

Översiktsplan för Göteborg, fördjupad för

BACKAPLAN

DEL 1

Planföresättningar



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Medverkande

Anders Svensson	ansvarig planarkitekt SBK
Kajsa Röntfors	SBK distrikt norr
Johan Larsson	SBK distrikt norr
Ami Theleskog	SBK distrikt norr
Cecilia Steen	SBK distrikt norr
Kenneth Fondén	SBK distrikt norr
Lena Jacobsson	SBK distrikt norr

Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Charlotta Cedergren	Fastighetskontoret
Anna-Karin Sintorn	Park- och Naturförvaltningen

Johan Ekman	Älvstranden Utveckling AB
Olle Lindquist	Älvstranden Utveckling AB
Cecilia Strömer	Älvstranden Utveckling AB
Staffan Bolminger	Älvstranden Utveckling AB

Cecilia Henriksson	KF Fastigheter AB
Jonas Skingley	KF Fastigheter AB
Bodil Löfmark	KF Fastigheter AB
Jonas Dahlstrand	KF Fastigheter AB

Konsulter:	
John. R Johansson	Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter
Carl-Johan Wiklund	Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter
Malvina Rangefelt	WSP Management AB
Erik Florberger	Vägverket Konsult
Jonas Zetterberg	White Arkitekter
Erland Kjellsson	Miljöbedömning

Planeringsprocessen och fördjupad översiktsplan

Arbetet med en fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet styrs av Plan- och bygglagen, PBL. En fördjupad översiktsplan är en fördjupning av översiktsplanen för ett specifikt område. Den fördjupade översiktsplanen som inte är juridiskt bindande kommer att ligga till grund för fortsatt detaljplanearbete för området. Allmänheten har tillfälle att lämna synpunkter vid två tillfällen, dels under samrådet samt vid utställning. Den fördjupade översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige, och beslutet kan överklagas. En preliminär ungefärlig tidplan framgår av nedanstående figur:



Preliminär planprocess

INNEHÅLL - PLANFÖRUTSÄTTNINGAR DEL 1

Planeringsprocessen och fördjupad översiktsplan.....	2
Förord.....	4
Läsanvisning.....	4
Planeringssituationen.....	5
Syftet med planförslaget är.....	5
Tidigare ställningstaganden.....	6
Program för Östra Kvillebäcken.....	7
Utgångspunkter för stadsutveckling enligt GR ´s tillväxtdokument.....	9
Områdets karaktär.....	10
Historik.....	11
Bebyggelsens skala och stadslandskapet.....	12
Befintlig markanvändning.....	13
Markägande.....	17
Samhällsservice i närområdet.....	17
Samband med omgivningen.....	17
Trafikområden.....	19
Kvillestaden/Brämaregården.....	20
Vågmästarplatsen och Wieselgrensplatsen.....	20
Hildedal.....	20
Brunnsbo.....	20
Frihamnen.....	20
Ringön.....	20

Gatustruktur.....	21
Rumslig analys av Backaplans gatu- och gångtrafiknät.....	21
Bild: Global integration.....	26
Strategiska kopplingar.....	27
Vägtrafik.....	28
Kollektivtrafik.....	31
Gång- och cykeltrafik.....	32
Offentlig plats.....	33
Grönstruktur.....	33
Torg och platser.....	35
Hållbar stadsutveckling.....	37
Samhällsekonomi.....	37
Ekologisk hållbarhet.....	37
Social hållbarhet.....	37
Miljöbedömning.....	38
Kulturmiljö.....	39
Geoteknik och grundläggningsförhållanden.....	39
Teknisk försörjning.....	39

Förord

Backaplansområdet är ett av de centrala områden i Göteborg som står inför en omvandling och förnyelse och som berörs av många övergripande plan- och trafikfrågor. Byggnadsnämnden gav 2001-03-06 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet.

Syfte

Behovet är stort av att komma vidare med planeringen av området, och det finns en efterfrågan på planläggning i de centrala delarna. Samtidigt finns ett stort behov av att kunna tillskapa nya bostäder i en attraktiv stadsmiljö med redan utbyggd infrastruktur. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att studera hur området skall användas i framtiden och hitta en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

Vision

Arbetet med en fördjupad översiktsplan för området utgår från en vision som gemensamt formulerats av de olika aktörerna inom **planarbetet**:

VISION för Backaplan:

*"Backaplan - Göteborg city 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 förstärks Göteborgs
kärna på båda sidor älven till en livskraftig helhet."*

Läsanvisning

Förslaget till översiktsplan är uppdelat i tre delar: Förutsättningar, Förslag och Miljökonsekvenser. Delen "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 tagits fram under arbetets gång. Här föreslås även ett antal övergripande strategier för framtiden oavsett vilket förslag och innehåll som läggs för området. Förslagens konsekvenser på miljön sammanfattas i delen "miljökonsekvenser". Delen "förslag" 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 och förslag som bör diskuteras i det fortsatta arbetet lyfts fram och markerats i särskilda rutor. Tanken är att läsaren skall ta till sig dessa förslag och frågeställningar, fundera och komma med idéer i det fortsatta arbetet.



Planområdet (röd markering)

Planeringssituationen

Syftet med planförslaget 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.

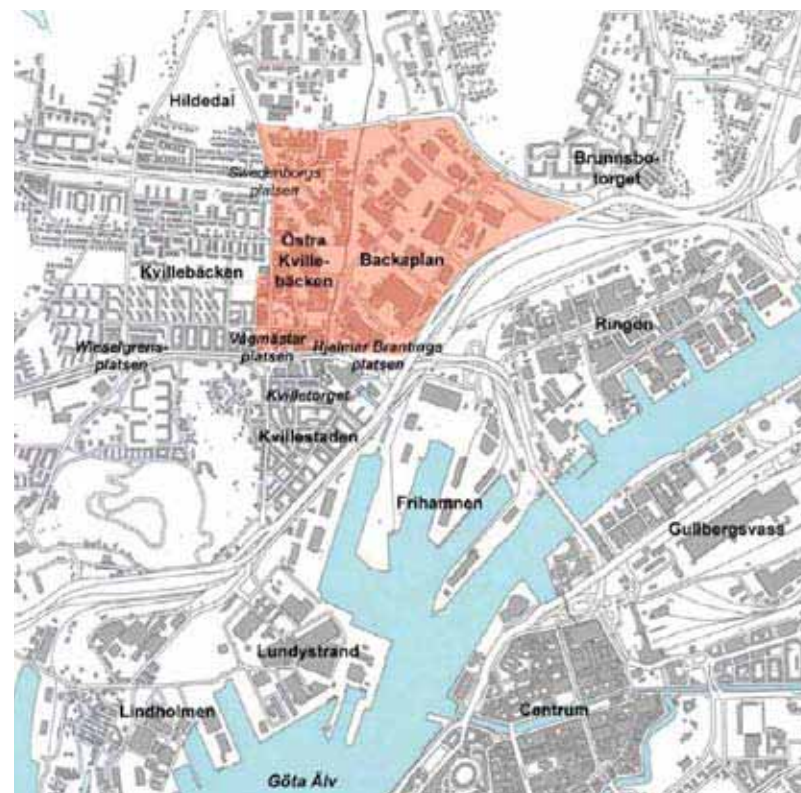
Göteborg har som tillväxtregion en unik möjlighet att utvidga sin stadskärna genom att omvandla tidigare hamn-, järnvägs- och industriområden. Utvecklingen av norra och södra älvstränderna kan bidra till att staden binds ihop över älven. Gullbergsvass, Backaplansområdet, Gamlestaden, Mölndalsåns dalgång och Ringön är stora framtida utvecklingsområden.

