

GODKÄND AV BYGGNADSNÄMNDEN 2013-01-17



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR

BACKAPLAN

MEDVERKANDE I PLANARBETET

Anders Svensson	Stadsbyggnadskontoret (planhandläggare)
Kajsa Räntfors	Stadsbyggnadskontoret
Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Charlotta Cedergren	Fastighetskontoret
Anna-Karin Sintorn	Park- och Naturförvaltningen
Cecilia Strömer	Älvstranden Utveckling AB
Olle Lindkvist	Älvstranden Utveckling AB
Roddy Carlsson	KF Fastigheter AB

KONSULTER

Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter AB
WSP Management AB
02Landskap AB
Space Scape AB
Norconsult AB

ILLUSTRATIONER OCH KARTOR

Erik Florberger	02Landskap AB
Andrea Hulting Gustafson	Erséus Arkitekter AB
Anders Svensson	Stadsbyggnadskontoret

LÄSANVISNING

Planeringsförutsättningarna är en studie av Backaplanens förutsättningar för stadsförnyelse och skall läsas tillsammans med kommunens översiktsplan. Översiktsplanen är en kommunal långsiktig vision om användning av mark- och vattenområden och bebyggelseutveckling. I översiktsplanen redovisas grunddragen i användningen av mark och vatten, kommunens syn på hur den byggda miljön ska utvecklas och bevaras samt hur kommunen tillgodoser riksintressen. Översiktsplanen för Göteborg har som övergripande mål att staden ska utvecklas på ett hållbart sätt och planen visar på hur detta kan ske. Den har en planeringshorisont på ungefär 20 år. Den översiktliga planeringen är en pågående process. Nya frågor väcks och förutsättningar ändras. För att översiktsplanen ska fylla sin funktion som inriktningsdokument och vara ett stöd för detaljplanering och bygglov ska den spegla aktuella politiska ställningstaganden och därför aktualiseras varje mandatperiod. Byggnadsnämnden gav 2001-03-06 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Backaplanområdet. Arbetet med fördjupningen har bedrivits i samverkan med berörda intressenter och allmänhet i området under lång tid. Under arbetet med fördjupningen har en ny översiktsplan antagits för Göteborgs stad. I översiktsplanen för Göteborg, antagen 2009-02-26 är Backaplan betecknat som område för stadsutveckling. Ett visions- och strategidokument för Älvstaden - där Backaplan är en del - har antagits av kommunfullmäktige 2012-10-11. Byggnadsnämnden beslutade 2012-09-04 att avbryta arbetet med översiktsplanen och gav samtidigt stadsbyggnadskontoret i uppdrag att utarbeta planeringsförutsättningar för området i linje med gällande översiktsplan.

Planeringsförutsättningarna innebär alltså ingen ändring av översiktsplanen utan har till syfte att förtydliga bilden av Backaplanens speciella förutsättningar och hur dessa kan utvecklas i linje med gällande översiktsplan och aktuella budgetmål.

Planeringsförutsättningarna består av tre delar: *Bakgrund och förutsättningar, förslag till stadsförnyelse och konsekvenser av stadsförnyelsen.*

Del 1 - *Bakgrund och förutsättningar* - utgör en nulägesbeskrivning där områdets historik, struktur, skala mm beskrivs och där ett antal frågeställningar för områdets framtida utveckling lyfts fram. Här sammanfattas de idéstudier, tekniska utredningar och stadsbyggnadsanalyser som ligger till grund för arbetet. Här föreslås även ett antal övergripande strategier för framtiden oavsett vilket förslag och innehåll som läggs för området. En kartbild av dagens Backaplan med gatunamn mm finns på sidan 19.

Del 2 - *Förslag till stadsförnyelse* - innehåller idéer för områdets framtida utveckling ur såväl ett regionalt som lokalt perspektiv. Hur kan en hållbar stadsutveckling åstadkommas? Vilken struktur är mest lämplig? Förslagsdelen är indelad i en allmän del och en beskrivning av studerade förslag och tankar för varje delområde. I båda dessa delar har frågeställningar som bör diskuteras i det fortsatta arbetet lyfts fram och markerats i punktform som en sammanfattning av förslaget för varje rubrik.

Del 3 - *Konsekvenser av stadsförnyelsen* - sammanfattar förslagets konsekvenser på ur ekonomisk, social och miljömässig synvinkel. Kapitlet utgår från de analysverktyg som tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samverkan med S2020 och nätverket barn och unga samt från den miljökonsekvensbeskrivning som upprättades i samband med förslaget till fördjupning av översiktsplanen.

Planeringsförutsättningarna tar i förekommande fall upp viktiga aspekter som även finns redovisade i kommunens översiktsplan. Avseende övriga övergripande mål och strategier för stadens utveckling, riksintressen, mellankommunala frågor och regionala samverkansprojekt hänvisas till översiktsplan för Göteborg, antagen 2009-02-26. En rekommendationskarta avseende användning av mark- och vattenområden, regler och rekommendationer enligt kommunens översiktsplan, samt riksintressen enligt Miljöbalken kap 3 och 4 finns längst bak i rapporten.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

LÄSANVISNING

FÖRORD

SAMMANFATTNING OCH UTGÅNGSPUNKTER

DEL 1 - BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	10
Översiktsplan för Göteborg	
Program för Östra Kvillebäcken	
Göteborgsregionens tillväxtstrategi	
Samband med övrig planering av "centrala älvstaden"	
Stadsutveckling i samverkan	
OMRÅDETS KARAKTÄR.....	16
Historik	
Bebyggelsens skala och stadslandskapet	
Befintlig markanvändning	
Ägoförhållanden	
Samhällsservice i närområdet	
OMGIVANDE STADSDELAR.....	24
Brämaregården	
Kvillebäcken	
Hildedal	
Brunnsbo	
Frihamnen	
Ringön	
TRAFIKSTRUKTUR.....	26
Lundbyleden	
Befintligt gatunät	

Älvförbindelser och ny Göta Älvbro

Hamnbanan

Övriga järnvägar

Inriktning för framtidens kollektivtrafik

Rumslig analys av Backaplan gatu- och gångtrafiknät

OFFENTLIGA PLATSER IDAG.....	31
Omgivande grönområden	
Kvillebäcken	
Torg och platser	
HÅLLBART STADSBYGGANDE.....	33
Ekonomisk hållbarhet	
Ekologisk hållbarhet	
Social hållbarhet	
Kulturmiljö	

DEL 2 - FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE

FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE.....	36
Huvudinriktning	
Checklista för fortsatt arbete	
HELHET - BYGG STAD PÅ BACKAPLAN.....	38
Förtäta!	
Tänk långsiktigt!	
Nytt och gammalt sida vid sida!	
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING.....	40
Förädling av centralt belägen mark	
Regionala verksamheter och arbetsplatser	
Blandstad	
Bostäder	
Handel	

Offentlig service	
Kontor och andra verksamheter	
Övrig markanvändning	
FÖRSLAG TILL NY TRAFIKLÖSNING.....	48
Ett utbyggt huvudgatunät	
Kollektivtrafik	
Gångtrafik	
Parkering	
STADSBILD OCH ARKITEKTUR.....	61
Backaplans identitet stärks	
Flexibel kvartersstruktur	
Bebyggelsens skala och täthet	
Utblickar och siktlinjer	
Nya mötesplatser och stråk	
Exempel på nya och gamla platser på Backaplan	
Parker och grönområden	
UTBYGGNADSETAPPER - OMRÅDESVISA RIKTLINJER.....	71
Principer för utbyggnad	
Delområde 1 - Östra Kvillebäcken, södra delen	
Delområde 2 - Blandstad i nordost	
Delområde 3 - Centrumbebyggelse vid knutpunkten	
Delområde 4 - Blandstadskvarter i centrum	
Delområde 5 - Blandstad öster om Kvillebäcken	
Delområde 6 - Östra Kvillebäcken, norra delen	
Delområde 7 - Verksamheter utmed Lundbyleden	
VISIONSBILD FÖR BACKAPLAN.....	83

DEL 3 - KONSEKVENSER AV STADSFÖRNYELSEN

GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER.....	84
Bebyggelsestryck	
Genomförandekonomi	
Byggbkostnader infrastruktur	
Offentliga utemiljöer - parker och torg	
Övriga genomförandefrågor	
Samhällsekonomiska konsekvenser	
SOCIALA KONSEKVENSER	87
Sammanhållen stad	
Samspel	
Vardagsliv	
Identitet	
KONSEKVENSER FÖR BARN	88
Sammanhållen stad	
Samspel, lek och lärande	
Vardagsliv	
Identitet	
Hälsa och säkerhet	
MILJÖKONSEKVENSER.....	90
Trafik	
Buller och vibrationer	
Luftföroreningar	
Miljökvalitetsnormer	
Bevarandeintressen	
Dagvatten/översvämningsrisker	
UNDERLAGSMATERIAL OCH UTREDNINGAR	
REKOMMENDATIONSKARTA	

FÖRORD

Området kring Backaplan på Hisingen är ett av de centrala områden i Göteborg som står inför en omvandling och förnyelse och som berörs av många övergripande plan- och trafikfrågor. En etappvis förnyelse av området planeras under kommande 20-årsperiod.

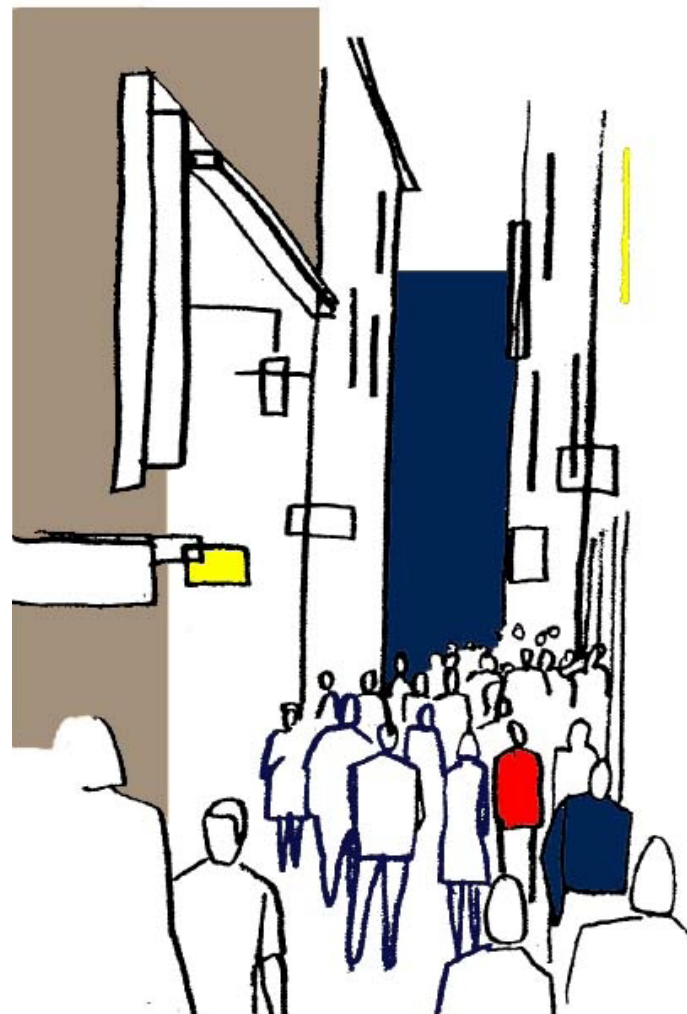
Syfte

Efterfrågan är stor på nya bostäder och utbyggd handel i en attraktiv stadsmiljö med redan utbyggd infrastruktur. Syftet med föreliggande studie är att studera hur området skall användas i framtiden och hitta en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

En vision för området har formulerats av arbetsgruppen utifrån vad som framkommit i det dialogarbete som bedrivits:

VISION för Backaplan:

”Backaplan – Göteborgs centrum växer över älven. Göteborgs city med dess stadsmiljöer har expanderat över älven. På Backaplan finns en trivsamt, tät stadsbebyggelse med en spännande mångkulturell mix av boende, arbete, handel, kultur och rekreation som gör Backaplan till en självklar mötesplats för alla åldrar och grupper. Hela stadsdelen har blivit en förebild för hållbar stadsutveckling med allt inom räckhåll. Genom Backaplan tas första steget mot en utbyggnad av stadskärnan på båda sidor älven till en livskraftig helhet.”



SAMMANFATTNING OCH UTGÅNGSPUNKTER

REGIONKÄRNAN VÄXER!

Backaplan skall i framtiden ses som en naturlig utvidgning av centrala Göteborg. Med nya goda förbindelser över älven ges möjlighet att bättre knyta Backaplan till city. Det är viktigt att här sätta in Backaplan i ett sammanhang av stadsutveckling norr om älven med Frihamnen, Lindholmen, Ringön och nya älvförbindelser som viktiga komponenter.

FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK!

Hjalmar Brantingsplatsen är en befintlig knutpunkt som utgör en viktig nod i stadens kollektivtrafiknät. Möjlighet att koppla ihop knutpunkten med Frihamnsområdet studeras. Att på sikt bygga ut spårvagnsnätet på Hisingen ger spännande möjligheter för att erbjuda attraktiva kollektivtrafikalternativ. En ny bytespunkt för pendeltågsresenärer föreslås vid Bohusbanan.

SKAPA BLANDSTAD!

Ta tillvara områdets centrala läge och utveckla området till en tät stad med stor mångfald och blandning av verksamheter, handel, bostäder och kontor.

PLATS FÖR KOMMERS OCH SERVICE!

Backaplan är en viktig handelsplats, lätt tillgänglig för stora delar av Göteborgsregionen. Det är viktigt att "varumärket Backaplan" kan vårdas och utvecklas, och ges ett större inslag av offentlig service. Handelsutredningar som genomförts för området visar att området kan utvecklas till ett regionalt centrum (stadsdelscentrum) och att handelsytorna på sikt kan fördubblas.

RATIONELL MARKANVÄNDNING!

Inom planområdet skapas stora möjligheter till en mer rationell markanvändning genom att volymhandeln flyttas från knutpunkten. Flera steg

och åtaganden från både kommun och privata fastighetsägare kommer att krävas för att en möjlig omvandling av området ska komma till stånd. Försiktiga beräkningar av planförslaget innebär att exploateringsgraden inom planområdet på lång sikt kan trefaldigas.

TRYGGA GATOR OCH GÅNGSTRÅK!

Backaplans storskaliga gatunät kompletteras med fler gator som bildar normala stadskvartermått, särskilt i sydvästra delen. Effektiva och stadsmässiga lösningar för biltrafiken föreslås liksom ett mer finmaskigt nät av lokalgator och gångstråk. Det är viktigt att skapa ett sammanhang mellan olika områden och stråk för den gående människan.

BÄTTRE CYKELVÄGAR!

För att bryta områdets storskalighet och knyta området bättre till angränsande stadsdelar föreslås ett antal nya cykelstråk. Samtliga huvudgator förses med separata cykelbanor som bildar ett orienterbart nät. Nya cykelvägar föreslås på flera ställen för att bryta befintliga barriärer.

OFFENTLIGA RUM OCH ATTRAKTION!

Nya offentliga rum med möjligheter till möten och aktiviteter för alla föreslås i planen. "Promenaden" införs som ett stadsbyggnadselement runt planområdet och Kvillebäcken rustas upp som en stadsdelpark. För det vidare arbetet kommer det tas fram gestaltningsprogram som kan ligga till grund för kommande detaljplaner. Kvillebäcken och grönstråket ges utökad plats i planen.

EKONOMISK OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET !

De nyinvesteringar och framtida driftskostnader som belastar kommunen uppvägs på relativt kort sikt genom ett effektivare markutnyttjande i regionkärnan. I den täta staden kan ett lägre energiuttag åstadkommas genom kortare resvägar, bra mikroklimat och hög servicenivå. Mycket pekar på att den täta staden också är den hållbara staden om även en god livsmiljö kan skapas, plats för socialt liv, utevistelse och natur.

DEL 1 - BAKGRUND OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

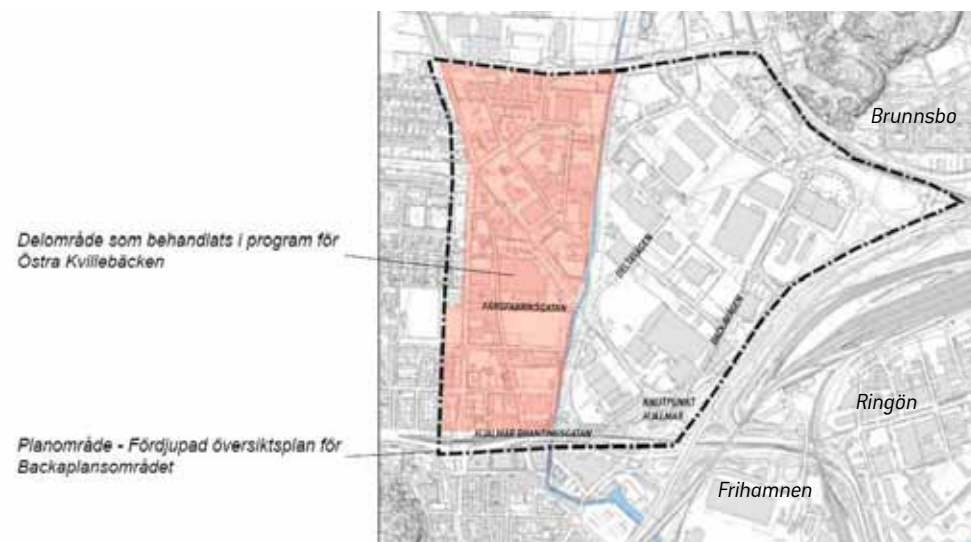
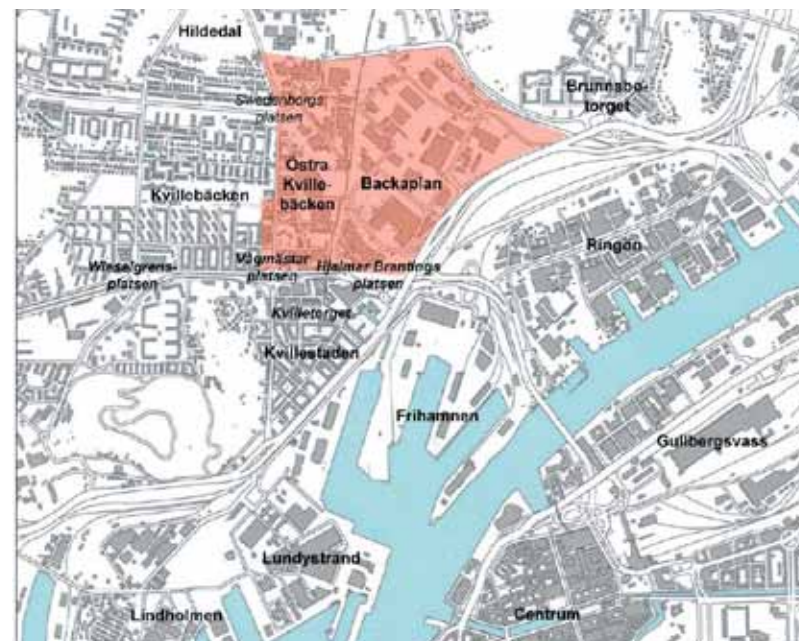
PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

Backaplansområdet ligger ca 2 km norr om Gustaf Adolfs Torg och avgränsas i norr av Minelundsgatan, i öster av Lillhagsvägen/Bohusbanan, i söder av Lundbyleden/Hjalmar Brantingsgatan och i väster av Fjärdingsgatan/Gustaf Dahléns gatan. Syftet planeringsförutsättningarna är att studera hur Backaplansområdet kan rustas upp och omvandlas till blandstad och samtidigt ta tillvara områdets centrala läge i staden, att studera hur området bör användas i framtiden och att föreslå en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

Göteborg har som tillväxtregion en unik möjlighet att utvidga sin stadskärna genom att omvandla tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden. Utvecklingen av norra och södra älvstränderna kan bidra till att staden binds ihop över älven. Gullbergsvass, Backaplansområdet, Frihamnen och Ringön är stora framtida utvecklingsområden. Studier visar att handelsytorna i området kan fördubblas samt att området kan omvandlas till blandstad med ett stort inslag av bostäder (ca 4000 – 5000 lägenheter). Att förbättra kollektivtrafik och cykelvägar i området är en viktig fråga.

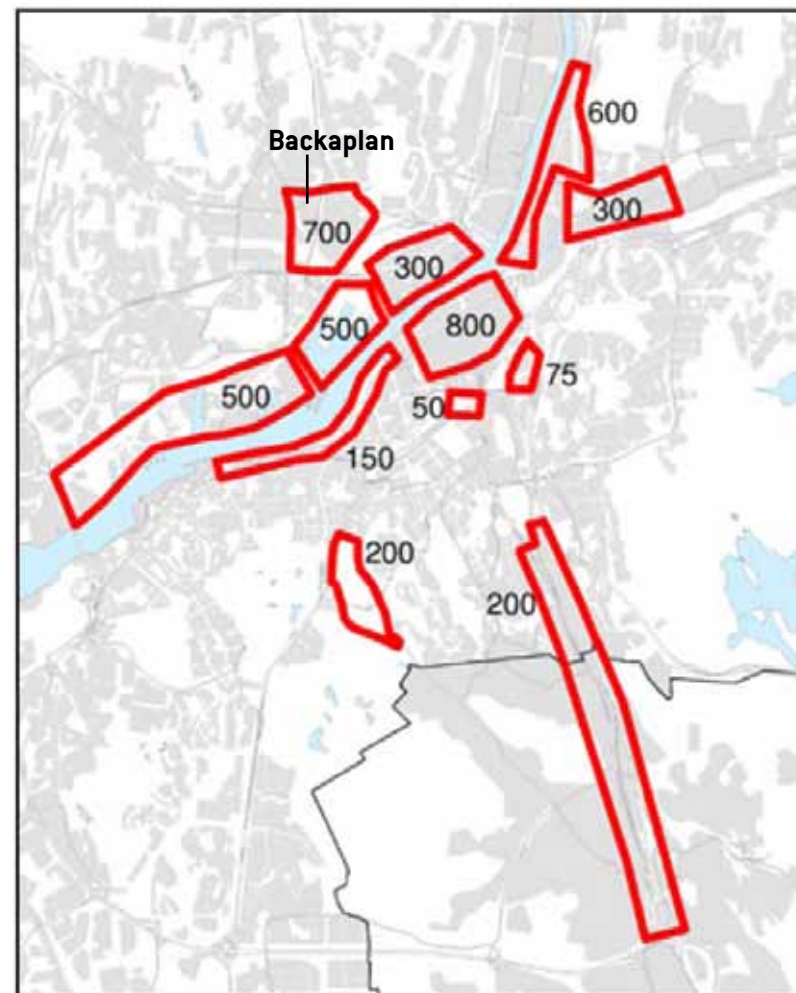
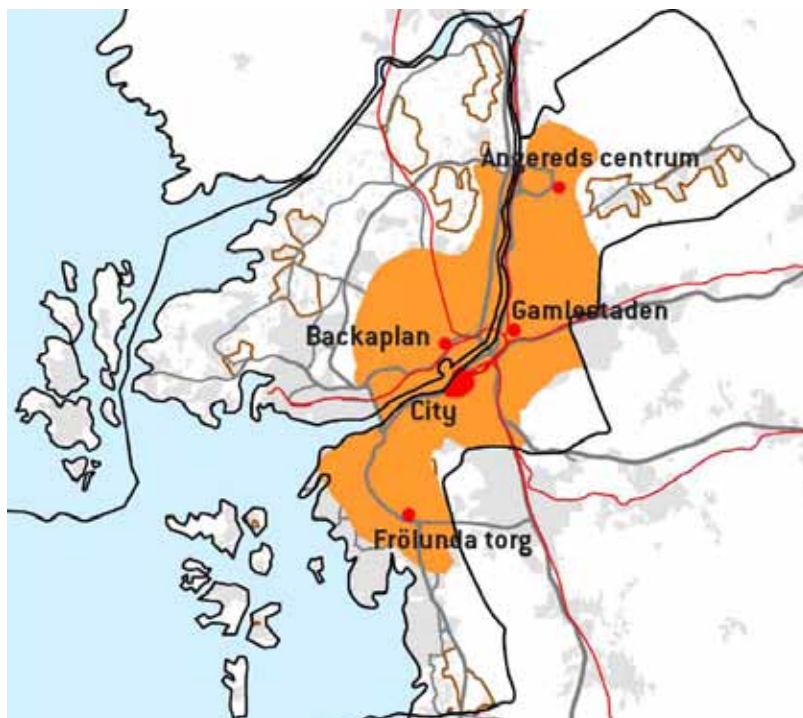
Förslagets målsättning är att:

- Ta tillvara områdets centrala läge och utveckla området till en attraktiv blandstad. Tillsammans med de närliggande förnyelseområdena Frihamnen, Ringön och Gullbergsvass, bör Backaplansområdet ingå som en del i Göteborgs stadskärna.
- Utnyttja Backaplans potential som handelsplats vid Hisingens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafiken.
- Utveckla Kvillebäckens grönstråk genom området och utveckla en parkstrategi baserad på Göteborgs parkprogram.
- Förstärka områdets gång- och cykeltrafikkopplingar till omkringliggande stadsdelar, natur- och vattenområden.
- Förbättra trafikförhållandena i området.



Översiktsplan för Göteborg

I översiktsplanen för Göteborg, antagen 2009-02-26 är Backaplan betecknat som område för stadsutveckling. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. I områdets norra del finns en nedlagd deponi. Fokus i den nya översiktsplanen ligger på att bygga ett hållbart Göteborg med möjlighet till ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i regionkärnan. I översiktsplanen presenteras 13 strategiska frågor för stadens utbyggnad. Göteborg ska fortsätta växa på ett långsiktigt hållbart sätt. Genom att bygga inifrån och ut kan regionen stärkas och näringslivets efterfrågan på attraktiva lägen tillgodoses. En ökad täthet ger möjlighet för fler att gå och cykla. Komplettering i kombination med byggande i strategiska knutpunkter är positivt ur markhushållningssynpunkt. Att bygga inom den redan utbyggda staden minskar riskerna att stå med halvfärdiga områden vid en eventuell



Bedömd möjlig utbyggnad av centrala förtätningsområden som 1000 m² våningsyta

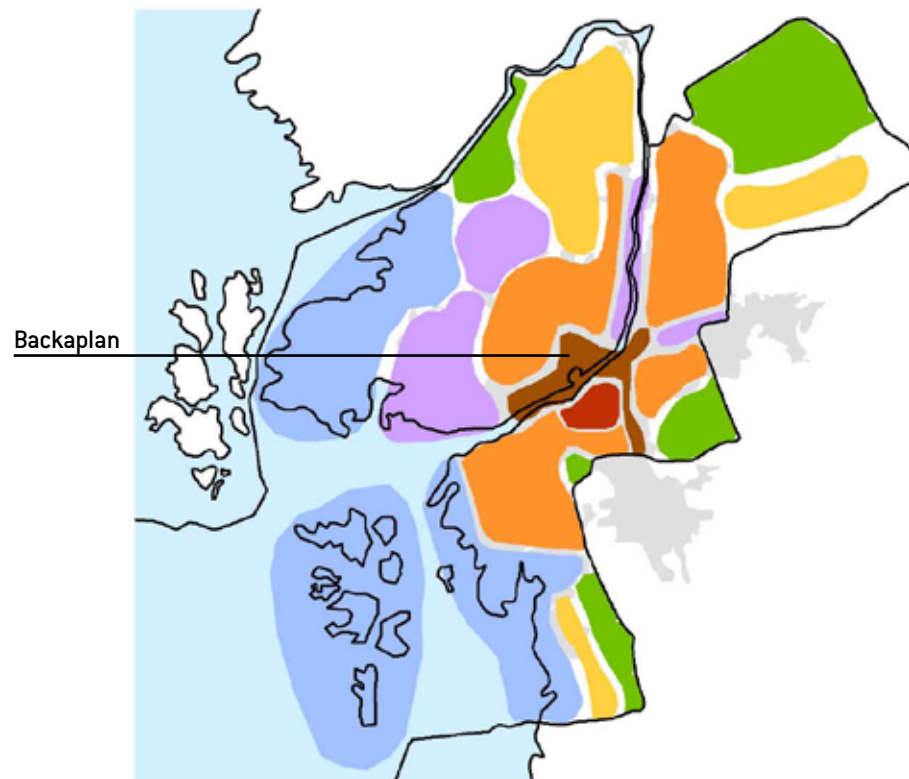
minskad efterfrågan. Utbyggnadsordningen innebär att mark nära befintlig bebyggelse tas i anspråk varför en tydlig dialog med boende, brukare och verksamma i området behövs. Fortsatt planering i Göteborgs Stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda staden i kombination med byggande i strategiska knutpunkter.

Områdesvisa inriktningar

Ett antal områdesvisa inriktningar formulerats i översiktsplanen, där Backaplanområdet är en del av centrala Göteborgs förnyelseområden. Inom detta område bör en blandad stadsbebyggelse eftersträvas. Att skapa attraktiva mötesplatser och nya stora och små parker är en viktig fråga liksom att ta tillvara och förbättra vattenkontakten. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik skall prioriteras och kopplingar mellan stadsdelar förbättras. Förtätning bör ske genom kraftsamling vid knutpunkterna. En viktig fråga för de centrala förnyelseområdena är att skapa god regional tillgänglighet och att bygga vidare på stadens identitet och kulturmiljöer.

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer. Begreppet riksintresse återfinns i MB samt i PBL. Enligt 3 kapitlet 8 § MB skall mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning och avfallshantering så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Översiktsplanen menar att Backaplanområdets låga exploatering gör området intressant för förtätning. Områdets läge i förhållande till centrum och planerade förändringar av Ringön och Frihamnen mot en ny markanvändning medför också nya relationer med omgivningen. Områdets centrala läge i staden vid Hisingens viktigaste knutpunkt behöver tas bättre tillvara och området utvecklas till en attraktiv blandstad med bättre trafikförhållanden. Tre strategier anges för att uppnå detta mål:

- Utveckla handeln i området och komplettera med andra verksamheter samt bostäder för att få en levande stadsdel.
- Knytta området bättre till angränsande stadsdelar såsom Brunnsbo, Ringön, Frihamnen och Brämaregården
- Förbättra gång-, cykel- och kollektivtrafikstråken.



- CENTRALA GÖTEBORG - INNERSTADEN
- CENTRALA GÖTEBORG - FÖRNYELSEOMRÅDEN
- MELLANSTADEN
- KUSTNÄRA OMRÅDEN/SKÄRGÅRDEN
- YTTERSTADEN - FRAMTIDA UTVECKLINGSOMRÅDEN
- STORINDUSTRI, HAMN, LOGISTIK
- NATUROMRÅDEN

Riksintressen

Ett allmänt intresse av nationell betydelse kallas riksintresse. De är särskilt värdefulla och betydelsefulla för hela landet och ska enligt miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål. Översiktsplanen ska redovisa hur kommunen avser att tillgodose riksintressena. Berörda centrala sektorsmyndigheter lämnar uppgifter till länsstyrelsen om de områden de anser är av riksintresse. Länsstyrelsen, men även kommunen, kan föreslå att riksintresse pekas ut för ett visst område de anser vara av nationell betydelse. Länsstyrelsen ska under samrådet särskilt bevaka hur riksintressena tillgodoses i översiktsplanen. Staten kan ingripa om riksintressen hotas. Om ett område är av riksintresse för flera oförenliga ändamål, ska enligt miljöbalken 3 kap. 10 § företräde ges åt det eller de ändamål som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning av marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt. En utförligare beskrivning av riksintressen inom Göteborgs kommun finns i kommunens översiktsplan.

Järnvägar

I beslut 2006-12-20 pekar Banverket ut banor och större anläggningar för tåg bildning (godstransporter) som Banverket bedömer är av riksintresse för kommunikationsändamål enligt 3 kapitlet 8 § i miljöbalken. Utpekandet har gjorts för att tillgodose järnvägens anspråk på mark- och vattenområden för kommunikationer fram till år 2030. Det anges i förarbeten till lagstiftningen att riksintresset ska beaktas även i områden utanför det område som angivits som riksintresse, så att påtaglig skada inte uppkommer. Det är innehållet i riksintresset som är avgörande för hur skyddet utformas. Riksintressena redovisas som vatten- och markområden erforderliga för nuvarande och planerad järnvägsanläggning samt byggnader och anläggningar som har direkt samband med funktionen att bedriva tågtrafik. De områden av varierande bredd som gränsar till järnvägsområdet är viktiga influensområden för att trygga såväl järnvägsanläggningens nuvarande som framtida funktion. Utpekade som riksintresse för järnvägen i anslutning till planområdet är Hamnbanan i Göteborg, befintlig bana och utökad korridor samt Bohusbanan.

Hamnbanan av riksintresse eftersom den är en viktig järnvägslänk till Göteborgs

hamn, som är av riksintresse för sjöfarten. De senaste åren har trafiken på Hamnbanan ökat snabbare än väntat. Prognosen är att godsmängden kommer att fördubblas inom 10-20 år vilket innebär en ökad belastning på Hisingens väg- och järnvägsnät. Kapacitetstaket på dagens enkelspåriga hamnbana kan komma att nås någon gång strax efter år 2010. Hamnbanan går genom inre delar av Göteborg och utgör en barriär mellan olika stadsdelar. På södra Hisingen är Hamnbanan en tydlig barriär. För att långsiktigt förstärka Hamnbanans kapacitet samt minska risker och barriäreffekter har nya lägen för banan studerats i en förstudie, daterad 2008-03-07. De längre alternativa sträckningarna över Hisingen är inte aktuella för fortsatt utredning. Aktuell sträckning är i anslutning till befintlig hamnbana med en möjlig tunnel Bräcke – Brämaregården – Marieholm/Nylöse. Banan bör utformas för att minimera påverkan på de omgivande stadsdelarna. Kapacitetshöjande åtgärder på befintlig Hamnbana, såsom sträckor med dubbelspår och planskilda korsningar, kan bli nödvändigt innan det är möjligt att bygga om Hamnbanan i nytt läge.

Bohusbanan är av riksintresse och en viktig bana för pendeltågstrafiken till Stenungsund och norrut på västkusten. Bohusbanan kommer inom de närmaste åren bli fjärrblockerad. Upprustning av stationer och fler mötessträckor kan göra Bohusbanan mer trafiksäker och ge ökad kapacitet. För att förbättra säkerheten och framkomligheten bör alla plankorsningar byggas bort. En ny station vid Brunnsbo skulle ge bättre tillgänglighet till Hisingen för resenärer på Bohusbanan. På längre sikt finns behov för att bygga dubbelspår på Bohusbanan. En koppling från Bohusbanan under Göta älv till Västlänken ger ytterligare regional tillgänglighet. I översiktsplan diskuteras också en möjlig ny sträckning för Bohusbanan via östra Hisingen och Kungälv norrut.

Vägar

Trafikverket har, med stöd av 3 kap. 8 § miljöbalken, pekat ut det vägnät som har så speciella funktioner för vägtransportssystemet, att de mark- och vattenområden som berörs av vägarna är av riksintresse. Den mark som berörs av det utpekade vägnätet ska skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten av eller utnyttjandet av vägen. Enligt Trafikverket innebär detta att vägens funktion ska skyddas avseende god transportkvalitet och god närhet till andra regioner, god tillgänglighet – vilket bl.a. innefattar att undvika lo-

kaliseringar som innebär att vägen ger ökade barriäreffekter – god trafiksäkerhet, god miljö, både ur hälsosynpunkt, skydd av stads- och landskapsbild, eftersträvan efter estetisk utformning och ett jämställt transportsystem. Trafikverket har genom beslut 2004-11-08 pekat ut bl a Lundbyleden som väg av riksintresse.

Lundbyleden ingår i det nationella stamvägnätet med Trafikverket som väghållare. Sträckan mellan Tingstadstunneln och Lundbytunneln är i behov av åtgärder. Trafikverket arbetar med en förstudie och delar av Lundbyleden ingår i utredningsområdet. Målsättningen är bland annat att bygga bort alla plankorsningar på Lundbyleden och se över ledens utformning. En ny trafikplats mellan Leråkersmotet och Brunnsbomotet föreslås med en ny förbindelselänk till Minelundsvägen. Behov finns att koppla Tuvevägen och Lillhagsvägen ned på Lundbyleden.



