



Plan- beskrivning

Detaljplan för Centrum,
Horngäddan 8 med flera, del 2
Laga kraft 1490K-P1355



Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av nytt kontors- och parkeringshus samt en mottagningsstation. 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.

Planområdet ligger intill Riksväg 40 och Brodalsmotet, bredvid Gina Tricot-huset och omfattar cirka 4 150 kvadratmeter. Kommunen äger marken i området.

Planområdet har delats upp efter granskningen av planen då ändringar ska göras på byggnadshöjderna samt användningen i kvarvarande delar. Delen innehållande polishus och häkte fick laga kraft 22 juli 2022.

Innehåll

Planbeskrivning 4

1. Inledning	4
2. Bebyggelse	4
3. Gator och trafik	10
4. Teknisk försörjning	12
5. Mark	13
6. Vatten	14
7. Sociala perspektiv	15
8. Störningar på platsen	16
9. Planbestämmelser	19
11. Konsekvenser	22
12. Planens genomförande	22
13. Administrativa frågor	23

Planbeskrivning

Detaljplan för Centrum, Horngäddan 8 med flera, del 2, Borås Stad,. Planen fick laga kraft 27 oktober 2025.

1. Inledning

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggandet av nytt kontors- och parkeringshus samt en mottagningsstation. 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.

Planområde

Planområdet ligger mellan riksväg 40 och järnvägen, strax väster om resecentrum, samt vid Brodalsmotet och omfattar cirka 4 150 kvadratmeter. Kommunen äger marken i området. Planområdet har delats upp efter granskningen av planen då ändringar ska göras på byggnadshöjderna samt användningen i kvarvarande delar. Delen innehållande polishus och häkte fick laga kraft 2022-07-22.

Gällande detaljplan

Gällande detaljplan för området är P1121, som anger användningarna centrum och parkering.

Kommunala beslut

Kommunstyrelsen beslutade 2015-03-09 §106 att uppmana Samhällsbyggnadsnämnden att pröva möjligheten att ändra detaljplanen för Horngäddan 9 med flera, då gällande detaljplan inte innehåller tillräckliga byggrätter för att kunna inrymma de tänkta volymerna. Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2015-04-23 i beslut §121 att ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att upprätta detaljplan.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2020-04-23 i beslut §144 att sända detaljplanen för samråd. Samrådet pågick 18 maj - 21 juni 2020. Inkomna synpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2021-06-24 i beslut §209 att detaljplanen godkändes för granskning. Granskningen pågick 30 juni - 30 augusti 2021. Inkomna synpunkter har sammanställts i ett utlåtande.

Kommunfullmäktige beslutade 2022-06-22 i beslut §125 att dela upp detaljplanen och anta detaljplanen för del 1. Planen fick laga kraft 2022-07-22.

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade 2024-02-15 i beslut §33 att detaljplanen godkändes för granskning 2. Granskningen pågick 11 mars - 4 april 2024. Inkomna synpunkter har sammanställts i ett utlåtande.

Detaljplanen antogs av Kommunfullmäktige 2025-09-25, beslutsnummer § 140. Detaljplanen fick fått laga kraft 2025-10-27.

2. Bebyggelse

Bebyggelsestruktur

Området kring Borås Resecentrum är idag en central periferi och planområdet utgörs idag av en stor markparkering samt uppställningsplats för bussar. Fram till 2011 låg ett inhägnat bussgarage på platsen. Gina Tricots huvudkontor som angränsar stod klart 2010. En lokstallsbyggnad ligger norr om planområdet och i öster ligger Sven Eriksongymnasiet vars äldsta byggnad är från 1856. Planområdet är i översiktsplanen en del av Stadskärnan/centrumbebyggelse, där förtätning ska ske med hög bebyggelsetäthet och utpräglad funktionsblandning.

Ny bebyggelse

Den nya bebyggelsen kommer att bestå av ett kontorshus med parkering i de första våningsplanen. En mottagningsstation möjliggörs i anslutning till Brodalsmotet.

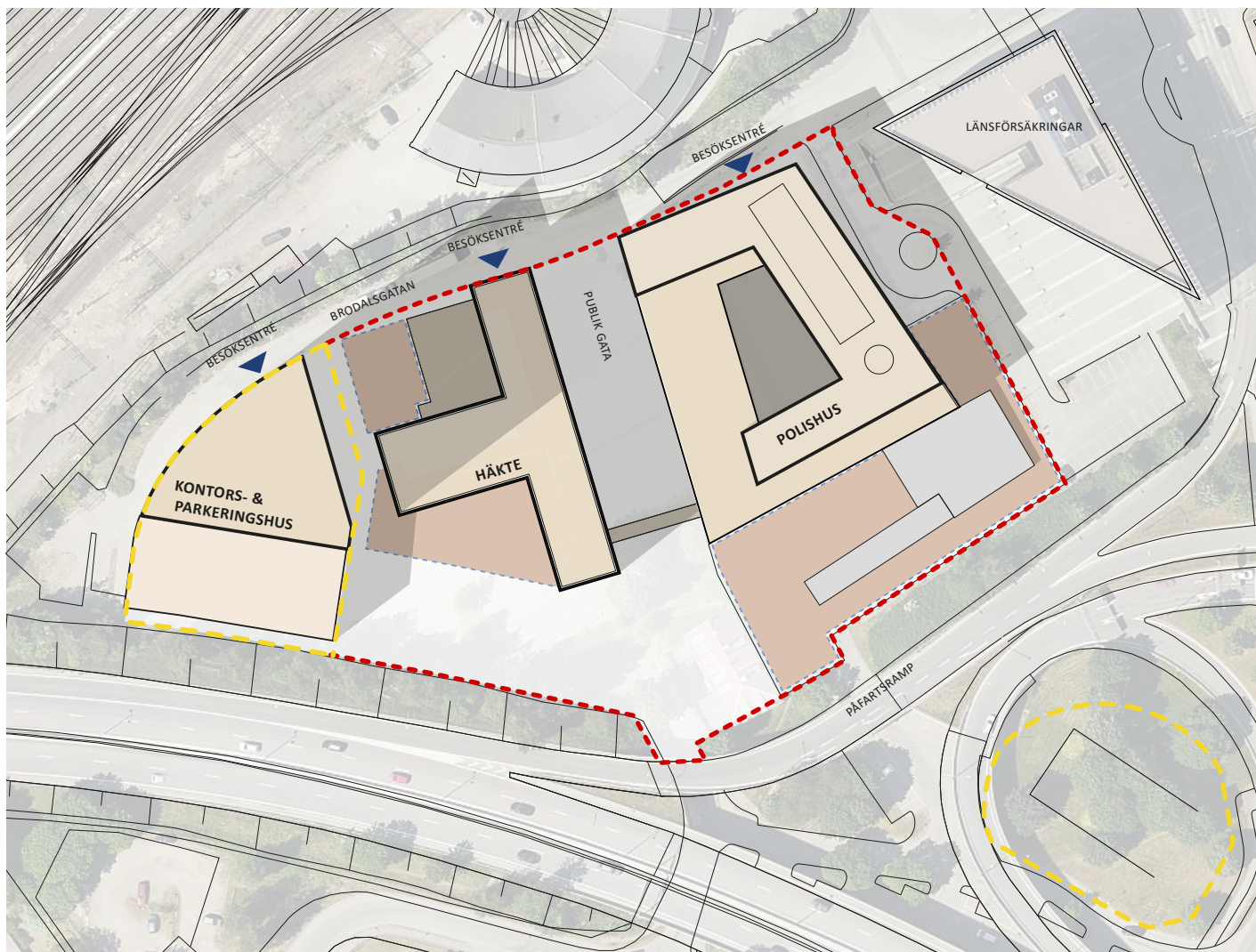
Stadsbild och gestaltning

Den nya bebyggelsen ska anpassas till platsens förutsättningar. Med både järnväg och motorväg som används som farligt godsleder i närheten behöver bebyggelsen placeras på ett sådant sätt att riskerna vid en olycka minimeras. Samtidigt utgör platsen en entré till staden, både för de som kommer från motorvägen och de som anländer till resecentrum. Därför är också gestaltningen av högsta vikt. Bebyggelsen måste också placeras så att den inte blockerar flödena av människor som tar sig från resecentrum och söderut, till exempel mot Boråshallen. Grannbyggnaden som är känd som Gina Tricothuset har ett tydligt och distinkt formspråk som den nya bebyggelsen måste harmonisera med, både vad gäller form och material.

Horngäddan är ett av flera projekt på den västra sidan av Viskan som bidrar till att centrum nu tar klivet över vattendraget och möter resecentrum. De nya byggnaderna och särskilt bottenvåningarna måste kännas öppna och inbjudande för att upplevas som en del av centrum.



Planavgränsning i vitt. Grön yta har antagits tidigare.



Situationsplan över planområdet i gult. Rödmarkerade ytor har antagits sedan tidigare.



Illustration på planförslaget sett österifrån från Brodalsgatan. Gina Tricots kontorsbyggnad syns längst till vänster i bild. Höghuset i bakgrunden ingår i denna detaljplan. De lägre byggnaderna, förutom den längst bort ingår i detaljplanen som har fått laga kraft. (AG arkitekter)



Illustration på planförslaget sett österifrån från Brodalsmotet. Höghuset till vänster i bild och den lägre byggnaden framför tillhör detaljplanen. De två byggnaderna vänster om Gina Tricot-byggnaden ingår i detaljplanen som fått laga kraft (AG Arkitekter).

Gestaltungsprinciper

Gestaltungsprinciperna konkretiserar en målbild för den nya bebyggelsen, och säkerställer att en hög arkitektonisk kvalitet uppnås. I bygglovet kommer byggnadernas volymer, och arkitektoniska egenskaper gällande val av material och färg studeras noggrant. Den sista punkten är tillagd för del två av detaljplanen.

- » Gestaltningen av bebyggelsen ska vara ett tydligt tillägg med avstamp i vår tid, gärna med innovativa lösningar avseende material, belysning och teknik, samtidigt som de ska vara miljömässigt hållbara och fungera över tid.
- » Det ska finnas en variation och indelning i byggnadernas fasader.
- » Byggnaderna, med särskilt fokus på dess bottenvåningar ska upplevas som öppna och levande mot Brodalsgatan.
- » Fasaderna mot riksväg 40 ska gestaltas med konstnärliga inslag som kan uppfattas på längre avstånd. Utformningen ska även kunna uppfattas i gatunivå på nära håll och att arbeta i flera olika skalor är därför viktigt.
- » Mottagningsstationen vid Brodalsmotet får med fördel gestaltas med konstnärliga inslag och ska utformas med uttrycksfull arkitektur som på ett lockande och spännande förhållningssätt framhäver dess funktion. Även denna byggnad ska se välgestaltad ut och kunna uppfattas på både nära och långt avstånd.
- » Material ska väljas med omsorg vad gäller fasadmateriäl, fönster- och dörrpartier, markbeläggningar och så vidare. Materialen ska vara gedigna och hålla hög klass.
- » Även tekniska anordningar ska utföras med finesse, både avseende storlek, placering och utförande.
- » Skyltning ska utföras i harmoni med byggnaderna och området som helhet och tillåts inte sticka upp ovanför takfoten.
- » Utemiljön mellan byggnaderna ska upplevas som grön och trygg. Känslan av trygghet är extra viktig längs med Brodalsgatan.
- » Omsorg bör läggas vid val och utformning av belysning utomhus, då ljussättningen inte bara är viktig för att undvika otrygghet utan också för att det är en viktig del i en övrigt väl gestaltad miljö.
- » Höghuset kommer att fungera som ett landmärke och entrépunkt och ska ges ett vertikalt uttryck och ha ett accentuerat avslut.