Förslagets målsättning är att:

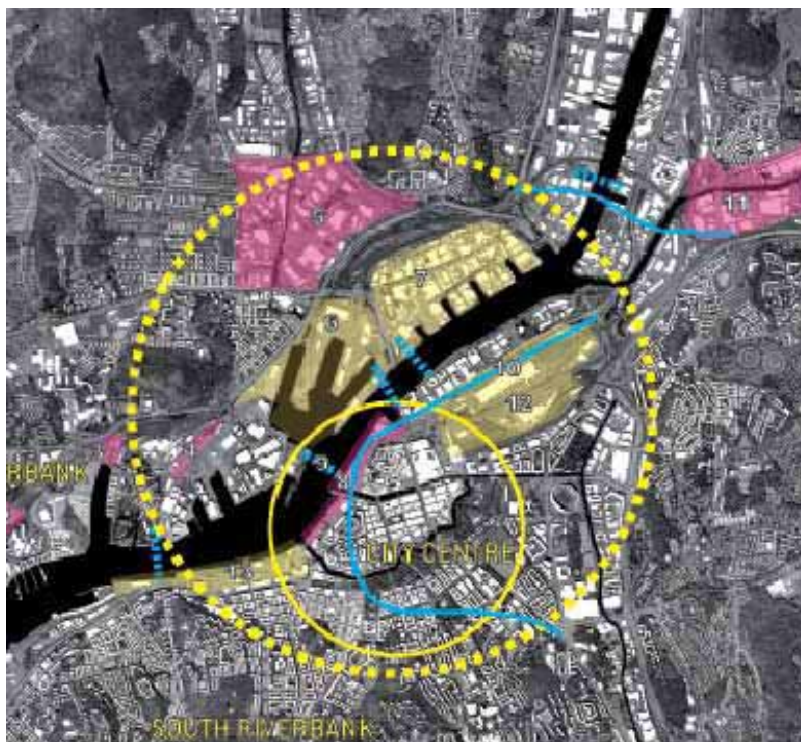
- *Ta tillvara områdets centrala läge och utveckla området till en attraktiv blandstad. Tillsammans med de närliggande förnyelseområdena Frihamnen, Ringön och Gullbergsvass, bör Backaplansområdet ingå som en del i Göteborgs stadskärna.*
- *Utnyttja Backaplans potential som handelsplats vid Hisingens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafiken.*
- *Utveckla Kvillebäckens blågröna stråk 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.*

Planområdet

Förslaget till översiktsplan omfattar hela området kring vad som i dagligt tal benämns som Backaplan samt området stadsdelen Kvillebäckens östra del. Området avgränsas i norr av Minelundsgatan, i öster av Lillhagsvägen/Bohusbanan, i söder av Lundbyleden/Hjalmar Brantingsgatan och i väster av Fjärdingsgatan/Gustaf Dahléns gatan.



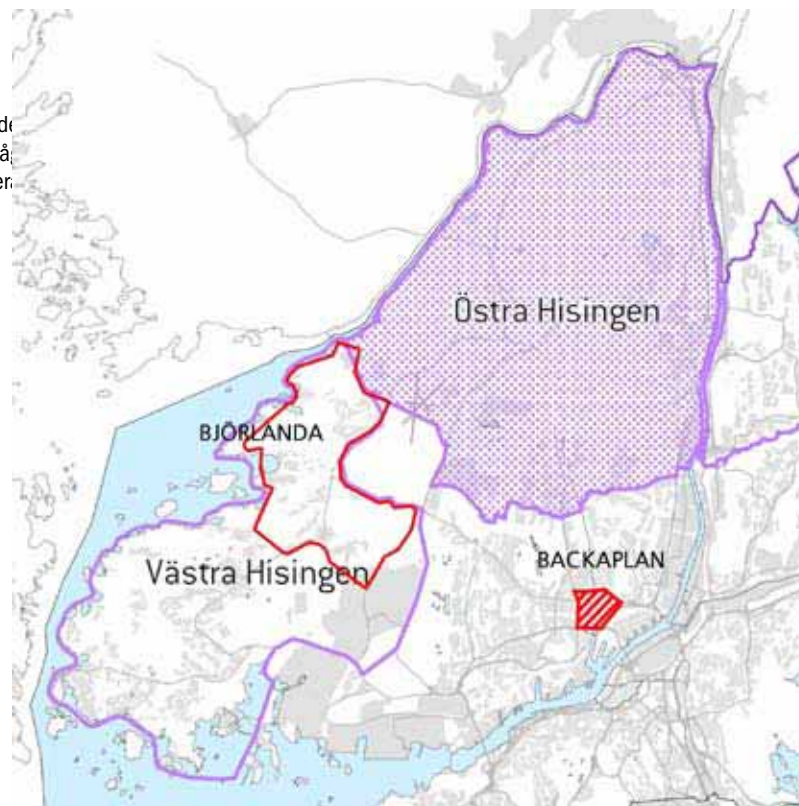
Översiktskarta med området markerat



Centrala utvecklingsområden

Parallellt med detta arbete pågår arbete med fördjupad översiktsplan i Björlanda, strukturstudier för västra Hisingen och utredning av handelsetableringar längs Kungälvleden. Strukturstudierna av västra Hisingen har visat att det i ett såväl socialt som strukturellt perspektiv är angeläget att förutsättningar ges för en utveckling i Björlanda vilket kan bidra till ett varierat utbud av bostäder samtidigt som underlaget för en önskvärd, utbyggd närservice ökar. En utgångspunkt i alla dessa studier är att minimera resandet och skapa en väl utbyggd lokal service i stadsdelarna.

Område
och på
marken



Tidigare ställningstaganden

Byggnadsnämnden gav den 6 juni 2001 Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet. I kommunens översiktsplan (ÖP99) redovisas området som område för blandad stadsbebyggelse och område med huvudsakligen arbetsplatser. Delen öster om Kvillebäcken är redovisat som område för blandad stadsbebyggelse på lång sikt medan den södra delen av Östra Kvillebäcken är redovisat som blandad stadsbebyggelse på kort sikt. Genom området finns även kollektivtrafikstråk mot Backa redovisat. I förslaget till ny översiktsplan för Göteborg ÖPXX ligger tyngdpunkten på att bygga en tätare stad med möjlighet till ett stort antal nya bostäder och arbetsplatser i regionkärnan.

Program för Östra Kvillebäcken

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

Huvuddragen i programmet är:

- Blandad stadsbebyggelse i hela programområdet 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.



Markanvändning enligt gällande detaljplaner

- Grönstråk längs Kvillebäcken.
- Utredningsområde i söder i avvaktan på Hjalmar Brantingsgatus utformning och funktion.

Sedan programmet godkänts har exploateringsstudier och ekonomiska analyser genomförts för delen söder om Färgfabriksgränd. Även studier av utformningen av gator har genomförts. Byggnadsnämnden gav den 28 november 2006 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för denna del av området. Detaljplanearbetet pågår med det godkända programmet som grund.

Östra Kvillebäcken - programområde





Planskiss med förslag till exploatering inom området Ö Kvillebäcken - feb 2008. Arbetet med detaljplanen pågår.

Rikssintressen

Begreppet rikssintresse 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 eller avfallshantering så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar. Områden som är av rikssintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Samtliga områden som anges i MB 4 kapitel är - enligt lagen - av rikssintresse på grund av sina natur- och kulturvärden. Bestämmelser om rikssintressen för anläggningar för kommunikationer finns i miljöbalken. Lundbyleden är en väg av rikssintresse. Bohusbanan och Hamnbanan är järnvägar av rikssintresse.

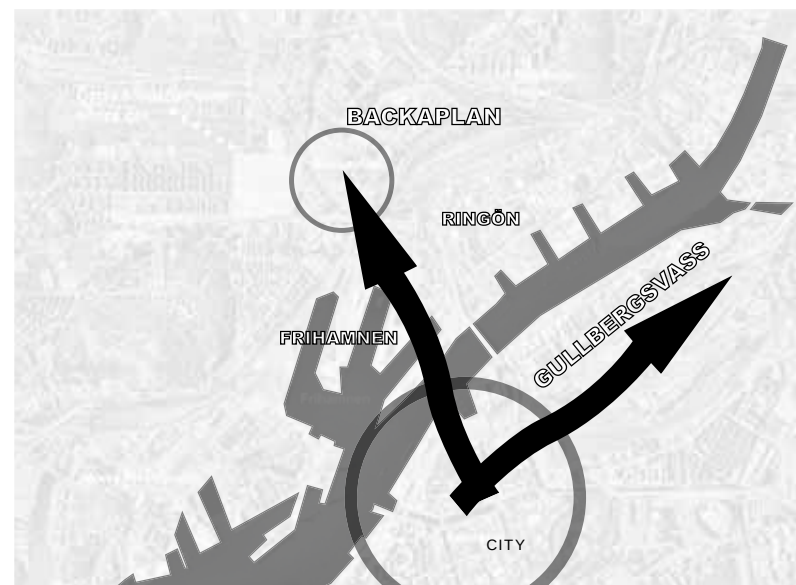
Utgångspunkter för stadsutveckling enligt GR´s tillväxtdokument

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. 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.