Lundbyleden och Hamnbanan är en omfattande barriär mot Frihamnen

Program och detaljplan för Östra Kvillebäcken

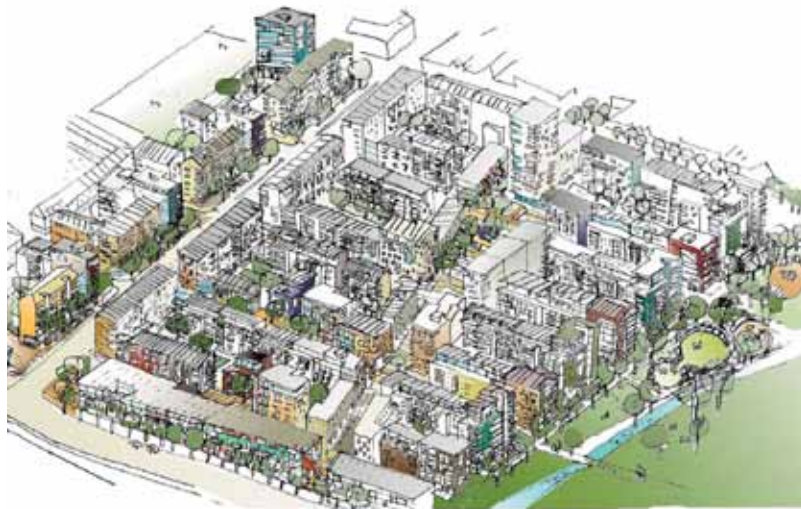
Under arbetet med fördjupad översiktsplan har östra delen av stadsdelen Kvillebäcken behandlats i ett separat program som godkändes av byggnadsnämnden 2002-12-16. Programmet redovisar förslag till struktur och innehåll för området väster om Kvillebäcken.

I programmet beskrivs trafiksituationen i området med förslag till åtgärder. Här beskrivs även områdets bebyggelsestruktur och nuvarande markanvändning, mark- och vattenförhållanden, markägande och störningar. Ett kapitel beskriver vad som menas med blandad stadsbebyggelse. Här finns även en stadbildsanalys.

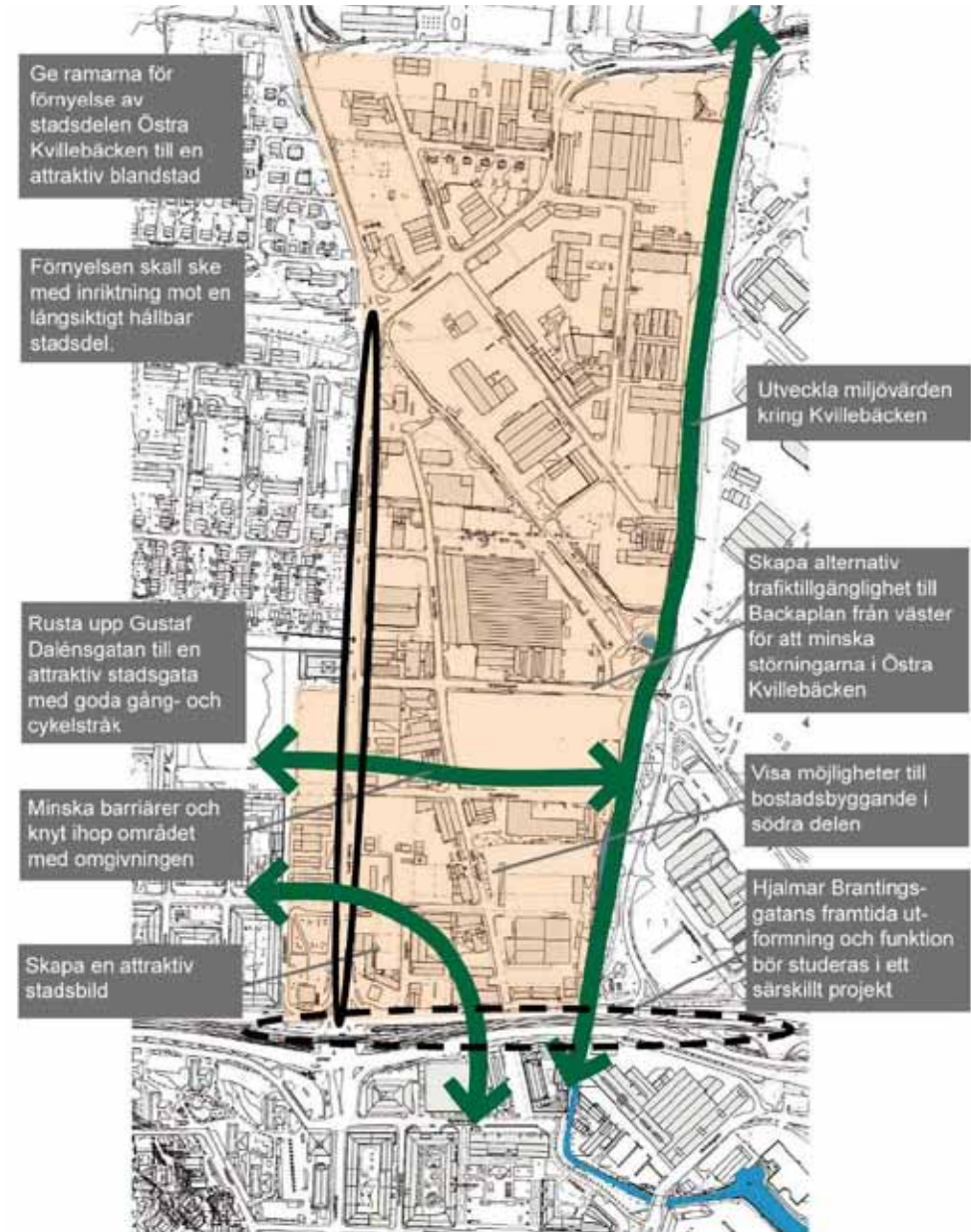
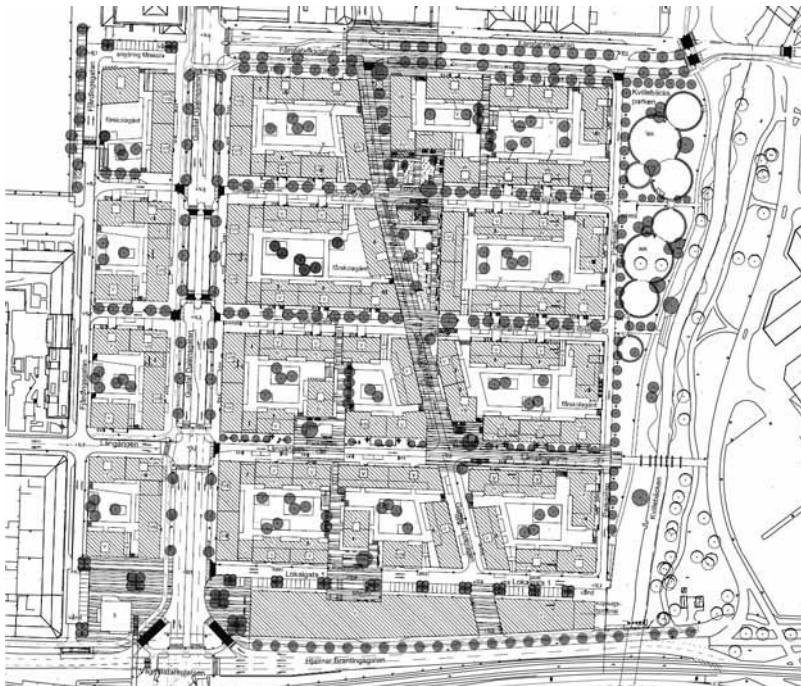
Huvuddragen i programmet för Östra Kvillebäcken:

- Blandad stadsbebyggelse i hela programområde med ett stort inslag av bostäder i södra delen och ett stort inslag av verksamheter i norra delen.
- Ny gata mellan Swedenborgsplatsen och Backaplan som en viktig länk i kollektivtrafiknätet.
- Upprustning av gatumiljöer och avlastning av genomfartstrafik.
- Grönstråk längs Kvillebäcken.
- Utredningsområde i söder i avvaktan på Hjalmar Brantingsgatan utformning och funktion.

Sedan programmet godkänts har en detaljplan tagits fram för bostöder och verksamheter söder om Färgfabriksgatan. Detaljplanen vann laga kraft december 2009. Byggnationen genomförs i skrivande stund och kommer totalt att omfatta ca 2000 lägenheter, ett antal förskoleavdelningar samt arbetsplatser av olika slag.



Planillustrationer från detaljplan för Östra Kvillebäcken



Göteborgsregionens tillväxtstrategi

Enligt Göteborgsregionens dokument "uthållig tillväxt - mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur" bör regionens kärna; centrala Göteborg, stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till år 2020. Enligt GR's tillväxtstrategi ska befolkningsökningen i Göteborgsregionen vara minst 8000 invånare per år och de möjligheter som skapas av en fortsatt regionförstoring skall tillvaratas. Att skapa en attraktiv livsmiljö, en balanserad nyproduktion av bostäder och en utbyggd infrastruktur i regionen är några viktiga faktorer som stödjer denna utveckling. För att möjliggöra denna utveckling bör de centralt belägna markresurserna utnyttjas så klokt som möjligt. Dagens centrumkärna är relativt liten medan Gullbergsvass, Frihamnen och Backaplan är exempel på stadsdelar med lågt markutnyttjande och stor potential. Man bör vidare arbeta för att stärka de kvaliteter som gör att vi vill bo, leva och verka i Göteborgsregionen och skapa en stark och lång-



GR:s strukturbild för Göteborgsregionen

Göteborg är regionens centrum. Tillgängligheten till centrala Göteborg är avgörande för att regionen ska fortsätta växa och utvecklas. Huvudstråken formas av den struktur som bildas när Västlänken samt pendel- och regionstågstrafiken är utbyggd mot Uddevalla, Trollhättan, Alingsås/Skövde, Borås och Varberg.

siktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter. En viktig fråga är att arbeta för en långsiktigt hållbar infrastruktur med en hållbar kollektivtrafik. En fördjupad samverkan mellan alla inblandade aktörer eftersträvas.

En ny vision för Älvstaden

I direkt anslutning till city ligger markområden med låg exploatering och ytkrävande innehåll. Planering pågår bl a för att utlokalisera transportintensiv verksamhet från innerstaden. Ett sammanhållet koncept för utveckling och påbyggnad av regionkärnan har presenterats i kommunens översiktsplan. Projektet Centrala Älvstaden har genomförts på uppdrag av Kommunstyrelsen. Ett visions- och strategidokument för Älvstaden har antagits av kommunfullmäktige 2012-10-11. Tanken är att det förhållningssätt som utkristalliserats genom en bred dialog med göteborgssamhället nu skall ligga till grund för planeringen. Älvstaden ska vara öppen för världen. Den ska vara



Backaplans läge i Älvstaden

inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. En övergripande strategisk fråga är hur Backaplan kan anslutas till City på ett mera stadsmässigt sätt. Byggnadsnämnden gav 2008-09-16 i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att göra en förstudie inför utveckling av Frihamnsområdet. Ett detaljplanearbete för ny GötaÄlvbro pågår. Förstudier för Lundbyleden och Hamnbanan har tagits fram av Trafikverket resp Banverket. Backaplan är redan idag väl integrerat i staden och förhållandevis lätt att nå från såväl angränsande stadsdelar som från andra sidan älven. Utvecklingen av Backaplan bör ta avstamp i en förtätning och omvandling av området vid Hjalmar Brantingsplatsen där gång- cykel- och kollektivtrafikförbindelser mot Frihamnen är en viktig fråga att studera. Ett framtida Backaplan skall på kort sikt kunna fungera oberoende av Frihamnen för att på litet längre sikt kopplas samman med detta område och över älven så att ett kontinuerligt stråk och en sammanhängande bebyggelse kan skapas. Utvecklingen av andra stadsdelar på Hisingen och planerad bebyggelse i Biskopsgården, Lundby och Tuve gör att man på kort sikt ytterligare kan motivera Backaplan som ett nav, med centrumfunktioner, för den här delen av Göteborg. Utvecklingen av Backaplan är bara delvis fortsatt avhängig en utvidgning av centrumkärnan. En direkt fysisk koppling mot Frihamnen och Ringön förutsätter ytterligare omfattande åtgärder för att överbrygga barriärer som Lundbyleden och Hamnbanan. Samspelet mellan de olika utvecklingsområdena, befintlig stadskärna och genomförandet av fysiska åtgärder för att övervinna barriärer som järnvägar och hårt trafikerade leder är

För området gäller ett antal detaljplaner av olika datum. Inom stora områden är tillåten markanvändning industri (J) även där handel har tillåtits i äldre bygglov. För vissa fastigheter har nya planer för handelsändamål (H) och centrumändamål (C) upprättats. Inom vissa delar saknas detaljplan. För Östra Kvillebäcken, söder om Färgfabriksgränd har en ny detaljplan antagits för bostadsändamål (B), handel och kontor (HK).

några av de faktorer som kommer bli avgörande för att visionen om Älvstaden ska vara ett hållbart koncept även på längre sikt. Backaplans planering ska ske i linje med dessa tankar för att stödja den övergripande visionen.

Stadsutveckling i samverkan

Stadsutveckling definieras i översiktsplanen som "en för staden gynnsam utveckling av både ekonomiska, ekologiska och sociala värden". För att nå dit krävs ett stort mått av samsyn och gränsöverskridande arbetssätt, såväl mellan förvaltningar och myndigheter som mellan olika privata och offentliga aktörer. Stadsutveckling i Göteborg hanteras allt mer i samverkan mellan kommunen och olika privata aktörer och användare. Detta beror på att byggandet av staden kräver stora samhälleliga investeringar, som till viss del konkurrerar med behoven att använda skattemedel för löpande drift och förvaltning av samhällelig service. Kraven på ett utökat deltagande i frågor som rör staden växer sig samtidigt allt starkare.



Näringslivets villkor och förutsättningar

Göteborgsregionen växer konstant vilket medför stigande inkomster och växande näringsliv men i ett lokalt perspektiv är marknad inget konstant tillstånd utan handlar i hög grad om att skapa tillit och efterfrågan. Backaplan som handelsplats har behov av att utvecklas för att möta behoven i ett samhälle i ständig förändring. Den handelsutredning som genomförts i samband med Älvstadsprojektet (Handel i Centrala Älvstaden 2012-02-29) visar bl a att villkoren för handel förändras drastiskt i tjänste- och informationssamhället. Flödet av varor och tjänster blir alltmer gränslöst. Men samtidigt som världen blir alltmer global ökar behovet av att orientera sig mot det lokala. Att skapa förutsättningar för en hållbar handel och ett hållbart näringsliv är viktiga förutsättningar. Den täta staden där allt finns inom räckhåll har historiskt visat sig lättare att anpassa till nya förutsättningar än den utspridda funktionsuppdelade staden. Tillgänglighet är en nyckelfråga för såväl handel som andra typer av företagande. Backaplans läge i staden, befintlig infrastruktur och täthet i form av bostäder och kompletterande service innebär bra förutsättningar för näringslivet och gör området väl lämpat för förtätning och konvertering till blandstad.

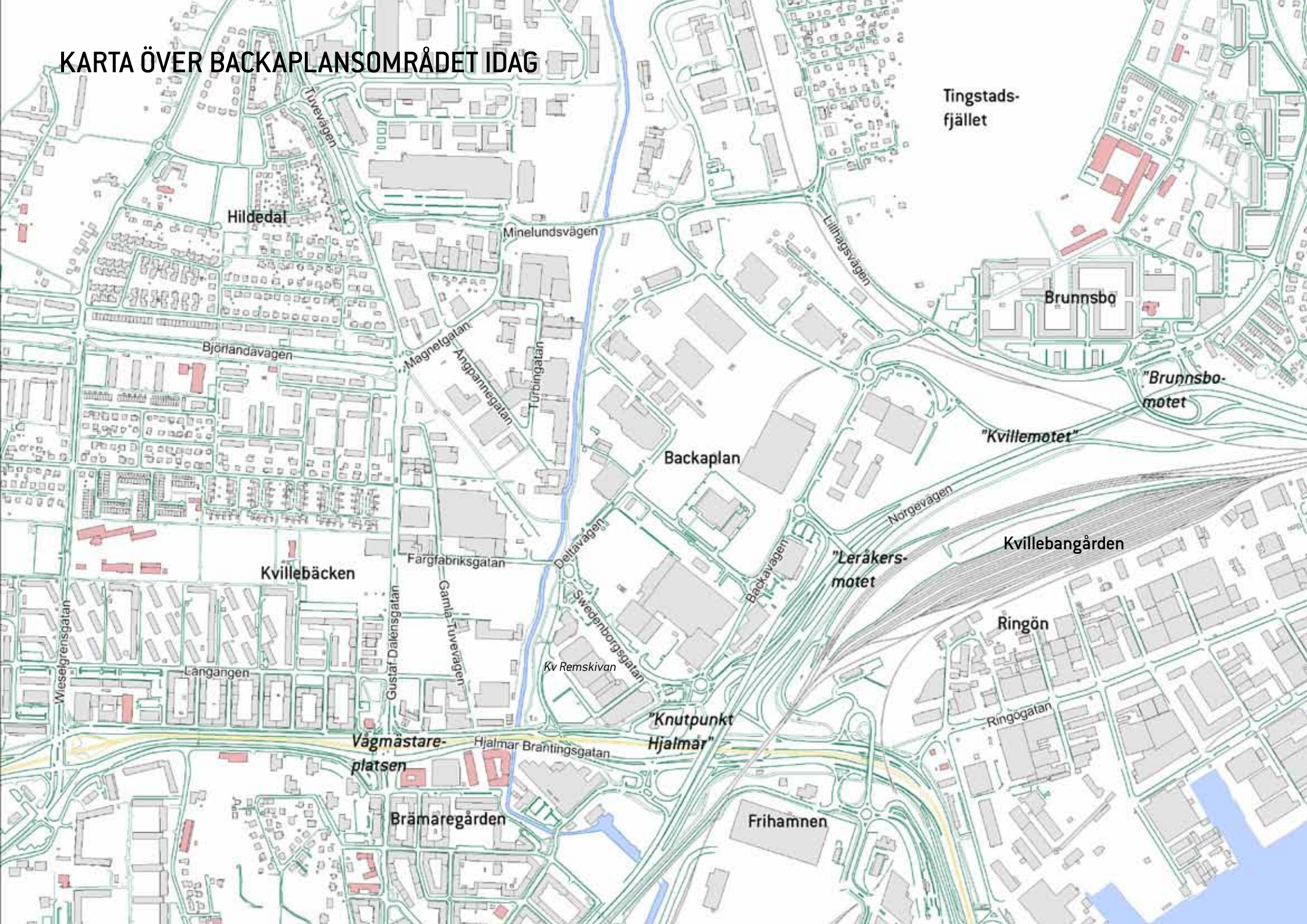
OMRÅDETS KARAKTÄR

Backaplan är ett välbesökt handels- och industriområde på Hisingen beläget i anslutning till de stora stråk som förbinder Hisingen med Göteborgs centrum. Att området ligger endast 2 km från Gustaf Adolfs Torg - ungefär samma avstånd som till Korsvägen - märks inte på bebyggelsens utformning och intensiteten i markanvändningen. I Backaplansområdet finns ett stort utbud av såväl volymhandel som shopping. Området är till stor del planlagt som ett industriområde, men har succesivt omvandlats alltmer till ett handelsområde där enkla handelsbyggnader omges av stora parkeringsytor. I området finns också lager och småindustribebyggelse. I området Östra Kvillebäcken finns också inslag av föreningslokaler och restauranger. Dagens Backaplan domineras av de stora markparkeringarna i anslutning till handelshusen. Utnyttjandet av dessa parkeringar utanför butikernas öppettider är mycket lågt. För att ligga så centralt och vara förhållandevis väl försörjt med kollektivtrafik har hela området ett dåligt markutnyttjande och en ensidig markanvändning.



Några bilder från Backaplan idag, stora öppna parkeringsytor

KARTA ÖVER BACKAPLANSOMRÅDET IDAG



Historik

Området är låglänt och genomkorsas av Kvillebäcken. Strandlinjen mot Göta älv har tidvis bestått av stora vassområden. I samband med industrialisering av Hisingen har kajer och kanaler anlagts i dessa vassområden. Del av vattendraget Kvillebäcken före utflödet i Lundbyhamnen är en rest av en sådan hamnkanal – Kvillebäckskanalen – som rann ut i älven där Frihamnen senare byggdes. Backaplansområdet är beläget i historiska gränsbygder. Före 1658 gick gränsen mellan Sverige och Norge i Kvillebäcken rakt genom området. En liten del av Hisingen, ungefär motsvarande stadsdelen Lundby, var svenskt, medan resten av Hisingen var norskt. Området torde ha haft en lantlig karaktär innan industri- och hamnverksamhet med tillhörande bostäder började växa upp i slutet av 1800-talet. Från mitten av 1800-talet kom platsen vid Kvillebäckens utlopp att utvecklas till en viktig knutpunkt för kommunikationer till och från Hisingen. En färjelinje förband detta område med Lilla Bommen. Vid färjeläget började fabriker och bostadshus att växa fram, bl a den numer rivna porslinsfabriken. Gamla Tuvevägen var ett viktigt stråk från centrala Göteborg till Hisingen. Längs detta stråk skedde de första etableringarna av industriverksamhet. Området Östra Kvillebäcken kom att utvecklas med en inriktning mot färgfabriker och mekanisk industri.

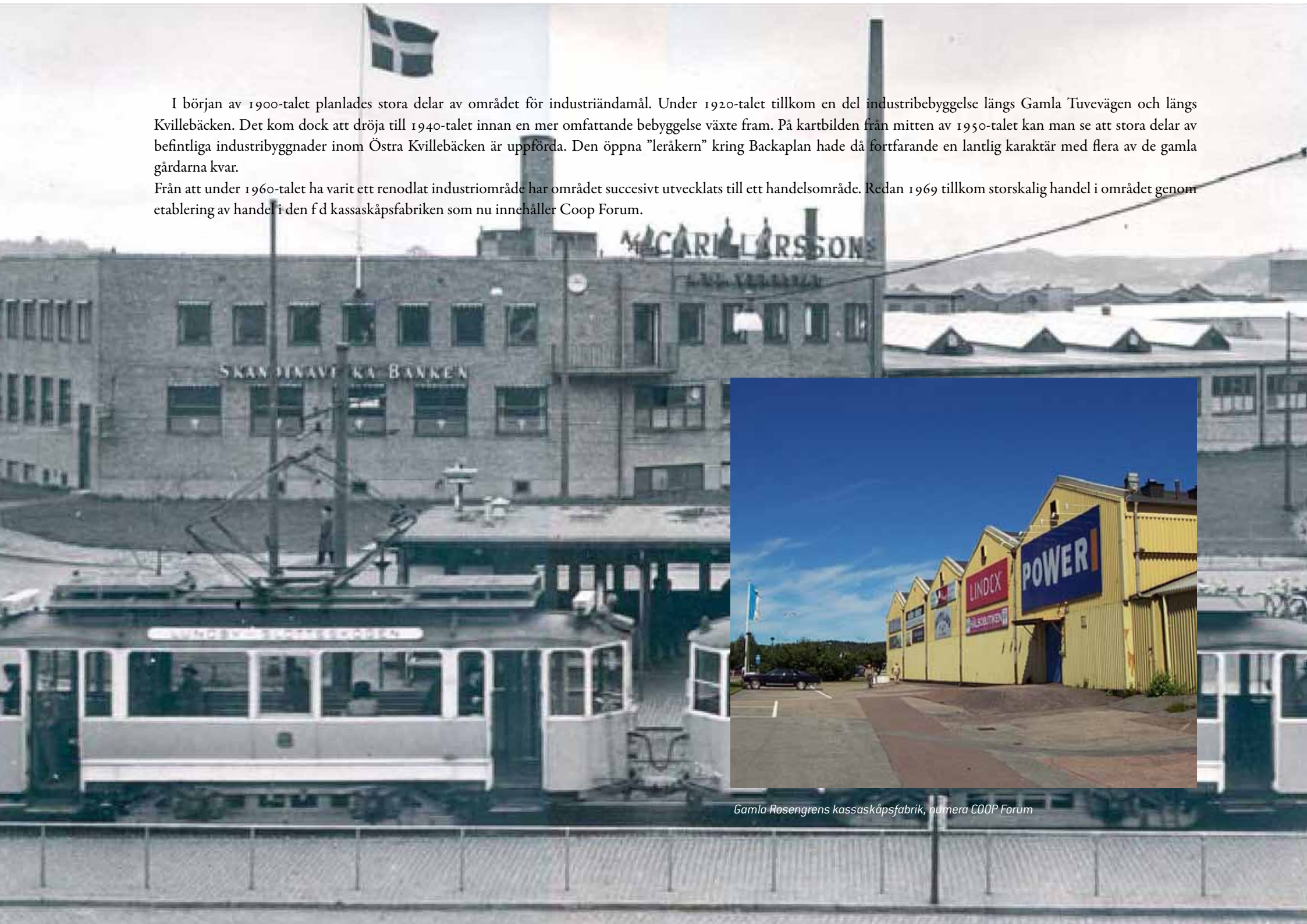


Backaplan 1936



I början av 1900-talet planlades stora delar av området för industriändamål. Under 1920-talet tillkom en del industribebyggelse längs Gamla Tuvevägen och längs Kvillebäcken. Det kom dock att dröja till 1940-talet innan en mer omfattande bebyggelse växte fram. På kartbilden från mitten av 1950-talet kan man se att stora delar av befintliga industribyggnader inom Östra Kvillebäcken är uppförda. Den öppna "leråkern" kring Backaplan hade då fortfarande en lantlig karaktär med flera av de gamla gårdarna kvar.

Från att under 1960-talet ha varit ett renodlat industriområde har området succesivt utvecklats till ett handelsområde. Redan 1969 tillkom storskalig handel i området genom etablering av handel i den f.d kassaskåpsfabriken som nu innehåller Coop Forum.



Gamla Rosengrens kassaskåpsfabrik, numera COOP Forum

Bebyggelsens skala och täthet

Området är beläget i ett flackt landskap med bebyggelse i huvudsak i en till fyra våningar. Området ramas in av markanta bergspartier som omges av högre bebyggelse, men i det flacka landskapet finns få objekt som sticker ut höjdmässigt. Detta är en viktig utgångspunkt vid ställningstagande till höjder på ny bebyggelse.

Inom området är marken i stort sett plan med en marknivå mellan +12 m och +15 m, med de lägsta delarna i områdets sydöstra hörn. Vegetation inom området finns bl a längs Kvillebäcken samt vid trafikreservatet mot Swedenborgsplatsen. På kvartersmark är vegetationen sparsam. Det finns dock en markant träddunge mellan trafikreservatet och Ångpannegatan väster om Kvillebäcken. Backaplanområdet har idag en storskalig kvartersstruktur anpassad för handel och industri. En överlagring av några "utsnitt" från centrala Göteborg ger snabbt en uppfattning om kapaciteten i området om



Stora delar av området har idag bebyggelse i en och två våningar

markanvändningen skulle förändras. Som ett exempel så ryms hela Östra Nordstan på nuvarande Coop Forums tomt.

Totalt för hela planområdet finns idag ca bebyggd 225 000 m² våningsyta. Planområdets storlek uppgår till ca 100 ha. Beräknar man att ca 25 % av ytan upptas av vägar, allmänna ytor etc uppgår till ca 75 ha, vilket motsvarar ett generellt exploateringsstal på ca 0,3. Frigörs areal i lågt exploaterade fastigheter



Östra Nordstan resp Vasastan lagda över Backaplan som skaljämförelse

genom rivning och omdisponering kommer markutnyttjandet att kunna effektiviseras väsentligt. Totalt bedöms kunna tillkomma minst 700 000 m² våningsyta vilket gör att exploateringsstalet generellt för området skulle kunna stiga till ca 1,0 vilket är i paritet med Göteborgs innerstad. Möjligen kan en högre exploatering vara befogad i vissa delar av området - en fråga som prövas i samband med detaljplanearbete för respektive delområde.

Exploateringsstal:

Kvot av sammanlagd bruttoarea för byggnader inom en fastighet med fastighetens markyta.

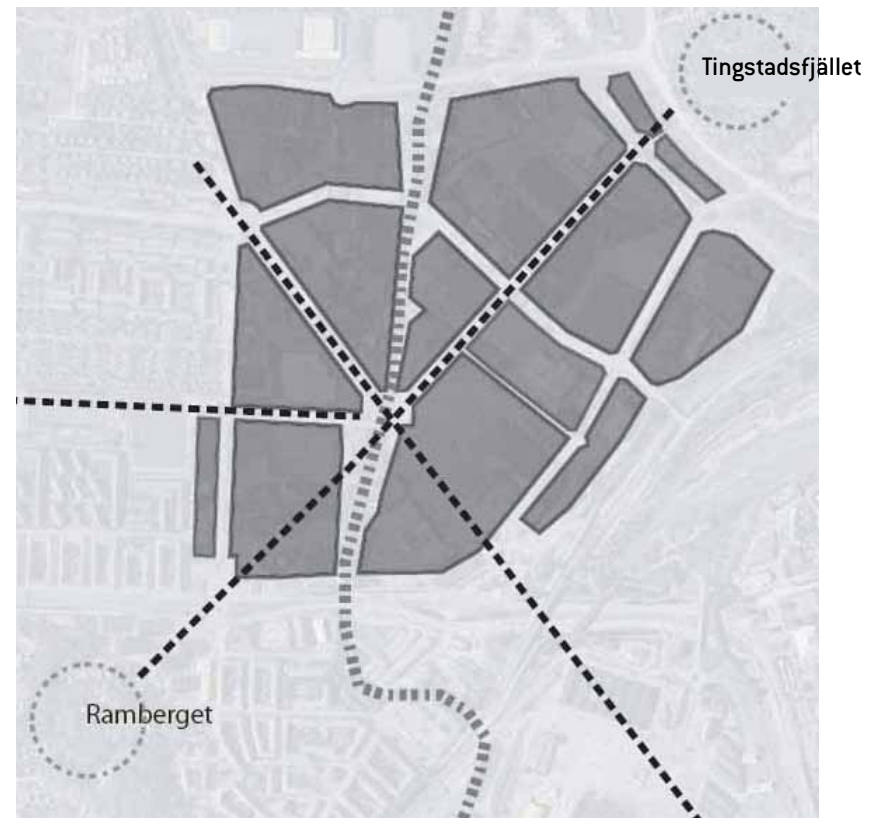
Ex: 100m² hus i två våningar på en tomt om 400m² motsvarar ett exploateringsstal av

$$\frac{100 \times 2}{400} = 0,5$$

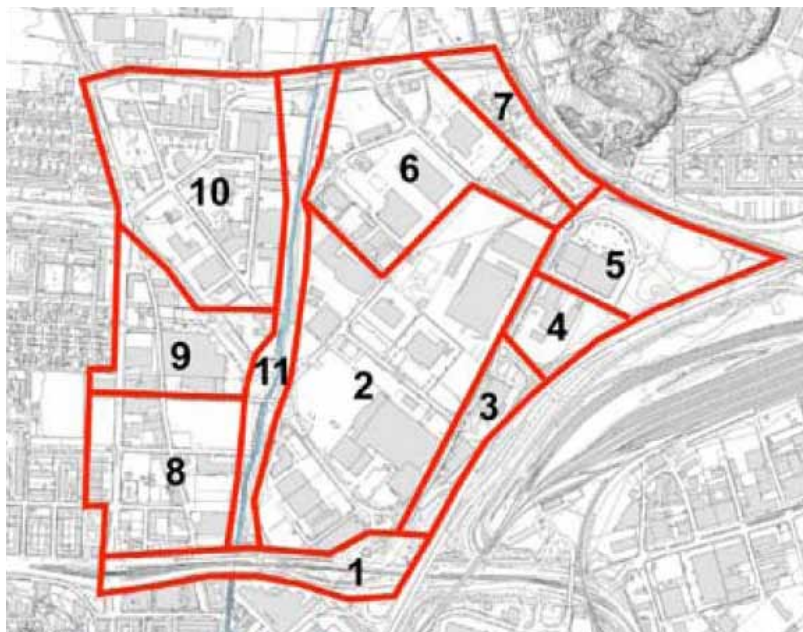


Bebyggelse vid Leråkersrondellen

Runt området finns markanta höjdparter med höjder upp till + 60 m. Från området finns utblickar mot dessa höjder och övriga landmärken. Dessa utblickar är viktiga för orientering inom området. De gröna höjderna ger en känsla av grönska trots att man vistas i ett industriområde. I stråket Deltavägen ser man Brunnsboberget (Tingstadsfjället) i nordost och Ramberget i sydväst. I förlängningen av stråket från Swedenborgsplatsen till Backaplan skymtar Högghuset vid Lilla Bommen. Utblicken mot högghuset ger en orientering om var man befinner sig i staden.



Viktiga siktlinjer i Backaplansområdet



Området används idag främst för handel och småindustri men här finns även lager, föreningslokaler och restauranger. Inom området finns bebyggelse av mycket varierande karaktär, från enkla plåtskjul till kontorsbebyggelse och gallerior för handel. Stadsmiljön i området ger ett oordnat och trasigt intryck, med en mycket varierad och brokig bebyggelse som omges av gator och stora parkeringsytor. Avsaknaden av träd och grönska i vissa delar bidrar även till det bitvis ödsliga intrycket. Området kan idag sägas bestå av ett antal delar med delvis olika innehåll och karaktär:

1. Trafikområde.

Trafikområden med gator, spårväg och kollektivtrafikterminalen knutpunkt Hjalmar. Bussterminalen rustades upp under 90-talet och i samband med det anordnades bra gångförbindelser mot söder och Brämaregården. Hjalmar Brantingsgatan med sin tunga trafik utgör fortfarande en betydande barriär

söderut.

2. Handel i centrala Backaplan.

Backaplans handelsområde med ett 100-tal olika butiker, med flera av marknadens stora aktörer representerade. Inom området finns även livsmedelsförsäljning. Närmast Knutpunkt Hjalmar finns en relativt tät handelsbebyggelse med en mindre galleria. Längre norrut blir bebyggelsen glesare och de stora parkeringsytorna blir dominerande i intrycket. I områdets nordöstra del finns stora lagerlokaler liksom en del outnyttjade markområden.

3. Handel längs Lundbyleden.

Inom området finns bebyggelse för handel i relativt välhållna handelsbyggnader i två till tre våningar. Ingen livsmedelshandel är tillåten.

4. Industri/lager.

Inom området finns verksamhet av industrikaraktär. Fastigheten ägs idag av Remvassen AB som inkommit med förfrågan om att omvandla fastigheten för handelsändamål.

5. Handel vid Kvillemotet.

Biltemas och Blomsterlandets etablering avslutar handelsområdet mot nordost. Här finns också en direkt avfart från Lundbyleden in till området. Projektering av en ny trafikplats ("Kvillemotet") pågår.

6. Industri/lager längs Norr Deltavägen.

Området används i huvudsak för industriändamål. Inom området finns t ex bensinstation, bussgarage och bilförsäljning.

7. Upplag mm

Området är beläget i ett trafikreservat vilket har medfört en markanvändning av tillfällig karaktär. Området används idag bl a för upplag.

8. Östra Kvillebäcken söder om Färgfabriksgatan

Området byggs för närvarande ut i enlighet med antagen detaljplan för området.

9. Småindustri/handel/kontor kring Ångpannegatan.

I området finns inslag av handel som vänder sig mot Backaplan. Mot Gustaf Daléngsgatan finns flera större kontorshus med butiker i bottenvåningarna. I

norra delen finns även en bensinstation.

10. Småindustri nordost om Swedenborgsplatsen.

Detta område har industrikaraktär. Fastigheterna är i regel stora och byggnaderna är av olika kvalitet. Flera stora välskötta industribyggnader finns, liksom åtskilliga nedgångna som används för skiftande ändamål. I områdets norra del ligger en grupp villor och en större livsmedelsbutik. I området finns även viss ungdomsverksamhet.

11. Park. Kvillebäcken bildar ett grönt stråk genom området.

I södra delen finns en relativt välutvecklad grönska kring Kvillebäcken. I mitten av området är stråket smalt och kantas av parkeringsytor och bebyggelse. I Kvillebäckens södra del finns den rödlistade vattenväxten knölnate. Kvillebäcken bildar också en barriär genom området då antalet förbindelser över den är begränsat. Vissa verksamheter vänder sin baksida mot ån och på sina ställen är området svårtillgängligt. Promenader längs bäcken begränsas även av kulvertar och broar vid trafikstråk.



