärdena öppnar upp för att låta vissa ämnen vara kvar så att kostnader kan hållas nere och minskar behovet av att gräva bort och deponera massor, men det gör också markanvändningen mindre flexibel i framtiden.

Efter utökade utredningar, detaljerade skisser, riskbedömning och förslag till platsspecifika riktvärden görs en åtgärdsplan för att hantera föroreningarna. Här kan kostnader för saneringen beräknas bättre än i de tidigare stegen och exploateringskalkylen kan få mindre osäkerheter. I detta steg kan även eventuella bidrag sökas. Den



Resultatet av de markmiljöundersökningar som gjordes 2013. Bilden visar förekomst av ämnen. De kan finnas fler markföroreningar inom området.

nuvarande bedömningen är dock att sannolikheten för att få bidrag är låg på grund av att kommuner endast kan få bidrag för bostäder som inte säljs vidare med vinst.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITETER

Genomföra en fördjupad markmiljöundersökning inom planprogrammet

Genomföra en riskbedömning med kalkyl inom planprogramfasen för att säkra ekonomisk genomförbarhet och etappindelning. Detta görs i samarbete med markägaren vad gäller den ekonomiska bedömningen.

Eventuellt fortsätta utredningar och framtagande av åtgärdsplan och fördjupad ekonomisk analys. Här övergår ansvaret från plan till markägaren.

Ansvar: Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Kommunstyrelsen (Miljö och klimat) och Miljö- och konsumentnämnden.

Farligt gods

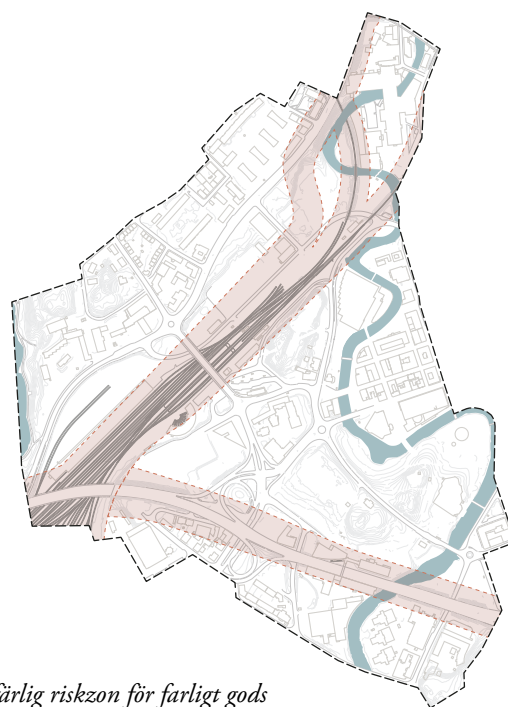
Genom strukturskissområdets mitt går idag farligt gods på järnvägen, Kust till kustbanan och Älvsborgsbanan, samt på Norrby Långgata. Borås Stad tog 2016 fram en översiktlig riskanalys av transporter med farligt gods på väg och järnväg. Skyddsavstånd till transportleder för farligt gods, som bland annat ger förslag på skyddsavstånd till bebyggelse intill leder för farligt gods.

I samband med ett tidigare planprogramarbete för nedre Norrby, kvarteret Gjutaren 11 med flera, togs en kvalitativ riskanalys fram med hänsyn till risk från farligt godstransporterna på järnvägen och Norrby Långgata. På Älvsborgsbanan transporteras mindre volymer farligt gods i dagsläget. De huvudsakliga transporterna går istället på Kust till kustbanan.

Riskanalysen utgick från att området planerades för bland annat kontor och bostäder. Analysen utreder områdets förutsättningar utifrån ganska allmänna antaganden om området och ger rekommendation på vad som bör utredas närmare.