Urbana stråk

Planområdet ligger i nära anslutning till två urbana stråk; US3 mellan stadskärnan och Norrby samt US4 mellan stadskärnan och Göta. Just denna del av de urbana stråken är idag inte särskilt urban, men däremot trafikintensiv. Den nya bebyggelsen innebär mer rörelse i området dagtid, och i viss mån även kvällstid. Planförslaget kan också bidra till att skapa en urbanare och trivsammare miljö för gång- och cykeltrafikanter som rör sig till och från exempelvis Göta, men som vill undvika den bullrigaste delen av Varbergsvägen.

Historik och kulturmiljöer

Industristaden Borås växte hastigt i samband med att staden industrialiserades på 1870- och 1880-talet. Inflyttningen till staden innebar att flera nya stadsdelar växte fram utanför den äldre stadskärnan. Den nya bebyggelsen placerades i anslutning till nya industriområden och byggdes främst för textilindustrins och järnvägens arbetare. Brodal var en av dessa nya arbetarstadsdelar och den första bebyggelsen tillkom runt 1880, sannolikt i samband med att den nya järnvägen drogs fram till Varberg omedelbart norr om Brodal. Ytterligare ett järnvägsspår tillkom vid Brodal år 1884 när den så kallade Kindsbanan till Svenljunga drogs rakt igenom det nu aktuella planområdet. Spåret togs bort vid motorvägsbygget runt 1967.

I planområdets nordvästra del låg merparten av bostadshusen. De byggdes med något enstaka undantag från år 1890 och fram till 1917. Brodal växte till en början fram organiskt och stadsplanerades först år 1906. Arbetarna i området hade troligtvis anställning främst vid industrierna vid Magasinsgatan samt vid dåvarande Bockasjön och på Viskaholm. I områdets södra del fanns också ett enkelt ridhus och en mössfabrik, båda uppförda på 1920-talet, samt under 1950- och 1960-talet också ett stort upplag för stenkol, eldningsolja och bensin.

I samband med att den nya stadsmotorvägen planerades och byggdes från 1967 och fram till 1970 så revs i princip hela stadsdelen och ersattes av öppna ytor som till stor del utnyttjades som markparkering. Under 1978 byggde SJ upp en ny bussverkstad med en omfattande uppställningsplats för bussar utmed Brodalsgatan. Anläggningen revs 2017.

Bostäder

Ett bostadshus fanns på den södra delen av området för rättskvarteret fram till år 2018 då det revs. Byggnaden var i dåligt skick och låg precis intill motorvägen. Planen möjliggör en flytt av mottagningsstationen som idag finns i kvarteret Elektra vilket öppnar för fler bostäder i centrala Borås.



Sandemansgatan mot norr i planområdets nordvästra del år 1916.



Brodalsgatan mot öster, 1960-tal.

Arbetsplatser

Gina Tricot har sitt huvudkontor precis bredvid planområdet. I samma byggnad har även Länsförsäkringar kontor. Planförslaget bedöms kunna innebära ett tillskott på drygt 400 arbetsplatser.

Offentlig service

Närmsta offentliga service är Sven Eriksongymnasiet som ligger cirka 250 meter från planområdet.

Kommersiell service

I lokstallarna precis norr om planområdet finns det ett gym. I anslutning till Resecentrum finns Pressbyrå och caféverksamhet. Längs Varbergsvägen söder om motorvägen finns ett flertal mindre verksamheter. Drygt 400 meter från planområdet börjar kvartersstaden med dess utbud av butiker och restauranger.

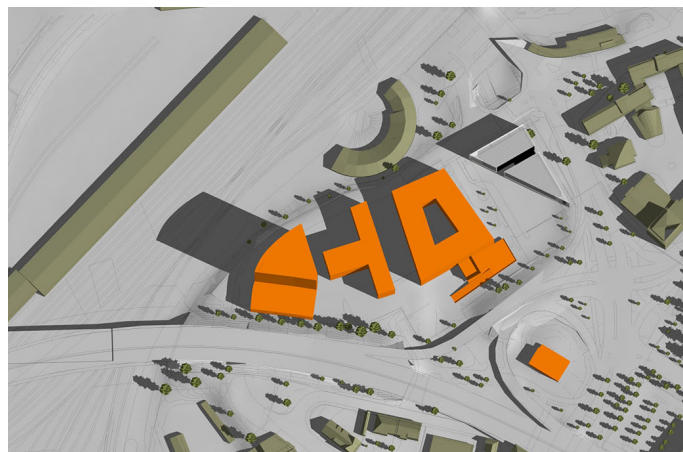
Ljus- och skuggförhållanden

En skuggstudie har gjorts för två tidpunkter på året. 21 mars och 22 juni. Skuggförhållandena för 21 mars motsvarar ungefär samma förhållanden som råder runt 23 september.

I skuggstudien undersöks även bebyggelsen i första planen som antogs i juni 2022. Studien visar att två intilliggande



Skuggstudie, 21 mars kl. 09



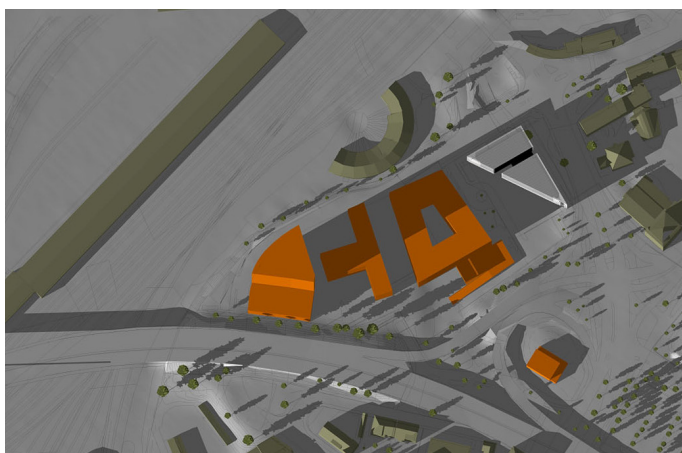
Skuggstudie, 22 juni kl. 09



Skuggstudie, 21 mars kl. 12



Skuggstudie, 22 juni kl. 12



Skuggstudie, 21 mars kl. 16



Skuggstudie, 22 juni kl. 16

fastigheter påverkas av den nya bebyggelsens skuggbildning; Vändskivan 1 med den runda lokstallsbyggnaden samt Horngäddan 11, känt som Gina Tricot-huset. Vändskivan 1 påverkas helt eller delvis vinterhalvåret från att solen går upp fram till kl. strax före kl. 15. Från slutet av april till början av september skuggas fastigheten ungefär fram till kl. 9 på morgonen.

Horngäddan 11 börjar skuggas strax före kl. 13 under vinterhalvåret och ligger delvis i skugga fram till att solen går ner. I april och augusti/september skuggas minde delar av byggnaden kl. 14-15:30. Mellan kl. 15:30 till kl. 18 är

stora delar av byggnaden skuggad. Mellan mitten av maj och början av augusti skuggas endast den nedre delen av byggnaden mellan kl. 15 och kl. 18.

Tillgänglighet

Planområdet är relativt plant, bortsett från en slänt i den södra delen av planområdet ner mot parkeringarna under motorvägen. Nivåskillnaden kommer att tillgänglighetsanpassas i och med detaljplanen. Även nya byggnader ska utformas för att vara tillgänglighetsanpassade.

3. Gator och trafik

Gatunät

Planområdet angörs via Brodalsgatan som i sin tur mynnar ut i korsningen Teknologgatan/Sven Eriksonplatsen/Centralbron. På andra sidan korsningen ligger Resecentrum, och det är även den vägen längs med Sven Eriksonplatsen som leder till kvarterstaden. Brodalsgatan tar i dagsläget slut vid bussuppställningen inom planområdet, men det finns en planlagd fortsättning av gatan runt planområdet, under motorvägen med anslutning till Petersbergsgatan.

Gångtrafik

Gång- och cykelväg finns i dagsläget fram till Brodalsgatans början vid resecentrum. I och med den nya bebyggelsen kommer Brodalsgatan att förlängas, och i denna förlängning ingår även en ny gång- och cykelväg som kommer att ansluta till Petersbergsgatan söder om motorvägen. Ett nytt stråk för gående mellan polishuset och häktet ner mot Tärpilsgatan möjliggjordes i och med del 1 av detaljplanen för Horngäddan som antogs i juni 2022. Tillsammans innebär det här två nya kopplingar för gående från Resecentrum och centralbron söderut ner mot Boråshallen och Göta. Resecentrum kan nå utan att korsa den hårt trafikerade Teknologgatan genom att gå via Stationsgatan som går under Centralbron och fram till resecentrum och tågstationen. Härifrån är det sedan enkelt att ta sig vidare mot centrum. Övergångställen finns annars över både Teknologgatan och Brodalsgatan. Gång- och cykelväg finns även längs med Teknologgatan ner mot Varbergsvägen samt över Centralbron mot Norrby.

Cykeltrafik och cykelparkering

Likt gångvägarna kommer även en ny cykelväg anläggas längs den förlängda Brodalsgatan under motorvägen och fram till Petersbergsgatan. Även stråket genom granntomten, som ingick i planområdet för del 1 av detaljplan för Horngäddan ner mot Tärpilsgatan, är tänkt att göras framkomligt för cykeltrafik. Längs Sven Eriksonplatsen går det cykelväg fram till Västerbron, där gångfartsområdet i centrum börjar. Cykelbanan fortsätter längs med Sven Eriksonsgatan åt både norr och söder. Cykelbana finns även längs med Varbergsvägen upp över Centralbron och vidare mot Norrby samt söderut mot Göta. Cirka 100 cykelparkeringsplatser behöver anläggas i och med nybyggnationen enligt Borås riktlinjer för parkering.

Kollektivtrafik

Från planområdet är det cirka 250 meter till resecentrum och drygt 300 meter till tågstationen. Från resecentrum går alla regionala bussar, samt en stor del av de lokala bussarna. Till Södra torget som är knutpunkt för de lokala bussarna är det cirka 800 meter att gå, men hit går också de lokalbussar som stannar på resecentrum.

Biltrafik och angöring

Området kommer att angöras via Brodalsgatan med utfarter mot Varbergsvägen samt Petersbergsgatan. Polishus och häkte kommer även att ha angöring mot gångstråket som kommer att gå igenom området. Brodalsgatan är planerad att förlängas för att ansluta till Petersbergsgatan söder om motorvägen. Vägporten under riksväg 40 anlades under hösten 2024, men kommer inte att börja användas förrän Brodalsgatan är utbyggd. Den nya vägdragningen har planstöd i den detaljplan som togs fram för området i två etapper 2009 och 2010. De vägar som förväntas påverkas mest av ett ökat trafikflöde i och med planen är Varbergsvägen och Brodalsmotet. Genom att det finns god tillgänglighet med kollektivtrafik och bra gång- och cykelförbindelser till Borås centrum kan flertalet resor ske med andra färdmedel än bil, och påverkan på trafiksystemet kan därmed bli mindre.

Övergripande trafikfrågor

Borås Stad har nyligen beslutat om en trafikprogram och arbetar nu med en trafikplan. Trafikplanen tar bland annat avstamp i Borås Stads översiktsplan och det som trafikprogrammet kommit fram till. Trafikplanen ska på ett mer detaljerat sätt presentera åtgärder och tidplan för genomförande. Trafikprogrammet pekar bland annat ut mål för de hållbara och yteffektiva trafikslagen.

Det pågår för närvarande framtagande av flera detaljplaner vid Brodal, bland annat för kvarteren Horngäddan, Viskaholm och Pulsenområdet, och detaljplanen för Morfeus och delar av Horngäddan som redan har fått laga kraft. Användningen planeras främst bli bostäder, kontor och centrumverksamhet.