Deltavägen norrut med Sibahuset

Ägoförhållanden

Markägandet inom området är till största delen privat uppdelat på ett stort antal ägare. Bland de stora fastighetsägarna kan nämnas KF Fastigheter AB, Remvassen AB (Siba), Bygg-Göta AB, Fastighets AB Balder, Catena, Wallenstam och NCC. Kommunen äger främst gatumark och trafikreservat i området. Kommunen äger även mark på kvartersmark som upplåtes genom tomträtt.

Samhällsservice i närområdet

I stadsdelen Kvillebäcken finns i dagsläget 6 förskolor och en grundskola F-6 (Bjurslättskolan) med ca 230 elever. Ytterligare 9 förskoleavdelningar byggs i samband med genomförandet av området söder om Färgfabriksgatan. I Brämaregården finns 3 förskolor och 2 grundskolor - Halleskolan (uppgifter saknas) och Rambergsskolan 1-9 med ca 380 elever. I Brunnsbo finns 5 förskolor och en F-9 skola (Brunnsboskolan) med ca 680 elever. Närmaste gymnasieskola finns vid Blackevägen (Vinga). Vid Lindholmen finns flera gymnasieskolor. Vårdcentraler finns vid Bjurslätts Torg och vid Virvelvindsgatan sydväst om Vågmästareplatsen. Vid Wieselgrensplatsen finns Lundby sjukhus med bl a specialistvård och apotek. Lundby stadsdelskontor och stadsdelsbibliotek är placerat strax norr om Wieselgrensplatsen, samlokaliserat med Hisingens resursbibliotek. Flera samlingslokaler finns i närområdet. I Brämaregården finns bl a Brämaregårdens kyrka, Rambergskyrkan. Vid Brunnsbotorget finns Brunnsbokyrkan. En moské finns vid Gamla Tuvevägen. En grekisk-ortodox kyrka finns vid Solvändsgatan norr om Wieselgrensplatsen vid "Åttestupan" har nyligen uppförts en ny moské. Simhall finns väster om Wieselgrensplatsen (Lundbybadet). Fritidsgård finns vid Ångpannegatan (Teen Dream). Återvinningscentraler finns vid Swedenborgsplatsen och Vågmästareplatsen.

OMGIVANDE STADSDELAR

Backaplansområdet är en viktig målpunkt på Hisingen som måste vara lätt att nå från omgivande områden. Detta innebär samtidigt att området avgränsas mot omgivande områden genom tungt trafikerade gator och trafikleder. Samband med omgivande områden kan förbättras genom bättre fysiska kopplingar för gång- och cykelstråk eller via ett lokalt gatunät. Kopplingen kan även handla om visuella samband. Att skapa planskilda korsningar där trafiken måste finnas kan vara ett sätt att överbrygga barriäreffekterna. Ett exempel på detta är den nyligen anlagda gångförbindelsen under Hjalmar Brantingsgatan. Ett annat sätt är att omgestalta själva gatan så att verklig och upplevd barriäreffekt minskar. En sådan miljöupprustning av Gustaf Daléngsgatan föreslås i programmet för Östra Kvillebäcken. I framtiden kan omgivande områden som Frihamnen och Ringön komma att förändras mot ett annat innehåll vilket ställer nya krav på förbindelser med dessa områden.



Backaplan med omgivande stadsdelar

Brämaregården

Söder om området ligger stadsdelen Brämaregården ("Kvillestan") som består av landshövdingehus i tre våningar med i huvudsak bostäder. Kvilletorget är stadsdelens lokala centrum. Närmast Hjalmar Brantingsgatan består området av kontorshus och parkeringsdäck som bildar en skärm mot bakomliggande bebyggelse. Inom tomten för den rivna porslinsfabriken pågår byggnation av 377 lägenheter. En viktig utgångspunkt är att förbättra gång- och cykelsambanden från Backaplansområdet genom Kvillestan mot Lindholmen och Frihamnen.



Kvillebäcken

I väster gränsar Backaplan mot stadsdelen Kvillebäcken. I korsningen mellan Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Daléngsgatan ligger Vågmästareplatsen med spårväghållplats. Ytterligare västerut ligger Wieselgrensplatsen med stadsdelscentrum, offentlig och kommersiell service. Att ansluta den nya bebyggelsen i Kvillebäcken till den befintliga bebyggelsen kring Wieselgrensplatsen har varit en viktig fråga i planarbetet för Östra Kvillebäcken. Norr om Färgfabriksgatan finns ett område med småindustrier och kontor. Inslag av

äldre bebyggelse förekommer, bl a rester av äldre lantbruksbebyggelse och industribebyggelse från 30-50-talen. I norra delen av området finns ett mindre antal villor och väster om dessa har en större livsmedelshall nyligen uppförts.

Hildedal

Vid Hildedal, nordväst om området, finns ett område med bostäder av trädgårdsstadskaraktär. Norr om Minelundsvägen har ett byggvaruhus uppförts. Att skapa trygga och attraktiva gång- och cykelförbindelser mellan Hildedal och stads kärnan är viktigt.

Brunnsbo

Nordost om området finns stadsdelen Brunnsbo med bostadsbebyggelse från 60-talet uppbyggt kring ett lokalt torg. Vid Brunnsbotorget finns lokal service liksom skola. Busshållplatsen har nyligen rustats upp i samband med att Lillhagsvägen/Litteraturgatan byggdes om för stombustrafik.

Frihamnen

Söder om området ligger Frihamnen, ett område som idag har låg markanvändning sedan såväl bananhanteringen som färjetrafiken har upphört.



Stadsdelen Kvillebäcken med landshövdingehus

Kvar inom området finns en utskeppningshamn för bl a miljöfarligt gods. Den tidigare färjetterminalen har rustats upp och används för bl a kontorsändamål. På sikt avses området få ett annat innehåll. Enligt den nya översiktsplanen för Göteborg skall även Frihamnen omvandlas till blandstad för bostäder och arbetsplatser (icke störande verksamheter). En förstudie inför utvecklingen av området har tagits fram av stadsbyggnadskontoret. Ett politiskt förslag har framförts om iordningsställande av en större park i området vilket – tillsammans med förbättrade gång- och cykelförbindelser tvärs Lundbyleden – skulle tillföra stora kvaliteter för befintliga och framtida boende i denna del av staden.

Ringön

Sydost om området ligger Ringön. Ringön är idag ett industriområde med ett brokigt innehåll. På sikt kan området bli aktuellt för förnyelse, vilket ställer krav på en ökad integration med omgivande områden. En bättre förbindelse mellan Backaplan och Ringön behövs då. Denna bör inkludera både bil-, gång- och cykeltrafik. Större delen av Ringön är i förslaget till översiktsplan betecknat som område med verksamheter och utredningsområde för framtida blandstadsbebyggelse. Den västra delen av Ringön bör studeras i samband med planeringen av Frihamnen.



Båtar i hamn vid Ringön

TRAFIKSTRUKTUR

Lundbyleden

Backaplan ligger i anslutning till regionens mest frekventerade trafikknutpunkt kring Tingstadstunneln och Göta Älvbron. Sydost om området finns Lundbyleden med transporter av farligt gods.

Lundbyleden har en omfattande trafik som förväntas öka. Förändring av utformningen kan bli aktuell. En viktig utgångspunkt i Trafikverkets förstudie är att Lundbyleden bör kunna ses som en stadsnära motorled och inte som en nationell genomfartsled. Det är viktigt att Lundbyledens framtida utformning med trafikplatser anpassas till det lokala huvudgatusystemet för en effektiv trafikmatning likväl som kontakterna med omgivande stadsdelar behöver förbättras för att minska beroendet av Lundbyleden vid lokala förflyttningar. Det är av stor vikt att parallellt studera alternativa vägar för tung genomfartstrafik på Hisingen och att långsiktigt föra över så mycket gods som möjligt på järnväg.

I samband med ett utökat handels- och bostadsinnehåll på Backaplan är det angeläget att åtgärder kommer till som minskar trafiken på redan idag kritiska platser. En ökad kollektivtrafikandel är viktig liksom att föra över tung lastbilstrafik från Lundbyleden till Hisingensleden och samtidigt föra över gods från lastbil till järnväg. Det är viktigt att söka samordningsvinster genom att planera förändringar på Lundbyleden parallellt med Hamnbanan (se nedan), Bohusbanan och det kommunala gatunätet och i tät samverkan mellan Banverket, Trafikverket och Göteborgs stad.

Befintligt gatunät

Björlandavägen och Tuvevägen är viktiga länkar i Hisingens vägsystem. Dessa ingår i det Göteborgska systemet av radiella vägar som leder trafiken in mot centrala Hisingen och Tingstadsområdet. Om inget görs för att avleda trafiken via nya tvärlänkar kommer flödena in mot Backaplan att öka kraftfullt bl a som ett resultat av framtida exploatering på Västra och Östra Hisingen tillsammans med den allmänna trafikökningen. Båda vägarna förbinds idag till Lundbyleden huvudsakligen via Gustaf Daléngsgatan och Hjalmar Brantings-



Trafikmängder (antal fordon/dygn) idag

gatan. Denna förbindelse bör tonas ner eftersom framför allt Gustaf Daléngsgatan inte är lämplig som genomfartsgata med hänsyn till planerad bostadsbebyggelse inom Östra Kvillebäcken. Ett problem är också att omgivande stadsdelar hänger dåligt samman inbördes och är dåligt länkade till centrala staden, något som ett tätare bebyggt Backaplan kan förbättra.

Den inre delen av området har idag en gatustruktur anpassad för industriändamål, vilket innebär stora kvarter och glest gatunät. För att rymma ett nytt innehåll behöver strukturen förbättras och kopplas till omgivande områden. Nya gator bör komma till som delar området i mindre enheter. Inom området bör förbindelserna tvärs Kvillebäcken, förbättras. Gatunäten på ömse sidor om Kvillebäcken förenas idag i en enda punkt där Färgfabriksgatan möter Swedenborgsgatan. Ett nytt broläge bör studeras i områdets norra del.

Hjalmar Brantingsgatan är en kraftigt trafikerad gata som utgör en pulsåder till de inre delarna av Lundby och västerut på Hisingen. Gatan utgör en kraftig barriär mellan stadsdelarna Kvillebäcken och Brämaregården. Olika förslag har studerats för att göra gatan mer gånghärlig. Trafikmängden gör att gatan fortfarande har två separata sidor. Fler säkra korsningspunkter för gångtrafikanter behöver tillskapas.

Vissa av trafikåtgärderna bör ske i samband med exploateringen av området medan andra kan betraktas som övergripande strategiska frågor för stadens fortsatta utveckling (exv planerad gång- och cykelbro, ersättning av den befintliga Göta Älvbron och åtgärder utmed Lundbyleden).

Älvsambindelser och ny Göta Älv bro

En ny älvsambindelse planeras norr om Tingstadstunneln med anslutning till Partihallsförbindelsen. Detta innebär en ökad trafikbelastning på vägnätet förbi Backaplan.

Befintlig Göta Älvbro är i dåligt skick och måste ersättas före 2020. Det innebär att förbindelsen får ett delvis nytt läge. Detta kommer påverka Backaplans förhållande till Göteborgs centrum. En ny gång- och cykelförbindelse mellan Lilla Bommen och Frihamnen har föreslagits av kommunstyrelsen. Detta är viktiga utgångspunkter vid utformningen av gatu-, gång- och cykelnätet även vid Backaplan.

Hamnbanan

Hamnbanan är en viktig länk för godstrafiken till Göteborgs hamn. En förstudie avseende kapacitetsförstärkning har genomförts. Kvillebangården är en del av Hamnbanan vilken trafikeras av godståg. Trafiken är relativt omfattande och bangården används för viss rangering och för tågmöten. En ledningsgrupp bestående av representanter för Banverket, Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och Länsstyrelsen är överens målbilden att utbyggnad av Hamnbanan kan ske inom eller i närheten av befintliga korridorer. Utbyggnad av sträckan Marieholm - Eriksberg kan få konsekvenser för Backaplansområdet avseende barriärverkan, störningar mm men bedöms inte vara dimensionerande för områdets utbyggnad i stort. Det är viktigt i det fortsatta arbetet med järnvägsplaner och detaljplaner att lösningar studeras som kan mildra

Hamnbanans barriäreffekter så att bättre fysiska kopplingar mellan Hisingens centrala delar och älvsrummet kan skapas.

Övriga järnvägar

Transporter med järnväg blir allt viktigare och tillgång till spåranknytning är en klar konkurrensfördel. Bohusbanan är riksintresse för kommunikation avseende godstransporter.

I kommunens översiktsplan har ett reservat för industrispår markerats på temakarta järnväg, från Bohusbanan via Stora Holm till industriområdena längs Hisingleden. En järnvägstunnel planeras under Göteborg (projekt Västlänken) bl a för att kunna förbättra pendeltågstrafiken i Göteborgsregionen. Möjligheten att koppla Backaplan till Västlänken har diskuterats, även om detta i dagsläget får ses som en framtida utbyggnadsetapp.

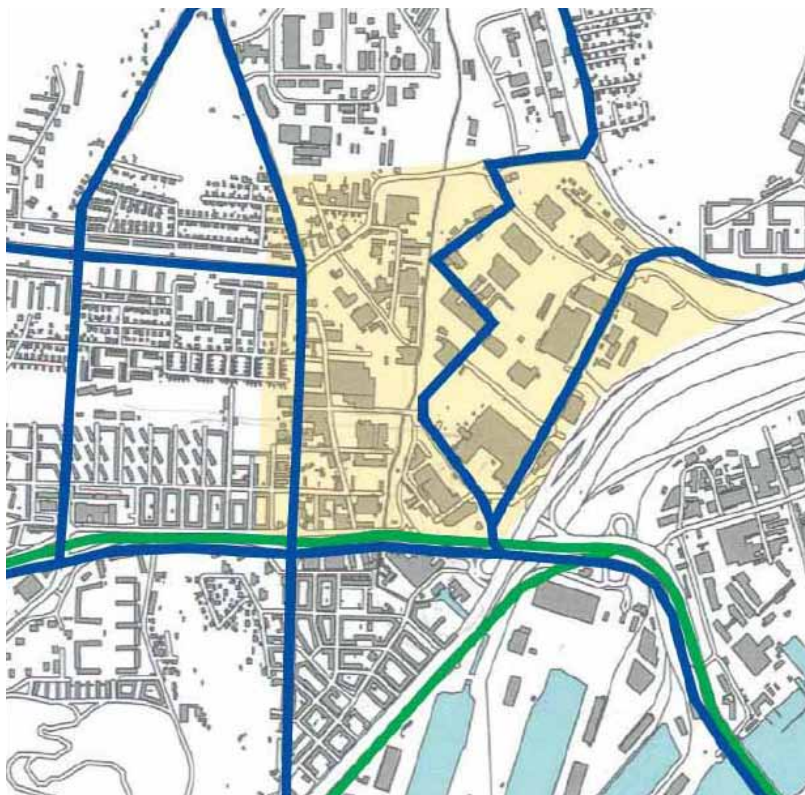
Inriktning för framtidens kollektivtrafik

Planeringen för kollektivtrafik till och från Backaplan som helhet bör öka. Arbetsresorna i Göteborg som helhet ligger kring 25 % vilket är en låg andel jämfört med övriga storstäder i Norden. För att kapa toppen av biltrafikökningen och för att minska koldioxidutsläppen bör denna siffra på sikt fördubblas. En utgångspunkt vid utvecklingen av Backaplan är att det ökade transportbehovet som uppstår när området byggs ut kan tillgodoses med en stor andel kollektivtrafik. Med ett så centralt läge som området och med de goda förbindelserna vid knutpunkt Hjalmar är det rimligt att anta en ökande andel kollektivtrafik till och från Backaplan. De investeringar och förbättringar som lagts ner på kollektivtrafik i bl a Knutpunkt Hjalmar motiverar både att fortsätta bygga inom upptagningsområdet och att utveckla trafikeringen ytterligare då resandeandelen ökar.

Inom K2020 och i tidigare arbeten har tagits fram idéer till att på längre sikt förstärka spårvägs- och järnvägsnätet ytterligare. Dessa tankar bör studeras vidare. Här har Bohusbanan en viktig roll via de framtida utbyggnadsområdena på östra Hisingen.

K2020 – Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet, är en översyn av kollektivtrafiken som genomförs i samverkan mellan Göteborgs Stad, Västtrafik, Banverket, Trafikverket, Göteborgs regionens kommunalförbund (GR) och

Västra Götalandsregionen (VGR). Syftet är att skapa en gemensam framtidsbild som underlag för planering och beslut i respektive organisation. För att nå målet krävs ny kollektivtrafikstruktur för Göteborg med fler spårvägsförbindelser över älven. En satsning på järnväg är nödvändig för Västsveriges tillväxt. En utbyggnad av Västlänken är viktig för att öka kapaciteten och ge möjligheter till fler direktresor. Knutpunkt Hjalmar ska i enlighet med målbilden ligga som en viktig nod även i ett framtida kollektivtrafiksystem, för såväl buss- som spårvägstrafik. Områdets sydvästra delar är väl kollektivtrafikförsörjda med knutpunkt Hjalmar som bytespunkt. Andelen som väljer att åka kollektivt till Knutpunkt Hjalmar för att handla är redan idag relativt hög (ca 40% 2006), vilket är värdefullt och bör vårdas och utvecklas vid fortsatt utbyggnad. Med



Dagens kollektivtrafiksystem, grön linje visar stombuss/spårväg

föreslagen förtätning av bostäder och verksamheter kommer kollektivtrafiken i området att behöva förbättras. Till Knutpunkten behövs ett förbättrat kollektivtrafikstråk från Swedenborgsplatsen. Genom området finns också i kommunens översiktsplan ett reservat för en ny spårvägslinje till Backa. I avvaktan på spårväg trafikeras områdena nordost om Backaplan av stombuss.

Framtida förändringar av järnvägsnätet kan komma att påverka området. Vid genomförandet av Västlänken kan en förbättrad koppling mellan Bohusbanan och centralstationen bli möjlig. En ny pendeltågsstation på Bohusbanan har föreslagits av Västtrafik och bedömts möjlig att bygga då järnvägen i detta avsnitt byggs om till dubbelspår.

Planera för den gående och cyklande människan

En ny Göta Älvsbro bör också innebära en uppgraderad cykelförbindelse till city. Detta skapar samtidigt ett behov av nya- och förbättrade gång- och cykelstråk i närområdet. Inom området finns idag flera fungerande gång- och cykelstråk som utgör stomme även i de framtida systemet. Målet är en attraktivitet för detta trafikslag. Framförallt bör cykelstråket mellan knutpunkt Hjalmar och Lilla Bommen uppgraderas t ex genom bättre gång- och cykeltunnel under Lundbyleden och en ny gång- och cykelbro över älven vid Operan.



Ny gång- och cykelbro över Göta Älv (illustration från tidigare planförslag av Dissing och Weitling arkitekter a/s om en gång- och cykelbro mellan Packhuskajen och Cityvarvet)

Rumsliga Syntaxanalyser

Space syntax eller rumslig syntaxanalys är en metod för att visa på var många människor kan antas välja att röra sig samt var det finns en potential att skapa livliga eller lugna stråk och platser. Hur väl en enskild gata eller ett torg används är till stor del beroende av hur gatan hänger samman med andra gator och hur människor väljer att förflytta sig genom stadens olika rum (sk rumslig integration). Ett enskilt torg t.ex. utgör en del av en helhet och hur det används och vilken dignitet det får beror främst på dess position i helhetsbilden av stråk.

Naturligtvis är det många andra faktorer som också påverkar, t.ex. lokaliseringen av starka målpunkter, som t.ex. en matbutik, systembolag eller idrottsanläggning, som kommer att dra mycket folk. I en stad som vuxit fram under lång tid placerar sig butiker naturligt där människor rör sig och där de därmed har goda förutsättningar att klara sig. Under 50- och 60-talens grannskapsplanering dominerade tanken om funktionsseparering, vilket ledde till att olika funktioner skildes åt och styrdes till vissa utpekade lägen. Handeln placerades många gånger i lägen som få människor passerar naturligt. För att en sådan lokalisering ska överleva krävs att handeln i sig utgör en mycket stark målpunkt. Att lokalisera handeln i enlighet med vad den rumsliga analysen visar stödjer istället de naturliga stråken och en långsiktigt hållbar struktur där det finns förutsättningar för t.ex. handeln att finnas kvar under en längre tid.

Var start och mål är för varje förflyttning kan man omöjligt veta, därför får man utgå från att alla start och målpunkter är möjliga. Varje möjlig väg beskrivs av en linje och hur "linjerna" samspelar i systemet. Dessa visas genom en färgkodning på kartan och benämns Axialkartering. Röda linjer är de mest integrerade och använda medan blå är de med lägst integration. Det har visat sig att gator med hög integration där många människor väljer att röra sig också utgör goda lägen för handel och verksamheter. Att skapa områden med hög exploatering och stort genomflöde av gångare och bilister eftersträvas självklart inte överallt. En bra blandning mellan blå och röda områden kan skapa ett brett utbud av platser som attraherar olika målgrupper. Ett lugnare torg kan t.ex. utgöra ett uppskattat andningshål i en i övrigt livlig struktur.

Rumslig analys av Backaplan's gatu- och gångtrafiknät

Spacescape AB har under planarbetet fungerat som ett analysstöd och bidragit med förslag till förbättringar utifrån "sk" målrelaterade tematiska stadslivsanalyser". De teman som valts har sin grund i Göteborgs stads målsättning om den täta blandstaden och har bl. a. berört rumslig integration, tillgänglig täthet, parktillgång, blandning av boende och arbetande, offentlighet, trygghet och lägeskvaliteter för olika sorters handel.

Spacescapes analyser kan sammanfattas i idén om spatialt kapital. Grundtanken är att allt stadsbyggande genom att strukturera och utforma stadsrummet skapar en grundläggande potential, inte bara genom ny bebyggelse utan också genom stadsrummets struktur i sig. Denna struktur ger varje plats och byggnad ett läge med en specifik relation till alla andra platser och därmed även till omgivande människor, verksamheter och attraktioner, vilka alla bidrar till detta läges värde. I grunden är det ett bruksvärde men det kan naturligtvis även återspeglas i ett ekonomiskt bytesvärde.

I nuläget går de naturliga stråken för längre rörelser på Hisingen mellan stadsdelarna. I Göteborgs stadskärna går de igenom. Denna situation innebär att Backaplan har en rumsligt sett svag lokal förankring, i kontrast till dess mycket starka regionala förankring. Genom att komplettera gatunätet och bättre knyta samman Backaplan med omgivande stadsdelar kan Backaplan's lokala förankring stärkas. På så vis kan också en tydlig hierarki mellan mer intensivt använda stadsrum och mer lokala grannskap skapas, vilket kan sägas vara en grundförutsättning för en framväxande blandad markanvändning.

Analyserna visar också på vikten av att skapa en småskalig kvartersstruktur, särskilt i de sydvästra delarna där potentialen för täta kopplingar till omgivande stadsdelar bedöms extra goda. Stor potential för gångtrafikkörelser finns i Swedenborgsgatan, Deltavägen och Hjalmar Brantingsgatan. Även Gustaf Daléns gatan och Myntgatan har goda förutsättningar för både lokal och regional genomströmning. Hur man väljer att utnyttja dessa kvaliteter beror på vad man vill förstärka. Att vissa gator blir lugnare och mer avlägsna är kvaliteter om man tex vill ha tysta insidor på bostadskvarter. Analysen i sin helhet sammanfattas i en separat rapport.



Befintlig situation

Kartan visar centrala Göteborg idag. Olika färger representerar olika gators integration i det övergripande nätet. Blått markerar låg integration, grönt och gult medelgod integration och röda gator är i hög grad integrerade i gatunätet. Bilden visar att Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Dalénsgatan med sin starka koppling till Göta Älvbron är relativt starka stråk i staden.



Backaplan utbyggt

Kartan visar centrala Göteborg efter utbyggnad av det interna gatunätet på Backaplan och Frihamnen, med ny Göta Älvbro och tvärförbindelse mellan Swedenborgsplatsen och Frihamnsmotet. Hela Backaplan blir nu tydligt integrerad i det överordnade gatunätet. Observera att någon ny gång- och cykelbro inte är medräknad i analysen. För Frihamnen finns en stor osäkerhet där exempelvis nya kopplingar mot Lindholmen och Ringön bör prövas liksom fler älvbörbindelser.

OFFENTLIGA PLATSER IDAG

Omgivande grönområden

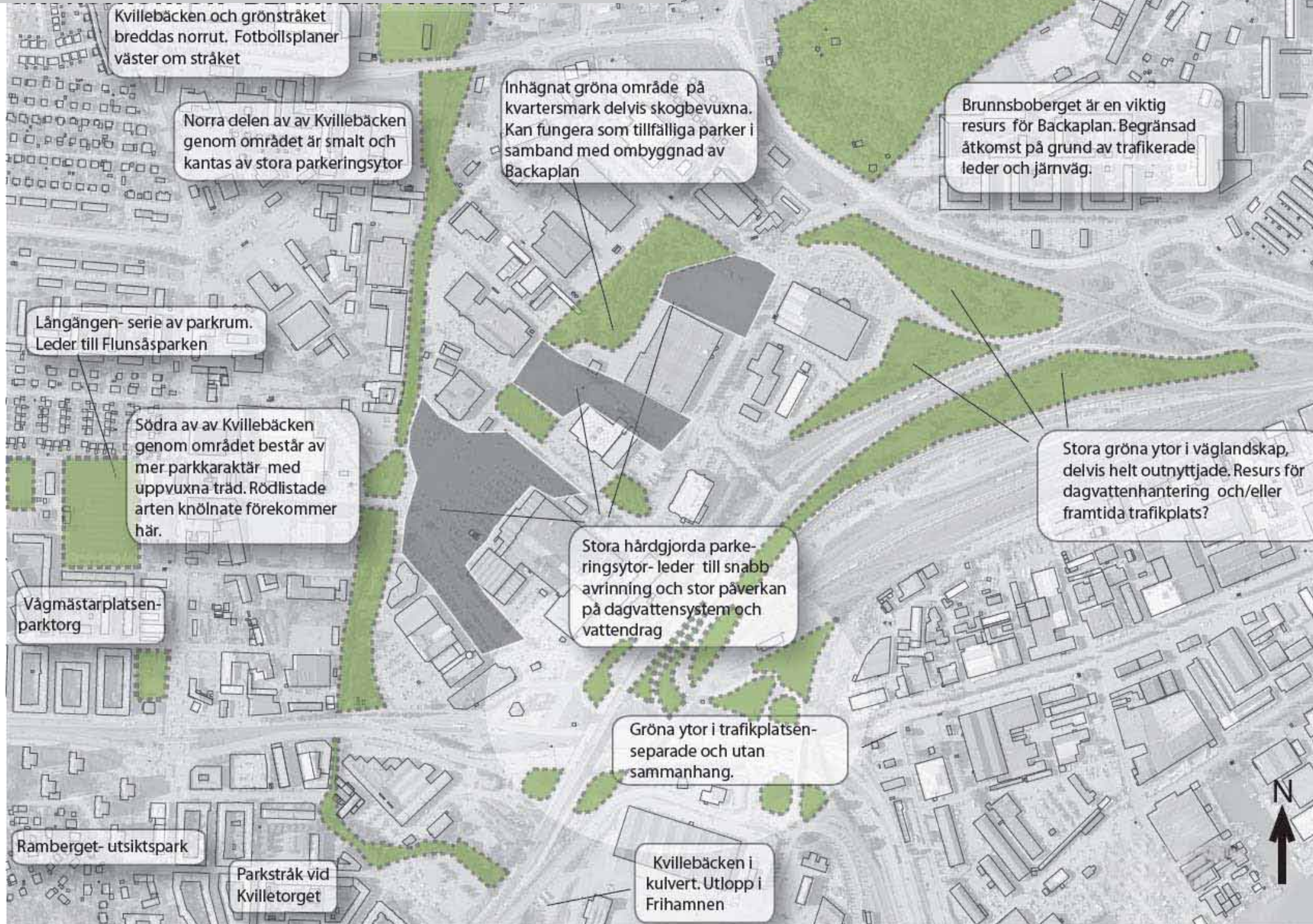
På kommunens sk sociotopkarta finns redovisat vilka socialt viktiga parker och rekreationsområden som finns i området. Inom gångavstånd från Backaplan finns flera större grönområden av hög kvalitet. Västerut finns Långängsparken med Rosenparken. Här finns såväl ytor för bollspel vid Bjurslätts plan, lekytor, vackra planteringar, skyddande grönska och plats för både vila och promenader. Litet längre västerut finns den kulturhistoriskt intressanta Flunsåsparken med plats för evenemang och promenader. Söder om planområdet finns Keillers park och Ramberget med stora rekreationsvärden. Här finns motionsslinga, mötesplatser, ytor för evenemang, strövområden med möjlighet till picknick och naturupplevelser, promenadvägar, utsiktspunkter och kulturhistoriska lämningar. Nordost om planområdet finns Tingstadsfjället (även kallat "Telegrafberget" och "Brunnsboberget") med promenadvägar i naturområdet, ytor för lek, rekreation och picknick. Det finns politiska förslag om upprustning av Tingstadsfjällets grönområde. Önskemål har framställts från stadsdelsförvaltningen att knyta samman flera av dessa grönområden med bra promenadvägar. Ramberget och Tingstadsfjället är båda tydliga landskapselement att förhålla sig till. Att skapa siktlinjer så att dessa gröna berg syns från gaturummet är t ex en viktig fråga. Tillgängligheten till grönområdena är en annan. Av sociotopkartan här intill framgår värdefulla platser i den västra delen av Backaplan.

Kvillebäcken

Kvillebäcken rinner genom Hisingen och har utlopp både i Göta älv och Nordre älv. Bäckens låga vattengenomströmning gör att den delvis håller på att växa igen. Högsta vattennivå är idag +11,6. Det finns anledning att anta att denna nivå kan komma att öka i framtiden, varför en generell nivå för nya entréer har satts till +12,8. I Kvillebäcken finns den rödlistade vattenväxten knölnate. Arten är akut hotad enligt den nationella rödlistan 2005 och skall skyddas för att bevara den biologiska mångfalden. Växten har en av sina få växtlokaler i vattendraget Kvillebäcken där den observerats i snart hundra



GRÖNSKA OCH OFFENTLIGA PLATSER PÅ BACKAPLAN IDAG



år. Växten är känslig för igenväxning av mer konkurrenskraftiga vattenväxter liksom för skugga. Den kan också skadas av igenfyllning och muddring. Hittills har växten framför allt noterats i södra delen av området. Förekomsten av växten inventerades under sommaren 2003. Knölnaten är ansvarsväxt för Göteborg vilket innebär att staden har ett nationellt ansvar för bevarandet.

Torg och platser

Kring knutpunkt Hjalmar och kv Remskivan finns ansatser till offentliga mötesplatser som emellertid är dåligt omhändertagna. Backaplan behöver en ny och förstärkt identitet, och möjligheter till möten och aktiviteter i nya offentliga rum, på lika villkor. Att skapa attraktiva torg, platser och gångstråk är en viktig utgångspunkt.



Torget vid Knutpunkt Hjalmar idag

HÅLLBART STADSBYGGANDE

Vad gör en stad hållbar? En viktig bakgrund är den förskjutning av ekonomin som skett i hela västvärlden från materiell produktion till kunskapsproduktion. Den globala ekonomin driver fram en specialisering av tjänstesektorn i västvärlden och därmed tillväxt i storstadsregioner där många branscher finns representerade. Det är mycket viktigt att dessa växande, kunskapsintensiva stadsområden utformas på ett energisnålt sätt och att god livsmiljö kan skapas för de människor som bor och verkar där. Den täta staden skall rymma såväl produktion som reproduktion, såväl handel som samhällsservice, såväl effektiva transportmedel som attraktiva miljöer för gående, offentliga mötesplatser, grönområden osv. Att bibehålla en tydlig identitet hos olika områden och att värna mångfalden blir extra viktigt när staden växer. Allt detta kräver samverkan och samsyn mellan olika privata och offentliga aktörer.

Ekonomisk hållbarhet

Att skapa en befolkningsmässig balans norr och söder om stråket GötaÄlv/Säveån är viktigt. Filosofin bakom denna strategi är att en stark regionkärna gynnar hela regionen. Backaplan ska i framtiden ses som en naturlig förlängning av Göteborgs centrumkärna. Med nya goda förbindelser över älven så ges möjlighet att bygga ihop Backaplan med Frihamnen, Lindholmen och Ringön. Samhällsekonomisk hållbarhet handlar till stor del om hushållning med skattemedel. Att genomföra beskriven förnyelse i den fördjupade översiktsplanen kommer att innebära nyinvesteringar och framtida driftskostnader som belastar kommunen. Att ställa dessa kostnader mot samhällsekonomiska vinster på litet längre sikt är viktigt.

Backaplan är en viktig handelsplats, lätt tillgänglig för stora delar av Göteborgsregionen. Det är viktigt att "varumärket Backaplan" kan vårdas och utvecklas, och ges ett större inslag av offentlig service. Handelsutredningar som genomförts för området visar att området kan utvecklas till ett regionalt centrum och att handelsytorna ungefärligen kan fördubblas.

Inom planområdet kan stora möjligheter till en mer rationell markanvändning skapas genom att koncentrera cityhandel och samhällsservice

till knutpunkten. Flera steg och åtaganden från både kommun och privata fastighetsägare kommer att krävas för att en möjlig omvandling av området ska komma till stånd.

Ekologisk hållbarhet

Att bygga resurssnålt är viktigt. För Backaplan del kan detta handla om att omhänderta befintlig infrastruktur och byggnader och söka passa in dessa i ett framtida planmönster. Att förtäta staden är ett annat sätt att minimera resbehov, förbättra mikroklimat mm. Att bygga tät stad i regionkärnan ger goda förutsättningar för hög kollektivtrafikandel och ökat cyklande.

Att omhänderta områdets natur- och vattenområden är en annan viktig fråga. Forskning visar att tätortsnära natur ofta är rikare på biotoper än exempelvis produktionsskog och jordbruksmark.

Miljöbedömning

I enlighet med miljöbalken skall alla fördjupade översiktsplaner vara föremål för miljöbedömning. Bedömda miljökonsekvenser beskrivs i del 3 – Miljökonsekvensbeskrivning. De frågor som särskilt behandlas är:

Transporter av farligt gods

Både Hamnbanan och Bohusbanan i områdets anslutning används för transporter av farligt gods. Det innebär att det finns bebyggelserestriktioner i en zon av 80 meter längs spåren. Inom denna zon får inte bostäder uppföras, men kontor och verksamhetslokaler får uppföras, dock inte närmare spår än 30 meter. Lundbyleden mellan Brantingsmotet och Ringömotet är tillåten för transport av farligt gods. Något generellt skyddsavstånd finns inte vilket innebär att en särskild riskanalys kan behöva upprättas i samband med planläggning inom de områden som ligger inom riskavstånd för trafik med farligt gods.

Robusthet & klimatförändring

Global uppvärmning bedöms leda till ökade vattenflöden. Göteborg med Göta Älvs låglänta mynningområde har bedömts extra känsligt då flera faktorer

samverkar som kan leda till framtida översvämningar. Att utforma området på ett sätt som minimerar översvämningsrisken och dess skadeverkningar är en viktig fråga att utreda i såväl den fördjupade översiktsplanen som i kommande planprocesser. Översvämningsrisken på Backaplan beror av flera faktorer utanför området t ex havsnivå, flöde i Göta älv och i Kvillebäcken. På lång sikt förväntas risken för extremt väder öka och havsnivån kan under de närmsta 100 åren höjas med 9 dm. Man kan dock minska risken för översvämning, och sårbarhet hos bebyggelse, mark, VA-system och infrastruktur inom Backaplan, genom hur området utformas.

Delar av Backaplan ligger under det möjliga framtida högsta högvattenståndet på +12,3 m. Staden har genom beslut i samband med Vattenplanen fastställt att i ny bebyggelse ska säkerhetsmarginalen utökas med ytterligare 0,5 meter, dvs till +12,8 m vilket är den nivå som redovisas på rekommendationskartan. Det skall inte uteslutas att denna nivå kan komma att höjas i framtiden. Högsta högvatten i Göta älv är idag strax nedströms planområdet +11,8 m, med cirka 100 års återkomsttid. Redan idag finns risk för översvämning då områdets lägsta punkt är +11,6 m.

Avloppssystemet inom området består av både duplikat och kombinerat system. Dagvattnet från det duplikata systemet leds ut i Kvillebäcken medan det kombinerade avloppsvattnet leds via en pumpstation till Ryaverket. Vid hög belastning i det kombinerade avloppssystemet bräddas överskottsvatten till Kvillebäcken. Inom planområdet finns avloppsledningar som avleder spill- och dagvatten från stora delar av centrala Hisingen. VA-systemets kapacitet minskar vid hög vattennivå i Kvillebäcken och i havet.