Utredningen ger följande rekommendationer för framtida planering i området:

- » Ett bebyggelsefritt område ska generellt upprättas 0-30 meter från Kust till kustbanan. Det bebyggelsefria området ska inte utformas på ett sätt som uppmuntrar till stadigvarande vistelse. De bebyggelsefria områdena kan exempelvis användas för lokalväg samt gång- och cykelbana.
- » I första hand ska bebyggelse undvikas inom 30 meter från transportleder för farligt gods. Om bebyggelse ska tillåtas inom 30 meter kan det kräva mer omfattande skyddsåtgärder. Detta ska utredas i en kvantitativ riskanalys.
- » Bebyggelse där människor vistas i mindre utsträckning dagtid främst längs Norrby Långgata.
- » Bebyggelse där människor vistas dagtid ska i första hand placeras längs järnvägen.
- » Platser utomhus där människor kan förväntas uppehålla sig mer än endast tillfälligt ska förläggas i skydd av byggnader.



Ungefärlig riskzon för farligt gods om samlokalisering järnvägen och Norrby Långgata samlokaliseras.

Riskutredningar som tagits fram i samband med andra detaljplaner inom området kan utgöra underlag för framtagandet av ytterligare riskutredning.

Fortsatt arbete med riskfrågan

I strukturskissen föreslås en samlokalisering av järnvägsspåren och en väg som ersätter Norrby Långgatas funktion som farligt godsled. En ny dragning av Norrby Långgata utmed järnvägen skapar en samlokalisering men även en större korridor, vilket resulterar i ett bredare skyddsavstånd än det befintliga. (Se karta)

Positiva effekter av samordning av farligt godsleder:

- » Bygga stad så nära järnvägen som möjligt
- » Utveckla och omvandla befintlig Norrby Långgata till en stadsgata
- » Minska mängden ytor som omfattas av skyddsavstånd
- » Reducera den barriäreffekt som Norrby Långgata skapar idag

För det fortsatta arbetet, inför eller när en mer detaljerad utformning finns framtagen, bör en fördjupad kvantitativ och eventuellt kvalitativ riskanalys tas fram för att studera risknivåer och nödvändiga skyddsåtgärder för byggnation runt hela stationsområdet. Skyddsåtgärder behöver belysas och implementeras i planprogram och regleras i nya detaljplaner för att uppnå en tillfredsställande risksituation. Vidare arbete tas fram i samarbete mellan Samhällsbyggnadsförvaltningen Planenheten och SÄRF, Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

I planprogrammet behöver en fördjupad riskutredning tas fram som omfattar hela området och studerar risknivåer och nödvändiga skyddsåtgärder.

Ansvar: Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten)

Ekonomiska scenariet

Intäkter

Strukturskissen föreslår att byggrätter tillskapas inom området vilket genererar stora ekonomiska värden. Kommunen äger stora delar av marken inom området vilket innebär att kommunen kommer kunna tillgodogöra sig intäkter vid försäljning av mark. De områden som ska utgöra kvartersmark för byggnation av bostäder och verksamheter med mera föreslås anvisas, genom till exempel markanvisningstävlingar, för att sedan genomföras och byggas ut av privata byggaktörer.

Kommunen har en viktig roll som markutvecklare och bör tidigt i processen jobba med marknadsanalyser för att skapa förståelse för vad som efterfrågas inom området. Med marknadsanalyser som grund ökar sannolikheten att man riktar sig till rätt målgrupper och att kloka beslut tas kring hur området ska utvecklas.

Kommunen bör lägga upp en strategi för hur byggnationen ska etappindelas och på vilket sätt man ska jobba med markanvisningar för att uppnå bästa möjliga ekonomiska utfall utan att tänja på kvaliteten. Genom att kommunen arbetar aktivt med markanvisningar parallellt med att områden detaljplaneras kan byggaktörerna involveras under planprocessen. Det ger förutsättningar för att kunna anpassa detaljplanens byggrätter och komma fram till lösningar som fungerar utifrån områdets förutsättningar.