Några viktiga utgångspunkter är:

- Utveckla kärnan! Bygg stad! Bygg blandat! Skapa tydliga stadsrum, en täthet och blandning av funktioner som ger liv, trygghet och rörelse.
- Skapa attraktiva mötesplatser genom omsorgsrik utformning av torg och parker.
- Utveckla stadsparker för rekreation och hälsosam stadsmiljö.

- Skapa vattenkontakt genom siktlinjer och stråk kring vattnet.
- Skapa goda kopplingar till omgivande stadsdelar och över Göta älv genom att överbrygga barriärer.
- Sträva efter en god regional tillgänglighet genom att skapa bra förutsättningar för kollektivtrafiken.
- Prioritera resande med kollektivtrafik, cykel och till fots.
- Kraftsamla kring knutpunkterna Gamlestaden och Backaplan. Skapa god tillgänglighet för alla trafikslag och plats för regionala arbetsplatser, handel och service.
- Minska trafiksystemens barriäreffekter.
- Utveckla kulturmiljövärdena vid förnyelse.



City översikt

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 märks inte på bebyggelsens utformning och intensiteten i markanvändningen.

I Backaplansområdet finns ett stort utbud av såväl rationell handel som shoppinghandel. 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 i industribebyggelsen.

Dagens Backaplan domineras av de stora markparkeringarna i anslutning till handelshusen. Utnyttjandet av dessa parkeringar utanför butikernas öppettider är mycket lågt. Det talar för ett dåligt markutnyttjande och ensidig markanvändning, i ett för staden centralt läge. Dessutom är sydvästra delen välförsörjt med kollektivtrafik.



Backaplan med omgivningar

Tråkiga baksidor



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.



Spårväghållplatsen vid Backaplan under 1950-talet. Byggnaden i bakgrunden är idag totalt förändrad och rymmer butikslokaler.

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. På Backaplanssidan fanns då endast ett mindre antal byggnader och huvuddelen av området består av öppna fält.



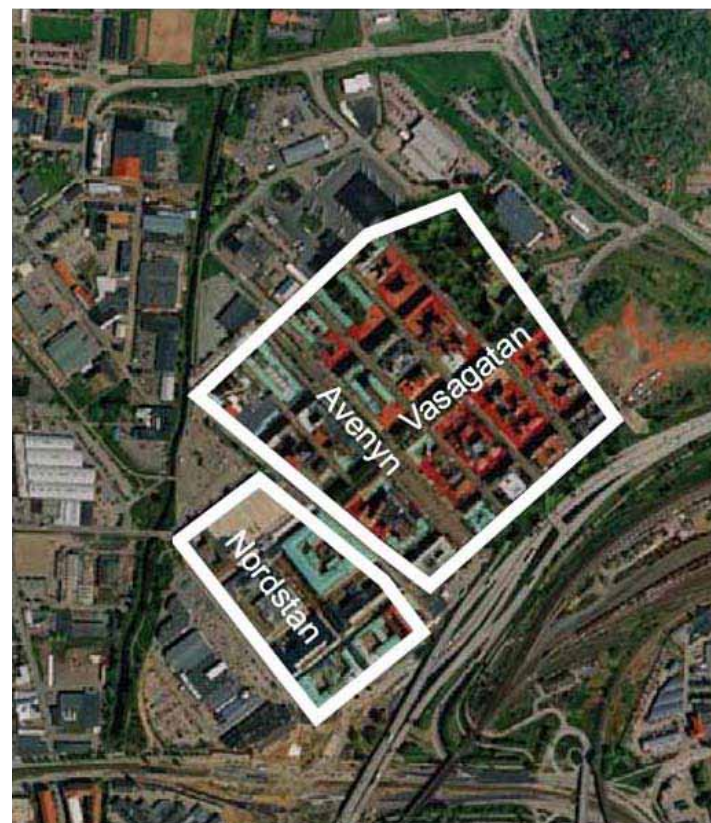
Backaplan förr, karta

Från att ha varit ett renodlat industriområde har området under bilåldern 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.

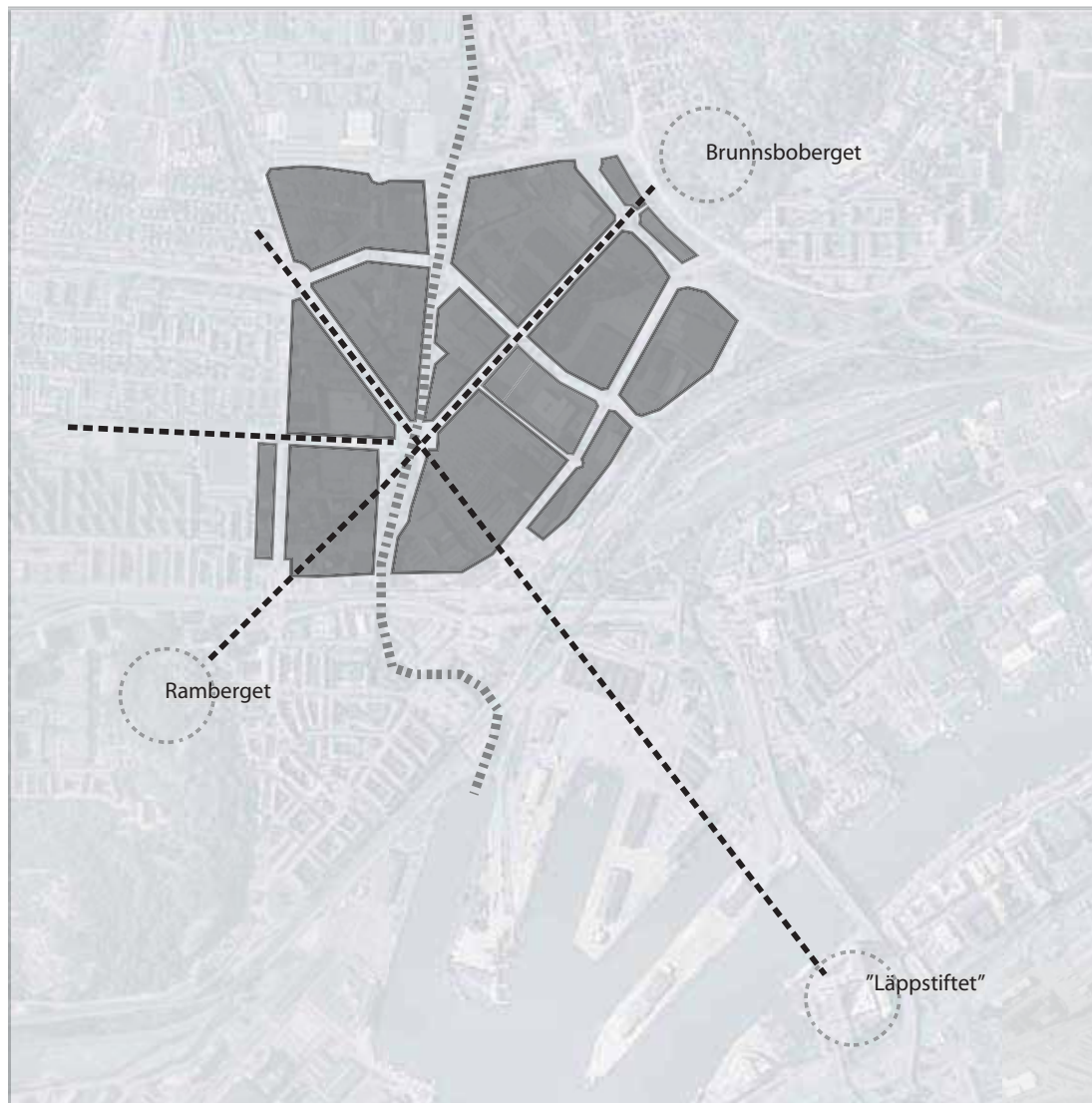
Bebyggelsens skala och stadslandskapet

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 längs Kvillebäcken samt vid vägreservatet mot Swedenborgsplatsen. På kvartersmark är vegetationen sparsam. Det finns dock en markant träddunge mellan vägreservatet och Ångpannegatan väster om Kvillebäcken. I anslutning till Norra Deltavägen finns också uppvuxen vegetation. Backaplansområdet 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 markanvändningen skulle förändras. Som ett exempel så ryms hela Östra Nordstan på nuvarande Coop Forums tomt.