Kvillebäcken rinner genom området och ut i Göta älv vid Frihamnen. Högsta vattennivå idag är +11,6 m. Vattennivån i havet samt bräddningar från avloppsnätet vid extrema regn påverkar Kvillebäckens vattenstånd. Om havet stiger till +12,3 m i framtiden kan Kvillebäcken stiga till +12,4 m vid 100-årsflöde. I bäcken lever den rödlistade växten knölnate, som är känslig för igenväxning, muddring och skugga. Se vidare under rubriken Kvillebäcken ovan.

Miljö kvalitetsnormer

I anslutning till de stora trafiklederna finns problem med att klara

miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar. Vid planområdet är det främst i anslutning till Lundbyleden som problemen finns. De höga nivåerna hänger samman med den stora trafiken på dessa gator. Området ligger i anslutning till en stor kollektivtrafikknutpunkt vilket ger förutsättningar för ett minskat bilresande om området kompletteras med ett nytt innehåll. En utbyggnad av Backaplansområdet ger förmodligen en mindre påverkan på miljön än en motsvarande utbyggnad i ett mer perifert läge.

Inom området finns ett flertal *verksamheter som kan vara störande för omgivningen*. Bland de störande verksamheterna i området kan nämnas bensinstationer, bränsleanläggningar och bilverkstäder, lackeringsverkstäder, stora tvättanläggningar, mm. I samband med områdets förnyelse kan delar av dessa verksamheter komma att behöva flyttas eller hänsyn tas till dessa verksamheter. Det är samtidigt viktigt att förutsättning skapas för befintliga verksamheter att vara kvar så länge som möjligt med hänsyn till en levande stadsmiljö, en god boendemiljö och ett socialt liv i området.

Inom hela området finns *risk för markföroreningar*. Hela området har använts för industriändamål och inom Östra Kvillebäcken har det funnits ett flertal färgfabriker. I områdets norra del finns en nerlagd deponi. Marken i området består av lera med till största delen ett djup av 40 meter eller mer. På vissa ställen finns utfyllnader, vilket orsakar sättningar. Marken är sättningskänslig och kan inte lastas på med några massor för att höja marknivån.

Inom programområdet finns *ledning*ar för vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme, el, tele och stadsgas delvis utbyggda. Ledningarna är placerade inom allmän platsmark och följer i stort nuvarande gatusystem. Avloppssystemet är av kombinerad typ, dvs dagvatten leds till avloppsnätet. I samband med omfattande nyexploatering inom området erfordras sannolikt till stora delar ett nytt ledningsnät. Härvid är det viktigt att väga utbyggnad av fjärrvärmenätet mot möjligt samnyttjande av uppvärmning mellan exempelvis handelsytor och bostäder.

Social hållbarhet

En utförlig beskrivning av den fysiska miljöns förhållande till mångfald och social hållbarhet finns i översiktsplanen för Göteborg. Det är viktigt att skapa ett sammanhang mellan stadsdelarna och stråk för den gående människan.

Backaplans storskaliga gatunät bör därför kompletteras med fler gator som bildar normala stadskvartermått, särskilt i sydvästra delen. Social hållbarhet handlar bl a om trygga gångstråk, befolkade gator och gångstråk. Det handlar också om integration. Att överbygga barriärer och skapa fungerande samspel mellan olika stadsdelar och att skapa fungerande offentliga rum som är tillgängliga för alla är viktiga frågor att beakta.

Kulturmiljö

Området finns inte med i kommunens bevarandeprogram, "Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse". En registrerad fornlämning finns vid knutpunkt Hjalmar, där Swedenborgsgatan möter Backavägen (Ba 074) och en annan fornlämning där Tuvevägen möter Minelundsvägen (Lu 329), båda är av låg eller ringa kvalitet. Gamla Tuvevägen var tidigare landsvägen in till Göteborgs centrum varför själva vägsträckningen har bedömts ha ett kulturhistoriskt värde. Inom området finns även byggnader från olika epoker av skiftande kvalitet. I samband med detaljplanering av respektive delområde behöver befintlig bebyggelse och andra kulturhistoriska värden inventeras och bedömas. Av intresse är exempelvis ursprungliga vägsträckningar, rester av jordbrukslandskapet och dess bebyggelse samt särskilt intressanta industribyggnader från 1900-talet. Byggnadsinventering för respektive delområde bör upprättas med grundinformation om alla byggnader, byggnadsår, teknisk status mm. En karaktärisering av helhet och delmiljöer behöver också tas fram som stöd i detaljplanarbetets målformulering. Gestaltningssystem med relativt hög detaljeringsnivå bör upprättas för varje detaljplaneområde. En viktig fråga är då att definiera de platskvaliteter som skall ligga till grund för utformningen av byggnader och stadsrum. I detta skede har endast en översiktlig studie gjorts och några byggnader och gatusträckningar av kulturhistoriskt intresse har identifierats som grund för planförslaget (dessa har - tillsammans med andra byggnader av ekonomiskt intresse - markerats som "befintliga byggnader som behålles" på kartan i förslaget (del 2, sid 41). Observera att detta inte skall ses som bevarandekrav utan snarare som "observandum" för fastighetsägare och arkitekter inom respektive delområde att i så hög grad som möjligt utgå från dagens situation. Befintliga byggnader söder om Färgfabriksgränd har i samband med planarbetet för denna del bedömts vara av ringa intresse.

DEL 2 - FÖRSLAG TILL STADS- FÖRNYELSE

Planeringsförutsättningarna syftar främst till att lösa fyra huvudfrågor som motsvaras av fyra viktiga huvudmål:

STRUKTUR - helhet

Planförslaget går ut på att skapa en stadsstruktur, med gator och kvarter, som blir lätt tillgänglig för alla trafikslag. Utgångspunkterna för detta har varit den gående människans perspektiv samt att skapa goda kopplingar mot omgivande stadsbygd så att området kan bli en naturligare del av staden som helhet.

INNEHÅLL - markanvändning

Rätt innehåll på rätt plats har varit vägledande för förslaget till markanvändning. Dagens behov av handel och bostäder ska få plats men här ska också finnas plats för framtida förändring och utveckling, eller för behov som idag är okända. Samtidigt skall innehållet verka intressant och bidra till att Backaplan utvecklas socialt och ekonomiskt över tid.

UTFORMNING - stadsbild och arkitektur

Planförslaget handlar om att utveckla staden, att planera och gestalta attraktiva platser, byggnader och gator för möten mellan människor. I samband med att Backaplan utvecklas ges möjlighet att bygga en tätare stad i flera våningar. Här skall finnas plats för spännande byggnader och landmärken som bidrar till att skapa en dynamisk utveckling av staden.

GENOMFÖRANDE

Mycket talar för att den täta staden också kan vara den hållbara staden. Backaplansområdet har många förutsättningar att utvecklas till en hållbar del av göteborgs centrum genom sitt läge och redan till stor del utbyggd infrastruktur. Med en tydlig genomförandestrategi kan Backaplan ges förutsättningar

till en positiv utveckling som tillsammans med Norra Älvstranden kan bidra till att stärka Hisingen miljömässigt, socialt och ekonomiskt.

Huvudinriktning

- Backaplan som en del av centrala staden
- Hög grad av tillgänglighet
- Blandstad med plats för ytterligare innehåll
- Attraktion och livfullhet
- Hållbart stadsbyggande
- Fortsatt stark handelsplats

Checklista för fortsatt arbete

- Överbrygga barriärer och skapa kontinuitet
- Bra kollektivtrafik i hela området
- God tillgänglighet för alla trafikslag
- Utformning av bebyggelse för att minimera trafikarbetet
- Frisk luft och bullerfria miljöer
- Fungerande mötesplatser och offentliga rum
- Tät stadsbebyggelse
- Utveckling av tillvaratagande av vatten och grönområden
- Promenader och park kring Kvillebäcken
- Knutpunkten som kommersiellt och kulturellt centrum
- Varierande karaktär olika områden
- Samla handeln till ett fåtal punkter
- Strategi för utveckling under tid, etapptänkande
- Trygghet och social integration
- Hållbar konsumtion

INKLUDERANDE

Mötesplatser och offentliga rum

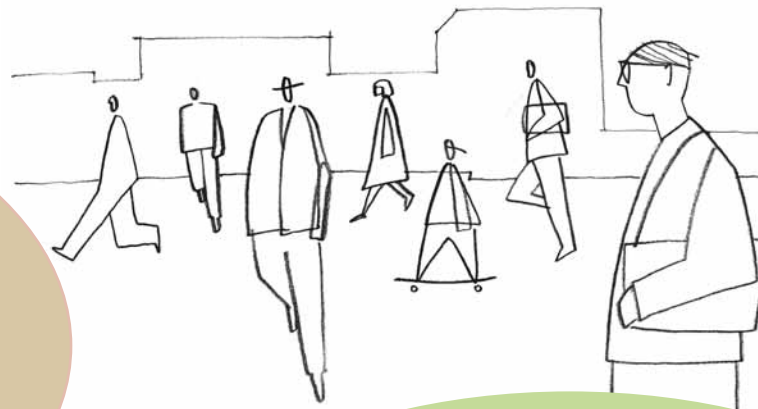
Promenader och park kring Kvillebäcken

Inga barriärer och prägel av kontinuitet

Varierande karaktär på stadsdelens områden

Utveckling under tid

Tryggt



GRÖN

Klimatanpassat och energieffektivt

Grönområdets och vattnets bevarande

Kretsloppsanpassat och förnyelsebart

Kollektivtrafik, cykel och biltrafik

Frisk luft och bullerfria miljöer

Hållbar konsumtion

DYNAMISK

Porten till Hisingen

Lättillgängligt lokalt såväl som regionalt

Kommersiellt och kulturellt centrum för alla grupper

Attraktiv stadsmiljö

Strategiskt läge



HELHET - BYGG STAD PÅ BACKAPLAN!

Förslag för fortsatt arbete:

- Skapa en levande hållbar stad genom att förtäta Backaplan med nya byggnader på ett resurssnålt sätt och så att fungerande offentliga rum skapas.
- Rom byggdes inte på en dag! Låt Backaplan växa kontinuerligt i takt med efterfrågan och resurser.
- Ta vara på befintliga strukturer där detta är möjligt

Förtäta!

Backaplans läge och närhet i förhållande till centrum är en avgörande faktor för områdets utveckling. Backaplan är idag mycket lågt exploaterat med byggnader om högst 2-3 våningar, och med stora utrymmen upptagna av parkeringsytor. Samtidigt som staden växer och det finns ett behov av central mark för blandstadsbebyggelse så behöver handelsområdet rustas och effektiviseras. Det frigör mark för att fortsätta att bygga en mer robust stad med kvartersmätt likt t ex den angränsande stadsdelen Kvillestad. Backaplan kan möta stadens behov av nya bostäder, handel i centralt läge med god infrastruktur – särskilt kollektivtrafik i Knutpunkt Hjalmar.

Knutpunkten är en viktig del i fortsatt infrastruktur- och kollektivtrafiksatsning. I förslaget skisseras en fast spårbunden lösning genom Backaplan med förlängning norrut mot Backa. I skärningspunkten med Bohusbanan uppstår ett nytt stationsläge, en attraktiv bytespunkt.

Backaplansområdet är idag glest exploaterat. Det saknar med andra ord den täthet och mångfald som behövs för att gynna regional tillväxt. Om man ser på Backaplansområdet som en del av city blir det viktigt att ur alla avseenden förtäta - addera fler funktioner, upplevelser och möjligheter till mänskliga möten och samverkan.

Tänk långsiktigt!

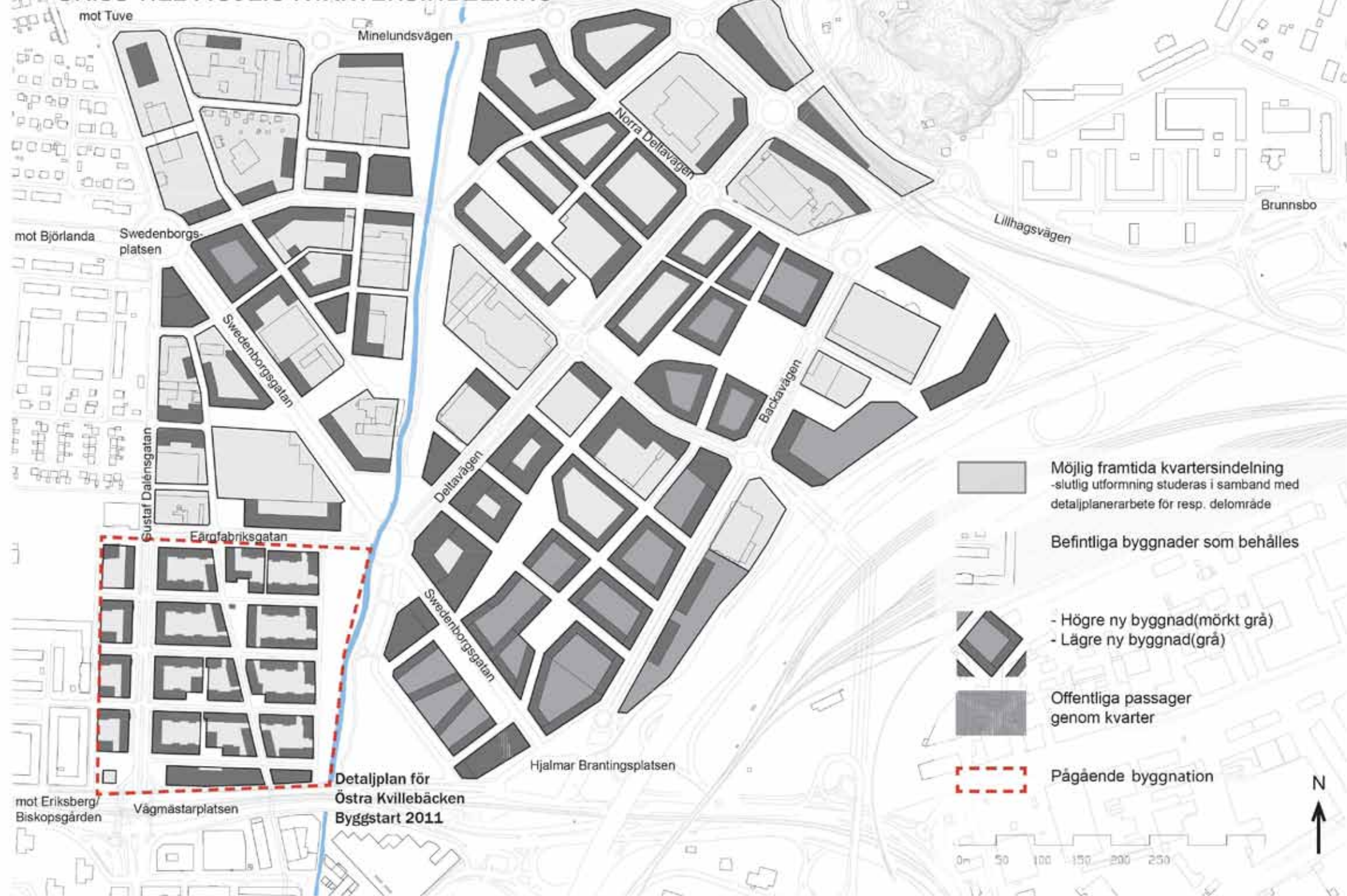
Backaplan avses att byggas om och utvecklas under en lång tidsperiod. kanske sträcker sig det som föreslås i förslaget 15 till 20 år fram i tiden. Av denna

anledning blir beskrivningen av de delar som tänks komma närmast i tiden relativt detaljerad medan de senare etapperna beskrivs mer översiktligt. Under rubriken delområden nedan finns detta närmare beskrivet.

En god utgångspunkt i all hushållning är att ta vara på de resurser som finns. Det är viktigt att bygga vidare på den infrastruktur som finns samt att ta vara på befintlig handel och befintliga verksamheter så att de kan utvecklas. Den täta staden kännetecknas av en mångfald av funktioner som genererar många trafikrörelser på en begränsad yta. Detta innebär att så många gemensamma ytor – gator, torg och platser – som möjligt bör utformas flexibla och med en hög grad av samnyttjande för olika trafikslag. Samtidigt är det viktigt att så tidigt som möjligt ta hand om störningar från trafiken och att skapa kvaliteter som uppväger dessa så att en robust helhet åstadkoms.



SKISS TILL MÖJLIG KVARTERSINDELNING



Orden inkluderande, grön och dynamisk är hämtade från Älvstadsarbetet och är ett sätt att tydligare beskriva vad ett hållbart stadsbyggande kan handla om. *Inkluderande* står för att bygga en stad för alla, om mötesplatser och offentliga rum, trygga promenadvägar och parker, ett levande centrum, en variation i stadsrummet och att överbrygga barriärer mellan olika områden och stadsdelar. *Grön* står för att bygga en grön stad, en stad för kollektivtrafik och cykel, att tänka in smarta klimatlösningar redan från början, att ta vara på befintliga värden och skapa bullerfria miljöer och gröna rum. *Dynamisk* handlar att genom byggandet stötta ett levande näringsliv och en god arbetsmarknad för stora som små företag och organisationer, om bra kommunikationer för alla trafikslag såväl lokalt såväl som regionalt och ett attraktivt stadsrum.

Nytt och gammalt sida vid sida!

Trots att stora delar av planområdet ges möjlighet att drastiskt förändras så skall många befintliga byggnader och verksamheter fortfarande kunna fungera parallellt med en förnyelseprocess. Samtidigt som stora delar av planområdet kan komma att omdisponeras och flera byggnader rivas, så står flera befintliga byggnader för karaktär och kontinuitet i området. I vissa av de befintliga byggnaderna kan handel bedrivas under det att nya kvarter byggs, för att stärka varumärket Backaplan och hålla handeln levande.



Gamla byggnader blandas med nya (Promenaden förbi bussgaraget i norra delen av området)

FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING

Förslag för fortsatt arbete:

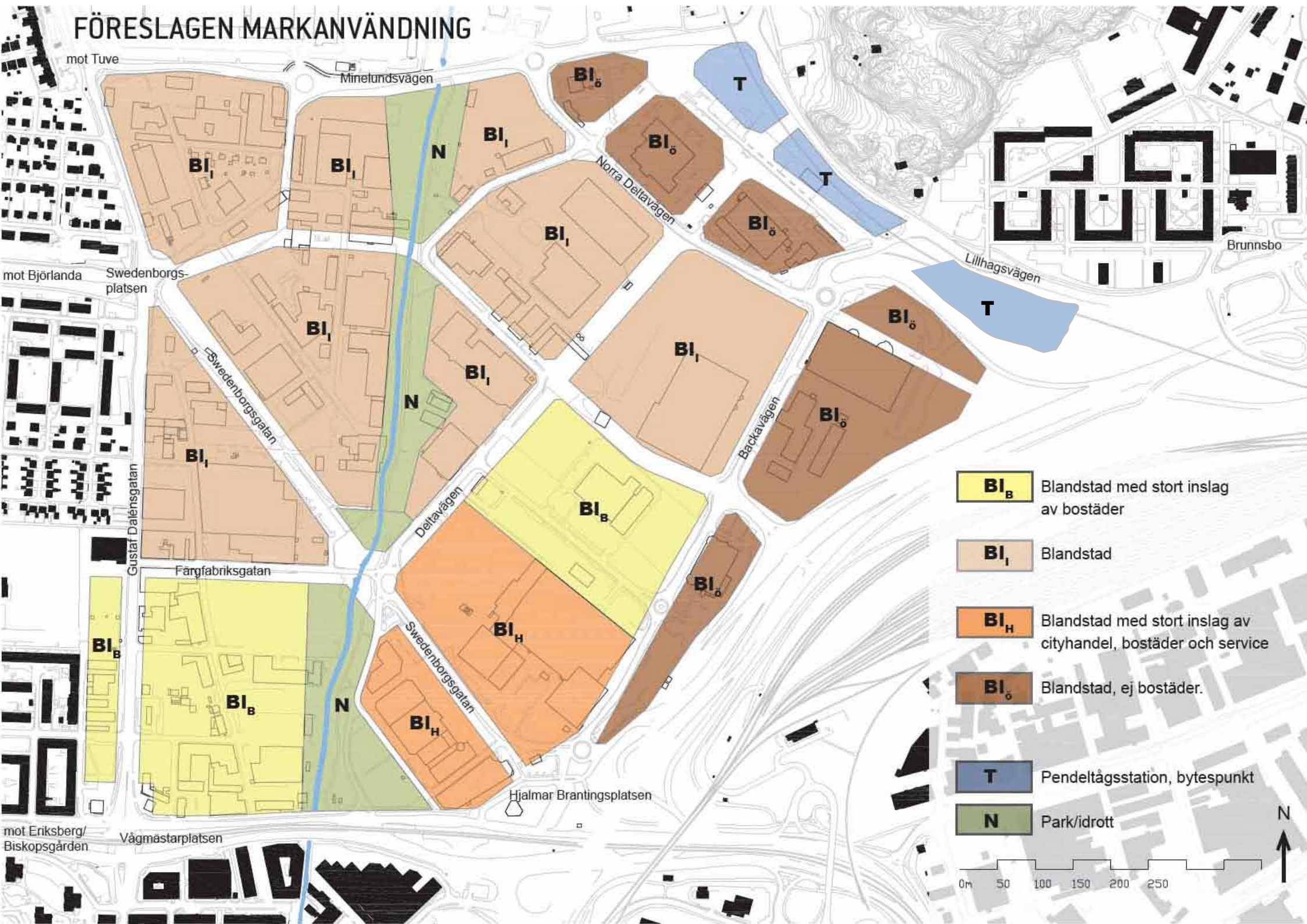
- Bygg blandstad inom stora delar av Backaplan, med ett stort inslag av bostäder i områdets västra och centrala delar.
- Utforma bostadsmiljöerna som ett stadsmässigt boende med närhet till handel, service, arbetsplatser och kommunikationer.
- Arbeta med bebyggelsen för att skärpa av bostäder och vistelsezoner mot trafiken.
- Utveckla området kring knutpunkten till regionalt centrum med olika typer av handel, kulturell verksamhet och vård. Backaplans centrala läge i staden kan på så vis komplettera Göteborgs city. Utformningen av området skall ta som utgångspunkt att bygga en ny stadsdel med publikt innehåll i bottenvåningarna. Möjligheten att genom ny bebyggelse brygga över befintliga barriärer mot Brämaregården och Frihamnen studeras i samband med detta
- Lokalisera småskalig handel, service och kontor nära de publika stråken inom området
- Ingen ny volymhandel bör etableras inom området

Förädling av centralt belägen mark

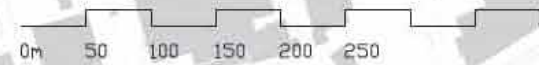
En viktig faktor för att utveckling av planområdet skall kunna ske är att drivkraften finns hos de olika markägarna och aktörerna i området. För Backaplans utveckling är det viktigt möjliggöra en succesiv flyttning av volymhandeln till andra delar i staden. Detta kan redan tidigt frigöra stora ytor, nära strategiska Hjalmar Brantingsplatsen, för mer shoppingbetonad handel och annan stadsutveckling.

Området nära knutpunkt Hjalmar bör utvecklas och upplevas som en tät och pulserande del av centrala Göteborg. Vid knutpunkten understödjer kollektivtrafik- och stadsförnyelse varandra. Expansion av plats för kollektivtrafikens behov bör i första hand ske österut, mot och under Lundbyleden. Även överdäckning bör studeras så att delar av kollektivtrafikknutpunkten kan förläggas under tak. Om en tillräckligt

FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING



- BI_B** Blandstad med stort inslag av bostäder
- BI_I** Blandstad
- BI_H** Blandstad med stort inslag av cityhandel, bostäder och service
- BI_O** Blandstad, ej bostäder.
- T** Pendeltågsstation, bytespunkt
- N** Park/idrott



stadsmässig lösning av platsen ska kunna ske så måste ytanspråken på platsen för t ex uppställning av bussar minimeras.

Regionala verksamheter och arbetsplatser

Backaplan har ett strategiskt läge invid Knutpunkt Hjalmar och Lundbyleden som gör det intressant som läge för arbetsinpendling. Nya arbetsplatser med litet större upptagningsområde bör, om möjligt, lokaliseras till stadens centrala delar och delar som i övrigt är lätta att nå med kollektivtrafik. Backaplan utgör en del av centrala Göteborg med stor andel arbetsplatser med ett strategiskt kollektivtrafikläge vid knutpunkt Hjalmar och möjlig framtida bytespunkt för Bohusbanan vid Brunnsbo.

Blandstad

Enligt kommunens översiktsplan skall området utvecklas till blandad stadsbebyggelse. Blandad stadsbebyggelse förutsätter att bostäder byggs i området och blandas med handel och verksamheter. Exakt hur detta skall ske så att en attraktiv boendemiljö kan skapas samtidigt som området innehåller en stor andel handel och verksamheter skall studeras inom respektive delområde och detaljplan.

Ett blandat innehåll är avgörande för att området skall leva över större delen av dygnet. Inom området finns flera lägen som kan lämpa sig för bostäder såsom föreslås exv i detaljplanen för Östra Kvillebäcken. En vertikal skiktning av bebyggelsen bör eftersträvas så att levande bottenvåningar med butiker, restauranger, kultur och övrig service kan kombineras med bostäder och kontor i de övre våningarna. På vissa håll kan möjligen handel i flera våningar vara gångbart.



Begreppet blandstad

Begreppet blandstad används ofta i Göteborg och innebär bl a att man vill åstadkomma en blandning av bostäder, kontor, kultur, rekreation, service, handel mm. Ett område med blandat innehåll höjer upplevelsen av trygghet och har även visat sig minska antalet faktiska brott eftersom det ofta finns folk som rör sig i området. Det bidrar också till attraktiva stadsmiljöer där folk trivs att vistas.

En målsättning är även att skapa en mångfald av olika stadsmiljöer, människor och verksamheter vilket bidrar till att skapa ett spännande och hållbart stadsliv. Områden som ger utrymme för en mångfald bidrar till att skapa en robust social struktur i området, som tål förändringar och som är tillåtande mot olikheter.

Byggnader från olika tidsepoker ger ett mervärde till staden i form av historisk förankring samt en möjlighet till en diversifiering i lokalutbudet med en blandning av såväl billigare som dyrare lokaler, vilket ofta attraherar olika typer av verksamheter. Det ger också möjligheter för nybildade småföretag att etableras.

Bostäder

Förslagets inriktning om markanvändning har utformats med olika tyngdpunkt avseende handel, bostäder mm. I vissa delar av området kan det vara svårt att få utrymme för lika mycket bostäder som i vanliga stadskvarter. Här bör bostadstytorna ändå inte bli alltför små med tanke på trygghet i området mm. I andra delar bör andelen bostäder vara lägre eftersom områdena har ett stort strategiskt värde för annan markanvändning såsom kultur, rekreation och idrott.

Backaplan ligger i ett utsatt läge, nära Lundbyleden och Hamnbanan vilket innebär buller, luftföroreningar och säkerhetsrisker. Hamnbanan är också av riksintresse, avseende transporter till och från Göteborgs Hamn. På Hamnbanan sker transporter av farligt gods. Vilka konsekvenser detta får för planeringen av området beskrivs mer ingående i del 3 - Miljökonsekvensbeskrivning. Inom Backaplan kommer det bli aktuellt att söka skärma av bostäder och vistelseytor mot trafikstörningar med byggnader och verksamheter där dessa krav inte ställs samt att skapa bullerskyddade gårdsmiljöer och uteplatser. För stadsdelen som helhet bör därför vissa gator tillåtas ha mer överordnad trafik, medan de mindre gatorna inne i området blir lugnare och mer lämpade för såväl bostäder som utevistelse.

I nordöstra delen är syftet att på sikt åstadkomma en blandning av verksamheter/volymhandel och bostäder. I östra Kvillebäcken, planområdets sydvästra hörn genomförs just nu den antagna detaljplanen, med en stor andel bostäder. Det är här viktigt att reservera eller förbereda ytor för lokaler, verksamheter och servicebutiker o dyl. i kvarterens bottenvåningar. Norr om Färgfabrikgatan finns idag en mångfald av verksamheter som troligen kommer att finnas kvar under lång tid. På kort sikt kan här ändå bli aktuellt med viss rivning, mindre kompletteringar, gatuupprustning mm. En koncentration av handel föreslås i Hjalmar Brantingsplatsens närhet men här kan även finnas ett stort inslag av bostäder i lägen där trafikstörningar kan bemästras. Ett boende nära knutpunkten kan erbjuda liv och rörelse över stora delar av dygnet. I samband med planarbete för respektive delområde bör även studeras möjlig lokalisering av bostäder med särskild service.

Inom Backaplan kan ett boende i staden med "närhet till allt" utvecklas, på motsvarande sätt som i exempelvis Linnéstaden eller Haga. Den täta

staden ställer höga krav på tillgänglighet och alstrar härigenom även mycket trafik. Att minimera buller och luftföroreningar är därför en mycket viktig folkhälsofråga. En miljö som inbjuder till rörelse i vardagslivet innebär förbättrade möjligheter för en bra hälsa. Bra cykelvägar, bättre kollektivtrafik och trevliga och trygga promenadvägar mellan bostäder, arbetsplatser och hållplatser är exempel på faktorer som har visat sig öka människors rörlighet och samtidigt minska bilåkandet.



Nytt bostadsnära torg inom delområde 1 - Östra Kvillebäcken

Handel

Utveckla Backaplan som handelsområde!

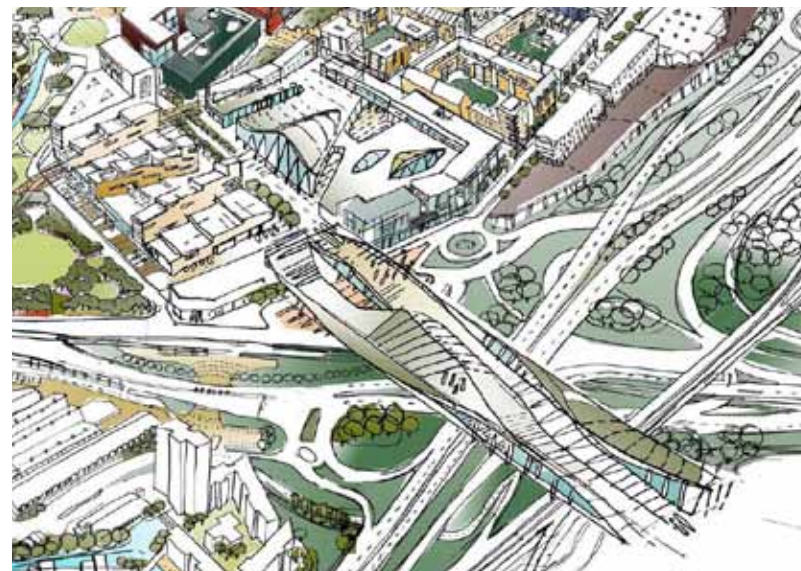
Göteborgsregionen växer konstant vilket även medför att näringslivet växer. Hittills planerade projekt för tillkommande handelsytor i regionen fram till 2020 uppgår till ca en halv miljon m² vilket i genomförd handelsutredning bedömts svara mot ca 80 % av tillväxten i regionen. Växande och förändrad handel är en av 13 strategiska frågor enligt Göteborgs översiktsplan. På Hisingen finns idag flera större handelsplatser och ett antal mindre torg, och endast ett större samlat centrum – Amhult. Ca 30 % av konsumtionen omsätts idag i vad som brukar kallas volymhandel (rationell handel, handel av storköpskaraktär). Denna typ av handel är ca 30 % mer ytkrävande än hos övrig handel. Samtidigt har utbyggnaden av Frölunda Torg, Allum mm lett till att Backaplan förlorat sin särställning som "göteborgarnas stora handelsområde". Det finns behov av att utveckla varumärket Backaplan och att samtidigt anpassa området till nya förutsättningar. Målsättningen är att erbjuda Hisingborna ett attraktivt stadsdelscentrum norr om älven - lättillgängligt med kollektivtrafik och belä-

get i anslutning till befintliga bostäder. Genomförda handelsutredningar visar att Backaplan har goda förutsättningar att utvecklas till en sådan handelsplats. Backaplan har ett strategiskt läge på Hisingen i skärningspunkten mellan flera viktiga stråk och genom sin närhet till Göteborgs City. Området är redan idag lätt att nå både med kollektivtrafik och bil. En viktig förutsättning för att detta ska kunna förverkligas är en samtidig satsning på förtätning av omgivande stadsdelar, inte minst Lindholmen och Frihamnen - vilken föreslås i visionen för Älvstaden.

Tillväxten av detaljhandelsytor på Hisingen fyller olika funktioner. Det handlar dels om behov av lokal handel och shopping för boende på Hisingen - ett komplement till Amhult och City - och dels om mer rationell handel av storköpskaraktär/ volymhandel. Inriktningen för det fortsatta arbetet bör vara att utveckla fackhandel och "citylik" shoppinghandel och att samtidigt skapa förutsättningar för den storskaliga, rationella handeln att flytta till lägen som är bättre lämpade för denna typ av bilburen handel, exempelvis Bäckebo. Det är viktigt att studera knutpunktens utveckling i ett sammanhang där



Exempel på shopping i tät innerstadsmiljö (Viktoriapassagen)



Centrumanläggning över Lundbyleden, en idé för att överbrygga Lundbyleden och knyta Backaplan till Frihamnen vid delområde 3

Backaplan, Ringön, Frihamnen och Brämaregården möts. En möjlighet som kan provas är att bygga en centrumanläggning för att överbrygga barriärerna Lundbyleden och Hamnbanan i detta avsnitt. På Frihamnen kan ytterligare handelsytor tillkomma i samband med exploatering av detta område men i första hand knutet till ett framtida promenadstråk mellan Lilla Bommen och Backaplan.

Hållbar handel

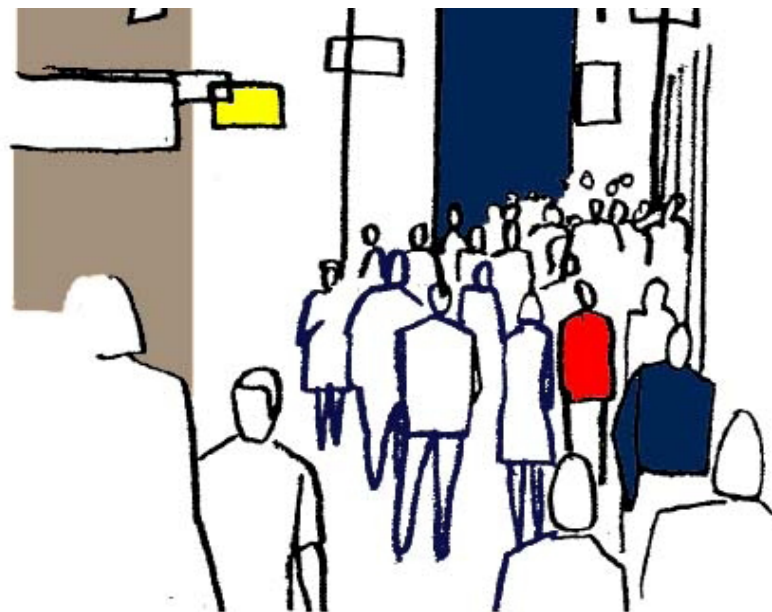
En viktig utgångspunkt är att jobba för en utveckling mot hållbar handel. Ett stort antal företrädare för handeln har tillsammans med regeringen och Västra Götalandsregionen undertecknat en överenskommelse där mål för en hållbar utveckling avseende handel med dagligvaror definierats samt avgivit en förklaring att verka för att genomföra dessa åtaganden. Åtagandena är indelade i sju grupper:

1. Samverkan mellan branscher och företag
2. Forskning och utveckling för en hållbar produktion av handel med dagligvaror
3. Ny teknik och nya lösningar
4. Hållbara företag, kommuner och regioner
5. Synliggjord miljöpåverkan
6. Miljöanpassning av varor och tjänster
7. Stärkt och etablerad samverkan kring producentansvarssystem

En hållbar handelsplats är en handelsplats som kan fungera under lång tid. En trygg och attraktiv miljö, god tillgänglighet för såväl kunder som varuflöden och fysiska lösningar som lätt kan anpassas för en föränderlig marknad är exempel på faktorer som bidrar till hållbarhet. Levande och fungerande handelsplatser kan på detta sätt också stödja framväxten av en hållbar stad.