Framkomligheten för biltrafiken på vägnätet i Brodal kan idag sägas vara acceptabel, men under högtrafikperioderna förekommer trängsel med köbildningar. Trafiksystemet kring Brodal är mycket viktigt för busstrafiken med hänsyn till Resecentrum. Dessutom sammanstrålar gång- och cykeltrafiken från nordväst och söder mot stadskärnan. Dagens trafiksystem, som är uppbyggt av trafiksignaler, medför att biltrafiken magasineras i korsningarnas olika tillfarter och därefter avvecklas vid grönt ljus. Med ökande trafikvolymen visar analyser att magasinen inte kommer att räcka till utan trafiken i körfälten i vissa fall kommer att växa fram till bakomvarande korsning med risk för blockeringar.

En lösning har tagits fram som översiktligt kan sägas bestå av två delar; ombyggnad av Varbergsvägen mellan Centralbron och söder om Petersbergsgatan samt utbyggnad av ny vägport under väg 40 som förbinder Petersbergsgatan och Brodalsgatan. Ombyggnaden av Varbergsvägen innebär att korsningarna utformas som cirkulationsplatser. Detta beräknas leda till ökad kapacitet med större framkomlighet. Genom den nya vägporten skapas ytterligare en koppling

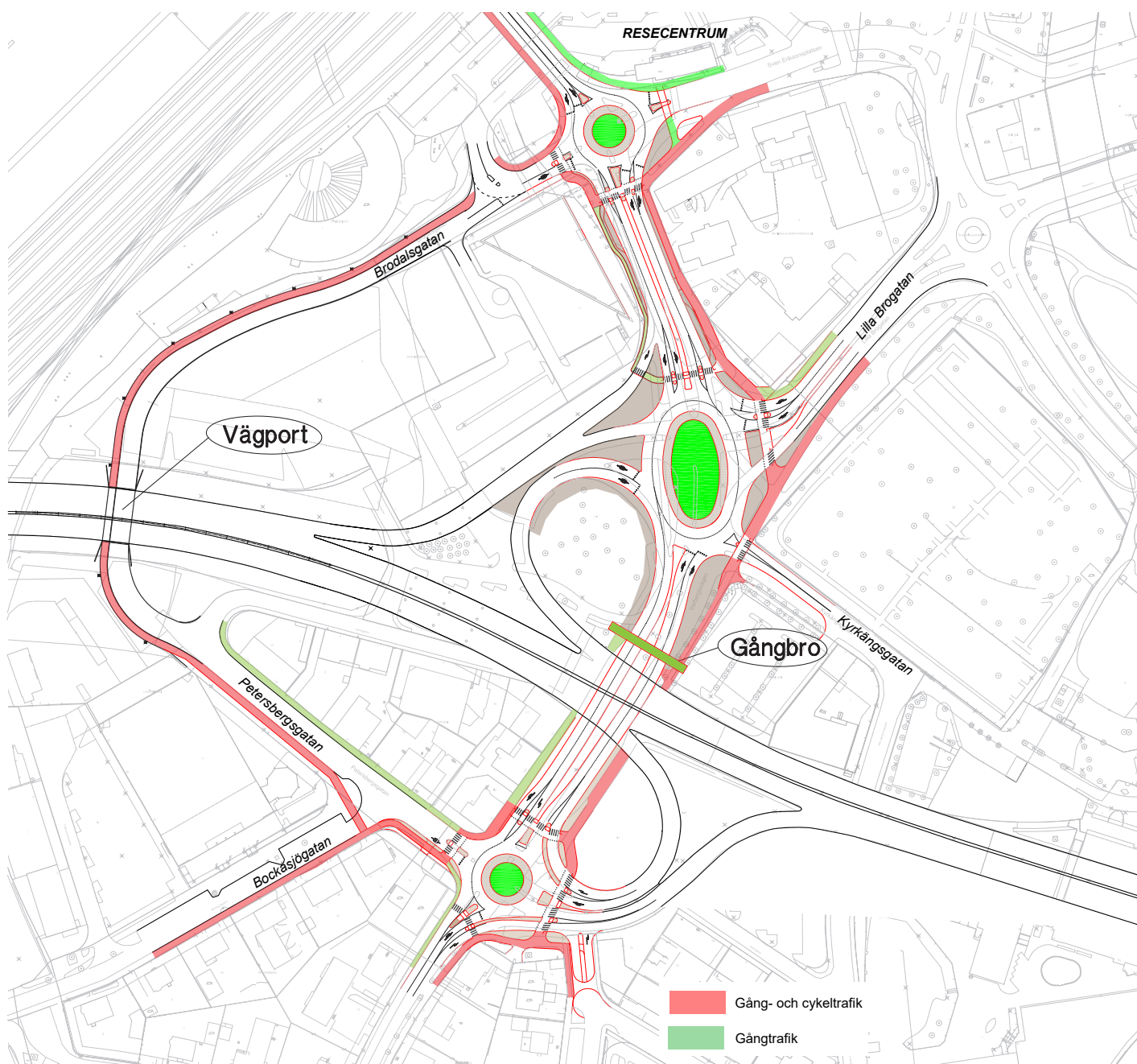
från kvarteret Horngäddan vilket skapar ökad tillgänglighet mot söder för samtliga färdssätt, och dessutom viss redundans genom att en ny koppling etableras. Vägporten under riksväg 40 anlades under hösten 2024. Den kommer dock inte att öppnas för allmänheten förrän större delen av byggarbetena runt Brodalsgatan är genomförda.

Baserat på dagens resvanor beräknas den föreslagna utformningen i stort ge kapacitet för den trafikökning som beräknas ske till följd av ovan nämnda planer samt även en viss ökning från tillväxt i övriga staden som grovt bedöms motsvara fram till 2030–2035. Om köbildning mot väg 40 visar sig bli ett problem finns möjlighet att bredda avfartsrampens anslutning mot Varbergsvägen med ett separat högersvängsvägfält mot söder. Analyserna visar att detta eliminerar

köproblematik för samtliga tillväxtscenarier. Marken för högersvängsvägfältet ägs av kommunen och är planlagd för trafikändamål.

Den föreslagna utformningen beräknas dock inte klara trafikflödena år 2040 om dagens resvanor består och kommunen växer till 140 000 invånare enligt planeringsmålet. Det finns en osäkerhet kring den framtida befolkningstillväxten vilket styrks av att bostadsbyggandet hittills varit lägre än vad bostadsbyggnadsplanen anger.

Kommunens ambition är att främja villkoren för busstrafik samt gång- och cykeltrafik. Det centrala läget för planerna kring Brodal, med gångavstånd till stadskärnan och nära tillgång till busstrafik, gör att bilanvändningen bör kunna bli lägre jämfört med mer perifera lägen. Om kommunens



Förslag på åtgärder i trafiknätet i anslutning till Brodalsmotet. Planområdet kommer att kunna angöras från antingen den norra cirkulationsplatsen vid centralbron eller från den södra cirkulationsplatsen söder om riksväg 40.

ambitioner uppfylls, med högre andelar som går, cyklar och åker kollektivt, så kommer kapaciteten att vara tillräcklig även efter år 2040.

Parkering

Delar av den planerade byggnaden kommer att fungera som parkeringshus med drygt 200 parkeringsplatser. Med de projekt som planeras i den västra delen av centrum och den nya järnvägen så finns det ett ökat behov av att ha ett samlat grepp på parkeringsfrågan i denna del av staden. Parkeringshuset kommer nås via Brodalsgatan med utfarter både mot Varbergsgatan vid centralbron och mot Petersbergsgatan som i sin tur mynnar ut i Varbergsvägen söder om Brodalsmotet. Kontorsytan som medges i planen ger ett behov om drygt 120 parkeringsplatser. Om ”åtgärds paket för verksamhetsbebyggelse i kollektivtrafiknära läge” enligt Borås riktlinjer för parkering används kan behovet av parkering minskas med upp till 20%.

Riksintressen

Riksväg 40 och järnvägen som utgör riksintressen ligger bredvid planområdet och bedöms inte påverkas negativt av detaljplanen. Den trafiklösning som har tagits fram för Brodal bedöms vara tillräcklig för att inte riksintresset för riksväg 40 ska påverkas negativt.

Trafikverket har tagit fram en lokaliseringsutredning för ny järnväg mellan Göteborg och Borås.

Enligt framtagen lokaliseringsutredning angränsar planområdet till den bibana till Borås centralstation som föreslås i Korridor Osdal/Borås C med station B11A. Dialog har förts med Trafikverket för att minimera påverkan på den nya järnvägen. Under planprocessen har det framkommit att detaljplanen inte påverkar den nya järnvägen som sådan, men att kommunen behöver se över vilka ytor som kan behövas för angöring med mera till stationen när järnvägen är byggd. Kommunen är trygg med att planområdet inte hindrar möjligheten till nya stationsytor då det finns många andra platser runt resecentrum som är bättre lämpade för den typen av ytor. Inte heller möjligheten till ett framtida triangelspår för koppling av den regionala järnvägstrafiken österut påverkas negativt av detaljplanen.

4. Teknisk försörjning

Vatten och avlopp

Området kommer att anslutas till kommunala ledningar för vatten och avlopp.

Brandposter

En ny brandpost finns vid Brodalsgatan.

Dagvatten

Planområdet har till stor del varit hårdgjord och ansluten till kommunalt dagvatten. Dagvatten från planområdet avleds till recipienten Viskan.

Dagvatten ska fördröjas och renas inom planområdet innan det släpps vidare mot recipienten, enligt framtagen utredning av Rejlers (2025). I det västra området behövs en fördröjningsvolym om 40 kubikmeter och 120 kvadratmeter inom avsatt yta i plankartan och inom det östra området krävs en fördröjningsvolym om 67 kubikmeter och 170 kvadratmeter inom avsatt yta i plankartan.

I det västra området föreslås ett avsättningsmagasin fylld med makadam på grund av platsbristen och i det östra området föreslås ett makadamdike. Planbestämmelserna ligger inom kvartersmark då det inte finns utrymme för en allmän anläggning. Östra delen är planlagd med allmän kvartersmark och kommer fortsatt att vara i kommunal ägo.

Ett dagvatten-PM har tagits fram av Borås Energi och Miljö. Planområdet avvattnas via dagvattenledningar till Viskan. Ledningarna är belägna under broarna vid Brodalsmotet samt under riksväg 40s vägbank österut till Viskan.

Värme och kyla

Det finns möjlighet att ansluta planerad bebyggelse till fjärrvärme- samt fjärrkylennätet.



Förslag på yta för rening och fördröjning av dagvatten inom vardera område inom planområdet (Rejlers 2025).

Avfall

För att få en bra arbetsmiljö, säkerhet och tillgänglighet vid avfallshämtning ska anvisningarna i "Avfall Sveriges Handbok för avfallsutrymmen" samt Boverkets vägledningshandbok "Avfallshantering - tillgänglig, säker och estetisk" följas.

El, tele och fiber

Området kommer att anslutas till el och teleledningar. Elförsörjningen till området ska vara robust och klara av eventuella störningar.

5. Mark

Natur och vegetation

Marken är till större delen hårdgjord, utan någon vegetation. Precis norr om planområdet finns viss vegetation i slänten ner mot järnvägen. På platsen för mottagningsstationen finns en gräsmatta med ett antal träd som kommer att behöva tas ned. Samtidigt kommer nya träd att planteras inom övriga delar av planområdet.

Fornlämningar

I området finns inga kulturhistoriska lämningar eller fornminnen.

Geoteknik och Radon

Följande text beskriver förutsättningarna för hela det ursprungliga planområdet. Utförda undersökningar visar att jordlagerföljden under det översta ytskiktet består av en fyllning ovan en friktionsjord ovan berg. Djup till fast botten varierar mellan cirka 19 och 27 meter enligt utförda hejarsonderingar.