Exploateringsbidrag

Exploateringsbidrag utgör en ersättning som en exploatör betalar till kommunen för kostnader för åtgärder som är nödvändiga för detaljplanens genomförande utifrån den nytta som exploatören har av åtgärden. Det vill säga ersättningen ska vara skäligen i relation till det värde som skapas genom de nya byggrätterna. Exploateringsbidraget regleras mellan parterna genom att ett exploaterings- eller genomförandeavtal tecknas inför att en detaljplan vinner laga kraft.

Inom strukturskissen är det sannolikt att den allmänna platsen byggs ut etappvis utifrån att den kommer att tillskapas i flera detaljplaner.

Det kan därför bli aktuellt att ta ut exploateringsbidrag för övergripande anläggningar som är till nytta för ett större geografiskt område än en enskild detaljplan. Exempelvis ett gemensamt parkstråk eller ett nytt trafikmot.

För att exploateringsbidrag ska kunna tillämpas på redan gjorda investeringar då ett större område byggs ut etappvis krävs det stöd i antingen ett planprogram eller stadens riktlinjer för exploateringsavtal.

För att säkerställa kommunens möjlighet att ta ut exploateringsbidrag för en eller flera övergripande anläggningar, bör de planeringsverktyg som finns att tillgå användas systematiskt genom antagande av övergripande planprogram.

I fall där det redan pågår en planläggning behöver det här hanteras genom en revidering av stadens riktlinjer för exploateringsavtal innebärande att riktlinjen kompletteras med bestämmelser rörande etappvis utbyggnad, samt en särskild bilaga för det aktuella projektet.

Medfinansieringsersättning

När staden är med och bidrar/bekostar utbyggnaden av väg och järnväg som staten eller en region ansvarar för kan dessa infrastrukturåtgärder medföra att privata fastigheter kan antas öka i värde. För att staden inte ensam ska få bära kostnaden för dessa åtgärder finns det en möjlighet för staden att genom medfinansieringsersättning få in delar av kostnaden.

Medfinansieringsersättning innebär att en exploatör, vars fastighet antas öka i värde, är med och bidrar ekonomiskt till både genomförda och planerade statliga eller regionala infrastrukturåtgärder i samband med att nya byggrätter tillskapas i en detaljplan.

För att staden ska ha rätt att tillämpa medfinansieringsersättning krävs det att staden har antagit riktlinjer för medfinansieringsersättning som är tillämpliga på det aktuella detaljplaneprojektet. Medfinansieringsersättningen regleras mellan parterna genom att ett exploaterings- eller genomförandeavtal tecknas inför att en detaljplan vinner laga kraft.

Trafikverket

Med anledning av järnvägsprojektet kan vissa åtgärder, som till exempel byggnation av en ny centralbro, komma att helt eller delvis finansieras av Trafikverket. Det återstår att se vilket järnvägsområde som kommer krävas och vilka konsekvenser det för med sig för kommunen och andra berörda fastighetsägare. Trafikverket ersätter fastighetsägare för det markintrång som järnvägsplanen orsakar samt ersätter de skador som uppkommer till följd av järnvägsprojektet.

Kommunen har möjlighet att i exploateringsavtal förhandla om medfinansiering från fastighetsägare vars fastigheter som omfattas av planläggning förväntas öka i värde till följd av investeringar i statlig infrastruktur.

Kostnader

Strukturskissen innehåller flera stora infrastruktursatsningar som bedöms bli tunga investeringsposter. Bland annat redovisas flera nya kopplingar över järnvägsområdet och det befintliga gatunätet föreslås byggas om och ges nya sträckningar på flera ställen.

Föreslagna trafikåtgärder som redovisas vid Brodalsmotet ska delvis finansieras genom medfinansiering från exploateringar inom ett avgränsat geografiskt område enligt en finansieringsmodell som Kommunstyrelsen beslutat om.

Väggkopplingen under riksväg 40 som ska bilda samman Brodalsgatan med Petersbergsgatan är beslutad i detaljplan sedan tidigare och finansieras genom intäkter från försäljningar inom denna detaljplan.