Kommer vi i framtiden med stigande oljepriser och knappa resurser att handla på det sätt vi gör idag? Handeln ska vara tillgänglig för alla, oberoende av tillgång till bil, och blir på så vis också mer socialt hållbar. En kombination av shopping och offentliga mötesplatser ger en levande och tryggare stadsmiljö. Kanske kan ett mer utvecklat system med utkörning av varor gynna en inte fullt

så ytkrävande handel som också lättare går att anpassa till en tät stadsmiljö och närhet till kollektivtrafik? Sträva efter lösningar på detaljplanenivå som kan fungera även i framtiden då Backaplan förnyas!



Blandstad vid knutpunkt Hjalmar

Den redan idag ganska citylika handeln vid knutpunkt Hjalmar och Swedenborgsgatan kompletteras och förtäts. Här kan en ny stadsmässig och tät shoppingmiljö skapas av motsvarande karaktär som inom vallgraven. En utgångspunkt bör vara att förlägga handeln i bottenvåningen på en modern kvartersbebyggelse som även innehåller andra arbetsplatser, offentlig service av olika slag och bostäder. Att samlokalisera flera funktioner på detta sätt ställer krav på nära samverkan mellan bostadsbyggare, handelsaktörer och byggföretag. Genomförda analyser visar att Backaplan är redo för blandstaden. Nu är det upp till bevis!

Småskalig handel och service

Utöver den mer koncentrerade handeln vid Swedenborgsgatans södra del och knutpunkt Hjalmar bör det finnas utrymme för småskalig handel i form av service, kvartersbutiker, specialhandel, restauranger, caféer mm i bottenvåningarna på bostads- och kontorshus. Vissa huvudstråk som Gustaf Daléngsgatan kan vara lämpliga för denna typ av handel, medan sekundära gator, som Gamla Tuvevägen och Långängen mer får karaktären av inre stråk genom området där enstaka butiker och s k ”bokaler” kan vara lämpliga. En utgångspunkt som gynnar en småskalig handelsstruktur är att planera alla ”lokalgator” - dvs det småskaliga gatunätet mellan huvudgatustråken - som gångfartsgator på samma sätt som shoppingkvarteren inom vallgraven i city. Att redan i byggskedet förbereda för lokaler i bottenvåningen är en viktig planfråga för hela Backaplan.

Offentlig service

Inom planområdet kommer det behövas plats för skolor, förskolor, fritidshem och primärvård. Dessa bör av flera skäl placeras centralt i det inre av området. Övriga offentliga servicefunktioner som nämnts är simhall, kyrkor/föreningslokaler. Flera tänkbara lokaliseringar har studerats för ett nytt större stadsdelsbibliotek/kulturhus.



Samnyttjande bör studeras med gymnasieskola/idrott alternativt med handel och kontorslokaler. Lämpliga lokaliseringar av återvinningsplatser för källsortering skall studeras inom respektive delområde.

Kontor och andra verksamheter

I Backaplanområdet norra och östra delar finns områden som är störda av trafikbuller från väg och järnväg och som lämpar sig främst för verksamheter, och kan fungera som en yttre skärm mot trafikbuller. En lämplig fördelning av handel och kontor kan vara lämpligt i dessa lägen. Marken nära Knutpunkt Hjalmar och vid nya bytespunkten Bohusbanan kan också vara lämplig för personalintensiv verksamhet som kontor. Bostadskvarteren kan innehålla kontor i de lägre våningarna i lägen där inte handel eller bostäder är lämpligt. Lokaler bör i så fall utformas så att de kan konverteras till antingen handel eller bostad när efterfrågebilden ändras.

Småindustri och verksamheter

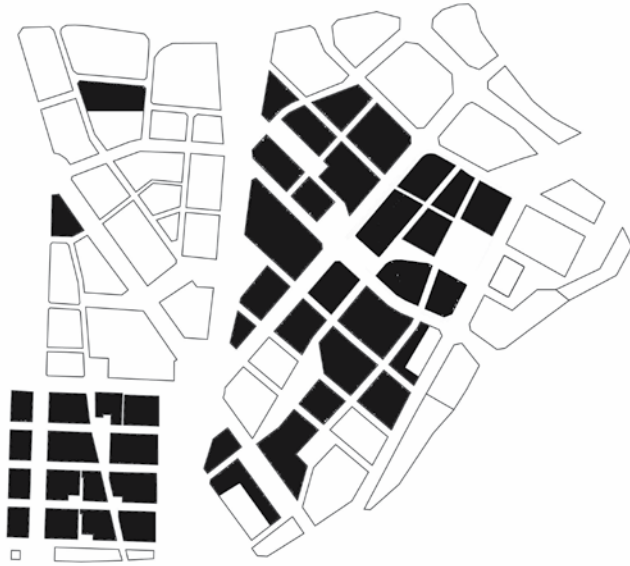
Hantverk kan kombineras med bostadsnära verksamheter och i viss mån som ”bokaler”, i övrigt bör en tydlig separation mellan tyngre bullrig verksamhet och bostäder göras.

Övrig markanvändning

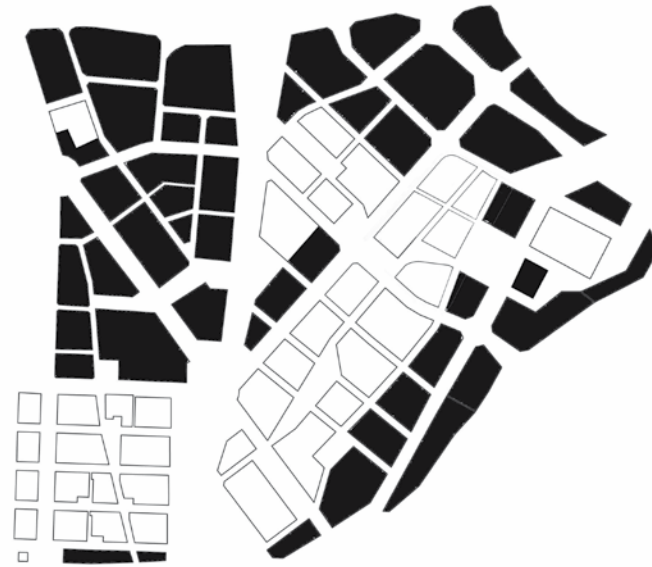
Naturområden

Inom området är det framförallt det genomgående parkstråket längs Kvillebäcken som bör omhändertas och utvecklas. Kvillebäcksstråket fungerar som en ekologisk spridningskorridor och föreslås utvecklas till en sammanhängande park med skiftande karaktärer. I bäcken finns den rödlistade arten knöl-nate, se vidare i kapitlet om Kvillebäcken i del 1 - Förutsättningar. I sydvästra delen kan stråket utvecklas till en tydlig stadsdelspark, medan det i norra delen kan kopplas till gångstråket genom Hökälla norrut. Inne i kvartersbebyggelsen bör mindre grönområden planeras för att ge luft och ljus i bebyggelsen. Beträffande gröstrukturplaneringen i området se vidare under kapitlet Stadsbild och gestaltning nedan.

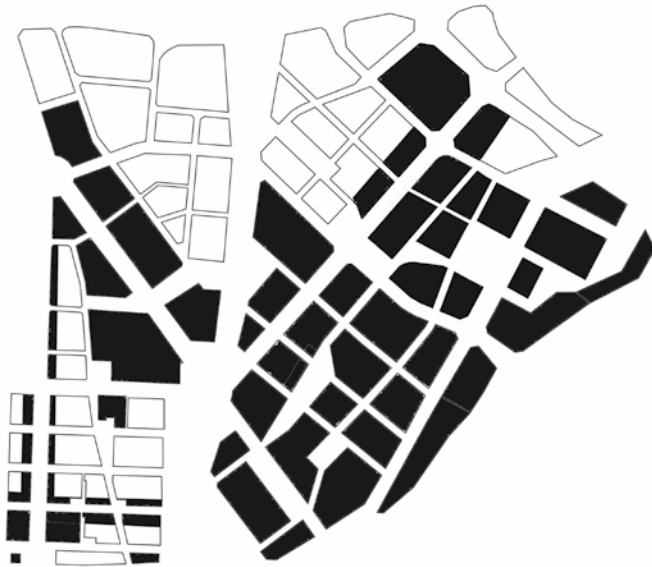
Nedan visas förslag till möjlig lokalisering av olika typer av bebyggelse. Observera att bilderna endast antyder var olika markanvändningar borde vara lämpliga. Användningar bör överlappa varandra i blandstaden. Andra lägen kan också vara möjliga beroende på vad som framkommer i detaljplanearbetet, prövningarna av tekniska funktionskrav mm.



Föreslagen framtida lokalisering av bostäder



Föreslagen framtida lokalisering av kontor och verksamheter



Föreslagen framtida lokalisering av handel



Föreslagen framtida lokalisering av kommunal service (kultur, vård, skolor, idrott)

FÖRSLAG TILL NY TRAFIKLÖSNING

Förslag för fortsatt arbete:

- fördela trafikströmmarna inom området genom att komplettera gatunätet till en tydlig kvartersstruktur med breda huvudgator och gångfartsgator inom varje "enklav"
- förse huvudgator med trädplantering och separata cykelbanor
- led genomfartstrafiken runt planområdet mot Ringömotet/Tingstadstunneln
- Skapa ett stadsmässigt stråk från Backaplan mot City via den nya Hisingsbron (ersättare för Götaälvbron)
- förbättra Backaplans anslutning till Lundbyleden genom utbyggnad av Kvillemotet
- anslut Deltavägen norrut till Lundbyleden via en ny väglänk
- anslut Lillhagsvägen till Backavägen med en planskild korsning
- förbättra cykelstråken genom området och mot omgivande stadsdelar

Ett utbyggt huvudgatunät

Trafiklösningar och skisserade gator i anslutning till planområdet tar fasta på två grundläggande principer: Att i första hand bryta ner ett storskaligt trafiknät för att fördela och sprida den lokala trafiken och att leda genomfartstrafik runt området. Avlastning av Gustaf Daléngsgatan och Hjalmar Brantingsgatan sker i första hand genom att ansluta Minelundsleden till Lundbyleden i områdets norra del. För att bryta områdets storskalighet och få förbindelser till angränsande stadsdelar föreslås ett antal nya cykelförbindelser. De integreras med det föreslagna huvudgatunätet där samtliga gator förses med separata cykelbanor och bildar ett orienterbart nät. Vid anslutning till angränsande stadsdelar föreslås strategiska platser och övergångar över barriärer. Detta skapar nya förutsättningar för rörelse mellan Ringön, Brunnsbo, Brämaregården och Frihamnen.

Förstärkningar - gatunätet

Inom planområdet utvecklas ett huvudgatunät utifrån några befintliga, strategiskt belägna gator; Swedenborgsgatan, Backavägen och Deltavägen. Dessa tre tillsammans med en tvärförbindelse i öst-västlig riktning genom området, bidrar till att skapa en indelning i "storkvarter" som har möjlighet att trafikförsörjas på ett rimligt sätt och så att en fördelning av trafiken sker. Det överordnade gatunätet knyter samman området med omgivande stadsdelar och förbättrar orienterbarhet för både fotgängare, cyklister och bilister. Gatunätet utgår från befintliga gator och tar även hänsyn till omgivande landmärken som berg och markanta byggnader.

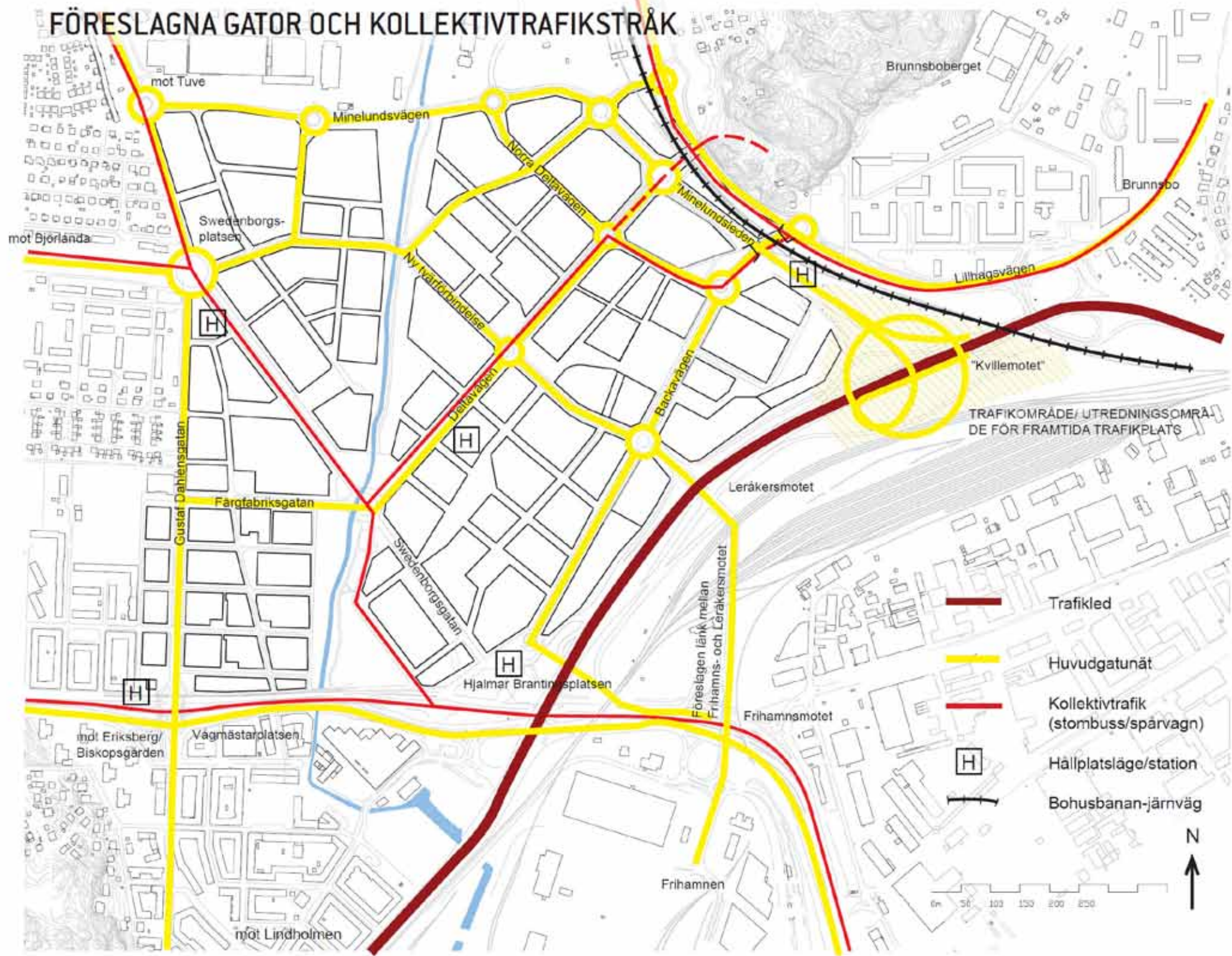
Deltavägen

Den befintliga gatan utvecklas och förlängs norrut till en trafikplats med direkt anslutning från Lundbyleden. På så sätt kan man ta in trafik på ett ganska enkelt sätt till området. Gatan byggs ut med en effektiv markanvändning utan överflödiga remsor och avskiljare. Den kan inrymma kollektivtrafikfält, ett körfält i vardera riktningen, kantstensparkering, cykelfält samt generösa trottoarer. Gatan kan ha en bredare trottoar mot söder med plats för uteserveringar alternativt förtädgårdar. En enkel eller dubbel trädrad kan läggas på den breda sidan. Gatans mitt bör hållas fri från träd så att siktlinjen mellan bergen kan vara öppen. I samband med ombyggnad för pendeltågsstation vid Lillhagsvägen bör en förbättrad gång- och cykelförbindelse studeras mot Brunnsbo.

Ny tvärförbindelse

Mellan Leråkersmotet och Swedenborgsplatsen bör en ny stadsgata skapas över Backaplansområdet med en ny bro över Kvillebäcken. Syftet med gatan är fördela den trafik som skall in i området på fler gator. Denna gata utformas som en tydlig stadsgata med dubbla trädtrader och med upphöjda tydliga övergångsställen. Effektiv lösning med möjlighet till korttidsparkering utmed gatan bör studeras. Det är viktigt att gatan uppfattas grön, gärna som en boulevard med träd på ömse sidor. Den nya gatan bör utformas bred (minst 25 meter mellan fasader) och trädplanterad och ges en stadsmässig utformning med trottoarer och förgårdsmark.

FÖRESLAGNA GATOR OCH KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK



Backavägen

Denna gata föreslås ligga kvar som parallell huvudgata till Deltavägen. Gatan uppgraderas med möjlighet till kantstensparkering och tydlig allékaraktär och nya gång- och cykelstråk. Bättre utrymmen för fotgängare skapas och samordnas med planskildhet och undergång vid Lillhagsvägen mot Brunnsbo.

"Minelundslänken"

Trafiken till/från Tuvevägen och Björlandavägen planeras att ledas till Lundbyleden via en ny väglänk söder om järnvägen mellan Minelundsvägen och Kvillemotet. Syftet är att avlasta Gustaf Daléngsgatan från genomfartstrafik med hänsyn till befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse. I mötet med Deltavägen bildar en ny cirkulationsplats entrépunkt till Backaplan och nordöstra delen av planområdet.

Anslutningar till Lundbyleden

I samband med en utbyggnad av planområdets nordöstra del kommer kapaciteten i det sk *Kvillemotet* att behöva ökas. För staden är det viktigt att en fortsatt utbyggnad av trafikplatser utmed Lundbyleden kan utformas med hänsyn till fortsatt utbyggnad av angränsande stadsdelar och med möjligheter till en uppbyggnad av enkla och lättorienterade lokala gatunät.

Hur en stadsmässig anslutning kan skapas mellan Backaplan och Frihamnen/Älven är en fråga som diskuterats. En bro mellan *Leråkersmotet* och *Frihamnsmotet* har studerats översiktligt. En sådan förbindelse skulle avlasta Hjalmar Brantingsgatan från lokala rörelser mellan Backaplan och en ny hisingsbro (ersättare för Götaälvbron) och samtidigt sila viss trafik genom Backaplanområdet, då all trafik inte behöver ledas runt. En annan lösning som har diskuterats är att låta den nya hisingsbron anslutas via en gata direkt mot Backaplan vid Swedenborgsgatan och att leda Hjalmar Brantingsgatan in mot Frihamnen för att "tona ner" dessa båda stråks betydelse i det övergripande vägnätet. Utformning och placering av detta gatunät bör vidare studeras i samband med programarbetet för ny Göta Älvbro och förstudie för Frihamnsområdet.

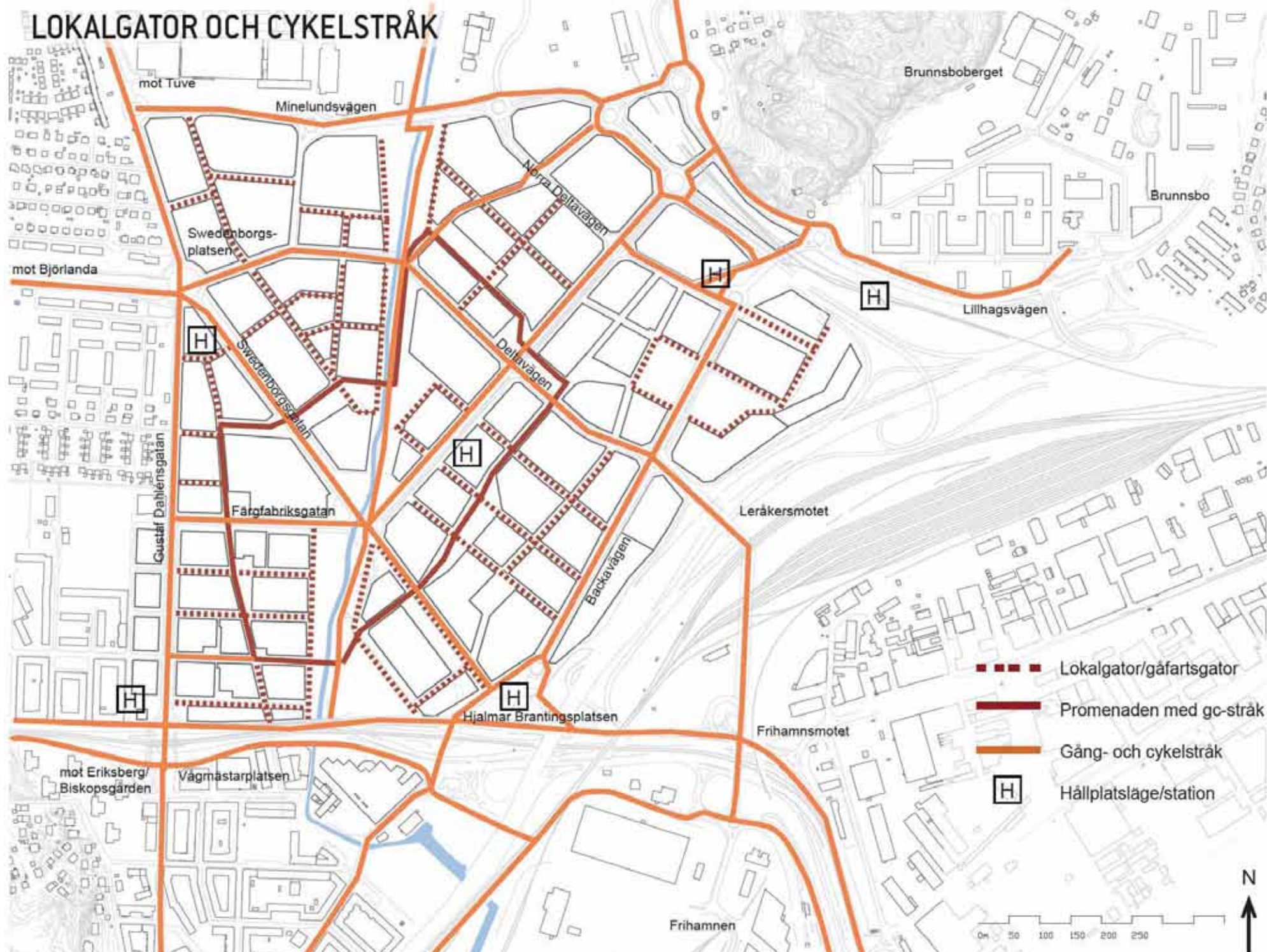
Gustaf Daléngsgatan/Färgfabriksgatan

Inom ramen för detaljplan för Östra Kvillebäcken genomförs nu en upprustning av dessa gator, med bl a ett körfält i vardera riktningen och trädplantering. Södra delen av Gustaf Daléngsgatan ges en bredare sektion med plats för separata svängfält och signalregering. Cykelbana läggs på den västra sidan på hela avsnittet. Säkra övergångar skapas med tvärande stråk. Färgfabriksgatan blir även i framtiden en av de viktiga angröringarna till Backaplanområdet västerifrån varför den dubbelriktas i hela sin sträckning.



Gatusektion som visar föreslagen upprustning av Gustaf Daléngsgatan

LOKALGATOR OCH CYKELSTRÅK



Hjalmar Brantingsgatan med Vågmästareplatsen

Kvalitetsprogram för Vågmästareplatsen och Hjalmar Brantingsgatan bör tas fram i samband med upprustning av gatumark och hållplatslägen där lösningar för trygga gångstråk såväl längs, som tvärs Hjalmar Brantingsgatan studeras. Ett problem i sammanhanget är att spårvägen i detta avsnitt är klassad som "särskild banvall" vilket rimmar illa med en förtätning av området och succesiv omvandling till kvartersstad. Det är knappast acceptabelt att, i en stadskärna, ha gångavstånd på ca ½ km för att korsa gatan. Vi föreslår därför att klassningen av banvallen ses över i detta avsnitt och överhuvudtaget genom centrala stadsdelar så att bättre korsningspunkter för gående kan tillskapas. Hjalmar Brantingsgatan har i dagsläget ca 24 000 fordon/dygn. Många av dessa har inte etappmål inom området. En övergripande strategi bör vara att förbättra kollektivtrafiken i området och att samtidigt föra över så mycket av biltrafiken som möjligt på det övergripande vägnätet. Biltrafikanter från Biskopsgården med målpunkt på andra sidan älven bör exempelvis på ett naturligt sätt ledas ut på Lundbyleden antingen mot Tingstadsmotet eller Älvsborgsbron. Samtidigt bör studeras hur Hjalmar Brantingsgatan kan omvandlas till en promenadvänlig stadsgata mellan Frihamnen, Backaplan och Wieselgrensplatsen för att möjliggöra en succesiv stadsomvandling i området.



Hjalmar Brantingsgatan mellan Kvillebäcken och Brämaregården

Swedenborgsgatan

Swedenborgsplatsen föreslås byggas om till en stor rondell som sedan förbinds med en diagonal gata med den nya centrumbebyggelsen vid Hjalmar Brantingsplatsen. Öppningen och förlängningen av Swedenborgsgatan genom Östra Kvillebäcken bidrar till en viktig axel skapas genom planområdet. Gatan behövs för att avlasta Gustaf Daléngsgatan och Färgfabriksgatan och blir framförallt viktig som kollektivtrafik- gång- och cykelstråk. Öppningen av gatan kommer också att medföra att fastighetsägare utmed stråket får en angörings- och entrésida till butiker och verksamheter, vilket skapar goda annonslägen. Mellan Kvillebäcken och Swedenborgsplatsen ligger redan idag ett trafikreservat för sträckningen, vilket kan förenkla genomförandet.



Ökad skala och publikt torg längs Swedenborgsgatan (vy från sydost)

Kollektivtrafik

Förslag för fortsatt arbete:

- utökade ytor för hållplatser mm vid knutpunkt Hjalmar
- nya busslinjesträckningar för de linjer som försörjer och/eller anknyter till området
- En ny pendeltågsstation på Bohusbanan vid Lillhagsvägen med anslutning till buss/spårvagnsnätet
- Nytt kollektivtrafikstråk centralt genom området med anslutning till Bohusbanan

Utökade ytor vid Knutpunkt Hjalmar

Med en ökad trafik till och från Hisingen behöver kapaciteten vid Knutpunkt Hjalmar studeras och plats för en utvidgning beaktas. Hjalmar Brantingsplatsen bedöms ha goda förutsättningar att utvecklas som en fungerande knutpunkt i Göteborg där kollektivtrafiken stöds av en tät bebyggelse med ett stort inslag av målpunkter och handel. Samtidigt som inpendlingen förutspås öka och ökningen förutsätts kunna tas i form av kollektivtrafik ökar både trafikerings- och utrymmeskrav vid knutpunkten. Knutpunktens relation till en ny bytespunkt vid Brunnsbo måste också vara tydlig och vidare studier krävs för att visa hur det kan trafikeras. Knutpunkten föreslås utökas österut i riktning mot Lundbyleden, där hållplatser för tillkommande buss- och spårvagnslinjer kan ordnas. Tillgängliga ytor bör utnyttjas effektivt, bl a genom att antalet bussupställningsplatser minimeras.

Nya linjedragningar och bytespunkter

Nya linjedragningar med spårvagnsreservat föreslås bakom befintligt handels- hus i kv Remskivan och vidare norrut i Deltavägen och Swedenborgsgatan. Nya hållplatslägen kan skapas vid korsningen mellan Swedenborgsgatan och Deltavägen, vid Swedenborgsplatsen och i Deltavägens norra del. Västtrafik har framställt önskemål om en ny pendeltågsstation på Bohusbanan vid Brunnsbo. Flera stationslägen har diskuterats. Stombusslinjer i Deltavägen bör anknytas till det nya stationsläget. Kommunens översiktsplan redovisar en ny spårvagnssträckning till Backa längs Deltavägen och vidare mot Brunnsbo

varför Deltavägen även bör måttmässigt förberedas för en sådan framtida spår- vägsdragning. Kompletterande lokala busslinjer behövs längs Backavägen för försörjning av kvarteren mellan Backavägen och Lundbyleden.

Gröna resplaner

Genom god tillgång på kollektivtrafik i hela området finns förutsättningar att göra även volymhandeln inom området tillgänglig för kollektivtrafikresenärer. I det fortsatta arbetet är det viktigt att utreda hur gröna resplaner kan utar- betas i samråd med berörda intressenter.

Gångtrafik

Förslag för fortsatt arbete:

- knyt samman omkringliggande stadsdelars gångstråk med tyd- liga och omhändertagna gångstråk längs huvudgatunätet
- utforma de inre gatorna som gåfartsgator
- bind samman området med en samlande promenadslinga utfor- mad som ett tydligt stadsbyggnadselement
- bygg nya attraktiva gång- och cykelstråk mot Frihamnsområdet

I enlighet med genomförda Space Syntax-studier är det av stor vikt att områ- det ansluts på ett tydligt sätt för gående mot angränsande områden. Siktlin- jer har stor betydelse för orienterbarheten. Stråk som är väl integrerade eller kan göras väl integrerade med omgivningen bör tas omhand som frekventa gångstråk så att entréer och vistelseytor i mesta möjliga mån förläggs till dessa stråk. Sådana stråk utgör huvudgatorna Gustaf Daléngsgatan, Färgfabriksgatan, Långängen, Deltavägen, Backavägen, Swedenborgsgatan och det nya tvärstrå- ket mellan Swedenborgsplatsen och Leråkersmotet. Mellan dessa huvudstråk bildas ett antal mindre kvarter som enklaver. Lokalgatorna inom varje sådan enklav föreslås utformas som s k ”gåfartsgator” där bilar och cyklister tillåts köra på fotgängarnas villkor.

Nya förbättrade gång- och cykelstråk mot omgivningen

Idag utgör Hjalmar Brantingsmotet och Lundbyleden en kraftig barriär för enkel passage ner till Frihamnen och vattnet. Flera nya gång- och cykelförbindelser har studerats. En möjlighet är att förlänga befintligt gc-stråk via Hjalmar Brantingspassagen och under Lundbyleden. En bred portal bör öppnas vid läget för dagens trånga gångtunnel under Lundbyleden, och en ny tunnel under Hamnbanan kan ansluta detta stråk mot västra delen av Frihamnen. En annan möjlig gångväg mot Frihamnen kan ordnas under Lundbyledens bro och vidare under en nybyggd gångtunnel under Hamnbanan. En sådan gångförbindelse kan samordnas med nya hållplatslägen under bron. En omdragning av Hjalmar Brantingsgatan mot Frihamnen kan också erbjuda nya förbättrade gång- och cykelmöjligheter i detta avsnitt.

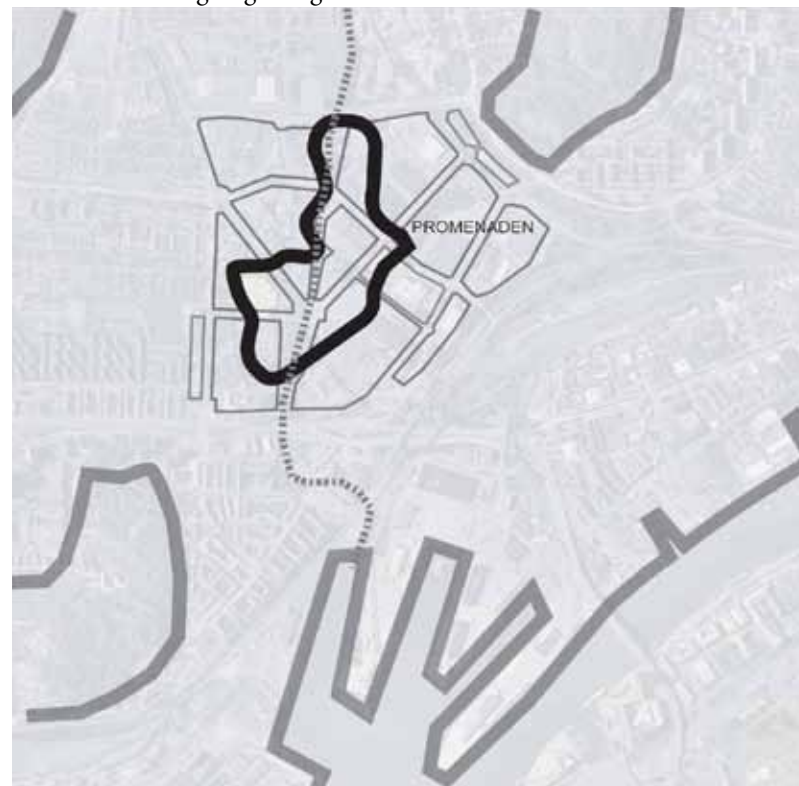
Väster om Gustaf Daléngsgatan bör gång- och cykelförbindelser ordnas mot Flunsåsparken. Dessa får sin förlängning mot Backaplan i Färgfabriksgatan så att stadsdelarna knyts samman. I detaljplanen för Östra Kvillebäcken föreslås en miljöupprustning av Gustaf Daléngsgatan på ett sätt som gör denna gata mer gångvänlig. Det är också som tidigare nämnts viktigt att studera säkrare gång- och cykelförbindelser över Hjalmar Brantingsgatan mot Brämaregården.

Promenaden

En promenadslinga utformad som ett tydligt stadsbyggnadselement föreslås förena de olika delarna av bebyggelsen och möjliga etappområden. Denna promenad är placerad så att den är väl integrerad med de övergripande stråken och på ett sätt som gör det möjligt att accentuera torg, platser och händelser i staden för att skapa upplevelsequaliteter, mötesplatser och entréer. Promenadens tänkta sträckning och utformning beskrivs schematiskt här intill. Promenaden kombinerar gatans förbindande och rationella egenskaper med parkens mer orationella rörelsemönster. Den bildar en rörelse som kompletterar och lagras över det övergripande huvudgatunätet för Backaplan och förbinder viktiga målpunkter. Promenaden förbinder viktiga rum men bildar också ett sammanhängande offentligt rum som kan laddas med ett varierat innehåll.

Promenaden byggs på etappvis och skapar förbindelser mellan etapper. Att etablera platser och tänka i sammanhängande rum utmed slingan kommer

att medföra en intressant fördelning av kontinuerliga rum med vitt skilda kvaliteter inom Backaplan. Medan huvudgatunätet utgör stommen och det lättorienterade sättet att förflytta sig inom området uttrycker denna promenadslinga ett sätt att röra sig och förflytta som inte är fullt så rationellt, men som tillför Backaplan något nytt, ett givet element, att förhålla sig till. Promenaden blir en regisserad vandring genom området och ges en tydlig form. Det är den romantiska, engelska parken som lagts över den traditionella rutnätsplanen! Promenaden genom området skapar dynamik och möjlighet att lokalisera mindre parker, platser för skateboardåkning mm inom de platser som bildas i utvidgningar av gaturummet



Promenaden innebär att en slingrande rörelse genom planområdet tillskapas. Den överlagrar den stora kvartersstrukturen och knyter ihop delarna. Promenaden är ett stadsbyggnadselement att förhålla sig till när man formar såväl nya byggnader som platser i planområdet.

PROMENADEN

Varför?

Syftet med promenaden är att i ett tidigt skede binda ihop de olika delarna inom Backaplan och bilda en struktur för framtida platser och stråk, ett sammanhängande offentligt rum som på sikt laddas med varierat innehåll. Promenaden är ett stadsbyggnadselement att förhålla sig till när man formar såväl byggnader som gator och platser i planområdet. Promenaden visar på ett rörelsemönster som kompletterar det övergripande huvudgatanätet.

Hur?

Promenaden består av flera delar:

• Slingan

Slingan är till för gående och cyklister, joggare och inlinesåkare mfl. Bitvis finns angöringstrafik integrerat. Slingan har en avvikande markbehandling och följer ett mjukt formspråk genom korsningar och vid riktningförändring. Var 100m finns en siffermarkering som anger hur långt man färdats. Slingans totala längd är ca 2,1 km.

• Trädplanteringar

Träden planteras utmed gator och på platser som ansluter till promenaden. Träden planteras tätt och gallras efter hand. De uppvuxna träden blir en framtida resurs och bildar stommen till platser och mindre parker. För att skapa variation och identitet ges varje delområde/grannskap olika trädkaraktärer.

• Gaturum

Bebyggelsen som omger promenaden bör utformas för att ge kontinuitet och flöde genom stadsstrukturen. Ett plant golv, utan kantstenar, löper från fasad till fasad i de gator promenaden löper igenom. Detta förstärker gaturummet och underlättar för gående att röra sig fritt över gatan vilket stödjer visionen om en levande och aktiv promenad.





Sektion A-A



Sektion B-B

Platser och parker som ligger bredvid eller som promenaden löper genom utformas individuellt.