Fyllningens mäktighet bedöms variera mellan cirka 0 och 1,5 meter. Fyllningen består huvudsakligen av sand som ställvis är mullhaltig och grusig. I grässlänterna utgörs fyllningen överst av mulljord. Friktingsjorden består av sand med varierande inslag av silt och grus. Friktingsjordens mäktighet bedöms variera mellan cirka 15 och 25 meter.

Totalstabiliteten för befintliga förhållanden för sektion 1 bedöms som tillfredställande enligt gällande krav och normer. Vidare visar stabilitetsanalysen att ett dike, med bredd 3 meter och djup 0,8 meter (vilket motsvarar en nivå på +138,2 för dikesbotten i sektion 1), kan anläggas med ett avstånd på minst 0,5 meter intill släntfot vid riksväg 40.

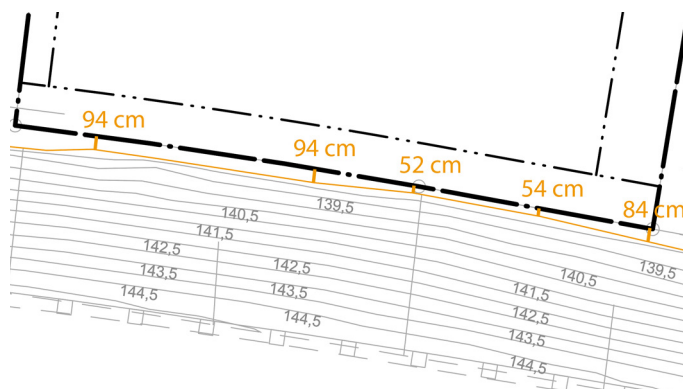
Släntfoten mot Riksväg 40 har mätts in efter det att området använts som arbetsområde för byggnation av den nya vägporten under riksväg 40. Minsta avstånd mellan släntfot och planområde är 52 centimeter, och avståndet ligger på mellan 52 och 54 centimeter på en 9 meter lång sträcka i den

östra delen. I den västra delen är avståndet cirka 1 meter. Stabilitetsanalysen är gjord med ett djup på 0,8 meter för säkerhetsdiket. I plankartan är djupet dock endast reglerat till 0,3 meter, vilket innebär bättre förutsättningar för släntstabiliteten. Avståndet på minst 52 centimeter tillsammans med det föreskrivna dikesdjupet bedöms vara tillräckligt för att släntstabiliteten ska vara fullgod. Se karta på nästa sida.

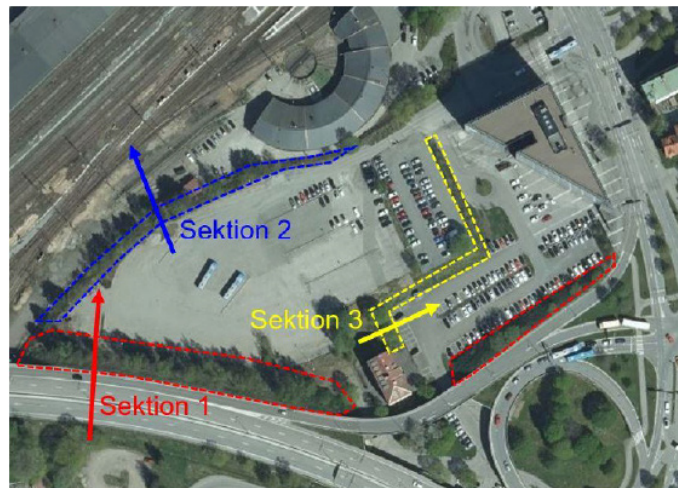
Totalstabiliteten för befintliga förhållanden för sektion 2 bedöms som tillfredställande enligt gällande krav och normer.

En inspektion av stödmuren som löper längs med slänten som går ner mot Kust till kust-banan rekommenderas för att säkerställa dess kondition.

Beräknad säkerhetsfaktor mot stabilitetsbrott för sektion 3 för befintliga förhållanden är inte tillfredställande enligt gällande krav och normer. Sektion 3 är däremot vald utifrån den brantaste delen av slänten i den östra delen av planområdet och utgör därmed den mest kritiska slänten inom planområdet. Släntlutningen för slänten i den östra delen av området varierar mellan cirka 1:1,5 och 1:2,5. Hela slänten kommer att schaktas ur inför byggnation, då de nya



Avstånd mellan planområde och inmätt släntfot mot riksväg 40. Släntfot markeras med orange linje.



Undersökta sektioner (Cowi 2021).



Slänten mellan planområdet och riksväg 40.

byggnaderna kommer att ha underjordiska garage. Eventuellt kvarvarande delar av slänten kommer att flackas ut, då lutningen ska fungera för bil-, samt gång och cykeltrafik.

I samband med projektering ska ytlaster, släntlutningar och schakter kontrolleras med avseende på stabilitet/bärighet. Vid lokala schakter ska stabilitetsförhållandena kontrolleras.

Beroende på byggnadens sättningskrav och grundplattans konstruktion bedöms grundläggning kunna ske antingen med platta på mark alternativt grundläggning med pålar.

Jordlagerföljden inom området utgörs i huvudsak av fyllning ovan friktionsjord. I fyllningen har ställvis mulljord påträffats. Den organiska jorden i form av mulljord är sättningsbenägen och förutsätts schaktas bort i samband med grundläggning av byggnaderna. Sättningsstorlek, vid måttliga laster, förutsätts bli små och ske relativt snabbt. Sättningar från planerad exploatering bedöms ej påverka befintligheter inom och i nära anslutning till planområdet.

Då det är långt ner till berggrund så bör påverkan av radon vara begränsad. Byggnader för stadigvarande vistelse ska utformas radonsäkert.

Förorenad mark

Provtagning har gjorts vid tre tillfällen för hela fastigheten. Vid första tillfället gjordes 6 borrhöjningar och 7 provgropar. En kompletterande undersökning gjordes senare för att få en bättre bild av föroreningarna i grundvattnet. Den tredje provtagningen gjordes för att undersöka förekomsten av eventuella markföroreningar av bekämpningsmedel. Samtliga uppmätta halter av bekämpningsmedel i jord underskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning.

Grundvattenströmningen och följaktligen spridningsriktning för föroreningar inom provtagningsområdet har undersökts. Grundvattenströmningen bedöms vara i östlig riktning. Påvisade halter av kalcium har i två provpunkter detekterats

i halter med hög till mycket hög påverkan. Likaså har detekterade halter av kalium och natrium i en provpunkt en hög påverkan på grundvatten. Påvisade halter av mangan har i en provpunkt detekterats i halter med en mycket hög påverkan på grundvatten. Bens(a)pyren har i tre av fyra provpunkter detekterats i halter med mycket hög påverkan. Likaså har PAH4 i två provpunkter detekterats i halter med en mycket hög påverkan på grundvattnet.

Utifrån Naturvårdsverkets generella riktvärden har påträffade föroreningars farlighet i jord bedömts. Samtliga uppmätta halter av metaller och BTEX (samlingsnamn för bensen, toluen, etylbensen och xylener) i jord underskrider Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning. Påvisade halter av alifatiska kolväten och PAH överskrider i en provpunkt gällande riktvärden för känslig markanvändning. Uppmätta halter på borrhöjning 1,5-2,0 meter har dock enbart detekterats i lågt överskridande halter och analysresultaten tyder på att föroreningsnivån sjunker med djupet.

Då marken har fyllts ut med fyllnadsmassor och bedöms vara påverkad av bland annat tidigare bebyggelse, järnväg och vägar kan påträffade föroreningar härledas till tillförda massor, industri, bilism, och så vidare. Detekterade halter av alifater och PAH inom provtagningsområdet bedöms ställvis utgöra en risk för människors hälsa och/eller markmiljö. Bedömningen har gjorts att ett saneringsbehov föreligger inom området, dock endast inom de delar som schaktas, där förorenade massor som schaktas bort ska saneras vid behov.

6. Vatten

Översvämningsrisk

Planområdet påverkas inte av översvämningsrisker från Viskan enligt detaljerad översvämningskartering från MSB, upprättad 2018.

Skyfall

Idag utgörs marken inom planområdet främst av hårdgjorda ytor samt hårt packat fyllnadsmaterial täckt av grus. I och med planförslaget väntas andelen hårdgjorda ytor vara ungefär desamma som tidigare. På platsen för mottagningsstationen ökar de hårdgjorda ytorna.

Det är viktigt att den planerade bebyggelsen utformas så att lågpunkter och instängda områden undviks samt att marken höjdsätts så att vatten ges möjlighet att avrinna ut ifrån byggnader.

Enligt tidigare undersökningar av beräknat 100-årsregn i verktyget Scalgo, blir det inga större vattensamlingar på Brodalsgatan som kan försvåra framkomligheten till plan-

området. Brodalsgatan kommer att förlängas och byggas om under de kommande åren, vilket kommer att resultera i att nuvarande lågpunkter tas bort eller minskas.

Ett PM för dagvatten och skyfall har tagits fram av Borås Energi och Miljö (2022-02-01) för hela fastigheten Horngäddan 8. Enligt denna har dagvattenledningarna god kapacitet i området, och det räcker att öka kapaciteten på en sträcka av 60 meter för att få en bra bortledning av vattnet. För att klara ett klimatanpassat hundraårsregn behöver dessutom fördröjning om minst 210 kubikmeter göras inom planområdet, vilket motsvarar kravet från Borås Energi och Miljö på att 3 kubikmeter per 100 kvadratmeter hårdgjord yta ska fördröjas.

Ett PM för dagvatten och skyfall är också framtaget av Invia-tech (2022-02-03) där de har undersökt en lösning med rain garden mellan polishuset och häktesbyggnaden. Utredningen visar att tänkt lösning kan hantera de flesta 200-årsregn. Vid korta och intensiva 200-årsregn kan vatten bli stående under några minuter, vilket dock inte anses innebära störningar för verksamheterna i området.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) reglerar krav på miljökvalitet. Miljökvalitetsnormerna ska följas när kommuner och myndigheter planerar och planlägger. Statliga myndigheter har beslutat om åtgärder för att följa normerna där vissa av åtgärderna är direkt riktade till kommunerna. Det finns miljökvalitetsnormer för vatten uppdelat i normer för grundvatten och ytvatten. Det finns även miljökvalitetsnormer för buller och luft.

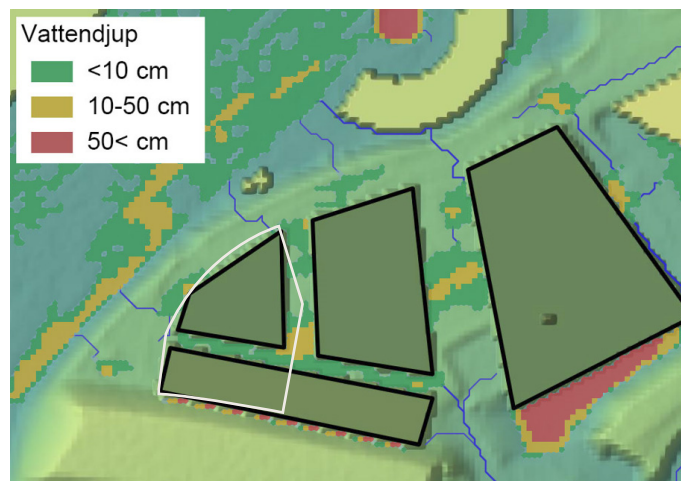
Grundvattnets kvalitet

Grundvatten klassificeras i kvantitativ och kvalitativ status. De områden som klassificeras är avgränsade bland annat efter den mängd vatten som tas ut för dricksvattenförsörjning idag eller för framtida vattenförsörjning. De begrepp som används för att beskriva grundvatten är god kvantitativ status och god kemisk status.