Staden inom Vallgraven över Backaplan jämförelse /Jämförelse med city/



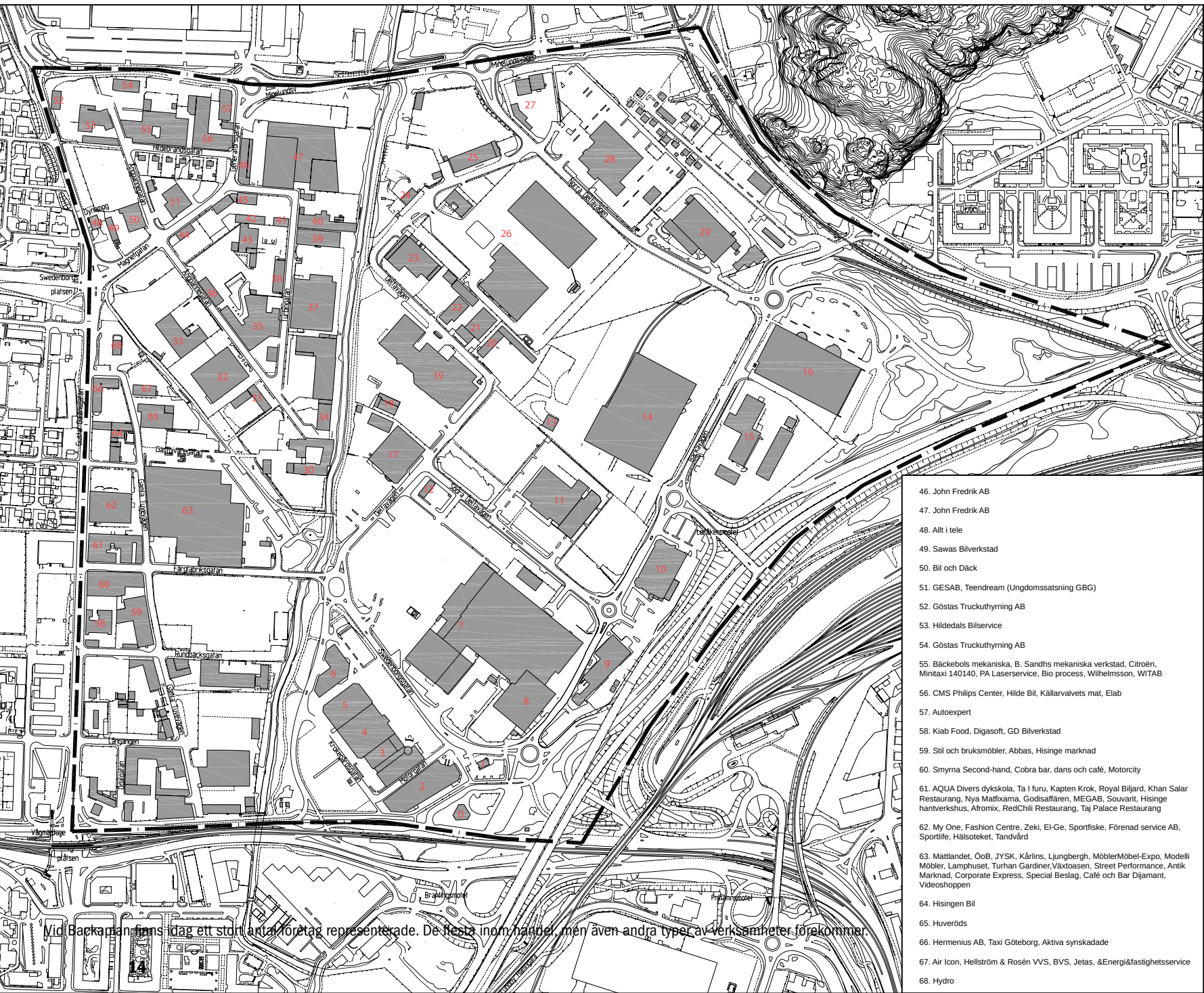
Siktlinjer, befintliga gator och stråk i planområdet är med och bygger upp den nya kvarterstrukturen. De omgivande bergen Brunnsboberget och Ramberget utgör viktiga referenspunkter när man befinner sig inne i planområdet. Läppstiftet är synligt från Swedenborgsplatsen i norr. Kvillebäckn utgör ett naturgivet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

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 förlängningen av stråket från Swedenborgsplatsen till Backaplan skymtar Höghuset vid Lilla Bommen. Utblicken mot höghuset ger en orientering om var man befinner sig i staden.

Befintlig markanvändning

I Backaplansområdet finns idag ett stort utbud av såväl volymhandel som shoppinghandel. Området är till stor del planlagt som ett industriområde, men har successivt omvandlats alltmer till ett handelsområde där enkla handelsbyggnader omges av stora parkeringsytor. 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.

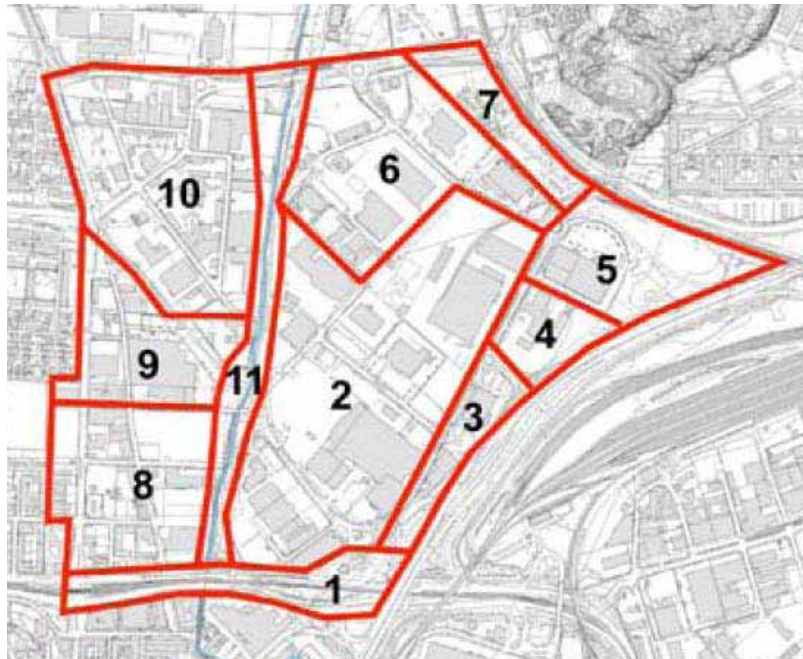


Vid Backaplan finns idag ett stort antal företag representerade. De flesta inom handel, men även andra typer av verksamheter förekommer.