- Möbler och belysning

Möblering och belysning av promenaden förstärker dess karaktär ytterligare. Belysningen är viktig för upplevelsen och användningen av promenaden under den mörka tiden på året/dygnet.

När?

Slingan och trädplanteringar bör etableras i ett tidigt skede. Slingan blir viktig för att tidigt integrera även de delar som ännu ej är fullt utbyggda.

Trädplanteringarna bildar stommen till framtida platser och kvartersparker och blir tidigt karaktärsskapande för promenaden. Även belysningen blir viktig i etableringsskedet. Stadsstrukturen och därmed gaturummen utvecklas efterhand och då formas och förstärks även promenaden.

PROMENADEN I ETABLERINGSSKEDET



Montage från platsen framför nuvarande coop. Slingan har etablerats, träd planterats och det finns möjligheter till lek och vila.



Enkla lekmöjligheter.



Tillfälliga marknader, mindre caféer. (Bilder: Street, reggae-caféet vid hornstull)



Vardagsmotion:
Slingan blir ett komplement till motionsstråket längs Kvillebäcken. Den totala längden, ca 2 km, delas in med avståndsmarkeringar var 100 meter.
Idrott: Platser i anslutning till promenaden kan göras i ordning för exempelvis bollsporter. Varje år kan 'Backaloppet' genomföras längs slingan.



Konstrunda:
Längs promenaden kan konstruörer genomföra projekt. (Bild: Byxförsedda träd i Wanås skulpturpark)

PROMENADEN I FRAMTIDEN



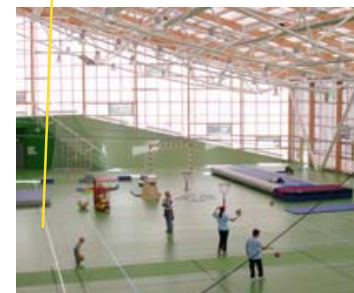
Montage från platsen framför nuvarande coop. Kvarteren är nu utbyggda med verksamheter och bostäder. Mellan fasaderna spänner ett plant, enhetligt golv, slingan målas dit på nytt. De uppvuxna träderna ger karaktär.



Platser med både hårdgjord och grön karaktär.



Annorlunda lekplatser.



I ett centralt läge av området anläggs ett Idrottens hus med dels en inbyggd del och utomhusaktiviteter. [Bild: Dorthe idrottshall]
Utmed promenaden finns andra mindre utrymmeskrävande sportaktiviteter, exempelvis utomhusgym och streetbasket.



Kulturhus, skolor och bibliotek förläggs i anslutning till promenaden. (Bilder: Balingsnässkolan och Stadsbiblioteket i Malmö)



Café- och restaurangliv.

Parkering

Förslag för fortsatt arbete:

- bygg samlande parkeringsanläggningar i den täta blandstaden med direkt infart från huvudgatanätet
- bygg markparkering och p-däck över eller under mark i verksamhets- och volymhandelsområdena på ett sätt som möjliggör samnyttjande och förtätning i framtiden

Tillgänglighet – parkeringsbehov

Vid en utveckling av Backaplan kommer stora delar av området tidigt utvecklas till en tät stadsbebyggelse och integreras som en del av Göteborgs stadskärna. En målsättning i planeringen är att bilberoendet i staden skall minska och därmed även parkeringsbehovet som en följd av ökad tillgänglighet med kollektivtrafik. Parkeringar bör underordnas i stadsmiljön till förmån för en tätare stadsstruktur som i sin tur ger ökat underlag för en utvecklad kollektivtrafik. Det är t ex inte acceptabelt att de mest täta delarna i ett utvecklat gatunät ska ta emot lika mycket bilar som de delar som ansluter direkt till ett övergripande vägnät.

Generellt föreslås för de centrala delarna integrerade och stadsmässiga lösningar med parkeringshus och underjordiska garage i omfattning enligt gällande p-tal. Infart till parkeringshus placeras inte mer än ett kvarter innanför respektive delområdes angöring från huvudgata. På så sätt så undviks genomfartstrafik i de inre delarna. För de yttre delarna med direkt tillfart från omkringliggande trafikleder föreslås markparkering i ett första skede som sedan succesivt kan inordnas i kvartersmiljön då bebyggelsen kompletteras även i denna del. Observera att behov av tillräcklig boendeparkering måste tillgodoses.

Ny parkeringspolicy och p-tal för Göteborg

En parkeringspolicy för Göteborgs stad antogs av Kommunfullmäktige den 8 oktober 2009. I anslutning till denna har Byggnadsnämnden godkänd ”vägledning till parkeringstal vid detalplaner och bygglov” den 31 oktober 2011. Parkeringspolicyn anger inriktning för hur de förändrade förutsättningarna

för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av staden ska ordnas genom parkering. Policyn ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stöder den stadsutveckling som anges i kommunens budget och översiktsplan. Policyns inriktning är att de centrala delarna av staden bör bibehålla ungefär samma antal p-platser som idag. Dessa platser kan dock behöva omfördelas för att t ex ge plats för nya kollektivtrafik- och cykelstråk samt förskönade stadsmiljöer eller prioritering av andra typer av parkering. I takt med att kollektivtrafiken byggs ut ges emellertid förutsättningar för att minska antalet p-platser, speciellt i områden i anslutning till god kollektivtrafik. Antalet cykelparkeringar bör utökas för alla ändamål i centrala och halvcentrala lägen samt vid infarts- och pendelparkeringar. Cykelparkering ska också ordnas vid alla större kollektivtrafikhållplatser. Ärendeparkering för cykel ska ordnas inom bekvämt gångavstånd till målpunkter i centrala staden. Ärendeparkering kan ordnas på allmän plats, medan boende- och verksamhetsparkering ska ordnas på fastighetsmark.



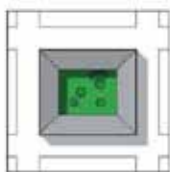
Olika parkeringssituationer i området

Inom Backaplansområdet kan i huvudsak tre typer av exploatering och parkeringssituationer urskiljas för det fortsatta arbetet:

1. *Köpstadskvarter* med ett blandat innehåll vid knutpunkt Hjalmar med parkeringslösningar i större p-anläggningar som kan integreras i kvarterstruktu-

Köpstadskvarter
(bostäder och kontor med handel i gatuplan)

Storlek: 60x120 m, e=2-3, 5-8 vån



2. *Verksamhetskvarter* inom befintliga verksamhets- och kontorskvarter. Här föreslås inga förändringar av parkeringslösningarna på kort sikt. Vill man däremot konvertera och bygga om och till skall behovet av parkeringsytor ses över.

Verksamhetskvarter
(kontor och industri med handel i gatuplan)

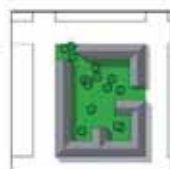
Storlek: 200x200 m, e=0,5-2



4. Nya *blandstadskvarter* inne i området. Här är inriktningen att parkeringsbehovet för såväl bostäderna som besökande skall täckas i underjordiska parkeringsgarage så att gatuparkering kan minimeras.

Blandstadskvarter
(bostäder med handel- och verksamhetslokaler i gatuplan)

Storlek: 60x120 m, e=0,7-1,5, 2-4 vån



STADSBILD OCH ARKITEKTUR

Förslag för fortsatt arbete:

- stärk områdets identitet genom att skapa trygga och väl avgränsade stadsrum
- utveckla hus- och kvartersformer som är lämpade för ett blandstadsinnehåll
- ta vara på utblickar mot omkringliggande höjdpunkter och landmärken vid utformningen av stadslandskapet
- utveckla offentliga platser och parker i enlighet med Park- och naturförvaltningens parkprogram och grönstrukturplan
- ge Hjalmar Brantingsplatsen ett mer urbant uttryck
- studera Vågmästareplatsens utformning med hänsyn till trygghet och säkerhet
- skapa ett inre torg på befintlig parkeringsplats vid centrala Backaplan
- skapa en vacker öppen plats vid mötet mellan Kvillebäcken, Swedenborgsplatsen och Deltavägen
- skapa ett mindre långsmalt torg inom östra Kvillebäcken som en utvidgning av Gamla Tuenvägen
- utveckla Kvillebäcksstråket till en levande parkmiljö för hela området
- skapa en grön plats för bollspel och aktivitet centralt i området

Backaplans identitet stärks

Arkitekturen skall vara en tolkning av lokal identitet och politiska mål om en hållbar stad. Backaplan utgör idag en stark identitet som handelsplats i många göteborgares medvetande. Hit tar man sig relativt enkelt med både spårvagn, buss och bil. Samtidigt är det en till stora delar en öde plats efter stängningsdags. Avsaknaden av offentliga målpunkter och platser samt bostäder gör det delvis till en ogästvänlig plats. Trygghet och attraktion i det byggda med goda offentliga platser som tillför stora lokala värden är därför en viktig aspekt vid förnyelsen av området. Backaplansområdet bär också på minnen av tidigare näringar. Här finns Gamla Tuenvägen som var Hisingsböndernas färdväg till

Göteborg i äldre tider. Här finns rester av industriproduktion från tidigt 1900-tal. Här finns också platser som bär minnen av annat slag: diskoteksbranden 1998, mordet på Ångpannegatan mm. Starka minnen som måste finnas med då området gestaltas i sina olika delar.

Flexibel kvartersstruktur

Som utgångspunkt för Backaplansområdets förnyelse föreslås en ny kvartersstruktur. Kvartersstrukturen ger förutsättningar för områdets utveckling mot blandstad. Kvartersstrukturen är tänkt att fungera som en stomme för områdets framtida utveckling. Ur strukturen bildas också en stomme för områdets gatunät och trafiksystem. Om inte särskilda skäl finns för annat bör slutna kvarter eftersrivas.

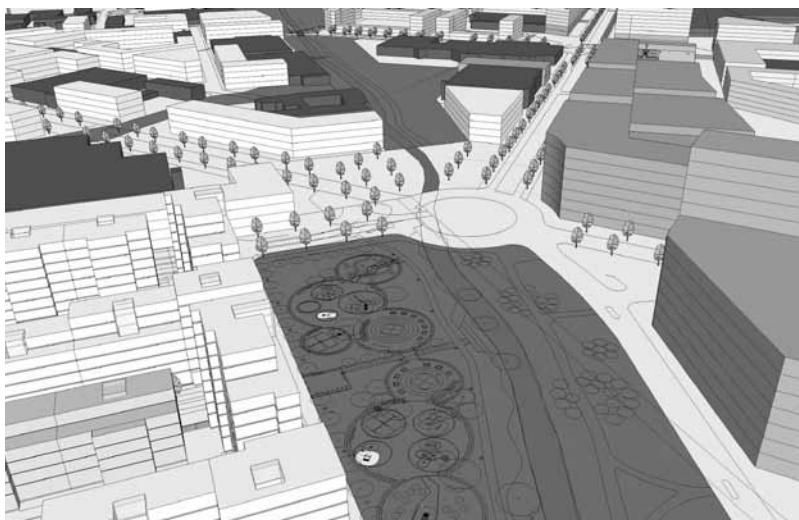


De enskilda kvarteren kan i vissa fall slås ihop med anslutande kvarter för att skapa en större sammanhängande byggnad. Kvarter kan också nyttjas för parkering, park eller torg. Utvecklingen av Backaplansområdet bedöms pågå under en lång tid. Strukturen föreslås därför anpassas till befintlig fastighetsstruktur och befintliga byggnader så att en succesiv förnyelse kan ske. Illustrerad kvarterslösning är ett förslag till avvägning mellan pågående verksamheter, befintliga byggnaders kulturhistoriska värde och anspråk på nyexploatering.

Möjliga lägen för kopplingar till omgivande områden är en viktig fråga att beakta även vid utformningen av kvarteren. Strukturen bör ta sin utgångspunkt i befintliga och planerade lägen för hållplatser och bytespunkter för kollektivtrafiken så att trygga och trevliga platser kan skapas kring dessa.

Bebyggelsens skala och täthet

Planområdet utvecklas till ett kontinuerligt stadslandskap, där Backaplan blir en naturlig förlängning av stadsdelarna runtomkring. På längre sikt kan stadslandskapet växa ihop med först Frihamnen sedan Ringön då dessa utvecklas.



I stora delar omdanas Backaplan och man bygger upp något helt nytt men en hel del byggnader kommer att ligga kvar inom relativt lång sikt. Dessa utgör en viktig resurs för att få ett blandat innehåll över tid och skapa kontinuitet. Planområdet indelas efter markanvändning enligt typologin här intill. Kring Hjalmar Brantingsplatsen finns köpstadskvarter, med omgivande blandstadskvarter. Större utbredda hallbyggnader tillåts i volymhandelsområdet i nordost och verksamhetsområdet i nordväst. Dessa bör utformas på ett sätt som gör det möjligt att - allteftersom exploateringen av området framskrider - konverteras och kompletteras till köpstadskvarter med inslag av bostäder.

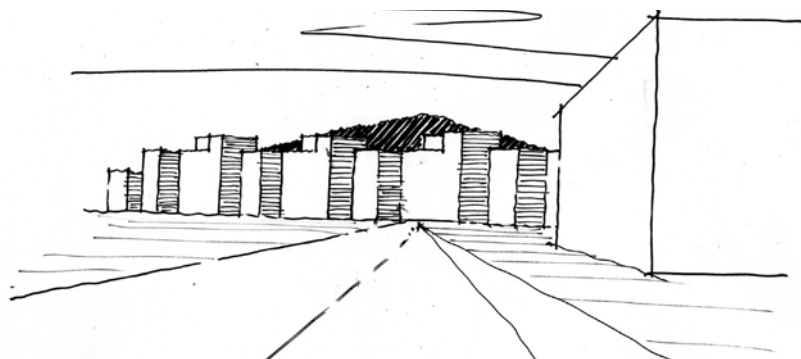
Bebyggelsen i det färdigbyggda Backaplansområdet kan ha en grundskala kring fem våningar. Detta varierar t ex i den norra delen där den mer utpräglade handels- och industrikaraktären mer talar för en lägre bebyggelse. I delarna kring Knutpunkt Hjalmar kan enstaka högre punkthus provas och markera platsen i staden och porten till Hisingen. I kapitlet "Utbyggnadsetapper - områdesvisa riktlinjer" nedan redovisas en översiktlig sammanställning av föreslagen exploatering för varje delområde. Exploatering och täthet inom området kan tillåtas variera från de lägst exploaterade industri- och verksamhetsområdena till tät kvartersstad med ungefär samma skala som Linnéstaden och området kring Avenyn.

I förslaget för Backaplan finns möjligheter att markera viktiga platser och funktioner i form av byggda landmärken. En viktig faktor för stadsmässigheten är också vårt behov av hierarki som bl a får sitt uttryck i byggnader som tillåts dominera i skala och betydelse i bebyggelsen. Syftet med nya landmärken bör vara att stärka orienteringen inom området men också att annonsera strategiska platser utåt. Samtidigt kan strategiska platser och korsningar behöva accentueras med hjälp av landmärken som bryter av en övergripande kvartersutformning. Landmärken är inte nödvändigtvis synonymt med höga solitära byggnader utan kan likväl utgöras av en belyst fasad, ett torg, ett konstverk etc.

Utblickar och siktlinjer

I förslaget betonas huvudgatorna och att dess mitt kan få hållas fria för utblickar i gatornas förlängning. Det bidrar till att skapa en övergripande orientering och struktur för Backaplan. Förslaget innebär likväl att utblickar mot redan befintliga landmärken genom området tas om hand. Här spelar utsikten inom området till de naturgivna bergen som Ramberget och Brunnsboberget stor roll.

Siktlinjer, befintliga gator och stråk i planområdet är med och bygger upp den nya kvarterstrukturen. De omgivande bergen Brunnsboberget och Ramberget utgör viktiga referenspunkter när man befinner sig inne i planområdet. Läppstiftet är synligt från Swedenborgsplatsen i norr. Kvillebäcken utgör ett naturgivet element och offentligt stråk som är med och förenar planområdets östra och västra delar.



Siktstråket mellan Swedenborgsplatsen och Lilla Bommens höghus är viktig för att skapa visuell kontakt mellan Backaplansområdet och City. Denna siktlinje bör värnas och accentueras. Förtätning med några huskroppar som tillåts markera tyngd och puls kring knutpunkten vid Hjalmar Brantingsplatsen föreslås. För området vid Porslinsfabriken avses ett 17-vånings punkthus att uppföras. Att på detta sätt accentuera en siktaxel in mot Frihamnen och Operan kan vara ett motiv för högre byggnader i stadslandskapet. En tanke som närmare presenteras under "Delområde 3" nedan är att bygga över knutpunkt Hjalmar med centrumbygganden, innehållande handel, samhällsservice och andra lokaler och på så vis skapa en direkt gångtrafikkoppling mellan Back-

aplan och Frihamnen. Mellan bergen Brunnsboberget och Ramberget bör sikt samband bibehållas och i Östra Kvillebäckens detaljplaneområde bör t ex hushöjder studeras noga för att inte bygga för det visuella sambandet.

Nya mötesplatser och stråk

Planområdets storskaliga struktur har resulterat i stora öppna platser, där kvaliteter för längre mänsklig vistelse idag i princip saknas. De öppna platserna domineras av parkerings- och uppställningsytor. Vid en stadsutveckling av Backaplan behöver nya attraktiva platser med mänskliga mått och kvaliteter tillföras området. Publika byggnader behöver alltid en publik plats som entrérum där man kan samlas, mötas av en slump eller stämma möte. En sådan plats behöver inte alltid vara formell och rektanguljär utan kan med fördel ha en friare utformning. Den vidgade platsen längs promenaden öster om Swedenborgsgatan som illustrerats är exempel på en sådan plats.



Inom planområdet utvecklas offentliga platser som parker och torg i takt med att området växer. Att etablera platser för allmänhet och boende kan också göras i tidigt skede i samband med övrig gatuutbyggnad. På så sätt kan grönska etableras så att den hinner utveckla större kvaliteter över tid innan de första boende flyttar in.



Gröna platser först

Utgångspunkter för förslagen är *Göteborgs sociotopkarta* för Lundby och *park-program för Göteborgs stad* framtaget av Park- och Naturförvaltningen 2007. Parkprogrammet ger riktlinjer som är tillämpbara för både gröna och gråa platser i ett nytt Backaplan. Programmet redovisar fem huvudstrategier; karaktär, inom räckhåll, variation, omhändertaget och ställa till förfogande. De tre första är särskilt tillämpbara i framtagandet av planförslaget.

Upplevelsen av det närliggande älvlandskapet, kringliggande berg mm bör förstärkas i gestaltningen av stadsrummen. Kvillebäckens blågröna stråk har många kvaliteter som lätt går att förädla. Promenaden som stadsbyggnadselement blir också något att förhålla sig till.

Närheten till olika parkrum ökar genom förbättrad orienterbarhet i huvudgatunätet. Trädplanterade gator som mynnar ut i platser och parker gör att grönytorna känns mer tillgängliga. Tillgången till älvrummet förbättras genom att Kvillebäcksstråket fullföljs så att promenaden till Frihamnen och bäckens mynning kan följas.

Att skapa variation är en viktig utgångspunkt. De olika platserna som skapas i området får olika innehåll och används också olika under olika tider på året. Detta bör avspeglas i gestaltningen. Parken längs Kvillebäckens blir till exempel ett samlande rum för stadsdelen som kan fungera som vistelseyta sommartid men som på vintern troligen mer får karaktären av flånörstråk. Ett salutorg, platser för uteserveringar, utomhussporter osv blir alla olika till sin karaktär men kan bindas samman av Promenaden.

Exempel på nya och gamla platser på Backaplan

Hjalmar Brantingsplatsen

Hjalmar Brantingsplatsen med knutpunkten är redan idag en levande plats som stämmer bra med de intentioner som tas upp i 2020. Platsen har en bra koppling till Brämaregården, Herkulesgatan och kommande bebyggelse vid Porslinsfabrikstomten och får nu ett mer urbant uttryck. Möjligheten att förstärka en centrumbildning vid Hjalmar Brantingsplatsen och att eventuellt brygga över mot Frihamnen genom att bygga över platsen där Lundbyleden och Hamnbanan korsar Hjalmar Brantingsgatan bör studeras i det fortsatta arbetet.



Vågmästareplatsen

Med sitt läge mittemellan Backaplan och Wieselgrensplatsen har Vågmästareplatsen hittills framförallt utvecklats som något av en större trafik korsning. Tankar finns om att förlägga viss lokal handel till denna plats som ligger i skärningen mellan flera viktiga stråk i området. En arkitektävling om en saluhall har genomförts. Att öka platsens trygghet och säkerhet är, som tidigare nämnts också viktigt. Att förbättra tillgänglighet och belysning till spårvagnshållplatsen är ett viktigt led i detta. De vistelseytor som kan skapas bör vara tydligt avgränsade från trafiken så att man som gångtrafikanter kan känna sig säkra.



Vågmästareplatsen rustas upp

Centralt torg längs Swedenborgsgatan

På dagens parkeringsplats, längs Swedenborgsgatan och kv Remskivan finns möjlighet att skapa ett attraktivt publikt torg (bild s 56). Denna del av Swedenborgsgatan kan, ombyggd till gårdsgata, bli ett attraktivt flanörstråk. Tidigare studier som gjorts i centrala Göteborg visar att denna typ av ytor i närheten till cityhandeln ökar attraktiviteten och därmed omsättningen och att många därmed är beredda att gå några steg extra från bil eller spårvagn. Detta förslag förutsätter att en lättillgänglig parkering kan skapas inom nära gångavstånd t ex i nya närbelägna parkeringshus. Platsen kan bli en stor attraktion för arrangemang och folkliv.

Platsen vid korsningen Swedenborgsgatan/Deltavägen

Där Swedenborgsgatan möter Deltavägen bildas en intressant entréplats vid Kvillebäcken och till de mest myllrande köpkvarteren i området. Samtidigt som relativt mycket trafik passerar platsen, blir det en viktig mötesplats och samlande punkt i Backaplan och en viktig plats utmed axeln Swedenborgsgatan. Här skall alla trafikslag kunna samsas. Nya byggnader föreslås förtydliga platsen. Det är viktigt att platsen utformas på ett sätt som inte skär av grönsåket längs Kvillebäcken.

Gamla Tuvevägens torg

Platsen bildas genom en naturlig utvidgning av Gamla Tuvevägens gaturum, och bildar en smal triangulär plats (bild s 47). Här blir en plats att njuta av det lite mer avslappnade gatulivet i kvarteren.

Avslutning av Deltavägen

Platsen där Deltavägen möter Minelundsleden är en viktig plats för resande inom området och kan som sådan bli en strategisk punkt för dem som kommer från Brunnsbo och Backa. Det är viktigt att platsen får en offentlig karaktär och att ytor för spontana möten kan skapas.

Swedenborgsplatsen

Den stora "fembenta" rondellen i Swedenborgsplatsen (mötet mellan Tuvevägen, Björlandavägen, Gustaf Daléngsgatan, Minelundsvägen och Sweden-

borgsgatan) är viktig för hela området. Platsen kan med fördel utformas grön och trädplanterad. Det är viktigt att få till stånd nya byggnader som avgränsar platsen och skapar rumslighet.

Övriga trafikområden

Utmärkande för centrala stadsområden är alltid att de har många funktioner inom en koncentrerad yta. Alla dessa funktioner skall ha en god tillgänglighet under alla dygnets alla timmar inte minst för de människor som bor eller arbetar inom området. Detta ger en hög trafikbelastning som ställer stora krav på flexibilitet och multifunktionalitet. Trafikytor måste i så stor utsträckning som möjligt kunna samnyttjas och utformas med den gående människan i centrum. Begränsning av framkomligheten för vissa trafikslag måste balanseras med ökad tillgänglighet för andra. Störningar från trafiken måste kompenseras genom att andra kvaliteter tillskapas för boende, verksamma och besökare.

Parker och grönområden

En grön stadsdel

Allmänt bör påpekas att ju tätare staden blir desto högre krav på yta och kvalitet bör man ställa på parker, grönområden och offentliga mötesplatser. I ett strategiskt läge centralt på Backaplan föreslås en ny stor grön plats. Här kan skapas plats för bollspel, skateboardåkning och andra fria aktiviteter. Platsen kan med fördel kombineras med en större offentlig byggnad (gymnasieskola? kyrka? konsertlokal? simhall?). Aktiviteterna i denna park blir också en tillgång för promenadstråken som passerar förbi denna yta.

Kvillebäcksstråket - en ny stadsdelspark för området

Inom området är det framförallt det genomgående blå-gröna stråket Kvillebäcken som bör omhändertas, breddas och utvecklas. Kvillebäcken fungerar som en ekologisk spridningskorridor och ges ökat innehåll för mänsklig vistelse och aktivitet. Inom området kan bäcken och dess sidområden utvecklas till en sammanhängande park med skiftande karaktärer. I sydvästra delen föreslås stråket utvecklas till en stadsdelspark, medan det i norra delen kan få en friare naturparkskaraktär som ansluter till gångstråket genom Hökälla norrut. Sam-

tidigt kopplas i planförslaget de båda sidorna öster och väster av ån tydligare samman med ett antal broar i strategiska lägen, något som kan bli ett signum för ån genom planområdet.

Parken har olika karaktärer genom stadsdelen. Barriärer norr och söder om området behöver överbryggas så att stråket blir enkelt att röra sig utmed. I första hand är det under Hjalmar Brantingsgatan och nerströms vid kulverteringen under Lundbyleden som åtgärder kan göras så att man kan passera i plan eller planskilt. Utvecklingen av bäcken och vattendragets naturvärden, med bland annat förekomsten av den rödlistade arten knölnate, ska ställas mot rekreativaspekten och möjligheten till ökad vattenföring och rening.

Kommunstyrelsen i Göteborg har ställt sig positiv till tankarna på tillskapandet av en ny stor stadspark i Frihamnen. En sådan park kan nu komma att förverkligas i samband med planeringen av Frihamnsområdet och bör vara lätt nåbar från Backaplan och Kvillestan. Viktiga frågor att diskutera i kommande arbete när det gäller parken i Frihamnen är ekologiska frågor beträffande vattenkvalitet, dämning mm, rödlistade växter i Kvillebäcken (knölnate) och hur dessa bör hanteras och olika utformningsalternativ med hänsyn till detta.

Övriga grönområden

Med ett så pass stort och nytt innehåll inom Backaplan krävs ytterligare platser och parkrum med vitt skilda kvaliteter. Inom varje delområde bör en större eller mindre kvarterspark anläggas för utelek och närrekreation. En utgångspunkt är att ge tillgång också till bergen runtomkring och älven. En generell höjning av planområdets ekologiska och hydrologiska status och samband med omgivningen bör ske i samband med genomförandet. Det är viktigt att bostadsgårdarna i området kan innehålla närlekplatser och uppehållsytor för de boende i kvarteret (halvprivata ytor). Dessa ytor bör tydligt skiljas från de mer offentliga gaturummen på utsidan. Gårdarna bör utformas gröna och med så goda solvärden som möjligt. Eventuellt kan takytor användas som komplement för utevistelse. I vissa fall kan passager genom kvarteren vara lämpligt, bl a för att åstadkomma så täta gångförbindelser som möjligt. Då parkering läggs under kvarteren bör man sträva mot så bra planteringsdjup för träd som möjligt och måttliga förflyttelser i höjddled ur tillgänglighetssynpunkt.



Park- och Naturförvaltningen har i Parkplan Lundby pekat ut tre stadsdelsparker som ska utvecklas under de kommande 10 åren - Färjenäsparken, Fjärdingsstråket/Flunsåsstråket och en park i Frihamnen. Parkplanen föreslår också stråk som skall knyta samman stadsdelens delområden, bl a Kvillebäcksstråket, kopplingen mot Frihamnen och stråket längs Deltavägen mot Telegrafberget/Tingstadsfjället.

Nedlagd deponi

Kommunen har kartlagt förekomsten av äldre deponier och förorenad mark. En nedlagd deponi finns i Backaplansområdets norra del och ett mindre område i den centrala delen. I en fördjupning av kommunens översiktsplan kring *förorenade områden* har riktlinjer tagits fram för att lättare kunna planera och bygga på förorenade områden. Förslaget redovisar bla regler för nedlagda deponier. Med nedlagd deponi avses avfallsupplag som inte längre är i drift. Kontrollen av vad som tippades inom dessa områden var otillräcklig och man vet idag inte tillräckligt om vad som ligger i deponimassorna. Vid misstanke om att ett område kan vara förorenat skall markens status alltid utredas. Kretslopps nämnden har det övergripande ansvaret för åtgärder på nedlagda deponier. Om en förorening upptäcks skall Miljöförvaltningen snarast underrättas. Efterbehandling (sanering) av ett område är anmälningspliktigt, enligt miljöbalken. Ansvarig för undersökning och efterbehandling är i första hand den som orsakat föroreningen, i andra hand fastighetsägaren. Efterbehandlingsansvaret innebär att den ansvarige i skälighetsomfattning skall utreda föroreningssituationen och utföra de åtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön (se bilaga). Markanvändningen på nedlagda deponier får inte hindra eller försvåra underhåll och nyinvesteringar av skyddsåtgärder. Byggnader och slutna utrymmen skall säkras från inläckage av gaser från deponimassorna.



KORSNINGEN SWEDENBORSGGATAN, DELTAVÄGEN, FÄRGFABRIKSGATAN OCH KVILLEBÄCKEN

En viktig korsningspunkt för hela planområdet är där Swedenborgsgatan, Deltavägen och Färgfabriksgatan möts över Kvillebäcken. Här möts cyklister, bilar, gående, bussar och på sikt kanske även spårvagn. Platsen ska utformas med stor hänsyn till de gående och cyklande där principerna för Shared Space ska ligga som grund. Så lite ingrepp som möjligt ska göras i Kvillebäcken. Platsen ska vara trygg och trevlig både att passera och att uppehålla sig på. Platsen blir också en del av parkstråket längs Kvillebäcken och det är viktigt att den upplevs som en grön plats, om än hårdgjord. Detta för att ta ner skalan på platsen och bebyggelsen runt omkring. Huvudgatornas trädplanteringar stannar innan platsen öppnar sig och platsen får en egen sorts träd, exempelvis en rödblåg, som tillsammans med en medveten markbehandling, från fasad till fasad, binder samman och ger platsen en egen karaktär.

KVILLEBÄCKSPARKEN

Kvillebäcksparken är en del av parkstråket längs Kvillebäcken och gränsar i söder mot Hjalmar Brantingsgatan och i norr mot Färgfabriksgatan.

Parken är viktig för rekreationen i hela Backaplan och blir en oas att samlas i och röra sig igenom. Parken har en långsträckt form där Kvillebäcken är en stor kvalité, men som också delar parken i två sidor. I söder vidgas den östra sidan av parken och ger plats för ett större, samlande parkrum.



Dungar - uppstamade träd (Bild: Kvillebäcken)



Tak av trädkronor (Bild: Bryant Park)



Gläntor - öppna gräsrum





ILLUSTRATIONSPLAN



SEKTION A-A

Parkens genomgående karaktär är öppna gräsytor med lundar av träd. I söder blir parken tätare för att skärma av mot trafiken och för att bilda väggar i ett öppet, gemensamt parkrum. Här är karaktären tätare trädvolym med gläntor i. Denna del av parken är till för spontana aktiviteter såsom picknick, vila, kicka boll osv. På den västra sidan av Kvillebäcken finns en serie cirkelrunda häckrum för lek och i zonen närmast Kvillebäcken finns planeringar med strandvegetation som förstärker vattenkänslan. För orienterbarhet och trygghet i parken är det viktigt att man har genomsikt. Det är därför viktigt att häckar och buskar hålls under ögonhöjd och träden är uppstammade.

Mitt i parken leder en gång- och cykelbro över Kvillebäcken från Långängen. Här leds promenaden genom parken och i detta läge skapas en strategisk plats där det kan finnas en paviljong med caféverksamhet.



Högtider



Vardagsaktiviteter



Tillfälliga händelser



Varierad vegetation



Markmiljö och vattenfrågor

Stora delar av planområdet består idag av hårdgjorda ytor i form av parkeringsplatser, ytor för uppställning och lager. Det medför att stora mängder dagvatten rinner av snabbt till ledningsnät och Kvillebäck vid stora nederbörds-mängder. I planförslaget tillförs ytterligare bebyggelse samtidigt som parkytor och gröna gårdsytor tillskapas. Att infiltrera rent vatten i befintlig mark förut-sätter bl a underjordiska magasin.

På grund av att delar av planområdet ligger lågt i förhållande till havsnivån (lägsta marknivå +11,6 m, jmf med normalt högvatten +11,5 m) behöver dagvatten pumpas för att kunna behandlas. Man bör i största möjliga mån undvika att skapa instängda ytor. Dagvatten från klass 1 ytor (> 10 000 fordon/dygn, högfrekventerade p-platser) ska enligt Vattenplanen behandlas. Göteborg Vatten påpekar vidare att man måste avsätta yta för behandling av förorenat trafikdagvatten i kommande planer. Genom att byta ut tre trummor i Kvillebäckens utlopp till Göta älv skulle antalet tillfällen minskas då nivån är hög i bäcken pga högt flöde.

Avledningen av dagvatten från tak- och trafikytor skall utformas i "tröga" system för att minska miljöbelastningen i Kvillebäcken och Göta älv, förbättra slamkvaliteten på Gryaab och minimera risken för marköversvämning.

Extremt väder

Backaplan ska enligt visionen bli en förebild för hållbart stadsbyggande. Att bygga en robust stad och vidta rätt åtgärder för att minska översvämningsrisk och sårbarhet måste gå i linje med detta. Möjliga åtgärder är:

- o-alternativ: Inga åtgärder vidtas för att minska översvämningsrisk och sårbarhet. Problemet hanteras i framtiden när det uppstår.

- Åtgärder på ledningsnätet: Åtgärder på VA-systemet syftar till att minska risken för översvämning via dagvattenledningar och måste ses i en helhet tillsammans med andra åtgärder. Redan idag klarar inte det befintliga duplikatsystemet att ta hand om dimensionerande regn vid högt vattenstånd i Kvillebäcken och måste läggas om. Inför framtidens vattenstånd ökar detta behov. Nya ledningar föreslås utföras som duplikatledningar, där dagvatten och spillvatten går separat. Man måste sträva efter att minska bräddning till Kvillebäcken.

- Invallning : Permanenta vallar kan byggas utmed områdets låglänta delar. Detta måste kombineras med pumpar för dagvatten så att området inte översvämmas inifrån.

- Generell höjning av färdigt golv till +12,8 m: För att skydda byggnader höjs nivån för färdigt golv till +12,8 m. Man kan också tillåta lägre nivå om rums-höjden är tillräcklig för att möjliggöra en framtida höjning av golvet.

- Generell höjning av marknivåerna till +12,5 m: Även marken inom området höjs.

- Lokalt omhändertagande av dagvatten (LOD): LOD ska enligt Göteborgs Vattenplan "Vatten så klart" gälla i första hand för dagvatten. Om det inte är möjligt ska kapaciteten på dagvattensystemet öka. Fördröjning av dagvatten ska eftersträvas för att minska flödet till Kvillebäcken. Dagvattenhantering och höjdsättning av området måste hanteras som en helhet och samordnas mellan olika detaljplaner, så att inga instängda områden skapas.

- Åtgärder i Kvillebäcken : Flödet i bäcken kan minskas genom att fler våtmarker anläggs i dess avrinningsområde, utanför Backaplan. För att skydda Kvillebäckens stränder vid extrema vattenstånd kan vegetation användas.

- Temporära åtgärder: En rad typer av temporära vallar kan användas vid tillfällen när risken för översvämning är stor.

Allmänt kan sägas att lösningar för invallning av större områden syns vara den mest rimliga lösningen. Vid arbetet med respektive delområde skall studeras möjligheter att höja omgivande markytor, gator, omgivande vägar osv till nivån +12,8 m dvs samma nivå som gäller för färdigt golv, då en generell höjning av markytorna i området till +12,5 m inte är möjlig.

Omvandlingen av Backaplan ska ske etappvis. Ovan nämnda lösningar är översiktliga och måste studeras närmare i samband med detaljplan. Samtidigt är minskningen av risken för översvämning en förutsättning för hela området och vissa möjliga lösningar, tex invallning, måste hanteras i ett samlat grepp innan planläggning påbörjas. Konsekvenser av de olika alternativen beskrivs i del 3 - "miljökonsekvensbeskrivning".