Planförslaget innebär att förorenad mark saneras vilket är positivt för grundvattnet och påverkar vattnets kemiska status positivt.

Ytvattnets kvalitet

Ytvatten är sjöar och vattendrag. De klassificeras i ekologisk status och kemisk status. Den ekologiska statusen utgår från förutsättningarna för växt- och djurliv. Bedömningen omfattar även påverkan på vattendragets form, om botten har förändrats, marktyp i närmiljön och strukturen på strandzonen. Ytvattnets kemiska status bestäms av hur mycket kemiska föroreningar som finns i vattnet eller bottensedimentet.



100-årsregn simulerat i Scalgo med ett tidigare bebyggelseförslag från 2021.

Simuleringen visar att det inte blir några större vattensamlingar på Brodalsgatan som kan försvåra framkomligheten. Planområdet är markerat med vit linje.

I maj 2023 klassade Länsstyrelsen Viskan och kom då fram till att vattendraget har måttlig ekologisk status där kvalitetsfaktorn fisk och konnektivitet i vattendrag är utslagsgivande för bedömningen. Konnektivitet i vattendraget är bedömd till dålig status eftersom fiskar och andra vattenlevande djup inte kan vandra naturligt i upp- och nedströms riktning i vattensystemet. Vattendraget uppnår ej god kemisk status på grund av att gränsvärdena för de prioriterade ämnena kvicksilver (Hg) och polybromerade difenyletrar (PBDE) överskrids i vattenförekomsten.

För att planförslaget inte ska påverka MKN negativt behöver icke-försämringskravet uppfyllas för utvalda de föroreningsämnena. Detta innebär att föroreningshalter och -mängder efter exploatering inte får överskrida befintliga halter och mängder. Med föreslagna åtgärder under rubriken Dagvatten på sida 12 har samtliga föroreningsämnena kunna reducerats under befintlig nivå, vilket uppfyller icke-försämringskravet. Därmed bedöms recipienten inte påverkas negativt av planförslaget

7. Sociala perspektiv

Trygghet

Nya arbetstillfällen skapas i och med tillkomsten av nya verksamheter, vilket ger mer liv och rörelse på platsen.

I och med detaljplanen minskar känslan av en barriär mellan Resecentrum och Göta och Boråshallen. Det kan leda till att fler människor rör sig i området och därmed också en ökad trygghet.

Identitet

Borås har på senare år blivit känt som en skulpturstad. Gestaltningen ska knyta an till denna identitet och förstärka bilden av Borås som skulpturstad.

8. Störningar på platsen

Risk

En riskutredning (Briab, 2024-11-14) har tagits fram då planområdet gränsar mot riksväg 40 och järnvägen som är farligt godsleder.

Genom planprocessen har förutom anlita riskkonsult även räddningstjänst och exploatörs brandingenjör varit aktiva parter. Dialog har även förts med Länsstyrelsen för att komma fram till lösningar som har kunnat ge detaljplanen en ökad robusthet.

Kontorsverksamhet bedöms tillhöra normalkänslig markanvändning enligt den indelning i kategorier som redovisas i kommunens översiktliga riskanalys.

Utredningen visar att risknivån intill riksväg 40 dominerar över risknivån intill järnvägen. Det innebär att den totala risknivån påverkas lite av att riksväg 40 sammanfaller med Viskadalsbanan och Kust till kustbanan. Med hänsyn till riksväg 40 blir risknivån tillfredsställande låg för normalkänslig verksamhet på 40 meters avstånd från transportleden utan skyddsåtgärder. Risknivån längs med järnvägen, utan hänsyn till riksväg 40, kräver ett skyddsavstånd på 30 meter för att vara tillfredsställande låg utan skyddsåtgärder för normalkänslig verksamhet.

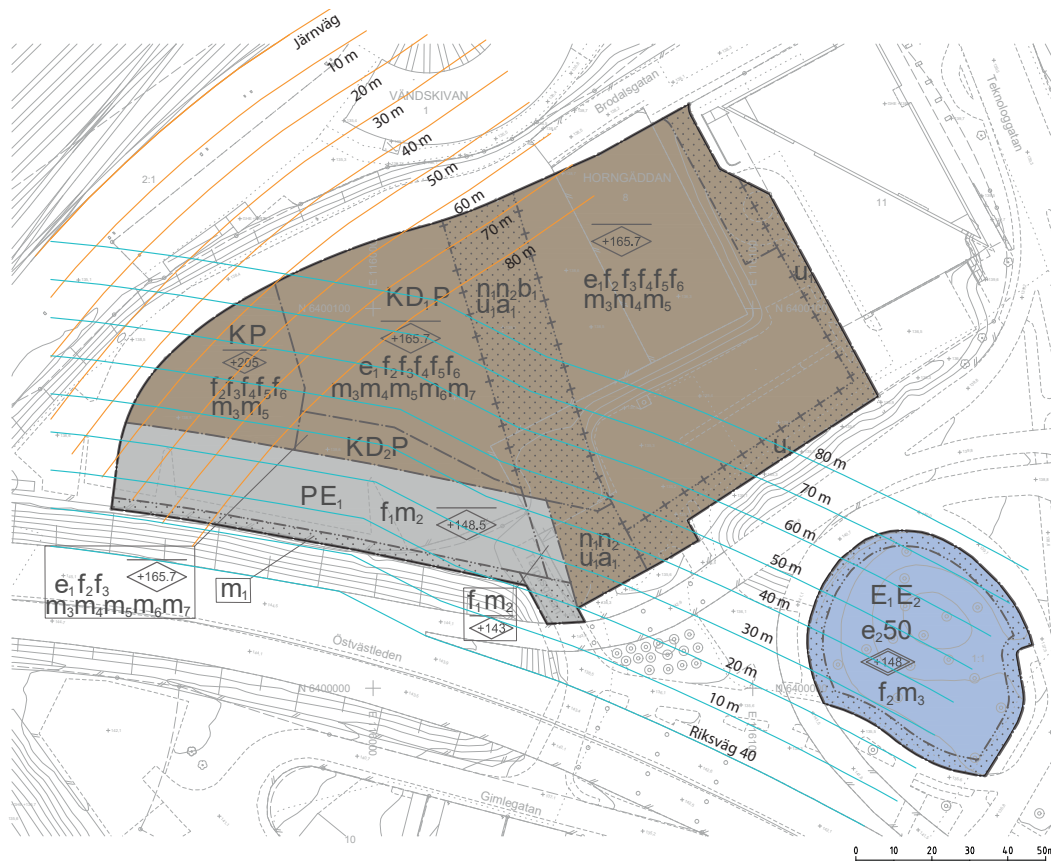
Hela planområdet ligger inom Länsstyrelsen i Västra Götalands riskhanteringsavstånd. I delar av planområdet

överskrider individrisken den nivå där den anses vara tillfredsställande låg. Samhällsriskbidraget vid fullt utnyttjande av tillåtna byggrätter är också relativt hög och tangerar den övre gränsen för vad som kan anses vara acceptabelt. Åtgärder är därför nödvändiga för att möjliggöra planerad markanvändning.

Åtgärder som separerar olyckan från området är fördelaktiga eftersom de ger mindre påverkan på utformningen av byggnader och område. Exempel på åtgärder som tillhör denna grupp är avakningsskydd, invallning, tråg, mur, vall, med mera.

Därutöver krävs åtgärder som skyddar byggnaderna vid en olycka. Exempel på sådana åtgärder är ytterväggar i obrännbart material, brandteknisk klass på fönster och fasad, tung stomme med mera. Slutligen krävs åtgärder som skyddar personerna som vistas i byggnaderna. Det kan handla om ventilationssystem som utformas för att begränsa läckage in i byggnaderna och att ordna möjlighet att utrymma på ett säkert sätt.

Vid olycka med giftig gas längs med riksväg 40 eller vid järnvägen är en god åtgärd att placera tilluften till byggnaderna högt. Om tilluft placeras minst 8 meter ovan mark, fås ett markant minskat läckage in i byggnaden som ger ett förstärkt och redundant skydd i händelse av olycka.



Plankarta från 2022 med redan antagna delar av planen inkluderade, som visar på avstånd från riksväg 40 och närmaste järnvägsspår. Plankartan skiljer sig något från nuvarande plankarta vad gäller vissa planbestämmelser.

Samtliga normalkänsliga byggnader, oavsett avstånd från väg/järnväg, bör också förses med ett ventilationssystem som är manuellt avstängningsbart. Avstängning ska vara möjlig via reception, vaktcentral eller motsvarande.

Det ska vara möjligt att enkelt utrymma från byggnaden vid olycka längs med riksväg 40 samt järnvägen. För att uppnå detta bör det finnas utrymningsvägar från samtliga byggnader inom detaljplanen som är fördelade så att det är möjligt att utrymma både i riktning bort från riksväg 40 och bort från järnvägen (dvs. både åt norr samt åt öst). Samtliga lokaler i byggnaden där personer vistas stadigvarande bör ha möjlighet att utrymma via en sådan utgång.

Avåkningsskydd i kombination med invallning är en åtgärd som har positiv påverkan på säkerhetsnivån. En riskanalys utförd av Wuz risk consultancy AB, som utrett skyddsavstånd till transportleder för farligt gods i Borås Stad, visar att avståndet till där risknivån blir tillfredsställande låg minskar från 80 till 60 meter. Med åtgärden sjunker individrisken kraftigt inom området 0-30 meter från vägen, för att sedan plana ut.

Avåkningsskydd finns på riksväg 40 längs med planområdet, och byttes under hösten 2024 till klass H4b. Invallning eller liknande saknas dock, och eftersom vägen ligger på en högre nivå och har slänt ner mot planområdet kan utsläpp av exempelvis brandfarlig vätska rinna mot planerad bebyggelse. Dike, tråg eller liknande som hindrar utsläppen att spridas okontrollerat ska därför anläggas nedanför slänten, så nära vägen som är praktiskt möjligt. Dike har redan anlagts på de delar som gränsar mot det planerade häktet och polishuset.

Brandskyddad fasad är en säkerhetshöjande åtgärd vars effekt är stor på avstånd upp till 30 meter från transportleden, eller upp till 20 meter från en invallningskant. På längre avstånd än så utgör det faktiska avståndet ett tillfredsställande skydd mot den värmestrålning som kommer från en brand. Förutsatt att en invallning kan placeras minst 20 meter från

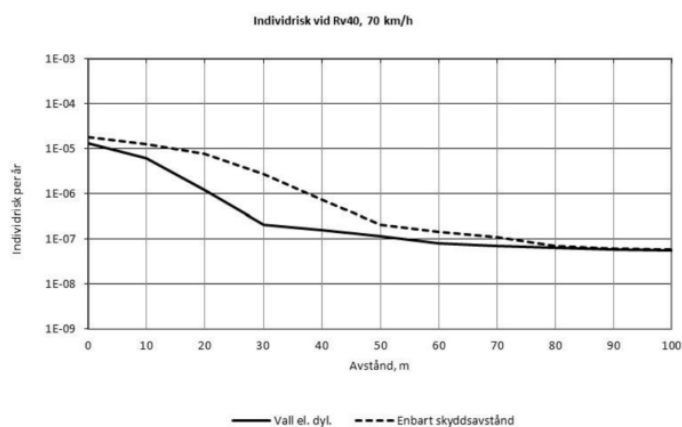
närmsta byggnad får denna åtgärd begränsad påverkan. Åtgärden har dock ändå införts inom hela planområdet för att ge en ökad robusthet.