För Viskans park pågår arbete med att ta fram och därefter fatta beslut om en finansieringsmodell.

Inom området är de ekonomiska förutsättningarna mycket osäkra. Flertalet av de stora infrastrukturåtgärder som föreslås är ännu inte kostnadsbedömda. Stora delar av de områden som bedöms lämpliga för byggnation omfattas av markföreningar. Vilka kostnader det kommer innebära att sanera området till den nivå som krävs för att möjliggöra byggnationen är mycket svårbedömda innan detaljerade marktekniska utredningar har genomförts.

Ekonomiskt utfall

Den övergripande bedömningen är att utbyggnation av Västra centrum i enlighet med strukturskissen inte kommer kunna uppnå ekonomisk balans mellan intäkter och kostnader. Trots att kommunen kommer få intäkter i samband med försäljning av fastigheter, att kommunen kan ta ut exploateringsbidrag för övergripande anläggningar och att Trafikverket förväntas bekosta skador eller åtgärder som förorsakas av järnvägsprojektet, är bedömningen att ekonomisk balans mellan intäkter och kostnader inte kommer att uppnås. Det kommer därmed att krävas särskilt riktade investeringsmedel till vissa anläggningar för att utbyggnad av förslaget i sin helhet ska vara möjligt. I efterföljande arbete behövs tydliggörande kring vilka förväntningar som finns på det ekonomiska utfallet.

Rekommendationer för kommande planeringsarbete

AKTIVITET

Förhandling med Trafikverket. Flera steg i form av avsiktsförklaringar och medfinansieringsavtal. Kommer innebära stor delaktighet från ledning och politik.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Stora projekt med stöd av Mark och exploatering)

Med stöd av: Tekniska nämnden (Gatuavdelningen)

AKTIVITET

Skapa förutsättningar och bedöma möjliga innehåll utifrån markutvecklingsperspektiv

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Näringslivsavdelningen) med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Lokalförsörjningsnämnden

AKTIVITET

Genomföra fördjupade analyser kring ekonomisk genomförbarhet parallellt med planprogram.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering) med stöd av Samhällsbyggnadsnämnden (Planenheten) och Tekniska nämnden

AKTIVITET

Tydliggöra förväntningar på det ekonomiska utfallet gentemot politiken utifrån strukturskissens målbild. Hur investeringar och intäktsvolymen hanteras sinsemellan och skapar samsyn i förståelse i relation till olika möjliga scenarier.

Ansvar: Kommunstyrelsen (Stora projekt och Mark och exploatering)

Kommande planeringsarbete

Rekommendationer för fortsatt planeringsarbete	59
Strukturskissens rekommendationer till fortsatt arbete	59
Övergripande samordning	59
Ansvarsområden	59
Strategiska systemfrågor	
Plan- och bygglovsprocesser	
Exploatering	
Medskick till övergripande arbete	60
Översikt över rekommenderat kommande planeringsarbete	61

Rekommendationer för fortsatt planeringsarbete

Inom strukturskiss Västra centrum pågår ett antal stadsutvecklingsprojekt som befinner sig i olika faser. Vissa projekt ligger startklara för byggfas genom lagakraftvunna detaljplaner, vissa ligger i detaljplaneringsfas och andra befinner sig i en tidigare planeringsfas.

Stationsområdet med omland står inför stora förändringar. Stor stadsutvecklingspotential frigörs i och med att det riksintresseområde som reserverat ytor för järnvägen nu konkretiseras och avgränsas. Här är Trafikverkets byggstart för järnvägen satt till perioden cirka 2028 med en bedömd byggtid på cirka 10 år. Innan byggstart behöver en järnvägsplan vara färdig och tas fram i tätt samarbete med övrig planering för att möjliggöra strukturskissens målbild. *Stadsutveckling i järnvägsstråket* är med anledning av detta utpekad som ett Stort projekt med tanke på den höga komplexiteten och behov av samordning.