UTBYGGNADSETAPPER — OMRÅDESVISA RIKTLINJER

Principer för utbyggnad

Planområdet som helhet beräknas kunna omvandlas under en 20-årsperiod. Föreslagna delområden kan även uppfattas som huvudetapper = ungefärliga detaljplaneområden. Det faktiska genomförandet av dessa områden kan dock komma att ske under lång tid så att delar av områden i de första etapperna byggs långt senare likväl som delar av de senare etapperna kan komma att planeras och byggas tidigare beroende på intresse och behov hos fastighetsägare och intressenter. Så mycket som möjligt av nya gator bör anläggas på befintlig asfalt så att rivning kan undvikas i första skedet och så att allmän plats kan tillskapas före exploateringen. Parkstråk, gång- och cykelvägar byggs ut så tidigt som möjligt för att förbereda de olika bebyggelseetapperna med erforderlig infrastruktur och allmän platsmark. Se vidare i kapitlet om genomförande.



Beskrivningen har delats in i markanvändning och gestaltning som beskriver förslagets riktlinjer för området, förslag till utformning och trafikåtgärder. Samtliga nedan beskrivna aspekter kommer att utredas vidare och prövas i kommande detaljplaner. Tanken är att det – när den fördjupade översiktsplanen är antagen – ska kunna upprättas kvalitets- eller gestaltungsprogram för varje delområde med dessa intentioner som grund. Observera att indelningen i delområden är preliminär och att numreringen inte syftar på en kronologisk genomförandeordning. Den slutliga avgränsning av varje etapp sker i samband med detaljplanearbetet för varje delområde.

DELOMRÅDE 1 – ÖSTRA KVILLEBÄCKEN, SÖDRA DELEN



Markanvändning

Detaljplan har antagits och vann laga kraft hösten 2009. Bebyggelsen i området har rivits och ersätts nu med blandstad i form av kvartersbebyggelse i 4-8 våningar med inslag av enstaka högre byggnader. Östra Kvillebäcken kommer att få ett stort inslag av bostäder (ca 1600 - 2000 lgh har bedömts kunna upp-

föras i området). Planområdet gränsar till Backaplansområdet som rymmer större livsmedelsbutiker och övrig service. Bottenvåningar i bostadshus inom området kan rymma mindre servicebutiker samt övrig närservice.

Stadsdelen ska utformas på ett sätt som skapar förutsättningar för en trygg och socialt hållbar boendemiljö. Området närmast Hjalmar Brantingsgatan bör enbart planeras för verksamheter/kontor på grund av bullerstörningar. Utmed vattendraget Kvillebäcken ska grönområdet utvidgas och bli en första del av ett sammanhängande parkområde. Vågmästareplatsen rustas upp och tänks kunna innehålla bl a viss torghandel och närservice för området.

Bostadsbebyggelsen utformas så att bullerstörningar från fordonstrafik begränsas. Mot Hjalmar Brantingsgatan planeras en bebyggelseskärm med kontor. Huvuddelen av bostadsbebyggelsen bör grupperas runt kringbyggda gårdar så att en ”tyst sida” skapas. Mot gården placeras balkonger, uteplatser och sovrum. Med dessa åtgärder samt med hastighetsdämpande utformning av Gustav Daléngsgatan och Färgfabriksgatan, kan en god boendemiljö avseende bullerstörningar från trafik skapas.

Området bör innehålla bostäder med olika upplåtelseformer. Andelen hyresrätter i omgivande stadsdelar är förhållandevis hög. Inriktningen för planeringen av planområdet bör därför vara att cirka 25 % av bebyggelsen ska utgöras av hyresrätter och resterande del, cirka 75 %, bostadsrätter. Lägenhetsfördelningen bör vara allsidig, med såväl mindre som större bostäder. Den höga exploateringen accentuerar kravet på liv i bottenvåningarna för att uppnå blandstadens sociala hållbarhet. Förtätningen bör också ske på ett sätt som inte försämrar boendekvaliteterna. Solförhållandena ska särskilt beaktas. Planområdet har potential för nya verksamheter som kan dra nytta av det centrala läget. Icke-störande verksamheter, handel i måttlig skala och service inryms i bostadshusens bottenvåningar utmed Färgfabriksgatan, Gustaf Daléngsgatan, Långängen, Vågmästareplatsen samt andra centralt belägna platser inne i planområdet. Bostadshusens bottenvåningar bör utmed dessa stråk utformas som förhöjda på ett sätt som möjliggör omvandling till lokaler på sikt.

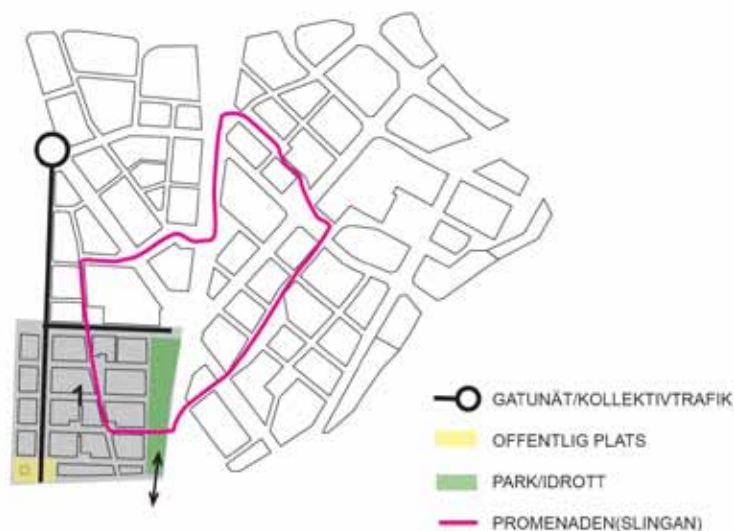
Närmast Hjalmar Brantingsgatan är det inte lämpligt att planera för nya bostäder. Området utmed Hjalmar Brantingsgatan bör därför planeras för kontor/verksamheter. Polismyndigheten har framfört önskemål om att bygga

en ny polisstation i detta läge. En placering här, stämmer överens med polisens mål att öka synligheten mot medborgarna. En ny förskola med minst fyra avdelningar bör inrymmas i delområdet. Ytterligare skollokaler planeras inte inom detta område.

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde enligt detaljplanen är totalt ca 160 000 (1600 lgh), ca 4000 m² handel och ca 30 000 m² övriga verksamheter (kontor), detta ger ett exploateringstal för området som helhet = 1,5. En täthet som motsvarar långgatsområdet väster om Linnégatan i centrala Göteborg.

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram har upprättats i samband med pågående detaljplanearbete. I den framtida förändringen av området bör markerade stadsrum eftersträvas. Byggnader placerade i tomtgräns mot gatan ger definierade gaturum och gårdar för boende och verksamheter. Gårdarna bör göras kringbyggda för att utestänga störningar från omgivningen. Innergården bör ha en rik grönska som kontrasterar mot den ”hårda” utsidan. Kontakten mellan gata och gård är viktig samtidigt som tydliga gränser mellan offentligt och privat skall eftersträvas. Bottenvåningar mot gatan bör göras variationsrika genom entréer till butiker och genom portar till gårdar. Byggnadernas arkitektur bör vara såväl balanserad som omväxlande och rik och spegla ett skiftande programinnehåll. Landshövdingehusen i närliggande stadsdelar kan tjäna som inspiration för den nya bebyggelsen. Den tydliga ordningen med en stram gatusida, port till en grön gård dit entréer vänder sig är användbara element. Bottenvåningar bör ha en öppen karaktär med entréer och skyltfönster där verksamheter är möjliga. Det gäller särskilt i anslutning till stråk med många människor i rörelse, t ex längs Gustaf Daléngsgatan, Hjalmar Brantingsgatan, Färgfabriksgatan och Långängen. Offentliga platser, parker och gatustråk är viktiga komponenter för att knyta samman området med befintliga och framtida stadsdelar samt skapa rum för mänskliga möten.



Trafikåtgärder

En infart från Hjalmar Brantingsgatan västerifrån mot Backaplan har nyligen byggts vilket bl a avlastar Färgfabriksgatan. En möjlighet som framförts är att i ett tidigt skede leda bort trafiken från Hildedals industriområde mot Brunnsbomotet och på så vis avlasta Gustav Daléngsgatan och övriga lokalgator i Backaplansområdet. Gustav Daléngsgatan och Färgfabriksgatan, som dubbelriktas i hela sin sträckning, miljöupprustas. Swedenborgsplatsen byggs om till rondell med fem "ben". Vågmästareplatsen miljöupprustas med nya hållplatslägen, säkrare gångstråk och bättre belysning.

Kvaliteter och konsekvenser

Nya fina bostäder ersätter ett idag nergånget och ruffigt område vilket är ett bra startskott för Backaplan som helhet. Planområdets centrala läge, nära Göteborgs city och Backaplan, utgör betydande kvaliteter och innebär att området är mycket intressant för bostadsbebyggelse. Området är lätt tillgängligt med alla trafikslag och har nära gångavstånd till knutpunkt Hjalmar varifrån man når Göteborgs City inom ca 5 minuter med spårvagn eller buss. Inom

närområdet finns även gott om arbetsplatser och utbildning både på Norra Älvstranden och i City. Vattendraget Kvillebäcken är en viktig kvalitet i området, som genom upprustning har potential att bli en stor tillgång för närboende och besökare. Vattenstråket understryks genom upprustning av Kvillebäcksparken som ett grönt stråk genom området där invånarna kan promenera och söka avkoppling.



DELOMRÅDE 2 – BLANDSTAD I NORDOST



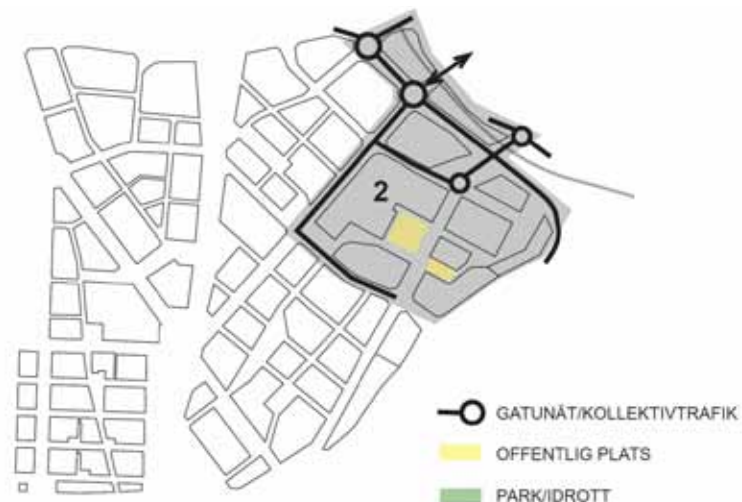
Markanvändning

Detta delområde innehåller idag volymhandel och flera stora lager/industrilokaler med olika hyresgäster. Tanken är nu att på litet längre sikt omvandla området till blandstad med inslag av handel längs de publika stråken. Då området lätt nås med kollektivtrafik riktar det sig till invånare i hela staden. Ett stort inslag av bostäder ger även ett liv över dygnet, vilket är viktigt då man rör sig från Knutpunkt Hjalmar till Brunnsbo. Längs trafiklederna innehåller detta område även i framtiden i första hand handel, kontor och industri med tanke på buller, luftkvalitet och i vissa fall transporter med farligt gods. Ett detaljplanearbete pågår för att bygga ut gatunät och förutsättningar för gång- cykel och kollektivtrafik i enlighet med den grova planskissen till höger. Området bör, fullt utbyggt, kunna ges en täthet som motsvarar stadens centrala delar.

Gestaltning

Utgångspunkten för gestaltningen av detta område bör vara att skapa en stadsmässig struktur, naturlig inplacering av markparkeringar, gångstråk mm som

både känns inbjudande och lättillgänglig och som kan kompletteras med högre byggnader och kvarter. Som utgångspunkt bör en handel i bottenvåningen även här kunna kombineras med en påbyggnad med bostäder eller lokaler för annat ändamål. Nya hållplatser och bytespunkt vid Bohusbanan ska vara tydliga och begripliga i sitt sammanhang med trygga gångvägar, bra belysning och integrerade mötesplatser. En ny gång- och cykelförbindelse till Brunnsboberget bör också planeras i samband med att Bohusbanan byggs ut. Öppna grönytor mot trafiklederna bör ges en medveten form där vatten och träd kan vara naturliga inslag. Gränser mellan kvarterstad och en mer öppen struktur samt mellan verksamhetskvarteren och motorvägen skall vara tydliga.



Trafikåtgärder

Tillgängligheten med såväl bil som med kollektivtrafik är god i detta område vilket är förutsättningen för den särskilda mix av bostäder, handel och verksamheter som föreslås. En ny pendeltågsstation vid Bohusbanan planeras på sikt. En sådan bytespunkt bör utformas för att bilda entré till området från norr och länk till den befintliga bebyggelsen i Brunnsbo. Deltavägen byggs ut norrut med en ny rondell som avslutning. Kollektivtrafikfältet i denna gata byggs för stombusstrafik men förbereds för framtida spårbunden trafik mot Backa. Trafiken från Lundbyleden norrifrån ansluts direkt till rondellen med en ny förbindelseled utmed järnvägen (del av tidigare planerad Kvilleled). Trafiken, samtliga trafikslag, från Lillhagsvägen förs istället planskilt under denna direkt till Backavägen och tvärgatan till denna – mellan Deltavägen och Leråkersmotet. Minelundsvägens kapacitetsförbättras och ansluts till denna med en ny rondell vid järnvägs korsningen. En utbyggnad av Kvillemotet till en komplett trafikplats planeras. Området föreslås angöras från Lundbyleden via Deltavägen eller via Leråkersmotet. En mindre avfart har även tuderats söder om Biltema/Blomsterlandet för att underlätta angöringen av dessa fastigheter. Alternativt kan området nås norrifrån via Brunnsbomotet-Litteraturgatan-Lillhagsvägen.

Kvaliteter och konsekvenser

En utbyggnad av trafikstrukturen som skisserats ovan ger förutsättningar att utveckla detta delområde till blandstad. Ny handel kan etableras samtidigt som byggrätter för bostäder skapas. För verksamheter utmed Lundbyleden kan riskutredningar behövas i detaljplaneskedet. Med hänsyn till förhöjda halter av exv kvävedioxid kan luftintag behöva placeras på byggnaders tak.

DELOMRÅDE 3 - CENTRUMBEBYGGELSE VID KNUT- PUNKTEN



Markanvändning

Området har stor potential och bör ges en markanvändning som motsvarar kraven på det goda kollektivtrafikläget. Här kan en tät centrummiljö skapas med handel och kommunal service i markplan och, från våning 2 och uppåt, plats för bostäder, kontor och andra verksamhetslokaler. Hållbar stadsutveckling förutsätter energieffektivitet och låga livscykelkostnader men handlar även om innehåll. Den täta blandade staden ger ett minskat behov av förflyttning och ger också goda förutsättningar för ett resurssnålt byggande.

Vid Swedenborgsgatan finns den stora offentliga platsen med nära koppling till knutpunkt Hjalmar. Här kan gatuliv, handel, kollektivtrafik och grönska blandas och ge staden liv. Ett visst bostadsinnehåll även i centrumkvarteren ger området ett liv över dygnet och bidrar till stadsmässigheten. Här bör även finnas plats för kultur av olika slag, exempelvis bibliotek, mångbiograf, konferenslokaler, musikscener mm. Samlokalisering med gymnasieskola bör

studeras.

Ett alternativ som studerats är att förlägga handel och andra lokaler till en nybyggd centrumanläggning över Lundbyleden och Hamnbanan och på så vis brygga över och skapa goda promenadvägar mot Frihamnen och Göta Älv. Genom att ordna allmänna gångstråk dels under en sådan anläggning och dels på taket kan alternativa gångvägar skapas och upplevelser i form av utsikt och vistelseytor nära knutpunkten tillskapas. Hur stort handelsinnehåll en sådan anläggning skulle ges i förhållande till övriga ytor inom delområdet är en fråga som får diskuteras i samband med detaljplaneringen av detta delområde. Som en inledning på detta arbete bör alternativstudier göras och stämmas av mot den diskussion som parallellt förs om Frihamnens framtida innehåll och gestaltning. I parallella trafik- och arkitektförslag bör knutpunktens framtida utbredning och utformning studeras liksom skala, innehåll, placering och utformning av en eventuell ny stor centrumanläggning.

Området bör ges en hög täthet som minst svarar mot nu planerade delar i Östra Kvillebäcken eller motsvarande stadsdelarna Nordstan och Inom Vallgraven. En sammanlänkning med Frihamnen genom överbyggnad av trafikleder och järnväg vidgar upptagningsområdet varvid ytterligare handelsytor kan tillskapas.

Gestaltning

Ett nytt centrum får en viktig kulturell betydelse som mötesplats för människor i alla åldrar, samhällsgrupper och livssituationer. Detta bör avspeglas i arkitekturen och dess mellanrum. En blandning av offentliga rum för olika behov och en dynamik i såväl kvartersformer som byggnadsutformning bidrar till känslan av en stad som är till för alla. Tydlighet i vad som är offentligt och vad som är halvprivat är också viktigt – ”vi ses på gården och går sedan en sväng på stan för att se om vi träffar några vi känner...” Att området ges en egen identitet, byggd på den särpräglade kultur som i viss mån redan finns på platsen, är en utgångspunkt.

Behovet av landmärken är en fråga som ständigt diskuteras. Stråket mot älven och över till innerstadens sydvästra del kan med fördel bebyggas med denna typ av ”ikonbyggnader” för att betona områdets tillhörighet till city. Knutpunkt Hjalmar ska vara lätt orienterbar och bjuda in folk till

handelsområdet. Kanske kan också själva knutpunkten accentueras med någon form av landmärke.

Kv Remskivan (affärslokalerna väster om parkeringsplatsen i centrala Backaplan) kan till en början behålla dagens utformning för att på sikt kunna ges en mer stadsmässig form – möjligen genom påbyggnad/nybyggnad av högre kvartersbebyggelse och ett inslag av kontor och bostäder i de övre våningarna. Ett större torg av karaktären italiensk piazza kan skapas på den öppna platsen om bilparkeringen kan lösas i separata anläggningar. Kringbyggda torg skapar ett visst klimatskydd, inte minst för vind. Med många affärslokaler och andra publika funktioner kan folkliv och spontana möten få en bra grogrund så att en tät shoppingmiljö skapas.



Trafikåtgärder

En ny gata och bro över Kvillebäcken byggs mellan Deltavägen och Swedenborgsplatsen så att trafiken från och till Björlandavägen/Tuvevägen kan få en bättre anslutning till området och mot Göta Älvbron. Mötet mellan Swedenborgsgatan, Deltavägen och Färgfabriksgränd utformas som en ny plats där olika trafikslag samsas. Swedenborgsgatan byggs ut som bussgata och an-

sluts väster om kv Remskivan till Knutpunkt Hjalmar. För en ökad kapacitet och mer folk i rörelse behöver utformningen av knutpunkten ses över. Knutpunkten byggs ut med nya hållplatslägen för bussar mot Tuve, Björlanda och Brunnbo. Cykelvägen mot Frihamnen förbättras med nya spårpassager och bättre belysning. En ny förbättrad gång- och cykelväg kan även studeras under Lundbyleden i Swedenborgsgatans förlängning mot Frihamnen. De stora öppna parkeringytorna ersätts med ett antal parkeringsanläggningar placerade vid områdets strategiska entrépunkter.

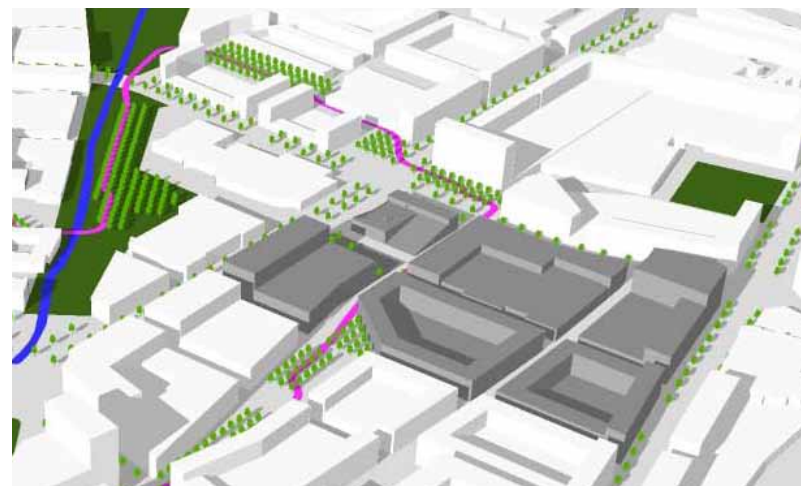
Andra åtgärder

Kvillebäcksparken rustas upp och breddas. Promenaden genomförs som en helhet med enklare åtgärder/material i de områden som ännu inte har förändrats.

Kvaliteter och konsekvenser

Ett nytt, attraktivt centrum skapas med bra koppling till kollektivtrafikknutpunkten. De trafikåtgärder som görs för att trafikförsörja området innebär samtidigt att området som helhet blir mer trafikbelastat varför en tydlig samtidig satsning på kollektivtrafik och bra cykelvägar i området är mycket viktig. Områdets karaktär av traditionell handelsplats är en stor tillgång. Forskning visar att människor i allt högre grad söker "vardagsupplevelser" i anslutning till handeln. Möjligheten att gå och fika, ta en sväng på biblioteket eller lyssna på en gatumusikant ska inte underskattas. "Gatan som en scen" är en devis som bör kunna appliceras på centrala Backaplan. Promenaden och Kvillebäcksparken ger en helhet och kvalitetshöjning även till de delar där förändring sker senare.

DELOMRÅDE 4 - BLANDSTADSKVARTER I CENTRUM



Markanvändning

Mellan den täta shoppingmiljön vid centrala Backaplan och volymhandelsområdet i norr byggs efter hand blandstadskvarter med ett relativt stort inslag av bostäder av hög kvalitet och verksamheter av olika slag. Här knyts staden samman med Deltavägen som pulsåder i området. Blandstadens roll i stadsväven är att förmedla – att understryka centrumets roll som en central punkt på Hisingen, att knyta samman staden, att ge rytm och innehåll åt en vandring genom området. Blandstadskvarteren ska vara ett föregångsexempel inom hållbar stadsutveckling. Karaktären av centralt beläget boende understryks av inslaget av verksamhetslokaler, den höga tillgängligheten med kollektivtrafik, täta gaturum, stadsmässiga parker mm. I blandstaden finns det gott om aktivitetsytor för de yngre, som skateparker, fotbollsplaner och ungdomshus. Här finns även väl försörjt med bostadsnära samhällsservice såsom skolor och daghem. Denna del av området kan med fördel ges en relativt hög exploatering för att åstadkomma den täthet som behövs för att uppväga volymhandelskaraktären i angränsande kvarter. Det är samtidigt viktigt att tillräckliga friytor för

lek och idrott kan erbjudas. Mot Deltavägen kan eventuellt en gymnasieskola uppföras och möjliggöra samnyttjande av lokaler med bibliotek/kulturhus och en park med plats för sport/utomhusaktiviteter.

Utöver föreslagen park bör området efter full utbyggnad få en täthet som motsvarar vad som i övrigt gäller för centrala staden.

Gestaltning

Blandstadskvarteren ska ha en stadsmässig utformning med inslag av verksamheter av olika slag. I den framtida förändringen av området bör markerade stadsrum eftersträvas. Byggnader placerade i tomtgräns mot gatan ger definierade gaturum och gårdar för boende och verksamheter. Gårdarna kan göras kringbyggda för att utestänga störningar från omgivningen. Innergården bör ha en rik grönska som kontrasterar mot den ”hårda” utsidan. Kontakten mellan gata och gård är viktig. Bottenvåningar mot gatan bör göras variationsrika genom entréer till butiker och genom portar till gårdar. Byggnadernas arkitektur bör vara såväl balanserad som omväxlande och rik och spegla ett skiftande programinnehåll.

Bottenvåningar bör ha en öppen karaktär med entréer och skyltfönster längs de publika stråken. Det gäller särskilt i anslutning till stråk med många människor i rörelse. Offentliga platser, parker och gatustråk är viktiga komponenter för att knyta samman området med befintliga och framtida stadsdelar samt skapa rum för mänskliga möten. ”Promenaden” kan i detta område passera såväl livliga shoppingkvarter som parkytor och offentliga byggnader för att ge en spännande och upplevelserik vandring.



Trafikåtgärder

Deltavägen byggs ut till miljöupprustad gata med kollektivtrafikfält i mitten i hela sin sträckning. Kollektivtrafikfältet förbereds för spårbunden trafik. Backavägen rustas upp med ny cykelbana och trädplantering. Nya gatusträckningar inom området ansluts till omkringliggande huvudgator.

Kvaliteter och konsekvenser

Här är det framförallt närheten som är den stora kvaliteten. Ett boende nära handelsplatsen ger stora möjligheter till den typ av litet långsammare livsstil som eftersöks av många i vår stressiga tid. Här finns alla butiker men även restauranger inom gångavstånd. En täthet av bostäder ger även ett bra basunderlag till handeln. Området ligger även inom nära gångavstånd från Knutpunkt Hjalmar liksom flera andra hållplatser.

DELOMRÅDE 5 – BLANDSTAD ÖSTER OM KVILLEBÄCKEN



Markanvändning

Öster om Kvillebäcken finns ett handels- och verksamhetsområde som ges nya förutsättningar för en långsam omvandling genom de tidigare etapperna. Befintliga verksamheter mellan Kvillebäcken och Deltavägen ges möjlighet att utvecklas och kompletteras med ytterligare volymhandel och inslag av bostäder i de inre delarna där så är möjligt med hänsyn till störningar och eventuella föroreningar i området. Nya användningar av gamla byggnader bör studeras. Tidigare tvätthall/verkstad för lokalbussarna kan möjligen komma i bruk som aktivitetshus, daghem eller skolbyggnad. Närheten till Kvillebäcken innebär också att parkytor av bra kvalitet kan tillskapas.

Gestaltning

Bebyggelsestrukturen kompletteras så att gaturummen förstärks. Skalan hos den nya bebyggelsen bör vara något lägre än i de mest centrala delarna: Flerbostadshus och kontorshus i fyra våningar eller stadsradhus i tre våningar kan vara en lämplig utgångspunkt. Nya byggnader placeras om möjligt i tomtgräns mot gatan. Vid parkeringsytor eller andra obebyggda ytor bör gränsen mellan

gata och kvartersmark markeras genom trädplanteringar.

Trafikåtgärder

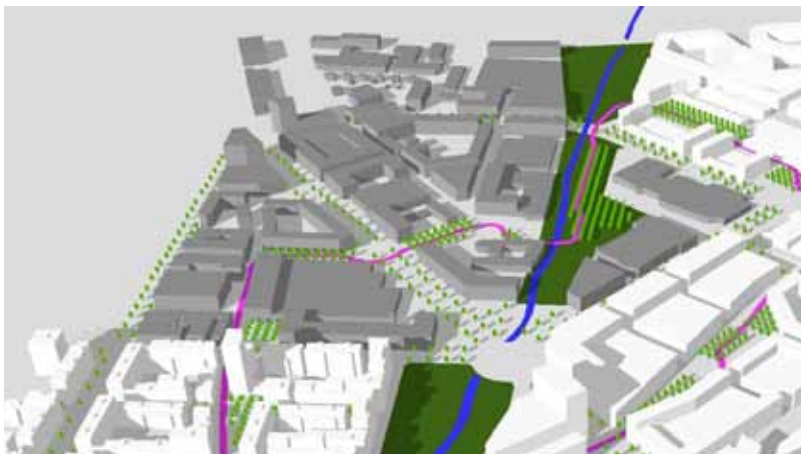
En ny gata genom området föreslås förbinda den nya ringvägen ("Minelundsleden") med rondellen vid järnvägs korsningen i norr och på så vis länka av viss trafik västerifrån mot Lillhagsvägen och Kvilleleden.



Kvaliteter och konsekvenser

I samband med områdets utbyggnad kan gatan breddas upp mellan Deltavägen och Kvillebäcken. Området börjar nu mer och mer formas som en stadsmiljö. Kvillebäcksparken växer i denna del för att skapa kvaliteter för såväl boende som verksamma i området.

DELOMRÅDE 6 – ÖSTRA KVILLEBÄCKEN, NORRA DELEN



Markanvändning

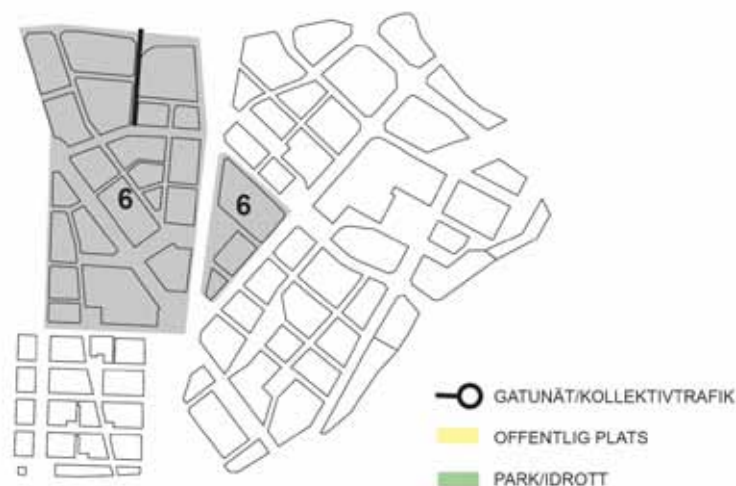
I Östra Kvillebäckens norra del kan en blandstad växa fram genom varsam förtätning. Området innehåller idag såväl industrilokaler som handel av varierande karaktär: allt från traditionell ”industriområdeshandel”, som t ex bilhandel och färghandel, till secondhandförsäljning och orientaliska livsmedel. Lidl har nyligen etablerat en stormarknad för livsmedel i områdets nordvästra del intill Gustaf Daléngsgatan. Bebyggelsen föreslås, liksom idag, i huvudsak innehålla verksamheter. Bostäder bör studeras där så är lämpligt med hänsyn till störning från befintliga verksamheter, trafik mm. Kontorshus kan också vara lämpligt i området. Handel i måttlig skala och service kan förekomma i bottenvåningen till bostads- och kontorshus. Runt den föreslagna nya Swedenborgsgatan är det lämpligt att förtäta området med kontor och verksamheter. Även en större livsmedelsbutik bör kunna förläggas till denna plats som är lätt att nå från norr och väster.

Områdets täthet kan med fördel öka i förhållande till dagens relativt glesa industriskala. Då man som här arbetar med succesiv förtätning måste nya hus

hela tiden förhålla sig skalmässigt till den befintliga staden. Här finns en variation från enkla byggnader och skjul i en våning till de nya kvarteren söder om Färgfabriksgatan i 5-8 våningar med inslag av höghus.

Gestaltning

Gatumiljön i hela området rustas upp. Att ta befintlig miljö och skala som grund för upprustningen kan vara en utgångspunkt. Delområdet markerar övergången från den täta och relativt höga stadskärnan vid Knutpunkt Hjalmar och en betydligt småskaligare struktur vid Hildedal i norr. Bebyggelsestrukturen kompletteras så att gaturummen förstärks. Nya byggnader placeras om möjligt i tomtgräns mot gatan. Vid parkeringsytor eller andra obebyggda ytor bör gränsen mellan gata och kvartersmark markeras genom trädplanteringar. Längs den föreslagna Swedenborgsgatan markeras gaturummet med byggnader och planteringar.



Trafikåtgärder

En förbättring av Minelundsleden och en ny påfart vid Kvillemotet österut föreslås i samband med utbyggnaden av detta område för att avlasta området från genomfartstrafik.

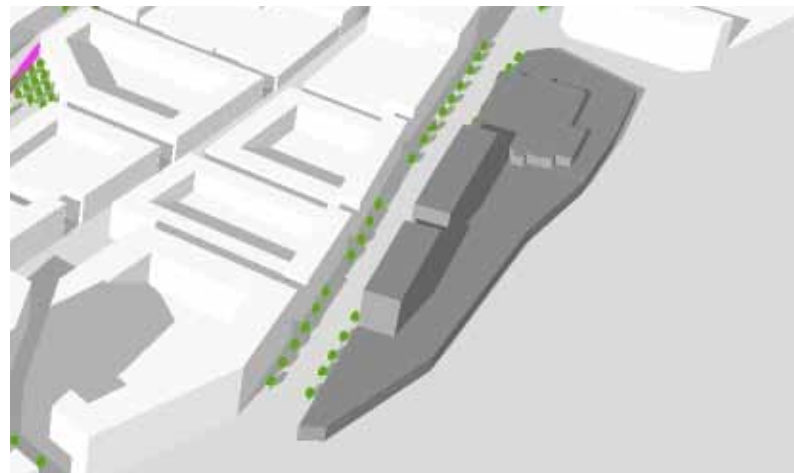
Kvaliteter och konsekvenser

Utvecklingen av området innebär att stadsmiljön kan läkas i området och att gammalt och nytt och utvecklas sida vid sida i ett område med förbättrad struktur och service. Nya bostäder och verksamheter bör kunna fungera väl med mycket av det som finns i området idag. Inslaget av äldre bebyggelse kan också ge området en egen själ. Norra delen av Östra Kvillebäcken med sina småskaliga verksamheter är värdefullt som komplement till den planerade täta bostadsbebyggelsen söder om Färgfabriksgatan.



Färsiktig förtätning längs Gamla Tuvevägen, skiss av White Arkitekter ur program för Östra Kvillebäcken

DELOMRÅDE 7 – VERKSAMHETER UTMED LUNDBYLEDEN

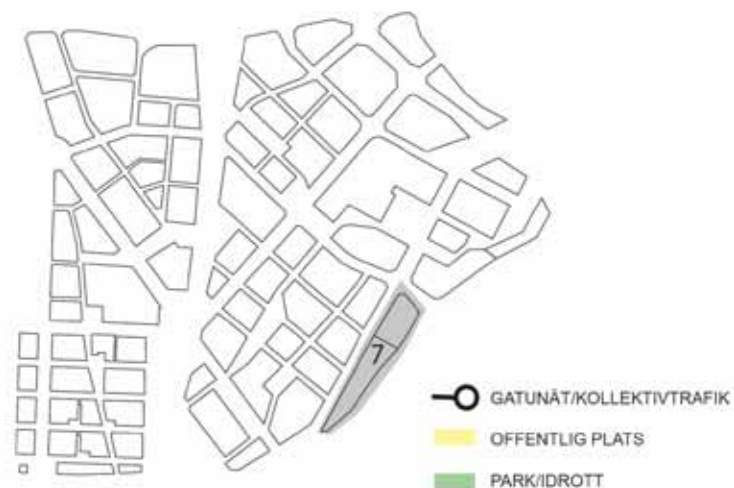


Markanvändning

Tillgängligheten med såväl bil som med kollektivtrafik ska vara bra även i detta område. Backavägen leder vidare norrut med en ny planskild korsning under Minelundsleden, Bohusbanan och Lillhagsvägen. Området kan i första hand komma ifråga för handel och kontor med tanke på buller, risker och luftföroreningar. Tidsmässigt bör omvandlingen av detta delområde kunna starta relativt tidigt.