Mindre känslig verksamhet, exempelvis parkeringshus, som utformas med brandskyddad fasad kan uppföras utan skyddsavstånd till riksväg 40. I kombination med åtgärden invallning innebär detta att parkeringshus med brandskyddad fasad i sydlig riktning kan uppföras utan skyddsavstånd till invallningen. Fasader i östlig och västlig riktning ska utföras i obrännbart material, och brandfarlig vätska ska hindras från att rinna in i byggnaden, exempelvis via garageinfarter.

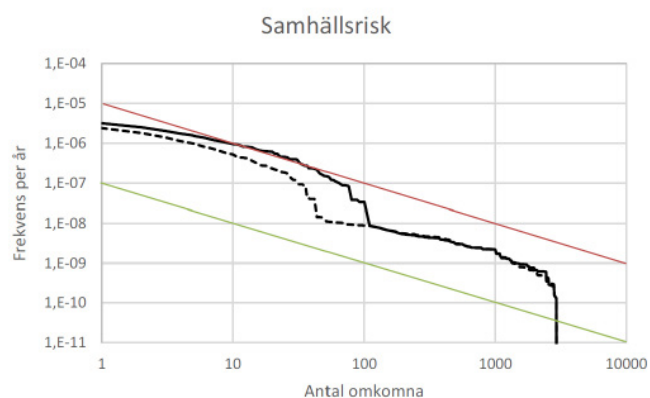
Risker som kan tänkas påverka transformatorstation som orsakas av transporter av farligt gods kan vara olyckor som leder till brand eller explosion. Risken för påverkan av tryckvågor vid explosion är väldigt låg jämfört med brandpåverkan, enligt resonemang i föregående stycke. Åtgärder för att minska denna risk bedöms inte vara kostnadseffektiv. Ett riskavstånd på 30 meter från riksväg 40 i kombination med fasad i obrännbart material bedöms ge ett rimligt skydd mot de vanligast förekommande olyckorna som kan påverka anläggningen. Alternativt kan transformatorstation skyddas med brandklassad fasad, utan skyddsavstånd.

Åtgärdena skyddsavstånd i kombination med avåkningskydd och dike/tråg samt obrännbar fasad skyddar mot skadetyper brännskada, som står för det största individriskbidraget inom 40 meter från riksväg 40. Förgiftningsskador står för majoriteten av det kvarvarande riskbidraget, vilket reduceras genom de föreslagna ventilationsåtgärderna.

En förtätning av Horngäddan enligt planförslaget och tidigare antagen detaljplan innebär ett tillskott i samhällsrisk som införda åtgärder kompenserar för i stor utsträckning. Efter åtgärder bedöms Horngäddan inte påverka framtida bebyggelseutveckling i planområdets närhet på ett negativt sätt.



Individrisk per år om vall eller dike uppförs där 1E-0 står för hur många nollor som ska stå före decimalen. Till exempel motsvarar 1E-05, 0.00001, eller ett på hundra tusen. (Briab 2022).



Sambällsrisk i Horngäddan före (heldragen linje) och efter säkerhetshöjande åtgärder (streckad linje). Röd linje anger vad som anses vara en acceptabel risk. (Briab 2022).

En åtgärd som inte har setts som nödvändig i riskutredningen, men som ändå har införts i plankartan är att fönster ska vara icke-öppningsbara.

Ytterligare åtgärder som skulle vara möjliga att införa är förstärkning av stomme/fasad samt ytterligare krav på skyddsavstånd och disponering av planområdet. Förstärkning av stomme bedöms vara tekniskt möjligt, men skulle bara medföra en marginell minskning av risknivåerna med hänsyn till att riskbidraget från denna olyckstyp ligger på nivåer som normalt anses vara försumbara. Åtgärden bedöms därför inte vara ekonomiskt rimlig.

Eftersom gasmoln med giftig gas kan spridas långt från olycksplatsen ger ett längre skyddsavstånd från riksväg 40 endast en marginell minskning av individriskbidraget från förgiftningsskador. De föreslagna ventilationsåtgärderna som skyddar mot denna typ av olyckor har också redundans genom en passiv del (högt placerade friskluftsintag, som inte kräver att någon agerar vid en olycka) och en aktiv del (avstängningsbart ventilationssystem). Föreslagna åtgärder mot brännskador har redundans genom begränsning av olyckans utbredning (avakningsskydd och dike/tråg), skyddsavstånd till dike/tråg samt obrännbara fasadbeklädnader. Längre skyddsavstånd och ytterligare krav på hur de olika byggnaderna ska placeras i förhållande till varandra bedöms därför endast medföra en onödig begränsning av de planerade verksamheterna, med en marginell påverkan på skyddsnivån.

Att möjliggöra kontorsplatser i närhet till rättskvarteret innebär positiva synergieffekter som tillsammans med det centrala läget i Borås, bedöms medföra en mycket stor nytta som överväger de kvarvarande risker som närliggande transportvägar för farligt gods utgör.

Luftkvalitet

För att undvika att människor andas in skadliga halter av luftföroreningar har Regeringen utfärdat en förordning med miljö kvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft, luftkvalitetsförordningen (2010:477). Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU.

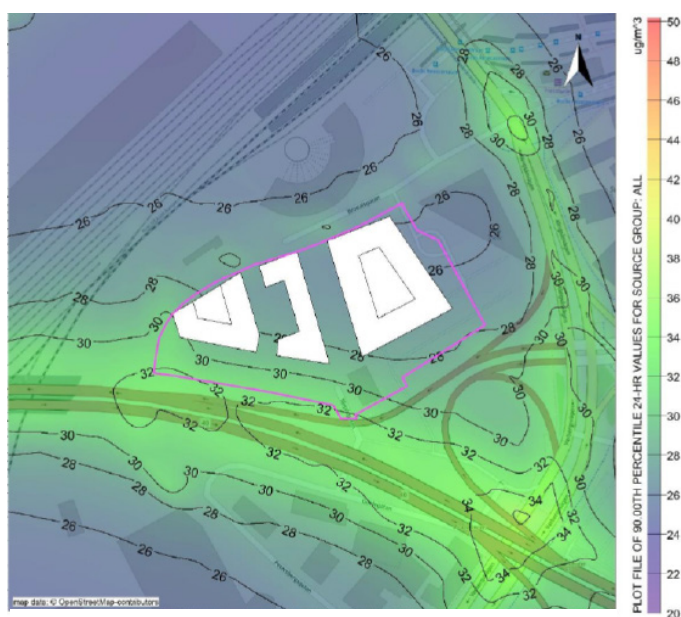
Det finns normer för en rad ämnen till exempel kväveoxider, svaveldioxid, bensen, kolmonoxid, ozon med flera. Luftföroreningshalten är högst vid hårt belastade gator och vägar i tätare bebyggelse, men även utsläpp från industrier, småskalig vedeldning och energiproduktion påverkar halterna.

Riksväg 40 ligger bredvid planområdet vilket försämrar luftkvaliteten i området.

En luftutredning (Sweco 2022-01-25) har tagits fram för detaljplanen. Resultatet från spridningsberäkningarna i utredningen visade att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft. Planområdets södra delar mot riksväg 40 uppvisar höga halter i nuläget. Riksvägens upphöjda läge i förhållande till planområdet bedöms fördelaktigt eftersom det förbättrar spridningen och utspädningen av luftföroreningar och därmed minskar halterna i marknivå inom planområdet. Miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras inom planområdet och för samtliga scenarion i utredningen. Miljö kvalitetsmålet för års- och timmedelvärde klaras inte för nuläges- eller 2025 scenariot, men klaras för 2040 scenariot. Halterna av kvävedioxid beräknades minska fram till 2040 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundshalterna beräknas minska till år 2040 och att teknikutvecklingen kommer leda till renare fordon med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

Partikelhalternas års- och dygnsmedelvärde förändras inte nämnvärt mellan de olika scenariona. Anledningen till att partikelhalterna mer eller mindre hålls konstanta är att den antagna minskningen i andelen fordon med dubbdäck till viss del motverkas av den framtida trafikökningen. Miljö kvalitetsnormerna klaras dock för samtliga scenarion inom planområdet.

Ur luftsynpunkt vore det fördelaktigt att bevara trädlinjen så nära riksväg 40 som möjligt. Detta då studier har kunnat påvisa att störst reducerande effekt uppnås vid kombination av ett fysiskt hinder, så som byggnader/bullerskärmar, och vegetation. Vegetationen inom planområdet kan antas ha en luftföroreningsreducerande effekt. Detta då en del



Beräknade halter av partiklar (pm_{10}), som dygnsmedelvärde år 2025.

Miljö kvalitetsnormens gränsvärde ligger på $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ medan miljö kvalitetsmålet Frisk luft för partiklar som PM_{10} ligger på $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

av luftföroreningarna skulle kunna deponeras på träden och därigenom minska den totala föroreningshalten inom planområdet.

Tack vare det upphöjda läget på riksväg 40 i förhållande till planområdet sprids halterna effektivt innan de når marknivån där människor vistas. I taknivå är halterna låga och både kvävedioxid och partiklar (PM10) uppvisade liknande nivå som bakgrundhalter. Det föreligger därav ingen risk för överskridande av miljökvalitetsnormerna på taket till häktet.

Planområdet antas klara miljökvalitetsnormerna både i nuläget och för beräknade framtidsscenariona. Dock finns det inte någon nivå under vilken inga negativa hälsoeffekter uppkommer, i synnerhet för partiklar. Därför är det fördelaktigt med så låga luftföroreningshalter som möjligt där folk vistas. De högsta halterna beräknas ske i de södra delarna av planområdet och därför är planen utformad så att människor inte uppmuntras till vistelse där. Förslagsvis kan samlingsplatser placeras bort från den utsatta delen av planområdet som vetter mot riksväg 40. Det är även att föredra om tilluften för ventilation tas från taknivå eller från andra sidan av byggnaderna. I detaljplanen regleras att tilluft ska tas från en viss höjd och placeras bortvänt från riksväg 40.

Buller

Miljökvalitetsnormen för omgivningsbuller är en målsättningsnorm. I förordningen skriver regeringen: det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Normen följs när strävan är att undvika skadliga effekter på människors hälsa av omgivningsbuller.

I planområdet planläggs inga bostäder som kan bli störda av buller. Den verksamhet som tillåts ger inte upphov till något buller som kan störa omkringsliggande bostäder.

En bullerutredning (Gärldagen 2021) har tagits fram, främst för det intilliggande häktet. Inga rekommenderade bullerriktvärden finns för kontors- och verksamhetsbyggnader. Möjlighet till tyst utemiljö går att till skapa på podiumdelens tak.

Vibrationer

En vibrationsutredning (FTK AB 2020) har tagits fram efter samrådet som visar att det ej behöver göras några åtgärder inför nybyggnation i området för att dämpa vibrationer från befintlig järnvägs- och vägtrafik. Varken för människorna som vistas i byggnad eller för att förhindra att skador ska uppkomma på byggnadskonstruktioner. En kompletterande utredning (FTK AB 2022) med längre mätperiod genomfördes efter granskningen av detaljplanen. Kompletteringen kom fram till samma slutsats som i utredningen som gjordes 2020.

Beroende på planerad utformning av spårbunden trafik i tunnel enligt lokaliseringsutredning Göteborg–Borås kan vibrationer fortplantas upp i berggrunden. Hänsyn till stomljud måste tas för de byggnader som kommer att stödpålas.

9. Planbestämmelser

Kvartersmark

Bokstaven K tillåter kontor, E tillåter teknisk anläggning och P tillåter parkering.

Bebyggandets omfattning

Prickmark innebär att marken inte får förses med byggnad. Detta för att för att möjliggöra underhåll av byggnaderna inom fastigheterna i framtiden, samt för att säkerställa ytor som kan användas för dagvattenhantering.