Stadsbyggnadsprogrammet *Staden vid parken* har lagt fast en inriktning för Viskans park som skär igenom Västra centrum. Parken har flera deletapper som ingår i flertalet av stadsutvecklingsprojekten och befinner sig därmed i samtliga faser av planering och utbyggnad.

Strukturskissens rekommendationer till fortsatt arbete

Under varje avsnitt i kapitlet om övergripande knäckfrågor identifieras och adresseras en rad insatser som krävs för att komma vidare och realisera strukturskissens målbild. Här beskrivs dels planeringsprinciper som förtydligar hur målbilden kan nås men även aktiviteter (förstudier, analyser, utredningar, samordning med mera) som behövs för fortsatt framdrift. Det kan också handla om medskick till andra styrande dokument som strukturskissens arbete identifierat kräver förtydliganden eller tillägg i.

De mer framdriftsrelaterade aktiviteter som identifierats riktas primärt till tre ansvarsområden, strategiska systemfrågor, plan- och bygglovsprocesser och exploatering, inom Borås Stads organisation. Utöver dessa tre ansvarsområden finns även ett behov av ett övergripande samordningsansvar som är adresserat till enheten för Stora Projekt. Samtliga aktiviteter finns även sammanställda i en matris i slutet av dokumentet. Detta är strukturskissens rekommendation på kommande planeringsarbete, men det beslutas enligt ordinarie beslutsprocesser och samordnas av projektet *Stadsutveckling i järnvägsstråket*.

I matrisen anges förslag på ansvarig part och med detta menas den part som ansvarar för att vara sammankallande och säkerställa framdrift och vid behov nominera till produktionsplanen och äska eventuell budget. Flera andra parter är angivna som stödjande och kommer behöva vara aktiva och delaktiga för sakinnehåll eller vara den part som tar över i ett senare skede.

Övergripande samordning

Stadsutveckling i järnvägsstråket är utpekad som ett Stort projekt med utpekade projektledare för både hela stråket och delsträckor. Enheten för Stora projekt har därmed en uttalad samordnande roll för att få ihop de olika aktiviteterna och leda projektets projektledningsgrupp. Samordningsuppdraget ersätter inte linjernas grundansvar.

Ansvarsområden

STRATEGISKA SYSTEMFRÅGOR

Några aktiviteter är kopplade till strategisk planering och dessa gäller främst systemfrågor för trafik men även parkeringsfrågor utifrån struktur och trafikstrategisk nivå. Insatserna bedöms behöva ske tidigt i det kommande arbete då det är en bas för övriga processer och aktiviteter att ta avstamp i. Insatserna kräver aktiv medverkan från fler andra parter och kommer även resultera i en överlämning till en efterföljande aktivitet

kopplat till de två andra huvudprocesserna, i form av inriktningar för planprogrammet och förutsättningar för fortsatt planering av om- och nybyggnation av framförallt gator och broar.

För detta område har Kommunstyrelsen ansvar genom avdelningen för Strategisk samhällsplanering.

PLAN- OCH BYGGLOVSPROCESSER

Planprogrammet föreslås som inledande fas på prövningen gentemot plan- och bygglagen. Fokus för planprogrammet är främst att se på de frågor som strukturskissen identifierat som viktiga för helheten. Detta rör dagvatten och skyfall ihop med höjdsättning utifrån förändrade trafikstrukturer och kommande kvartersstrukturer. En annan fråga är även att utreda vidare den komplexa markmiljö situation som råder i området.

Utöver dessa två punkter finns även en rad andra utredningar och underlag som ligger inom planprogrammets ansvar som rör stadsutvecklingskvaliteter, hälsa och säkerhet samt beroende till annan lagstiftning som till exempel strandskydd och biotopskydd. Planprogrammet är även som ovan nämnt beroende av att få leveranser kopplat till de strategiska systemfrågorna samt bedömningar och underlag från exploateringsprocessen, utifrån ekonomi- och genomförandeperspektiv, för att kunna vara den summerande plattformen för planeringsfasen.