Verksamheter på Backaplan 2007-08-28

0. Pressbyrån
1. Flintston Grillhouse
2. STADIUM, Mc Donald's
3. Sportex, JC, Brothers, Ur&Penn, Cubus, The Phone House, Fotoquick, Petersons
4. ONOFF, Burger King, Intersport, Hemtex, Guldlynd, Gallerix, Kicks, Glitter, Skivhuset, Guppi, Telenor, Glass och Godis, Paprikan sallad- och sandwichbar
5. Wettergrens, Systembolaget, Dressman, Blic Optik
6. MQ, KappAhl, Johanssons skor, Wilma, Parad Blommor
7. Coop Forum, Expert, Wedins, Telia, Hisingens Zoomarknad, Smyckepalatset, Gott-Anna, Backaplan spelcenter, Life, Lindex, Din Sko, Teknikmagasinet, Wallins väskor, Nids L Kids, Ny Collection, Change, Coffe corner, happyland, klockmaster, CC Clothing Company, Ecco, Lagerhaus
8. ElGiganten
9. Tapetlandet, Matthallen, Babyhöman, Home/Elekolux, Din Färg, Ljusexperten, Annorlunda Möbler, Hollywood Outlet, Bike Store
10. SATS, TEAM Spotia, Golf USA, Albrekts Guld, Inspiration, Lady G, Butik N, Retrock Marimekko, Brilliant Festkläder, Red Limit, Backaplan Medical Center, Café och Restaurang
11. Toys 'R' Us
12. 123 (Bensinmack)
13. Brasved
14. KF Lager
15. Tidermans
16. Biltema, Blomsterlandet
17. HC.J, Ljud & Bild, Computer City, BRL Electronics, Chili, ACE Custom
18. Sportson
19. SIBA, H&M, Cervera, Skopunkten
20. Biltorget
21. Handelshuset Abbozzo, NICE Företagsreklam
22. Avelins liftuthyrning
23. Däckspecialisten, Toyota Service, Hankook
24. WIAB, Pordrån, Detektor
25. Kynningsrud Kran
26. Göteborgs Spårvägar
27. Bilia
28. Bilia
29. Svetsmästaren
30. Hisingens Rör, Tapetgalleriet Idé och design, café Paus, Göte partilager, Min och Davidsson Tapetserarverkstad, RBB Gardininteriör
31. AB Jihnvall ? (Tomt?)
32. Svetsmästaren, Emmaus, P-Invest, Militio fastigheter
33. ISS Industriservice
34. Uttools, BTLe Produkter, TM Verkstad, Görans slipservice
35. Emmaus second-hand, Frahm snickeri, Rydbergs
36. ?
37. AMA Produktions AB
38. Leffes Lunchkällare
39. AMA Produktions AB
40. Olofsson & Hansson AB
41. Masens rost och plåt
42. Loay
43. Stigs Bilservice, NNT Budbyrån AB, Constructions AB
44. Schakt i väst AB
45. Pizzeria Tronical Kenneths hilservice Restaurang Zenona

Området består idag av ett antal delar med delvis olika innehåll och karaktär:



- | | | |
|------------------|----------------------|-----------------------------|
| 1 Trafikområde | 5 Handel | 9 Småindustri/handel/kontor |
| 2 Handel | 6 Industri/lager | 10 Småindustri |
| 3 Handel | 7 Upplag m m | 11 Park |
| 4 Industri/lager | 8 Småindustri/handel | |



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 Kvillestan. 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 nordvästra 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.



4. Industri/lager.

Inom området finns verksamhet av industrikaraktär. Marken används till största delen av en firma som hyr ut byggmaskiner. Verksamheten finns i välhållna tegelbyggnader i en till två våningar.



5. Handel vid Kvillemotet.

Biltemas och Blomsterlandets etablering avslutar handelsområdet mot norr. Här finns också en direkt avfart från Lundbyleden in till området.



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 i dag för upplag, men det finns också enklare byggnader för korttidsboende.



8. Småindustri/handel Norr om Hjalmar Brantingsgatan.

Detta område består i huvudsak av äldre fabriksbyggnader samt avrivna tomter och enkla hallbyggnader. Många verksamheter är av tillfällig karaktär. Fyndmarknader, second-handaffärer och smålivsmedelsbutiker samsas med föreningslokaler, upplag och enklare verkstäder.



9. Småindustri/handel/kontor kring Ångpannegatan.

I området finns inslag av handel som vänder sig mot Backaplan. Mot Gustaf Daléngsgatan finns flerstörre 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 välsköta industribyggnader finns, liksom åtskilliga nedgångna som används för skiftande ändamål. I områdets norra del ligger en grupp villor. I närheten av Swedenborgsplatsen har Lidl nyligen etablerat sig. I området finns även viss ungdomsverksamhet.

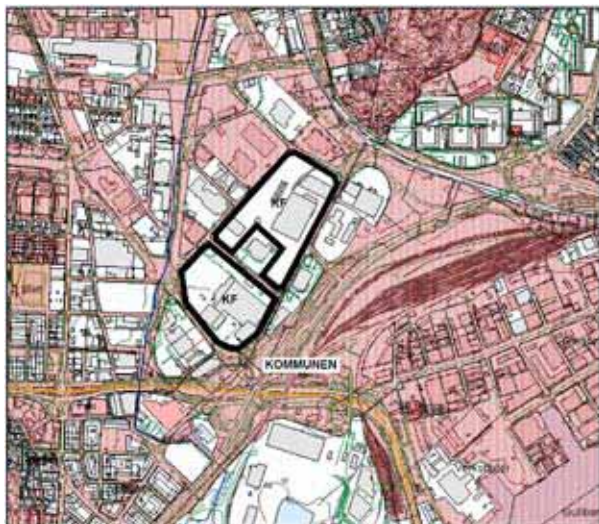


11. Park. Kvillebäcken bildar ett grönt stråk genom området.

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

Markägande

Markägandet inom området är till största delen privat uppdelat på ett stort antal ägare. Bland de stora fastighetsägarna kan nämnas KF Fastigheter AB, SIBA Holding AB, 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.