I den östra delen av planområdet reglerar bestämmelsen e_1 att byggnad maximalt får uppta 60 % av egenskapsområdet. Bestämmelser om utnyttjandegrad tillämpas på kvartersmark för att reglera bebyggandets största eller minsta omfattning.

Bebyggelsen för den västra delen av planen begränsas med nockhöjd, där höghusdelen begränsas till en nockhöjd på 205 meter över nollplanet. Höjden är satt för att byggnaden ska kunna ha en vertikalitet trots begränsningen på 16 våningar. Podiumbyggnaden för parkering närmast motorvägen begränsas till 161 meter över nollplanet. Höjden är anpassad till bebyggelsen i rättskvarteret Mottagningsstationen begränsas till en högsta totalhöjd på 148 meter över angivet nollplan, då den planerade mottagningsstationen inte behöver vara högre.

Utformning

Bestämmelsen f_1 reglerar att taktäckning ska vara av sedum eller motsvarande växtlighet på parkeringshus och tekniska anläggningar större än 30 kvadratmeter mot riksväg 40. Syftet är att en del av dagvattenhanteringen ska kunna ske på taket samtidigt som det blir mer grönska i området, då det är ont om mark runtom byggnaden.

Bestämmelsen f_2 sätter krav på att fasader ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet vad gäller utformning och material. Gestaltungsprinciperna på sidan 7 ska ge vägledning i hur bebyggelsen ska utformas. Planområdet ligger centralt i Borås och är synligt från både motorväg, järnväg och från centrum, vilket ställer krav på utformningen av bebyggelsen.

Bestämmelsen f_3 reglerar att kontorsbyggnad ska ges ett vertikalt uttryck och ha ett accentuerat avslut. Syftet med bestämmelsen är att byggnaden ska få rätt proportioner och inte upplevas som stubbig.

Bestämmelsen f_4 reglerar att entréväning mot norr ska vara minst 4,5 meter hög mellan överkant golvbjälklag till överkant golvbjälklag. Bestämmelsen f_5 reglerar att minst 50 % av fasadytan i entréväning mot norr ska vara i glas. Bestämmelsen syftar till att bottenvåningen ska upplevas som öppen, då bebyggelsen blir en förlängning av centrum.

Bestämmelsen f_6 reglerar att huvudentréer ska vara vända mot Brodalsgatan. Detta då besökare kommer att anlända från gatan och då det ger mer liv till gaturummet.

Bestämmelsen f_7 reglerar att väggar på den del av byggnaden som används för parkering ska vara slutna och utan fönsteröppningar mot öster. Detta för att eventuella bränder i byggnaden inte ska spridas till intilliggande bebyggelse.

Bestämmelsen f_8 reglerar att takterrass inte tillåts åt öster. Detta för att minska påverkan på Kriminalvårdens verksamhet.

Bestämmelsen f_9 reglerar att byggnaden som mest får vara 16 våningar. Detta på grund av säkerhetsskäl då evakuering av högre byggnader är mer komplicerad.

Utförande

Bestämmelsen b_1 reglerar att fönster som vetter mot häktesbyggnad ska vara permanent icke-genomsiktliga i båda riktningar i höjder som understiger +167 meter över nollplanet. Över +167 meter ska fönster vara permanent icke-genomsiktliga i nedåtgående riktning mot häktesbyggnaden, och uppåtgående riktning mot fönstren från häktesbyggnaden. Även denna bestämmelse syftar till att minska påverkan på Kriminalvårdens verksamhet.

En planbestämmelse reglerar att parkeringshus ska förses med ett system för att förhindra att släckvatten kommer ut i VA-nätet.

Markens anordnande och vegetation

Bestämmelsen n_1 reglerar att marklov krävs för trädgård i träd som är större än 30 centimeter i diameter i brösthöjd.

Skydd mot störningar

Samtliga byggnader ska vara möjliga att utrymma i riktning från både riksväg 40 och järnvägen.

Fönster vända mot farligt gods ska vara icke-öppningsbara. Fönster tillåts vara öppningsbara vid behov med särskild nyckel. Detta då öppna fönster innebär en ökad risk i händelse av olycka med farligt gods, och mer exponering för luftföroreningar.

Samtliga fasader ska utföras i obrännbart material. Detta för att minska risken i händelse av olycka med farligt gods.

Bestämmelsen m_1 reglerar att diket, träget eller vall som hindrar spridning av utsläpp av vätska från riksväg 40 ska finnas. Utformningen av diket, träget eller vällen följer Borås översiktliga riskanalys vilket innebär att ett dike ska vara minst 3 meter brett och 0,3 meter djupt, och att en vall ska vara minst 0,3 meter hög.

Bestämmelsen m_2 reglerar att fasader i sydlig riktning ska vara brandskyddade i minst brandklass EI30 (EW 30 för fönster) och får uppföras utan avstånd från dike. Brandfarlig vätska ska hindras från att rinna in i byggnaden, exempelvis via garageinfarter.

Bestämmelsen m_3 reglerar att ventilationssystem ska vara manuellt avstängningsbara. Friskluftsintag ska placeras på en höjd över nollplanet på minst +152 meter, eller på tak om byggnaden är lägre. Friskluftsintag ska placeras bortvänt från riksväg 40.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 5 år från laga kraft.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för grundläggning av byggnad förrän markens lämplighet avseende föroreningar, på aktuell plats, har avhjälpits till Naturvårdsverkets riktvärden för angiven markanvändning.

Startbesked för kontor och parkeringshus får inte ges förrän dike, tråg eller vall som skyddsåtgärd mot riksväg 40 har anlagts.

Upplysningar

Planavgift debiteras vid bygglov.

10. Övergripande beslut

Visionen om framtidens Borås

Visionen är antagen av kommunfullmäktige 2021 och tillhör alla som bor, lever och verkar i Borås.

Visionen tar upp fyra olika områden: Omsorg om varandra och miljön; Ett tryggt och snyggt Borås; Möjligheter och mod att utvecklas; och Människor möts i Borås.

Detaljplanen bidrar till flera områden, främst bidrar den till miljövänliga resvanor på grund av läget vid resecentrum.

Översiktlig planering

Översiktsplanen för Borås Stad (2018) visar hur Borås Stad ska utvecklas för att skapa en attraktiv och hållbar kommun.

Översiktsplanen innehåller fem målområden. Inom målområdet ”En tät, sammanhållen och blandad bebyggelse” eftersträvas just detta, för att använda marken resurseffektivt och

Lämplig markanvändning för kvarteret Horngåddan är kontor och Centrumfunktioner (Regionala funktioner). Handel maximalt 150kvm inom kvarteret. Parkering huvudsakligen under mark.

Kollektivtrafikens behov ska tillgodoses för att stärka Resecentrum. Förbindelsen till Petersbergsgatan kan avlasta korsningen vid Centralbron.

Lokstallet bevaras, användning anpassas till kulturvärden. Befintliga byggnader inom kvarteret Horngåddan rivs. Idag bedrivs kommunal verksamhet i två av byggnaderna.

Ny möjlig Centralbro studeras precis intill den befintliga. Genomförbart först när Götalandsbanans sträckning och avgränsning är klarlagd.

Korsningen vid resecentrum är huvudentré till Brodal. För att klara förändringar i trafikflödet behövs en ny utformning av korsningen med utökat antal körfält. Hänsyn tas till ny Centralbro.

Stor omsorg kommer att krävas på byggnadernas utformning. Området är välexponerat och ligger i ett av Borås stora utvecklingsområden i samband med Götalandsbanan.

Gina Tricot vill etablera sitt huvudkontor i östra delen av kvarteret Horngåddan.

Sällskapet Borås Par Bricole och Frimursällskapet i Borås vill uppföra samlingslokaler, restaurang, hotell mm inom området.

Wäst-Bbygg har en intressent som vill etablera kontor inom området.

Parkeringsdäck lämplig som skyddsbarriär mellan verksamheter och Rv40

Parkering ska tillgodose arbetsparkering för del av centrum och Sven Eriksskolan, pendlingsparkering samt för tillkommande behov inom kvarteret.

Det behövs en ny tillfart till Brodal söderifrån. Genom att förlänga Petersbergsgatan och göra en ny port under Rv 40 kan området samman bindas med Brodalsgatan.

Inom kvarteret Laxöringen, norr om Boråshallen, ges möjlighet för ny byggrätt för kontor/Idrottsändamål ca 5-7 våningar med bra skyltläge intill Riksväg 40. Borås stad äger marken.

Byggrätt för handel/kontor inom kvarteren Lången söder om riksväg 40.

Boråshallens parkering omvandlas till kvartersmark. Byggrätten för idrottshallen ses över för mindre tillbyggnader samt kunna handikappanpassa byggnaden.

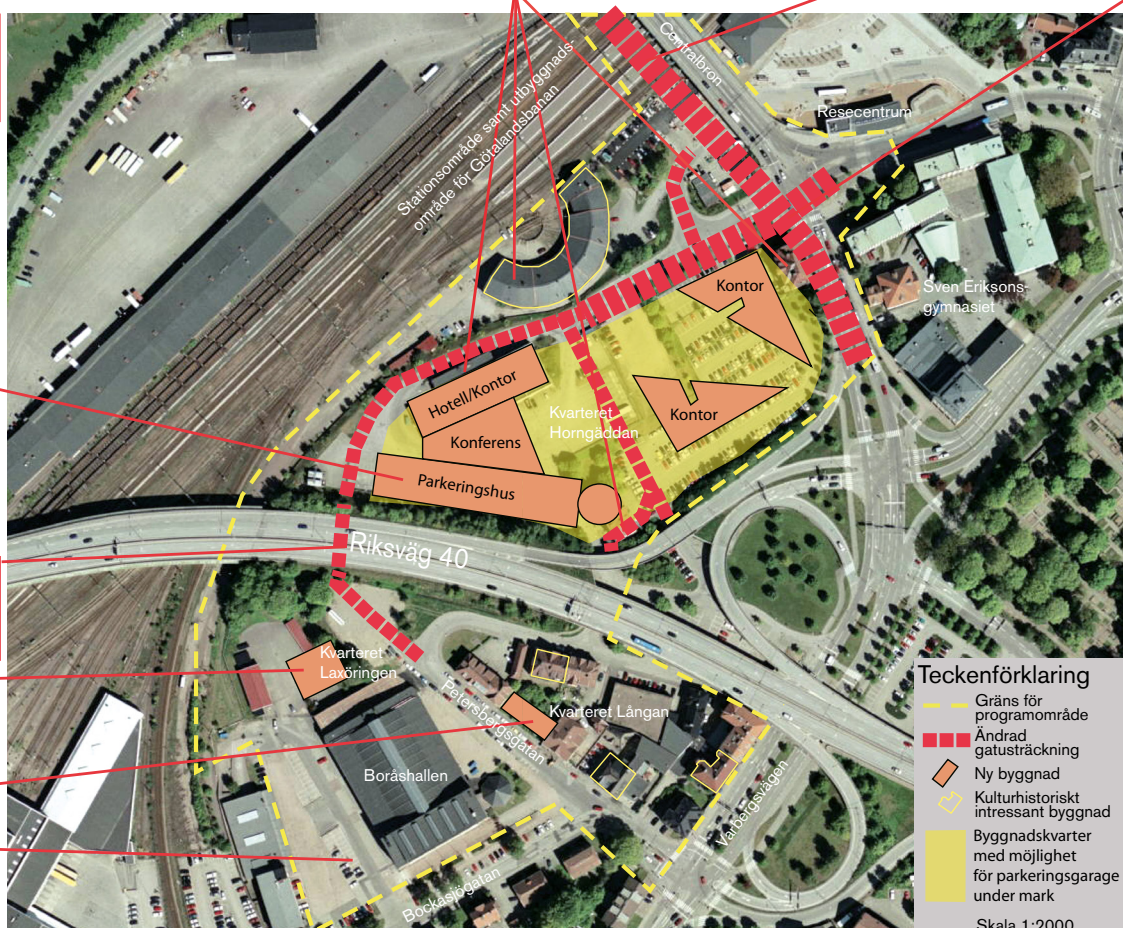


Illustration från planprogrammet som togs fram 2008.

minimera energiförbrukning och infrastrukturinvesteringar. Här nämns det också att ”kontor och lokaler ska erbjudas i centrala lägen för att underlätta pendling med kollektivtrafik, och för att berika den blandade stadsmiljön.