Planprogrammet kommer att behöva takta med Trafikverkets arbete med järnvägsplanen. Kommande etapper för detaljplanering är i detta läge svårt att bedöma. Vissa kommer behöva takta med Trafikverkets arbete och vissa kan göras mer oberoende. Detta är en viktig uppgift för planprogrammet att identifiera.

För detta område har Samhällsbyggnadsnämnden ansvar genom Plan- och bygglövsavdelningen.

EXPLOATERING

Borås Stad är den stora markägaren inom området och kommer behöva vara en aktiv markutvecklare. I det fortsatta arbetet innebär det att initiera och leda förstudier och analyser kopplat till markutvecklingen. Det kan röra inhämtning av marknadsläge, kartlägga behov och möjlig inriktning gällande kvartersmarkens innehåll och vidareutveckla modeller kring markanvisningar.

Ansvaret innebär även att hålla ihop planering och utbyggnad av allmän plats för gator, torg och parker. Här krävs arbete och underlag för att synliggöra stadens behov av investeringar och vad som kan kopplas till nytta för exploatering och därmed generera exploateringsbidrag. Inom ansvaret för planering och byggnation av ny allmän plats ingår även Viskans parks delar som ingår som exploatering och nyinvestering, där ingår till exempel parkbron över spåren. För detta område har Kommunstyrelsen ansvar genom avdelningen för Mark och exploatering.

Medskick till övergripande arbete

Utöver de aktiviteter som utgör nästa steg i planeringen, som framgår i matrisen nedan, har strukturskissen också identifierat ett antal övergripande arbeten som behöver göras för att kunna realisera strukturskissens intentioner. De är inte geografiskt kopplade till Västra centrum utan handlar om strategiska frågor på stadsövergripande nivå som måste lösas ut för att arbetet med Västra centrum ska kunna genomföras.

DE PÅGÅENDE STRATEGISKA DOKUMENTEN FÖR TRAFIK OCH PARKERING BEHÖVER FÄRDIGSTÄLLAS OCH BESLUTAS OM.
Ansvar: Kommunstyrelsen (Strategisk samhällsplanering)

DET PÅGÅENDE ARBETE MED FRAMTAGANDE AV FINANSIERINGSMODELL FÖR VISKANS PARK BEHÖVER FÄRDIGSTÄLLAS
Ansvar: Kommunstyrelsen (Viskans parkprojektet och Mark och exploatering)

RIKTLINJER FÖR EXPLOATERINGSAVTAL BEHÖVER JUSTERAS FÖR ATT HANTERA MEDFINANSIERING.
Ansvar: Kommunstyrelsen (Mark och exploatering)

Översikt över rekommenderat kommande planeringsarbete

KNÄCKFRÅGA	TIDPLAN	AKTIVITET	ANSVAR	STÖD AV
	En grov planering när aktiviteten rekommenderas starta - starkt beroende av järnvägsplanens tidplan	Aktivitet som strukturskissen rekommenderar ska genomföras för att realisera skissens intentioner	Förklarar vilken avdelning som bär ansvar över framdrift, att nominera produktionsplan och säkerställa budget.	Avdelning som kommer ha en betydande roll för att färdigställa aktiviteten
Ny järnväg	Start 2024	Samverkan med Västtrafik behöver ske för att säkerställa resandefunktioner kopplat till stationen.	SPA	STORA PROJEKT PLAN
	Start 2024	Arbetet med att lokalisera järnvägens kompletterande funktioner behöver göras i samverkan med Trafikverket och även i kommande strukturskiss för Sydväst.	STORA PROJEKT/ SPA	PLAN MEX
	Start 2023	Utredningar av järnvägens strukturella påverkan på staden behöver initieras under 2023. Denna behöver ta hänsyn till systemets funktion samt beskriva konsekvenser för staden på kort och lång sikt av att inte omöjliggöra en fortsatt järnväg österut. Utredningarna bör utföras med stöd av järnvägsspecialist och i dialog med andra kommuner, Västra Götalandsregionen samt Trafikverket.	SPA	STORA PROJEKT PLAN MEX MILJÖ & KLIMAT
Kopplingar över järnvägen	Under 2024	Genom en alternativvalsstudie innehållande utbyggnadsordning samt modellering av Space syntax studera de tre broarna. Modellen ska även utreda de fysiska aspekterna för gående som också ger underlag till en trafiksystemanalys/-utredningen. Alternativalsstudien behöver se på övergripande genomförbarhets- och beroendefrågor såväl som olika parametrar som bland annat placering, tillgänglighet, flöden, gestaltning med mera.	SPA	MEX (ansvar kommande fas investering nya broar) GATA (ansvar kommande fas reinvestering Centralbron) PLAN (ansvar för PBL-processen) GIS (Space Syntax-modell)
	Start 2024	Samverka med Trafikverket och andra aktörer om exempelvis utbyggnadsordning och finansiering av kopplingarna över järnvägen.	STORA PROJEKT	MEX (avtal) GATA (väghållarstöd) PLAN