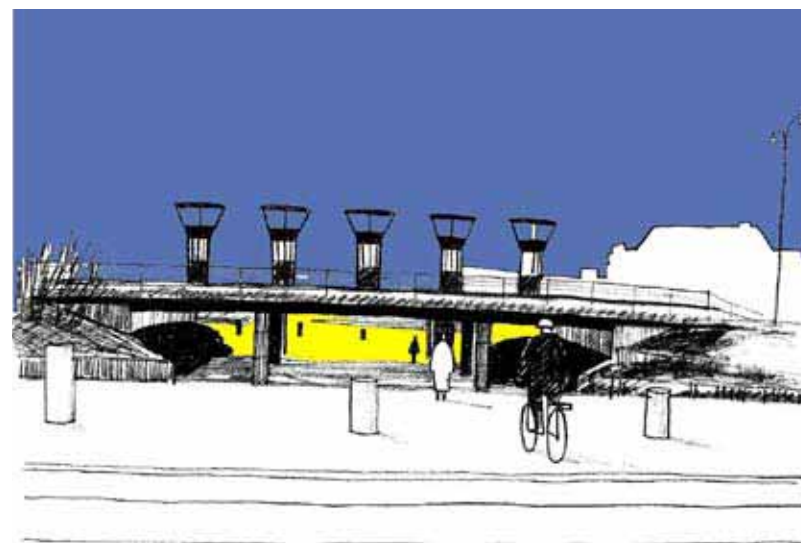
Markägande

Samhällsservice i närområdet

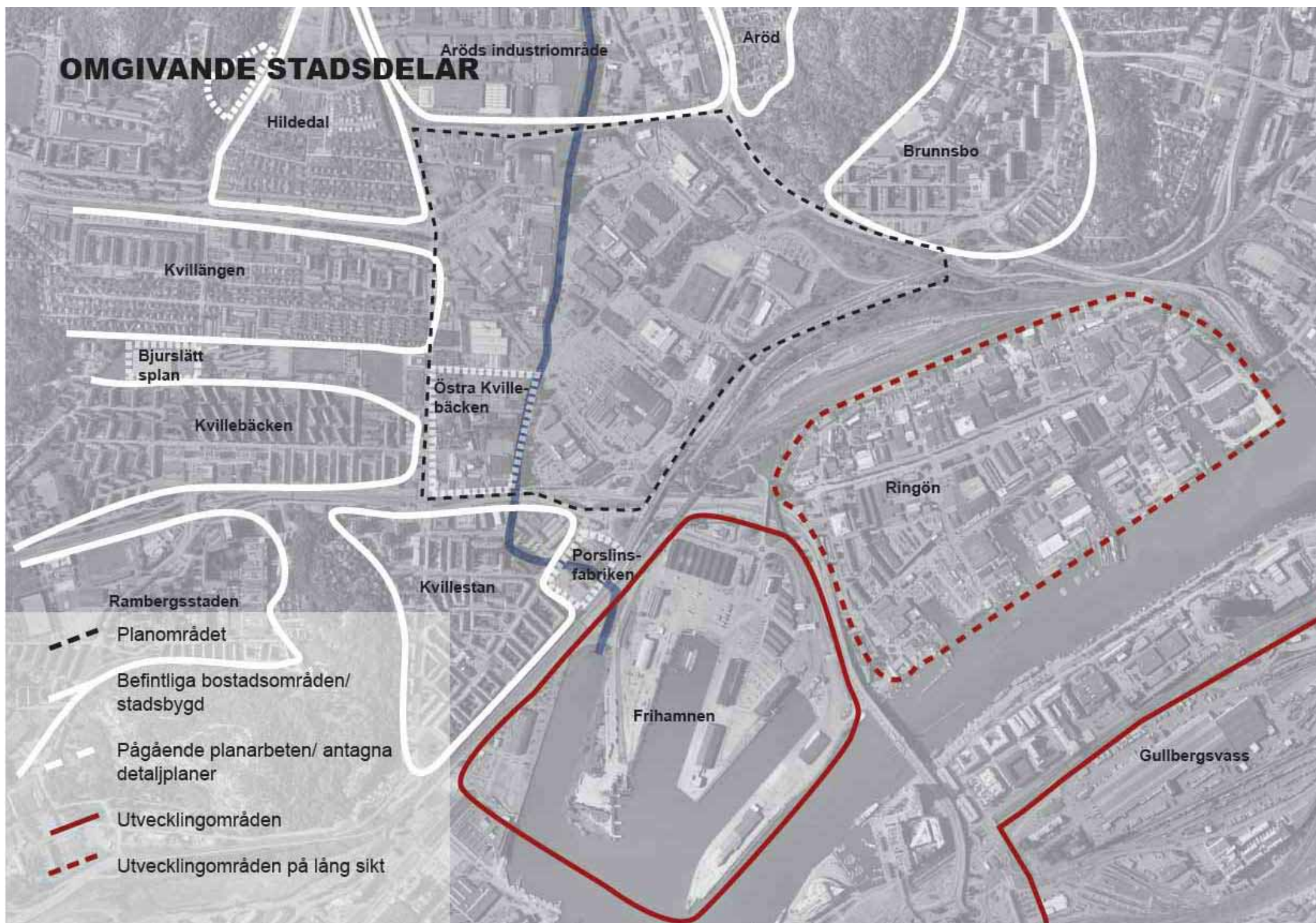
I stadsdelarna Kvillebäcken, Brämaregården och Brunnbo finns ett antal kommunala och privata förskolor och flera grundskolor. Vårdcentraler finns vid Bjurslätts Torg och vid Virvelvindsgatan sydväst om Vågmästareplatsen. Vid Wieselgrensplatsen finns Lundby sjukhus med bl a specialistvård och Apotek. Lundby stadsdelskontor och stadsdelsbibliotek är placerat strax norr om Wieselgrensplatsen. Flera kyrkor finns i närområdet. I Brämaregården finns bl a Brämaregårdens kyrka, Rambergskyrkan. Vid Brunnbotorget finns Brunnbokyrkan. En moské finns i Östra Kvillebäckens norra del. En grekisk-ortodox kyrka finns vid Solvändsgatan norr om Wieselgrensplatsen vid "Ättestupan" planeras uppförandet av en ny moské.

Samband med omgivningen

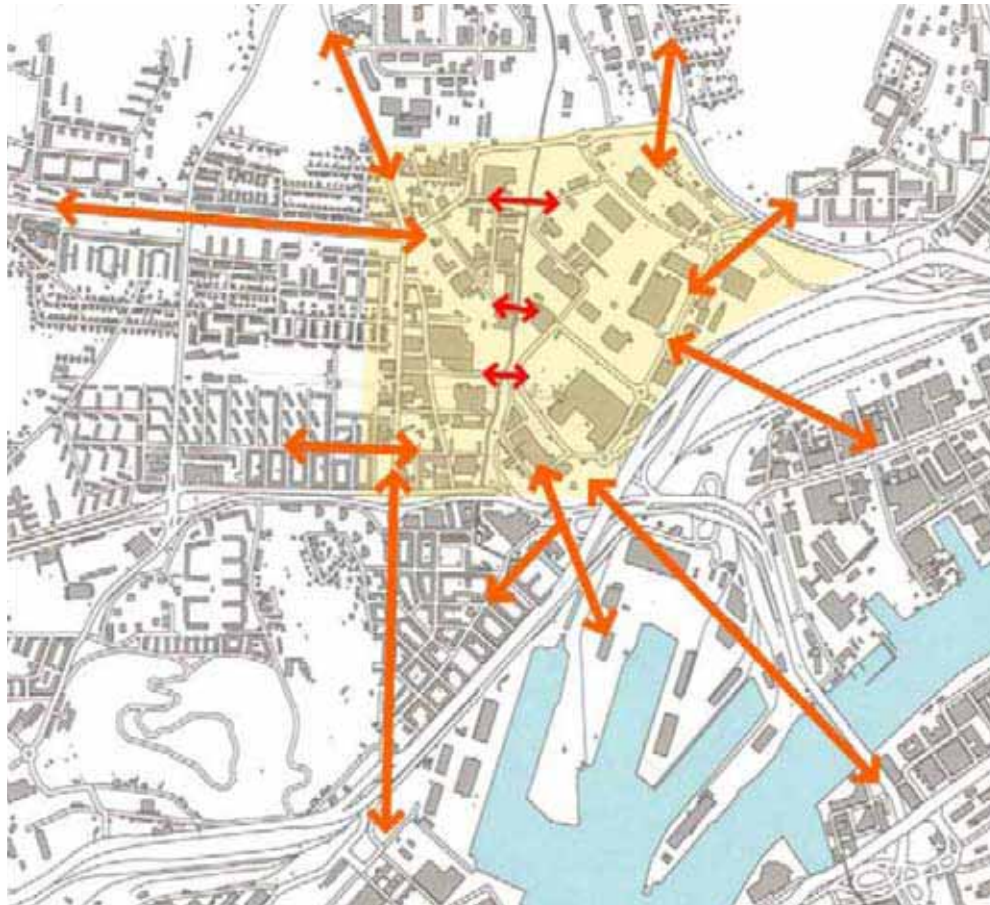
Backaplansområdet är en viktig målpunkt på Hisingen som måste vara lätt att nå från omgivande områden. Detta innebär samtidigt att området avgränsas mot omgivande områden genom tungt trafikerade gator och trafikleder. Samband med omgivande områden kan förbättras genom bättre fysiska kopplingar för gång- 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 Dahléngsgatan föreslås i programmet för Östra Kvillebäcken.



OMGIVANDE STADSDELAR



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. Ett möjligt stråk mellan Backaplan och Frihamnen är i förlängningen av befintlig gångtunnel under Hjalmar Brantingsgatan. Ett annat viktigt samband som behöver skapas är mellan Backaplan och Ringön. Mellan dessa områden finns kraftiga barriärer som Kvillebangården och Lundbyleden.



Viktiga samband som behöver förbättras för att integrera Backaplanområdet med omgivande områden.

Trafikområden

Sydost om området finns Lundbyleden och Kvillebangården. Lundbyleden har en omfattande trafik som förväntas öka. Förändring av utformningen kan därför bli aktuell. Ett arbete med en förstudie avseende Lundbyledens framtid har inletts av Vägverket. Kvillebangården är en del av hamnbanan vilken trafikerar av godståg. Trafiken är relativt omfattande och bangården används för viss rangering och för tågmöten. På såväl Hamnbanan som Lundbyleden går idag transporter med farligt gods. Båda dessa områden skapar omfattande barriärer som bör överbryggas på sikt för att skapa en sammanhängande stadsstruktur, inte minst mellan Backaplanområdet och Frihamnen/Göta Älv.



Lundbyleden

Kvillestaden/Brämaregården

Söder om området ligger stadsdelen Kvillestaden 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 Kvillestaden mot Göta Älv.

Vågmästarplatsen och Wieselgrensplatsen

I väster gränsar området mot stadsdelen Kvillebäcken med i huvudsak bostäder. I korsningen mellan Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Daléns gatan ligger Vågmästareplatsen med spårväghållplats. En upprustning av platsen har nyligen genomförts. Diskussioner pågår om platsens framtida utformning i samband med pågående detaljplanearbete för Östra Kvillebäcken. Ytterligare västerut ligger Wieselgrensplatsen med stadsdelscentrum, offentlig och kommersiell service. Att ansluta den nya bebyggelsen i Kvillebäcken till den befintliga bebyggelsen kring Wieselgrensplatsen är en viktig fråga.