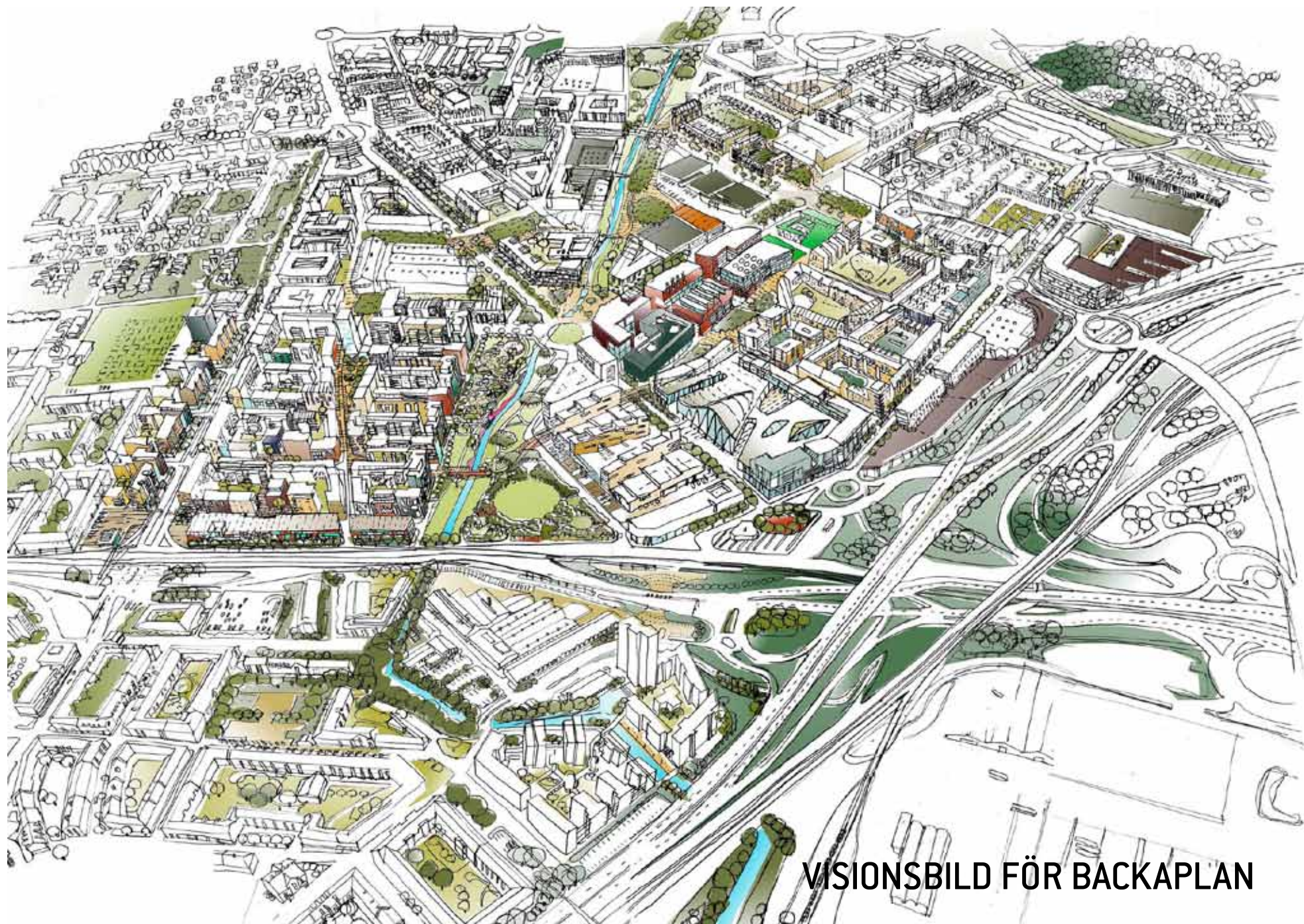
Gestaltning

En utgångspunkt bör för gestaltningen av detta område bör vara att annonsera hela området på ett välkomnande sätt och att annonsera entrépunkter. Området bör, utöver befintliga byggnader även kunna innehålla inslag av kontorshus i 6-8 våningar längs Backavägen. På detta sätt ges också hela området en visuell skärm mot Lundbyleden och en täthet som i sig bidrar till att ”hela” stadsrummet.



Trafikåtgärder och konsekvenser

Åtgärder vid Leråkersmotet skall samordnas med eventuella åtgärder på befintliga fastigheter i detta område. Ett p-hus kan med fördel placeras närmast knutpunkt Hjalmar. För verksamheter utmed Lundbyleden kan riskutredningar behövas i detaljplaneskedet. Med hänsyn till förhöjda halter av exv kvävedioxider kan luftintag behöva placeras på byggnaders tak.



VISIONSBILD FÖR BACKAPLAN

DEL 3 - KONSEKVENSER AV STADSFÖRNYELEN

GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER

Bebyggelsetryck

Den omfattande nybyggnationen och förnyelsen i omgivande områden, t ex Porslinsfabrikstomten, Norra Älvstranden, Tuve mm ger goda förutsättningar för att Backaplan kan utvecklas som en ny del i staden och som centrum.

På Backaplan finns ett stort tryck från såväl privata fastighetsägare som kommunala instanser att få till en utveckling av planområdet som helhet. KF Fastigheter är den enskilt största markägaren och de har under en tid verkat för en utveckling av stadsdelen. Kommunen äger endast mindre markområden. Ekonomin för ett område eller en stadsdel berör alla verksamma parter inom området. Fastighetsägarna har tillsammans med kommunen ett stort ansvar att verka för ett genomförande av den användning och utformning för området som tas fram i samband med planläggningen.

Genomförandekonomi

Allmänt

Samhällets resurser ska användas på ett effektivt sätt och därför är det relevant att belysa om och hur ett projekt är ekonomiskt genomförbart. Att samordna separata delprojekt så de fungerar som etappinvesteringar på väg mot en slutlösning bidrar till ekonomisk effektivitet. Planprojektets totala ekonomi utgörs dels av faktiska byggkostnader för infrastruktur, byggnader, offentliga rum etc, dels samhällsekonomiska konsekvenser, kostnader och nyttor som inte alltid är möjliga att kvantifiera och värdera, men som ändå är viktiga att beskriva. Utöver detta tillkommer kostnader för drift och underhåll när allt är utbyggt.

Kostnader för genomförandet belastar de fastigheter som genom planläggning ges ökat utnyttjande och större byggrätter. Att utveckla Backaplan kommer att innebära belastningar på kommunens resurser både vad gäller nyinvesteringar och framtida drift. Eftersom planområdet är ianspråktaget av staden och redan nu kräver skötsel kan driftskostnaderna förväntas öka mindre än om det vore ett jungfruligt område.

Intäkter

Nya byggrätter genererar pengar i form av exploaterbar mark som både höjer fastighetsvärdet och som ger faktiska intäkter vid en försäljning. Totalt planeras för nyexploatering genom förtätning och omstrukturering av området och av trafiksystemet. Sammantaget motsvarar det en möjlig exploatering på mellan 700 000 och 800 000 m² varav 4 000 - 5 000 lägenheter och resterande volym handel, service, kultur och verksamheter. Totalt genererar detta betydande intäkter för såväl kommun som för privata fastighetsägare.

Miljövinster

Trafiken bidrar till många av våra miljöproblem som buller, hälsofarlig luft, förorening och förstärkt växthuseffekt som påverkar både miljön och vår hälsa negativt. Till det kommer effekter som intrång i värdefulla miljöer, olyckor och trängsel i städer. För att begränsa hälsoriskerna måste utsläppen minska. Det är svårt att mäta storleken på miljöekonomiska vinster av att bygga centralt. Men genom att enligt planförslaget nyttja befintlig infrastruktur och kollektivtrafik ges både tidsvinster och minskade utsläpp och störningar. Genom att som här föreslås bygga centralt kan en långsiktig minskning av bilresandet främjas vilket i sin tur bidrar till vinster även i övriga centrumnära områden eftersom trafiknära mark kan bebyggas och utnyttjas mer effektivt än idag. De goda förutsättningarna med det centrala läget och den höga kvaliteten på kollektivtrafiken ställer krav på att miljöbelastningen verkligen minimeras. I samband med fortsatt planarbete och genomförande bör miljöplaneringen i området hanteras på ett samlat sätt för att ge ett positivt miljöekonomiskt utslag.

Byggekostnader infrastruktur

Ska intentionerna i den fördjupade översiktsplanen realiseras behövs betydande investeringar i både inre och yttre vägnät. Anläggande av nya gator och korsningar samt relativt omfattande ombyggnader behövs för att såväl förbättra trafikföringen och kapaciteten som att skapa en trivsammare trafikant- och stadsmiljö. Dessa kostnader bör samordnas mellan kommunen och övriga investerare i området som har nytta av investeringen, i form av ökade byggrätter, och behandlas samordnat under kommande exploateringsprocess.

Backaplan kommer att byggas om och utvecklas under en lång tidsperiod, kanske sträcker sig det som här föreslås 20 år fram i tiden. Ett plangenomförande i takt med marknad, behov och samhällsekonomi är grundläggande för ett ekonomiskt hållbart stadsbyggande. Att bygga vidare på den fungerande infrastruktur som finns är angeläget. Att ta hand om miljöproblemen i takt med genomförande är också viktigt.

Investeringar i den övergripande trafikstrukturen

Genomfartstrafiken på Backaplan är stor, vilket leder till barriäreffekter i stadsmiljön och problem med kapaciteten när Tuve och Björlanda kompletteras med ny bebyggelse. Kollektivtrafiken klarar sannolikt inte av att hantera de ökande trafikmängderna fullt ut och då krävs avlastningar av det lokala nätet både för att klara kapacitet och stadsmiljö. Det innebär dock större investeringar som exempelvis en ny Göta Älvbro som utreds separat parallellt med detaljplanering i området.

Kollektivtrafik

Generellt är det bättre enligt Västrafik att bygga där det redan finns en högklassig kollektivtrafik för att slippa den större kostnaden det innebär att dra upp en ny struktur. Backaplan har ett bra kollektivtrafikutbud. I och med utbyggnaden av såväl bostäder, arbetsplatser och ett större handelscentrum behöver trafiken och linjenätet förstärkas ytterligare. Utökningar av systemet med en eller ett par turer är enligt Västrafik förhållandevis billigt, oavsett om det är buss eller spårvagn medan utbyggnad av nya spår innebär en större investering.

Knutpunkt Hjalmar

För att få ett attraktivt resandecentrum vid Hjalmar enligt den målbild som beskrivs i K2020-projektet krävs investeringar. En funktionell och mänskligt väl fungerande kollektivtrafikknutpunkt måste för att bli lyckad samordnas ekonomiskt och genomförandemässigt med exploateringen av Backaplan.

Pendeltågstation

De nya stationen bör ges en motsvarande utformning som övriga blivande pendeltågsstationer inom Göteborg och samordnas gestaltningsmässigt för att kvalitativt marknadsföra pendeltågssystemet till/från Göteborg. Pendelstationer behöver idag inte speciellt stora ytor inomhus vilket stadsbyggnadsmässigt kan motivera att stationen samordnas med t.ex ett kontorshus el. liknande.

Offentliga utemiljöer - parker och torg

Backaplan har ett stort behov av kvalitativa gröna rum och mötesplatser. Området har under lång tid varit utsatt varför det finns anledning att satsa på kvalitet i de offentliga utemiljöer som tillskapas. Genomtänkta utemiljöer har också en stor roll i att påverka intrycket av stadsdelen i en positiv riktning. Stråket längs med Kvillebäcken bör utvecklas som större sammanhållna grönytor i kombination med mer stadsmässiga kvartersparker och torg. Det är inte möjligt att i den fördjupade översiktsplanen bedöma vad de offentliga rummen skulle kosta, kvalitén är helt avgörande och spelar även en avgörande roll för hur den framtida driften kommer att se ut. Framför allt gröna kvalitéer kan höja värdet på de bostäder som byggs genom att erbjuda en attraktiv närmiljö och ett allmänt högre fastighetsvärde. Det finns således en ekonomisk och hälsomässig vinst i att investera i kringliggande utemiljöer varför ambitionen bör vara att hålla en hög kvalitet i såväl materialval som utformning av de gröna rum som tillskapas.

Övriga genomförandefrågor

Etapputbyggnad

Beroendeförhållanden och exploateringsordning av olika delar måste samordnas för att nå ett bra ekonomiskt genomförande för förslaget som helhet. För att inte vissa fastighetsägare ska dra nytta av de fastighetsägare som investerar

tidigt i området är det en fördel om man tar ett helhetsgrepp över området även i genomförandefasen. Det är viktigt att befintliga fastighetsägare tillsammans med kommunen har en samsyn kring genomförandet och de kostnader som genomförande innebär. De åtgärder som är nödvändiga att göra inom varje etapp är beskrivet under rubriken Områdesvisa riktlinjer.

Följdinvesteringar i kommunal service

Förslaget rymmer 4 000 - 5 000 nya lägenheter. Lundby SDF och Lokalsekretariatet tittar på vad det kan innebära i behov av skolplatser. Nya lägenheter inom planområdet kommer dock att ligga i speciella miljöer vilket ev. kan påverka andelen barnfamiljer. Totalt bör det inte vara större enheter än 400 elever i en 1 till 9-skola. En normalstor skola med ca 400 elever motsvarar ca 4 000 m² undervisningsytor samt en skolgård om 1 500 -2 500 m². Skolor för yngre barn bör heller inte ligga så det krävs en passage av större vägar för att nå skolan från bostaden.

Utbyggnaden inom planområdet kan förväntas alstra ett behov av flera daghemsenheter (150 -200 barn). Detta bör dock beräknas noggrannare i samband med planläggning i området. Lämpliga lägen för var nya förskolor ska lokaliseras bör utredas ytterligare. Ett krav är att det i direkt anslutning bör finnas ytor som lämpar sig för utevistelse. Om förskoleenheter placeras här bör förskolor i bottenplan eller i delar av en byggnad eftersträvas.

Övriga investeringskostnader

I detaljplaneskedet bör särskilda utredningar göras för att klara ut vilka åtgärder som behövs för varje område. Området är starkt belastat av föroreningar i mark från tidigare verksamheter inklusive deponi. Sanering av mark och bebyggelse inom planområdet är därför aktuellt i flera områden. I samband med detaljplanearbetet ska dessa frågor klaras ut. Kostnader för eventuell sanering faller på respektive fastighetsägare.

Huvudmannaskap

Kommunen ska vara huvudman för allmänna platser.

Samhällsekonomiska konsekvenser

Strategiskt läge

Läget är centralt och mycket strategiskt för stadens expansion. Förslaget ger möjligheter till bostäder i centrala delar av staden samt ett kollektivtrafiknära, attraktivt regionalt handelscentrum. Det finns också samhällsekonomiska fördelar med att nyttja planområdets läge i form av utveckling av Göteborgs kärna som gynnar hela regionen. Kan planområdet ge ett positivt intryck höjs sannolikt även värdet i kringliggande stadsdelar.

Värdeökning av centralt område

Om visionerna för planområdet realiseras ökar värdet av en central del av staden som idag har ett behov av utveckling. Genom förslagets utformning stöds ambitionen om att bryta segregationen. Följs förslagets målsättningar bidrar det sannolikt till en variation av upplåtelseformer, typer av bostäder, storlekar och prisklasser samt en integrerad verksamhetsstruktur. Den ger ett tillskott och förbättring av kommunikationerna mellan stadsdelarna och utvecklar mötesplatser inom planområdet. Idag upplevs planområdet av flera anledningar som en barriär. Om stadsdelarna får växa ihop till en sammanhängande stadsmiljö blir det en viktig länk mellan centrala Hisingen och centrala Göteborg.

Effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur

En förtätning i det aktuella planområdet medför vinster i form av ett mer effektivt nyttjande av befintlig infrastruktur, i huvudsak i form av VA-service, fjärrvärme och eldistribution och kollektivtrafik samt god tillgång till det övergripande trafiksystemet. En utveckling av planområdet är också en förutsättning för att man på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt utnyttjar den planerade pendeltågstationen för Bohusbanan. Det är viktigt att titta på hur alla inblandade aktörers planering ser ut så man inte hamnar i suboptimeringar utifrån ansvarsområde.

Ökad andel kollektivtrafikresenärer

Planområdet har ett mycket bra kollektivtrafikläge vilket skulle kunna leda till ökad andel kollektivtrafikresenärer samt bättre kostnadstäckning på de linjer som idag trafikerar denna del av Göteborg. Forskning visar dock att benägenheten att resa kollektivt är större om det redan finns en högklassig kollektiv-

trafik när bebyggelsen kommer till, istället för att dra ut kollektivtrafik i ett nytt område efter att underlaget skapats. Då har redan ett resmönster med bil etablerats som är svårt att bryta. Backaplan bör därmed ha en ekonomisk fördel i och med att systemet finns.

Ökad trygghet

Förslaget till stadsförnyelse i Backaplansområdet syftar till att förbättra stadsstrukturen och främja en blandning av bostäder och verksamheter. Enligt polisen främjar en blandning att ett område är befolkat dygnet om och därmed minskas risken för inbrott. Förslaget bidrar också till att förbättra tryggheten kring de stora trafikbarriärer som finns i området och här är knutpunkt Hjalmar och stationen vid Brunnsbo viktiga. Förslaget leder till att de otrygga "mellanrum" som idag finns i stadsstrukturen fylls med innehåll och förbättras. Vinsterna ter sig i form av minskade samhällskostnader för olika typer av brott samt minskat mänskligt lidande. Här finns även en jämställdhetsvinst eftersom tryggare miljöer gör att kvinnor vågar röra sig friare i staden.

Konsekvenser av utbyggt handel

City påverkas mest negativt att fackhandelsutbyggnaden i Backaplan på grund av att utflödet från Hisingen minskar. City kommer givetvis att öka sin omsättning på grund av köpkraftstillväxt, men omsättningsökningen dämpas något, med max 5 procent, därför att utflödet från Hisingen till city minskar. Bäckebo antas tappa mest när den rationella handeln är utbyggd på Backaplan. Detta avser dock endast vissa branscher, i första hand fritidsvaror. Om Backaplan satsar på rationell handel inom branscherna fritid och beklädnad möjliggör det samtidigt för Bäckebo att ytterligare tydliggöra sitt Homecenterkoncept och stärka sin position inom området "hus och hem". Varken Eriksberg eller Amhult ses som starka konkurrenter till Backaplan avseende den rationella handeln. Mindre stadsdelscentrum tillfredsställer ett annat köpbehov än vad Backaplans handel kommer att göra. Eftersom lika slår mot lika påverkas inte dessa mindre stadsdelscentrum i nämnvärd utsträckning av en utbyggnad i Backaplan.

Måluppfyllelse

Den fördjupade översiktsplanen för Backaplan bidrar till att uppfylla många

av de politiska mål som satts upp med bäring på den fysiska planeringen i Budget 2008.

SOCIALA KONSEKVENSER

Vilka sociala konsekvenser får ett genomförande av planförslaget. Kapitlet refererar till den matris för analys av sociala konsekvenser som tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samverkan med övriga förvaltningar. En utvärdering av stråk och platser ur social synvinkel har gjorts av Space Scape AB.

Göteborgs ska vara en trygg stad där alla olika befolkningsgrupper kan känna tillhörighet i offentliga rum och ha möjlighet att mötas. Detta uppnås genom att:

- verka för en solidarisk och hållbar stad där alla behövs och där alla får goda möjligheter att utveckla sina liv. I den framtida staden ska segregation ha vänts till integration.
- överbrygga barriärer och skapa kommunikation och rörelse.
- stadens offentliga rum ska planeras för att vara öppna, trygga och tillgängliga för alla grupper i samhället under alla tider på dygnet.
- verka för att människors olika behov uppmärksammas, t.ex. genom utökad dialog i planeringsprocessen.

Sammanhållen stad

I en socialt sammanhållen stad ser människor från olika sociala grupper varandra i det dagliga livet. Människor korsar varandras stråk och delar varandras vardagsliv och får genom detta en större förståelse för varandra. Avståndet mellan mig själv och "den andre" är inte avgrundsdypt eftersom vi ser varandra i staden och åtminstone har chans att mötas. Vare sig det gäller skillnader i demografi (ålder, kön, hushållstyper), socioekonomi (klass och resursskillnader) eller etnicitet, finns det en närhet och en inblick i andras villkor. Det är också en stad där olika delar i livet vävs samman i en närhet och en variation. Boende, arbete, kultur och rekreation är inte separerade i olika zoner. Huvudteman för sammanhållen stad är *korsande stråk, funktioner och kontinuitet*. Genom här

föreslagen utveckling av Backaplansområdet skapas bättre sammanhang med omgivande stad. Framförallt stärks kopplingen mellan Kvillestan, Backaplan och Brunnbo genom de nya stråk som skapas. De inre gångstråken och platserna i området som skisserats ger bättre förutsättningar för mänskliga möten. Ett blandat utbud av bostäder och stort inslag av service och arbetsplatser i området gör också att människor ser varandra i vardagen.

Samspel

Möten och kontakter är viktiga i staden. En befolkad stadsmiljö upplevs ofta tryggare. Välintegrerade och samlande platser och stråk skapar flöden av gående. Tydliga platser i det offentliga rummet inbjuder till användning och gör det lättare att orientera sig i staden. Huvudteman för samspel är *kontakter och delaktighet, möten och integration, offentliga och privata miljöer och närhet*. Förslaget för Backaplan innebär ett nya offentliga mötesplatser kan tillskapas. Hur väl dessa platser fungerar beror i hög grad på placering, innehåll och utformning. En utgångspunkt är att de offentliga platserna skall vara till för alla. Vid utformningen av respektive delområde bör intressenter och sakägare involveras i tidiga skeden och en bred dialog med allmänheten föras för att ge ett så bra underlag som möjligt för detta.

Vardagsliv

De stora dragen i stadsutvecklingen måste alltid ses ur vardagslivets perspektiv. Stadens fysiska utformning skall underlätta vardagslivet, inte tvärtom. Huvudteman för vardagsliv är *vardagsaktiviteter, utbud och variation, närhet, och räckvidd*. Förslaget för Backaplan innebär en ökad grad av tillgänglighet i alla delar och att alternativa stråk tillskapas. Förslaget innebär vidare att ytor för närservice tillkommer nära befintliga och nya bostäder. Hur vi utformar våra städer och stadsdelar har stor inverkan på vår hälsa. Stadsplaneringen påverkar inte minst hur mycket människor rör sig – och hur – i vardagen. Planförslaget innebär en ombyggnad av trafikinätet med den gående människan som ”likare”. Att skapa bra och trevliga gångvägar och att arbeta med en blandad stadsbebyggelse som lever hela dygnet är en utgångspunkt i planförslaget, liksom att skapa attraktiva vistelseytor i form av nya parker och torg. I det fortsatta arbetet är det viktigt att följa upp utformningen av gårdsmiljöer och publika platser

med även folkhälsoaspekterna i åtanke.

Identitet

Identitet hänger samman med igenkännande och handlar mer om det speciella än det generella. Den tillhörighet man känner i ett område hänger samman med områdets speciella karaktär. Den identifikation som invånare och besökare upplever är till sin natur subjektiv och känslomässig. Huvudteman för identitet är *plats och identitet, värdering och tolkning, identitet i det byggda och historiskt djup*. Eftersom identitet är en djupt subjektiv fråga är det viktigt att i det fortsatta arbetet föra en bred diskussion med berörda invånare, boende och intressenter för att tolka detta i byggd miljö.

KONSEKVENSER FÖR BARN

Kapitlet refererar till den matris för analys av barnkonsekvenser som tagits fram av nätverket barn och unga inom Göteborgs Stad.

Sammanhållen stad

Barriärer för barn kan vara helt andra än för vuxna. Barn behöver bilfria eller bilsäkra stråk för att kunna vidga sina cirklar och skapa samband. Tillgång och tillgänglighet till god kollektivtrafik är också en viktig fråga för de litet större barnen. En varierad bebyggelse med en blandning av skala upplåtelseformer och funktioner är viktig för att barn skall få en så allsidig bild av samhället som möjligt under uppväxten. Genom förslagens utformning stöds ambitionen om att bryta segregationen. Förslaget innebär att man utvecklar Kvillebäcksstråket till en levande parkmiljö för hela området och skapar en grön plats för bollspel och aktivitet centralt i området. Följs förslagens målsättningar bidrar det sannolikt till en variation av upplåtelseformer, typer av bostäder, storlekar och prisklasser samt en integrerad verksamhetsstruktur.

Samspel, lek och lärande

Barn lär sig samspel i bl a lek. Barn och unga behöver därför platser för möten och samspel där det inte förutsätts att de kan betala eller att de behöver vara i vuxens sällskap. I planförslaget anges vikten av att bostadsgårdarna

i området innehåller närlekplatser och uppehållsytor för de boende i kvarteret (halvprivata ytor). Dessa ytor bör också tydligt skiljas från de mer offentliga gaturummen på utsidan. Den s k Promenaden är tänkt som ett sammanbindande stadsbyggnadselement som kan erbjuda såväl en säker gångmiljö som lämpliga placeringar av lekplatser, bollplaner osv. Att planera in tillräckliga grönytor även inom de områden som är betecknade som "blandstad" är en viktig fråga i det fortsatta arbetet med respektive delområde.

Vardagsliv

Barn tar staden i anspråk steg för steg. Biltrafiken utgör ett stort hinder för barns rörelsefrihet. Barn och unga behöver ha tillgång och tillgänglighet, även utan vuxens sällskap, till service och platser för lek och rekreation.

Möjlighet att gå och cykla till de funktioner som behövs i vardagen är viktigt. Att kunna ta sig på ett säkert sätt till och från kollektivtrafik hela dygnet behövs för att unga skall våga och kunna ta till sig stadens olika delar. En utgångspunkt är att barn leker överallt och att detta skall vara möjligt även i den täta staden. Förslaget innebär att man knyter samman omkringliggande stadsdelars gångstråk med tydliga och omhändertagna gångstråk längs huvudgatunätet, utformar de inre gatorna som gångfartsgator, binder samman området med en samlande promenadslina utformad som ett tydligt stadsbyggnadselement och bygger nya attraktiva gång- och cykelstråk mot Frihamnsområdet. Detta innebär bl a att varje deletapp får en skyddad inre gångmiljö. Kvillebäcken är först ut med gångfartsgator i det inre gatunätet. Dessa utformas som offentliga platser mellan husen med en blandning av vistelseytor, gång- och cykelytor där bilarna får framföras endast på de gåendes villkor. Den s k Promenaden är tänkt som ett sammanbindande stadsbyggnadselement som kan erbjuda såväl en säker gångmiljö som lämpliga placeringar av lekplatser, bollplaner osv.

Barn lever även stora delar av sitt vardagsliv i förskole- och skolmiljöer. Inom planområdet föreslås beredas plats för skolor, förskolor, fritidshem och primärvård. Dessa bör, enligt planförslaget, av flera skäl placeras lätt tillgängligt och centralt i det inre av området. Övriga offentliga servicefunktioner som nämnts är simhall, kyrkor/föreningslokaler. Flera tänkbara lokaliseringar har

studerats för ett nytt större stadsdelsbibliotek/kulturhus. Denna utredning pågår fortsatt under ledning av Stadsledningskontoret. Här finns även möjlighet att studera samnyttjande med gymnasieskola/idrott alternativt med handel och kontorslokaler.

Identitet

Arkitekturen skall vara en tolkning av lokal identitet och politiska mål om en hållbar stad. Den tillhörighet man känner till ett område hänger samman med områdets karaktär och hur individen förstår sin omgivning. Det handlar dels om ett områdes karaktär, dels om människans identitet kopplad till en miljö. Backaplan utgör idag en stark identitet som handelsplats i många göteborgares medvetande. Men Backaplanområdet bär också på minnen av tidigare näringar. Här finns Gamla Tuvevägen som var Hisingsböndernas färdväg till Göteborg i äldre tider. Här finns rester av industriproduktion från tidigt 1900-tal. Här finns också platser som bär minnen av annatslag: diskoteksbranden 1998, mordet på Ångpannegatan mm. Starka minnen som måste finnas med då området gestaltas i sina olika delar och som är viktiga delar då man utformar en uppväxtmiljö. Kan jag som barn ha tillgång till f d industrietor under utbyggnadstiden? Hur lär jag mig förstå vad som hände vid branden? Finns det rester från äldre tider som kan väcka frågor och intresse hos barn och unga i området? Allt detta är frågor som har belysts i planförslaget och som måste tas omhand i den fortsatta processen.

Hälsa och säkerhet

Barn är mer känsliga för buller, luftföroreningar och för påverkan av miljöstörande ämnen. Backaplan ligger i ett utsatt läge, nära Lundbyleden och Hamnbanan vilket innebär buller, luftföroreningar och säkerhetsrisker. Planförslaget innebär en ombyggnad av trafikinätet med den gående människan som "likare". Att skapa bra och trevliga gångvägar och att arbeta med en blandad stadsbebyggelse som lever hela dygnet är en utgångspunkt i planförslaget, liksom att skapa attraktiva vistelseytor i form av nya parker och torg. I det fortsatta arbetet är det viktigt att följa upp utformningen av gårdsmiljöer och publika platser med även folkhälsoaspekterna i åtanke. Inom Backaplan kommer det bli aktuellt att söka skärma av bostäder och vistelseytor

mot trafikstörningar med byggnader och verksamheter där dessa krav inte ställs samt att skapa bullerskyddade gårdsmiljöer och uteplatser. För stadsdelen som helhet kommer det att medföra att vissa gator tillåts ha överordnad trafik, medan de mindre gatorna inne i området blir lugnare och mer lämpade för såväl bostäder som utevistelse. De huvudsakliga vistelseytorna för barn, parker, lektyor och potentiella platser för skola och barnomsorg, ligger så långt från de trafikala huvudstråken som möjligt i områdets inre delar. Vilka bullernivåer osv. som dessa platser slutligen blir utsatta för måste utredas i samband med detaljstudier av respektive delområde.

Inom Backaplan kan ett boende i staden med ”närhet till allt” utvecklas, på motsvarande sätt som i exempelvis Linnestaden eller Haga. Den täta staden ställer höga krav på tillgänglighet och alstrar härigenom även stora trafikmängder. Att minimera buller och luftföroreningar är därför en mycket viktig folkhälsofråga. En miljö som inbjuder till rörelse i vardagslivet innebar förbättrade möjligheter för en bra hälsa. Bra cykelvägar och trevliga och trygga promenadvägar mellan bostäder, arbetsplatser och hållplatser är exempel på faktorer som har visat sig öka människors rörlighet och samtidigt minska bilåkandet. Varje deletapp får en skyddad inre gångmiljö. Kvillebäcken är först ut med gångfartsgator i det inre gatunätet. Erfarenheten har visat att detta är den säkraste miljön för barn som också ger en möjlighet att successivt vänja sig vid biltrafiken. Den så kallade Promenaden är tänkt som ett sammanbindande stadsbyggnadselement som kan erbjuda såväl en säker gångmiljö som lämpliga placeringar av lekplatser, bollplaner osv.

En påtaglig skillnad efter en genomförd utbyggnad enligt översiktsplanen är att innehållet av bostäder markant kommer att öka. Därmed ökar också behovet av tillgång till grönytor och närrekreationsområden. Här framträder snart ett problem då tillgången till sådana ytor idag är mycket begränsad. De boende i området kommer att få samsas om förhållandevis få och små grönområden. Det är därför viktigt att utveckla de grönytor och grönstråk som finns kvar och även att underlätta tillgängligheten till närrekreationsområden utanför planområdet och skapa naturliga, gångvänliga, kopplingar mellan de tätare bebyggda ytorna och omgivande natur. Allt detta framgår av planförslaget och

har varit en förutsättning för planarbetet. Planförslaget bör även kompletteras med ett förtydligande kring markanvändningen blandstad. Enligt kommunens översiktsplan skall dessa ytor användas för ”bostäder, arbetsplatser, service, handel, mindre grönytor mm. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd”. Detta innebär att mindre grönytor skall planeras inom även det område som betecknats som ”blandstad”. Omfattningen av dessa ytor skall stämmas av mot kommunens grönplan.

MILJÖKONSEKVENSER

Förslaget innebär stadsförnyelse inom området Backaplan på Hisingen. Backaplansområdet är ett av de centrala områden kring älven i Göteborg som står inför en omvandling och förnyelse och som berörs av många plan- och trafikfrågor. En etappvis förnyelse av området beräknas pågå under en 20-årsperiod. Planområdet avgränsas delvis av transportleder av riksintresse, Lundbyleden och Hamnbanan i sydöst och Bohusbanan i nordväst. Förslaget utgår från visionen för Älvstaden. Genomförande av föreslagen utbyggnad av Backaplan bedöms kunna medföra en betydande miljöpåverkan främst inom följande miljöområden: trafikbuller, luftföroreningar/miljökvalitetsnormer, risker knutna till transporter av farligt gods samt vattennivåer och översvåmningsrisker. Därutöver bör bevarandeintressen - naturmiljö och ekologi, rekreation och kulturmiljö behandlas vid framtida miljöbedömningar. Miljöaspekterna stadsbild/landskapsbild och skredrisker har behandlats kortfattat i detta dokument. Utanför själva det här beskrivna området bedöms miljöeffekterna bli små. År 2025 får beteckna den tidpunkt då området kan vara fullt utbyggt och flertalet miljöeffekter beskrivs här för denna tidpunkt.

Trafik

Vad avser det övergripande vägnätet innefattar förslaget utbyggnad av en ny väglänk mellan Minelundsvägen och ny trafikplats på Lundbyleden, ”Kvillemotet”. För denna del har redan detaljplanearbete startats. Backavägens korsning med Bohusbanan föreslås här byggas om till planskildhet. Inne i området byggs vägsystemet successivt om med bland annat en ny central huvudgata. Hamnbanan och Bohusbanan tänks ligga kvar i befintliga sträckningar även

om förändringar kan bli aktuella. Två nya kollektivtrafikstråk med anslutning mot Götaälvbron och Hjalmar Brantingsgatan planeras i området.

Förslaget innehåller ett utvecklat nät av gång- och cykelstråk. Den kraftiga ökningen av kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet samt utbyggnaden av gång- och cykelstråk medverkar till ett minskat bilberoende i planområdet, detta avspeglas i redovisade trafikprognoser.

Buller och vibrationer

Området påverkas av buller både från vägtrafik och tågtrafik. Vägtrafikbullret beräknas bli dominerande i större delen av området. Nära Bohusbanan medför tågtrafiken högst ljudnivåer men här planeras inga bostäder. För bostadsbebyggelse med höga ljudnivåer kan avstegsfall tillämpas i enlighet med allmänna råd från Boverket; Backaplausområdet uppfyller mycket väl kriterierna för när avstegsfall kan tillämpas. Generellt vid planering av bostadsbebyggelse skall gälla dels att ljudnivån mot gata inte får överstiga 65 dBA, dels att byggnaderna utformas med en tyst eller luddämpad sida. Med hänsyn till erforderlig grundläggningsteknik och lämpliga byggnadskonstruktioner bedöms störande vibrationer inte uppkomma.

Luftföroreningar/miljökvalitetsnormer

Förslaget påverkar luftföroreningssituationen främst genom det förändrade gatunätet, förändrade trafikmängder och nya byggnadskroppar. Generellt rekommenderas att bebyggelsen sluts mot trafiklederna och erhåller teknisk ventilation med intag på taken. Luftföroreningshalterna beräknas minska i och med förväntade sänkningar av de specifika utsläppen per fordons-km. Dämpningen av biltrafikallsträngen får också stor betydelse. Partikelutsläppen, i hög grad orsakade av dubbdäcksanvändningen, är ett problem som kräver övergripande acceptabel vid en bedömning såväl utifrån nationella som göteborgska kriterier. Viktigt är att inga bostäder tillåts nära järnvägarna.

Bevarandebestånden

Naturmiljö

Kvillebäcken bibehålls som grönsåk, utrymme finns även för viss utvidgning av parkmiljöer kring bäcken. Förhållandena för bestånden av knölnate i bäcken får inte försämrast, bl a är ljusförhållandena viktiga.

Rekreation

Grönsåket längs Kvillebäcken bibehålls och föreslagen utveckling medger också utveckling av nya grönsåker.

Kulturmiljö

Hela området har en intressant äldre historia som gränsland - Kvillebäcken var fram till 1658 riksgräns mot Norge. Sträckningarna av Kvillebäcken och även Gamla Tuvevägen bibehålls i planen för Östra Kvillebäcken (Delområde 1).

Dagvatten/översvänningsrisker

Det är önskvärt med "tröga" system för avledning av dagvattnet. Detta bör även behandlas före utsläpp till recipient, utrymmena för detta är dock begränsade. En särskilt utredning har utförts av vattennivåer och översvänningsrisker. Den utgår från att hänsyn måste tas till en vattennivåhöjning med 0,9 m till följd av framtida klimateffekter. Generellt föreslås nivåer för färdigt golv och entréer om +12,8 m samt invallning med pumpning längs transportleder.

UNDERLAGSMATERIAL OCH UTREDNINGAR

Översiktsplan för Göteborg – Stadsbyggnadskontoret 2008

GR's strategidokument "Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur"

Handelsutredning för Backaplausområdet – Inregia 2006-05-18

Lundbyleden, Idéstudie – Vägverket april 2004

Backaplan som stadskärna – Space Scape 2006-12-20

Blandstaden Backaplan - analys och designstöd för utvidgning av Göteborgs stadskärna, Space Scape 2009-01-13

Trafikutredning – Sweco VBB april 2006

Program för Östra Kvillebäcken – godkänt i Byggnadsnämnden 2002-12-16

Grönt stråk längs Kvillebäcken – 02 Landskap april 2004

Den ideala bytespunkten – K2020, Gehl architects augusti 2007

Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2009-01-13

Fördjupad handelsutredning, daglivaruhandel - ZÖK 2009-06-15

Handel i Centrala Älvstaden - Stadsbyggnadskontoret, ZÖK, WSP och Kairos Future 2012-02-29