Trafiksystem	Start 2024	Trafiksystemanalys/-utredning tar vid när förutsättningarna för spårområdets bredd och centralbrons koppling kommit längre i planeringen och utifrån genomförs till exempel Space Syntax. Trafiklösningarna ska studeras tillsammans med de föreslagna åtgärderna för Brodalsmotet. Vidare ger trafikutredningen input till utredningen för Norrby Långgata.	SPA	MEX GATA PLAN
	Start 2024	Utredning av flytt Norrby Långgata till Magasinsgatan och omvandling Norrby Långgata till stadsgata.	MEX	SPA (Trafiksystemfrågor) GATA (drift, underhåll) Plan (stads-kvaliteter och hälsa/säkerhet)
Grönområden och offentliga ytor	Start 2024	Ta fram inriktning, övergripande gestaltning och en grov kostnadskalkyl för nya parker och torg.	MEX	PARK GATA PLAN FOF KUF
	Start 2024	Samordning med Viskans park kring gemensamma beröringspunkter, t.ex. Parkbron.	STORA PROJEKT OCH MEX	VISKANS PARK
Social hållbarhet	Start efter 2024	Ta fram principer för markanvisningar inom området för att säkerställa bland annat krav på att ett stort socialt ansvar vid markanvisning	MEX	PLAN FOF
	Start 2024	Skapa förutsättningar Skapa förutsättningar för Gula stråket inom ramen för kommande planering i området.	STADSARKITEKT PLAN TEK (GATA & PARK)	LFF FOF
Parkering	Start 2024	Utifrån kommande parkeringsprogram ta fram förslag på en parkeringsstruktur (lägen) och inriktning för själva parkeringsanläggningen (antal och typ av platser) för hela centrum, baserat på belägningsgrad och målgrupper.	BORÅS KOMMUNS PARKERINGS AB	SPA
	Start 2024	Undersöka stödjande aktiviteter kopplat till pendelparkering i kollektivtrafikstråken.	SPA	Borås Kommuns parkerings AB TEK PLAN