Enligt Översiktsplanens planeringsprinciper ska fysiska och mentala barriärer byggas bort för att stärka tillgängligheten mellan olika delar av staden och för att individers sociala sfärer ska vidgas och trygghet och säkerhet beaktas vid utformning av det offentliga rummet och i trafikmiljöer. Ny bebyggelse i staden ska hålla hög arkitektonisk kvalitet och utvecklas i harmoni med den historiska stadsmiljön. Utgångspunkten bör vara att ny bebyggelse ska vara robust, användbar och välgestaltad. Alla dessa principer är viktiga i utformandet av detaljplanen.

Planområdet ligger i nära anslutning till två urbana stråk; US3 mellan stadskärnan och Norrby samt US4 mellan stadskärnan och Göta. Läs mer om de urbana stråken på sida 8 i planbeskrivningen.

Planprogram

Kommunfullmäktige godkände den 12 juni 2008 planprogram för Centrum, Brodal som riktlinjer för detaljplanen P1121 som antogs i två etapper år 2009 och 2010. Om

planområdet säger planprogrammet att lämplig markanvändning är större kontor, publika byggnader och parkering, och att bostäder är olämpligt.

Planprogrammet redovisar också ett antal spelregler, varav följande är relevanta för denna detaljplan:

- » Stor vikt ska läggas vid tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter.
- » Hög arkitektonisk kvalitet ska ställas på såväl byggnader som utemiljöer.
- » Huvudentré till området ska vara från resecentrum.

Miljömål

Det nationella miljömålet god bebyggd miljö efterlevs på flera punkter, bland annat genom att:

- » en långsiktigt hållbar bebyggelsestruktur har utvecklats både vid nylokalisering av byggnader, anläggningar och verksamheter och vid användning, förvaltning och omvandling av befintlig bebyggelse samtidigt som byggnader är hållbart utformade.

- » kollektivtrafiksystem är miljöanpassade, energieffektiva och tillgängliga och det finns attraktiva, säkra och effektiva gång- och cykelvägar.
- » människor inte utsätts för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker.

Detaljplanen bidrar även till det nationella miljömålet Grundvatten av god kvalitet då marken kommer att saneras i och med planen.

11. Konsekvenser

Konsekvenser av planförslaget beskrivs under respektive rubrik. Till exempel under rubriker som bebyggelsestruktur, buller eller risk.

Behovsbedömning

En undersökning avseende betydande miljöpåverkan har gjorts för hela fastigheten Horngäddan 8, inklusive redan antagen plan. Omgivningsförutsättningarna och den påverkan detaljplanen innebär för miljön, hälsan och hushållningen redovisas i denna planbeskrivning. Inom planområdet tillåts användning för kontor, kriminalvård samt parkering och i planbestämmelser begränsas byggnaders höjd och placering med hänsyn till farligt gods samt byggnadernas utformning. Slutsatsen är att miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning, MKB, inte erfordras då detaljplanens påverkan på miljön inte är så pass omfattande. Trafiken i området kommer att öka i och med planförslaget, samtidigt finns det knappt något läge i staden som underlättar hållbara resval bättre än planområdet gör med närheten till resecentrum. Markmiljön och grundvattnet blir renare tack vare planen, och en central yta som idag bara används till parkering och bussuppställning får en bättre lämpad användning. Området är utsatt för risker med farligt gods, vilket också har beaktats i planen, för att minska riskerna till en godkänd nivå. Några träd vid Brodalsmotet kommer att tas ner på grund av planen. Samtidigt kommer nya träd att planteras inom övriga delar av planområdet.

Undersökningen av betydande miljöpåverkan har kommit fram till att det är viktigt att belysa följande frågor i detaljplanen

- Risker från farligt gods
- Markföroreningar
- Skyfall
- Trafik

- Utformning

Slutsatsen är att miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) inte behövs.

Flyghinderanalys

En flyghinderanalys är utförd av Luftfartsverket och visar att planförslagets totalhöjder på byggnader inte påverkar flygtrafiken till och från Landvetter flygplats, Sätenäs, Sahlgrenska sjukhuset, Östra sjukhuset, Borås sjukhus eller Svenljunga Heliport. Planförslaget påverkar således inte riksintresset för flyg.

12. Planens genomförande

Ansvarsfördelning

Inom kvarteretsmark ansvarar respektive fastighetsägare för erforderliga åtgärder inom sin egen fastighet. Åtgärder som kan bli aktuella att utföras inom kvarteren är bland annat avhjälpande åtgärder avseende markföroreningar, skyddsåtgärder mot riksväg 40 samt rening och fördröjning av dagvatten.

Detaljplanen omfattar inte någon allmän platsmark. Planområdet angränsar dock till allmän plats, lokalgata, enligt detaljplan för Horngäddan 8 med flera från 2010 (P 1121), som ännu endast delvis blivit genomförd. Under rubrik 3, "Gator och trafik", beskrivs flera åtgärder i trafiknätet utanför planområdet som behöver genomföras i samband med att kvarteret bebyggs. Kommunen ansvarar för att nödvändiga åtgärder vidtas i det kommunala gatunätet utanför planområdet.

Respektive ledningsägare ansvarar för eventuell utbyggnad av allmänna ledningsnät.

Borås Energi och Miljö AB ansvarar för utbyggnad av allmänna anläggningar avseende vatten, spillvatten och dagvatten. Borås Energi och Miljö AB ansvarar även för utbyggnad av fjärrvärme och fjärrkyla. *Se rubrik 4. Teknisk försörjning.*

Nätkraft Borås AB ansvarar för utbyggnad av allmänna anläggningar avseende el och fiber. *Se rubrik 4. Teknisk försörjning.*

Avtal

Markanvisningsavtal har ingåtts mellan kommunen och Specialfastigheter Sverige AB. Avtalet tecknades ursprungligen redan 2017 och har därefter förnyats och kompletterats vid ett par tillfällen. Två fastigheter, Horngäddan 13 och 14, har överlåtits från kommunen till Specialfastigheter i enlighet

med anvisningen och det område som fortsatt omfattas av markanvisningsavtalet är det västra kvarteret inom planområdet som avser kontor och parkering. Avsikten är att kommunen överläter även detta område till Specialfastigheter.

Vid bygglovsprövning ska exploatören redovisa hur man avser att uppfylla kommunens krav på antal parkeringsplatser enligt gällande parkeringsnorm. Kan inte platserna tillgodoses inom den egna fastigheten kan parkeringsbehovet tillgodoses genom att fastighetsägare tecknar ett parkeringsköpsavtal med kommunen. Behovet av antalet parkeringsplatser som behöver friköpas bedöms vid bygglovsprövningen.

Ledningar

Följande ledningsägare har ledningar inom eller i nära anslutning till planområdet:

- » Borås Energi och Miljö AB (BEMAB), fjärrvärme, gas, vatten och avlopp
- » Nätkraft Borås AB, el
- » Borås Stad, belysning
- » Nätkraft Borås AB, fiber
- » Skanova, tele

Ytterligare ledningsägare kan tillkomma vid kontroll via Ledningskollen.

Vid kommande anläggnings- och byggnadsarbeten ska utföraren i god tid kontakta berörda ledningsägare för utsättning. Vissa ledningar kan komma att behöva flyttas för att möjliggöra byggnationen.

Fastighetsrättsliga frågor

Detaljplanen omfattas av fastigheterna Horngäddan 8 och Innerstaden 1:1 som ägs av Borås Stad. Föreslagen fastighetsbildning och beskrivna fastighetskonsekvenser är utformade i enlighet med detaljplanen och uttrycker enbart hur kommunen anser att frågorna bör lösas. Lantmäterimyndigheten prövar eventuella åtgärder enligt reglerna i gällande lag. Nya fastigheter inom området bildas genom avstyckning.

Inom kvartersmark för mottagningsstation finns ledningsrätter avseende starkström. Ledningsrätterna bedöms inte påverkas av exploateringen.

Ekonomi

Grundprincipen för finansieringen är att en exploatör ska betala för de åtgärder som uppkommer till följd av

dennes exploatering. Åtgärder som inte kan kopplas till en exploatering men som bedöms nödvändig för det allmänna ska finansieras av Kommunen. Det omfattar även kostnader för åtgärder som behöver vidtas utanför planområdet, vilket innebär att exploatörerna kan komma att bekosta vissa av de åtgärder som behöver vidtas på omkringliggande gator.

Detaljplanen i sig medför inga kostnader för utbyggnad av allmänna gator, då planen inte omfattar någon allmän platsmark. Kommunen har dock stora investeringar kvar att göra enligt den intilliggande befintliga detaljplanen (1121), vars gatunät behöver byggas ut för att möjliggöra föreslagen byggnation inom denna detaljplan. Dessa kostnader kan komma att fördelas mellan kommunen och Specialfastigheter Sverige AB, i enlighet med det markanvisningsavtal som parterna har ingått enligt ovan.

Kommunen kan tillgodogöra sig den värdestegring av fastigheter som utökade bygggrätter inom detaljplaneområdet innebär.

Borås Energi och Miljö AB får kostnader för framdragnings- till tomtgräns/omläggning av vatten, spillvatten och dagvattenanläggningar.

Borås Energi och Miljö AB får intäkter genom anslutningsavgifter då byggnader inom planområdet ansluts till det allmänna va-nätet.

Nätkraft Borås AB får kostnader för framdragnings- och elledningar.

Nätkraft Borås AB får intäkter genom anslutningsavgiften då nya byggnader ansluts till elnätet.

13. Administrativa frågor

Genomförandetid

Genomförandetiden slutar fem år efter att planen har fått laga kraft.

Handläggning

Planen avses antas av Kommunfullmäktige.

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande.

Planavgift

Planavgift enligt taxa tas ut vid prövning av lovärenden.

Planunderlag

Följande utredningar utgör underlag för detaljplanen:

- » Geoteknisk utredning (COWI 2020-12-07)
- » Miljöteknisk markundersökning (COWI, 2019-02-06)
- » Kompletterande miljöteknisk markundersökning (COWI, 2020-01-17)
- » Miljöteknisk markundersökning avseende bekämpningsmedel (COWI, 2020-11-17)
- » Trafikutredning Brodal (Sweco, 2021-02-02)
- » Riskutredning (Briab, 2024-11-14)
- » Luftutredning (Sweco, 2022-01-25)
- » Bullerutredning (Gärdhagen akustik, 2021-05-06)
- » Vibrationsutredning (FTK AB, 2022-01-31)
- » Dagvatten-PM (Borås Energi och Miljö, 2022-02-01)
- » PM dagvatten (Inviattech, 2022-02-03)
- » Förenklat dagvatten-PM (Rejlers 2025-04-??)
- » Flyghinderanalys (LFV, 2025-01-20)

Medverkande tjänstepersoner

Detaljplanen har upprättats av Borås Stads Samhällsbyggnadsförvaltning under medverkan av en arbetsgrupp med representanter från kommunala förvaltningar.

Plan- och bygglovsavdelningen

Paulina Bredberg	Leila Alves Bonnier
Enhetschef, planenheten	Planarkitekt

Jonatan Westlin
Plankonsult, Krook & Tjäder

Mark- och exploateringsavdelningen

Johannes Olsson
Mark- och exploateringsingenjör



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