Hildedal

Norr om programområdet har nyligen en förbindelse mellan Tuvevägen och Minelundsvägen byggts ut. I anslutning till denna väg har ett byggvaruhus uppförts. Vid Hildedal, nordväst om området, har ett område med bostäder av trädgårdsstadskaraktär nyligen uppförts. Att skapa trygga och attraktiva gång- och cykelförbindelser mellan Hildedal och Backaplan är viktigt.

Brunnsbo

Nordost om området finns Brunnsbo med bostadsbebyggelse från 60-talet uppbbyggt 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 stombusstrafik.

Frihamnen

Söder om området ligger Frihamnen, ett område som idag har låg markanvändning sedan såväl bananhanteringen som färjetrafiken har upphört. Området används idag vid vissa större evenemang. Den tidigare färjeterminalen har rustats upp och används för bl a kontorsändamål. På sikt avses området få ett annat innehåll. Enligt ÖP 99 skall området nyttjas för blandad stadsbebyggelse på lång sikt. Planeringsförutsättningar för området avses påbörjas under 2008. Ett politiskt förslag har framförts om iordningsställande av en större park i områdets inre del 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. Enligt ÖP 99 skall den västra delen av området nyttjas för blandad stadsbebyggelse på lång sikt.

Gatustruktur

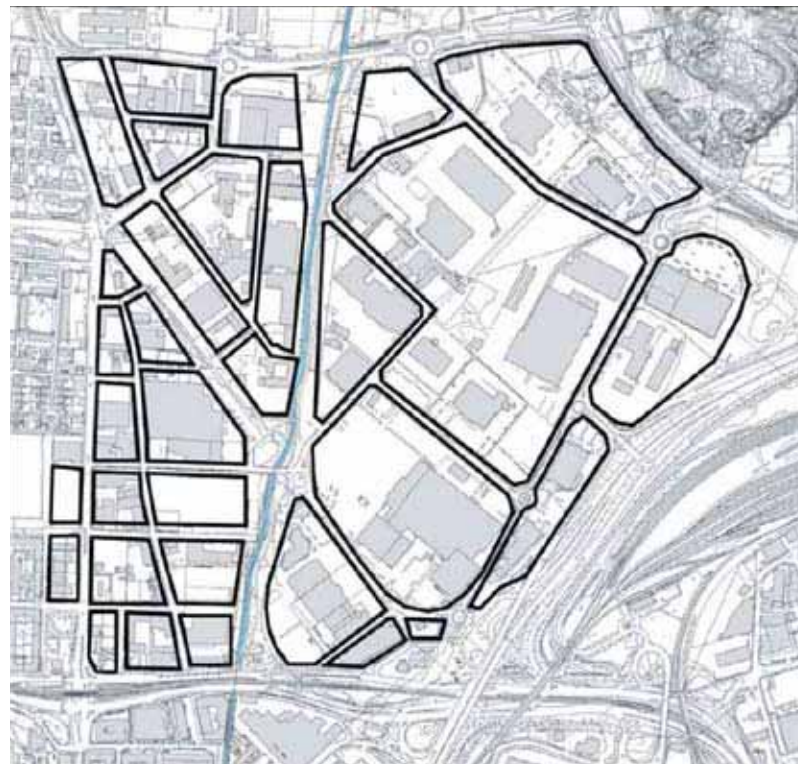
Området har idag en struktur anpassad för industriändamål, vilket innebär stora kvarter och gles gatunät. För att rymma ett nytt innehåll behöver strukturen förtätas och kopplas till omgivande områden. För att skapa flexibla användningsmöjligheter för områdets olika delar bör befintlig struktur delas upp i mindre enheter. Genom att komplettera dagens struktur med nya stråk och gator delas området in i mindre enheter vilket medför möjligheter att nyttja marken på ett effektivare sätt. Nya stråk bör anpassas till såväl omgivande gatunät som till gång- och cykelstråk. Inom området bör kopplingarna, bl a tvärs Kvillebäcken, förbättras. Gatunäten på ömse sidor om Kvillebäcken förenas idag i en enda punkt där Färgfabriksgatan möter Swedenborgsgatan. Möjlighet att skapa nya kopplingar finns främst i de norra delarna av området.

En viktig fråga är också att omgivande stadsdelar hänger dåligt samman inbördes och är dåligt länkade till centrala staden, något som ett tätare bebyggt Backaplan kan förbättra.

Rumslig analys av Backaplan's gatu- och gångtrafiknät

Så kallade rumsliga analyser (se faktaruta sid 24) pekar på att huvudgatunätet är avgörande för hur väl man kan koppla till omgivande stadsdelar.

Stor potential för gångtrafikerörelser finns i Swedenborgsgatan, Deltavägen och Hjalmar-Brantingsgatan. Även Gustaf Dahléngsgatan 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.



Storskalig kvartersstruktur

TÄTHETSANALYS



NULÄGE-SBK SKISS 1



SBK SKISS 2



SPACESCAPE

STORA KVARTER, CENTRALT I BACKAPLAN GÖR HISINGENS CENTRUM MINDRE ATTRAKTIVT

Täthetsanalys - Bilden säger något om potentialen och kundunderlaget i området. Med förslaget ökar den tillgängliga tätheten radikalt. Handeln och möjligheterna till folkliv är nu inte helt beroende av regional bil- och kollektivtrafiktillgänglighet utan kan mer förlita sig på ett stabilt underlag i den integrerade bebyggelsen. Det är med förslaget rimligt att börja jämföra sig med förhållanden i Göteborgs innerstad.



SAMMANFATTNING- NULÄGE

- GLOBALA-LOKALA STRÅK
- GLOBALA STRÅK
- LOKALA STRÅK
- GLOBALA OCH LOKALA NODER
- BARRIÄRER

Analyserna visar bl a på vikten av att inte bygga för stora kvarter, särskilt i de sydvästra delarna där potentialen för täta kopplingar till omgivande stadsdelar bedöms extra goda. Här har t ex Kv Remskivan och Östra Kvillebäckens kvartersutformning en avgörande betydelse för att öka integrationen.

Hjalmar Brantingsgatan och dess ändar har mycket goda förutsättningar om man förbättrar siktförhållandena från knutpunkt Hjalmar till Wieselgrensplatsen. Möjlighet att åstadkomma en hög täthet också i nordöstra delen med goda kopplingar mellan volymhandel och cityhandel är värd att undersöka vidare.

Space Syntax nuläge, Kvillebäcken Place Syntax, Placering av stadsdelspark

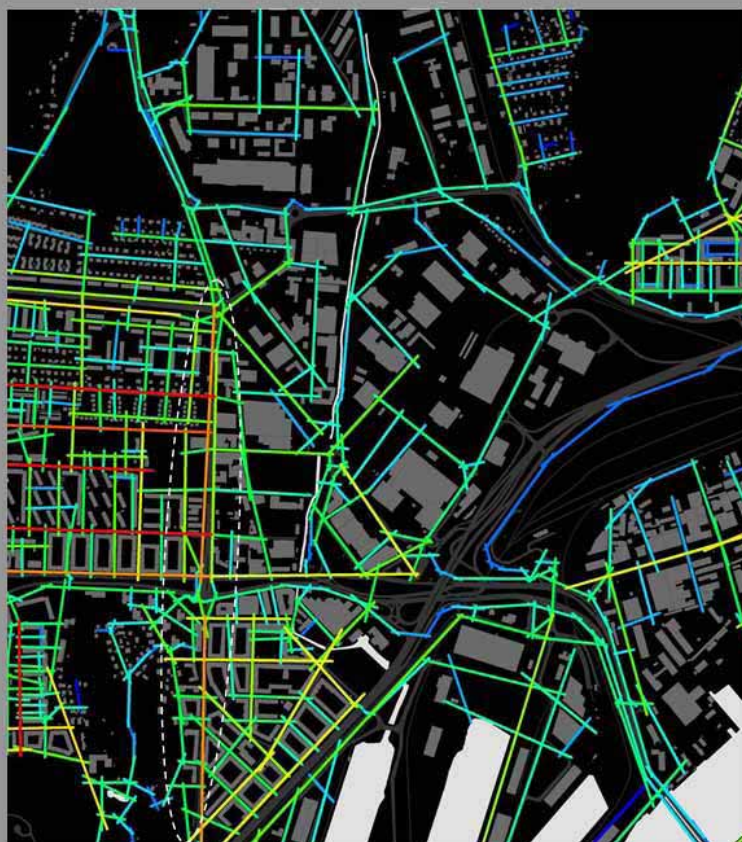
Ett syfte med space-syntaxanalyser har också varit att bedöma Backaplan's föreslagna huvudgatunät i förhållande till en framtida överbryggande av barriärer som Lundbyleden och Hamnbanan mot Frihamnen och Göta Älv.