	Planprogram	Inom ramen för planprogrammet se på hur en mobilitetshub på Magasinsgatan ska placeras och ha för inriktning. Borås Kommun Parkering AB ansvarar för kommande fas projektutveckling.	PLAN	Borås Kommuns parkerings AB MEX
Skyfall och dagvatten	Planprogram	Inom ramen för planprogrammet ta fram en princip för höjdsättning med fokus på att se på de större strukturförändringarna utifrån trafikförslag och ta fram en övergripande skyfall- och dagvattenutredning. Detta behöver samordnas med Trafikverket.	PLAN	BEM MILJÖ & KLIMAT MEX TEK
Krokshallsberget	2024	Inriktningsbeslut för ett Konstmuseum vid stationen. Kräver stor förankring med stadsplaneringsperspektivet och kompetens inom byggnation och förvaltning.	KUF	Stadsarkitekt PLAN MEX STORA PROJEKT LFF
	2024	Utreda andra kommunala verksamheter som kan bidra till att befolka stationsområdet olika tider på dygnet	LFF/MEX	Lokaliseringsgruppen
	2024	Samordningsansvar med externa intressenter, Trafikverket kring spårområdet och anslutning till perronger, Jernhusen/Västfastigheter kring stationsfunktionen och Västtrafik kring resandefunktioner.	MEX STORA PROJEKT	LFF PLAN
Markföreningar	Planprogram	Genomföra en fördjupad markmiljöundersökning inom planprogrammet	PLAN	MEX MF MILJÖTILLSYN
	Planprogram	Genomföra en riskbedömning med kalkyl inom planprogramfasen för att säkra ekonomisk genomförbarhet och etappindelning. Detta görs i samarbete med markägaren vad gäller den ekonomiska bedömningen.	MEX	PLAN MF MILJÖTILLSYN
	2024	Fortsätta utredningar och framtagande av åtgärdsplan och fördjupad ekonomisk analys. En ansvarsutredning krävs för att kartlägga vem som varit verksamhetsutövare och därmed ansvarig för eventuella saneringskostnader. Innan det sker behöver köpeavtalen för kommunens inköp av marken granskas för att se vad som eventuellt har avtalats kring ansvarsfrågan kopplat till markföreningarna.	MEX	PLAN MF MILJÖTILLSYN



Farligt gods	Planprogram	I planprogrammet behöver en fördjupad riskutredning tas fram som omfattar hela området och studerar risknivåer och nödvändiga skyddsåtgärder.	PLAN	
Ekonomiska scenarion	Start 2024	Förhandling med Trafikverket. Flera steg i form av avsiktsförklaringar och medfinansieringsavtal. Kommer innebära stor delaktighet från ledning och politik.	STORA PROJEKT	MEX (avtal) GATA (väghållarstöd)
	Start 2024	Skapa förutsättningar och bedöma möjliga innehåll utifrån markutvecklingsperspektiv	MEX	NÄRINGS LIV LFF PLAN
	Planprogram	Genomföra fördjupade analyser kring ekonomisk genomförbarhet parallellt med planprogram.	MEX	PLAN TEK
	Start 2024	Tydliggöra förväntningar på det ekonomiska utfallet gentemot politiken utifrån strukturskissens målbild. Hur investeringar och intäktsvolymerna hanteras sinsemellan och skapar samsyn i förståelse i relation till olika möjliga scenarier.	STORA PROJEKT/MEX	

Förkortningar

Kommunstyrelsen

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN (SBF)

SPA - Strategisk samhällsplanering
MEX - Mark och exploatering
STORA PROJEKT - enheten för Stora projekt på MEX
MILJÖ OCH KLIMAT - Miljö och klimat
VISKANS PARK - Viskans park-projektet
STADSLEDNINGSKANSLIET
NÄRINGS LIV - Näringslivsavdelningen

Samhällsbyggnadsnämnden

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

PLAN - Planenheten på Plan- och bygglovsavdelningen
GIS - GIS-enheten på Geodataavdelningen

Tekniska nämnden

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN

GATA - Gatuavdelningen
PARK - Parkenheten på Park- och skogsavdelningen

Lokalförsörjningsnämnden

LFF - Lokalförsörjningsförvaltningen

Miljö- och konsumentnämnden

MF - Miljöförvaltningen

Borås Energi och Miljö AB

BEM - Borås Energi och Miljö AB

Fritids- och folkhälsonämnden

FOF - Fritids- och folkhälsoförvaltningen

Kulturnämnden

KUF - Kulturförvaltningen



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

POSTADRESS

Samhällsbyggnadsförvaltningen, Borås Stad, 501 80 Borås

BESÖKSADRESS

Kungsgatan 55, 501 80 Borås

TEL

033-35 85 00

E-POST

detaljplanering@boras.se

WEBBSIDA

boras.se/detaljplan