Faktaruta Syntaxanalys:

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.



Lokal integration

Lokal rumsintegration- de korta förflyttningarna

Hjalmar Brantingsplatsen
– svagt lokalt förankrad

Svag kontakt mellan Östra
Kvillebäcken och
Backaplan

Planområdet har låg
orienterbarhet för
fotgängare

exempel:
Wieselgrensgatan,
Långängen, Myntgatan,
Hjalmar Brantingsgatan

Planområdets lokala rumsstruktur pekar på svaga kopplingar mellan Östra Kvillebäcken och Backaplan. Kvillebäcken som har sin dragning mellan dessa två områden befinner sig avskilt både i stadsområdet och inom Backaplan. Anledningen till detta är relativt få kopplingar på grund av den omgivande storskaliga fastighetsstrukturen och omgivande trafikbarriärer.

Axialkarteringen bekräftar bilden av en alltför storskalig rumsstruktur i planområdet. Den svaga lokala integrationen i jämförelse med omgivande stadsdelar är dels ett resultat av den lägre tätheten i antalet rum men också en konsekvens av få korsningspunkter med andra stadsrum.

Detta leder till svårigheter att orienteras och att gångavståndet blir avsevärt längre mellan målpunkterna än i den mer finmaskiga strukturen i omgivningen.

Hjalmar Brantingsplatsen som är både den mest integrerade entrépunkten i relation till omgivande stadsdelar och dessutom den naturliga entrén för de regionala besökarna har en svag kontakt med planområdet som helhet. Tillgängligheten visar sig snabbt avta på grund av den uppbrutna och storskaliga stadsstruktur som kännetecknar Backaplan.

Stadsområdet kännetecknas av en relativt liten integrationskärna till området som helhet. Detta beror på att de centrala stadsrummen i området inte leder vidare till angränsande stadsdelar. Till stor del är dessa också anpassade för biltrafik vilket medför att de i högre grad fungerar som barriärer för gång- och cykeltrafiken än som förmedlande länkar. Denna situation leder till ett segregerat rumsligt system där de mest tillgängliga stadsrummen inte bildar ett sammanhängande system av gator genom stadsdelarna.

Backaplan saknar väl integrerade stråk som binder samman områdets interna gatustruktur med omgivande gator. Detta gör det sannolikt att Backaplan idag inte uppmuntrar fotgängare att passera området på väg mellan stadsdelarna.



Övergripande rums- integration-de långa förflyttningarna

Hjalmarbrantingsplatsen
strategisk

Svag kontakt med
innerstaden

Omgivande betydelsefulla
stråk

exempel:

Gustaf Dahlensgatan
Hjalmar Brantingsgatan
Del av Swedenborgsgatan

Global integration

Strategiska kopplingar

De starkaste kopplingarna mellan Backaplan entréer och omgivande stadsdelar är tunneln till Hjalmar Brantingsgatan söderifrån samt Hjalmar Brantingsgatan från väster. Båda dessa sammanfaller i Hjalmar Brantingsplatsen som med sin goda tillgänglighet till övriga stadsdelar pekas ut som den potentiellt mest använda platsen av besökare till fots i handelsområdet.

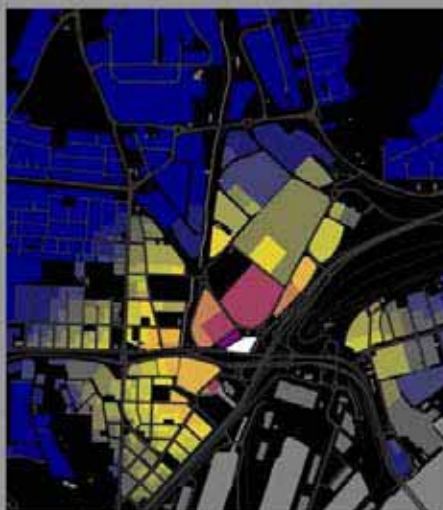
Den uppbrutna stadsstrukturen och de starka trafikbarriärer i Hjalmar Brantingsplatsens näromgivning innebär att platsens lokala förankring är

svag. Detta kan medföra att platsen upplevs som anonym och där till otrygg under dygnets senare timmar. En starkare lokal förankring till både omgivande stadsdelar och de närliggande områdena inom Backaplan skulle dels stärka orienterbarheten genom att platsen blir en förmedlande länk mellan de globala och lokala förflyttningssystemet men också bidra till en större blandning av hemmahörande i de närmaste fastigheterna och besökare, vilket skulle öka tryggheten kvällstid.

HJALMAR BRANTINGSPLATSEN- BEFINTLIG SITUATION



Orienterbarhet



Gångavstånd

Enda mötesplatsen i planområdet

Genom att knyta an till de mest strategiska stråken i omgivande stadsområden kan Backaplan bilda länk i ett uppbrutet stadsrum. Den genomförda analysen pekar också på att stora delar av omgivningen lämnas relativt oberörda av en isolerad förtätning på Backaplan. Detta beror på kvarvarande trafikbarriärer vid Vågmästarplatsen och fortsatt svårorienterbara kopplingar. Analysen pekar alltså på vikten av nya kopplingar över trafiklederna samt över älven för gång- och cykeltrafik.

Hjalmar Place Syntax

Vägtrafik

Backaplan ligger i anslutning till regionens mest frekventerade trafikknutpunkt kring Tingstadstunneln och Göta Älvbron. Läget innebär att stora trafik- och resandeströmmar av regional karaktär passerar området vilket är såväl persontrafik med bil och buss som godstrafik med lastbil till Göteborgs hamn och industrin på västra Hisingen. En planerad ny tunnel under älven vid Marieholm i Tingstadstunnelns omedelbara närhet kommer i än högre grad att belasta området med biltrafik vilket bedöms att leda till en ohållbar trafiksituation på bl a Lundbyleden i sin nuvarande utformning.

Vägverket har inlett ett arbete med en förstudie avseende Lundbyledens framtida utformning. En viktig utgångspunkt är att Lundbyleden kan ses som en stadsnära motorled och inte som en nationell genomfartsled. 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.

Björlandavägen och Tuvevägen är också 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 Brantingsgatan. Denna förbindelse bör tonas ner eftersom framför allt Gustaf Daléngsgatan inte är lämplig som genomfartsgata med hänsyn till planerad bostadsbebyggelse inom Östra Kvillebäcken.



Befintliga trafikförhållanden
Siffrorna anger antal fordon/årsmedeldygn



Det lokala gatunätet behöver kompletteras och förbättras vid en omvandling av området. Detta gäller såväl inom Backaplan som i anslutningarna till omgivande trafikleder och angränsande stadsdelar. 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.

Framtida trafiksystem i anslutning till området enligt aktuell planering och med en ny älvförbindelse.

Som en följd av planerat bostadsbyggande inom Östra Kvillebäcken behöver tillfarten till Backaplan från väster och norr läggas om för att minska trafikstörningarna utmed Gustav Daléns gatan och Färgfabriksgatan.

Förbättringar av planområdets omgivande gator

För att komma till Backaplan och den planerade utbyggnaden som tillförs finns ett behov av uppgradering av de angränsande gatorna och trafiklederna. Inom Backaplan inryms en del av åtgärderna medan andra hamnar som viktiga strategiska frågor för stadens fortsatta utveckling med planerad gång- och cykelbro, ersättning av den befintliga Göta Älvbron och åtgärder utmed Lundbyleden.

Älvförbindelser och ny Göta Älv bro

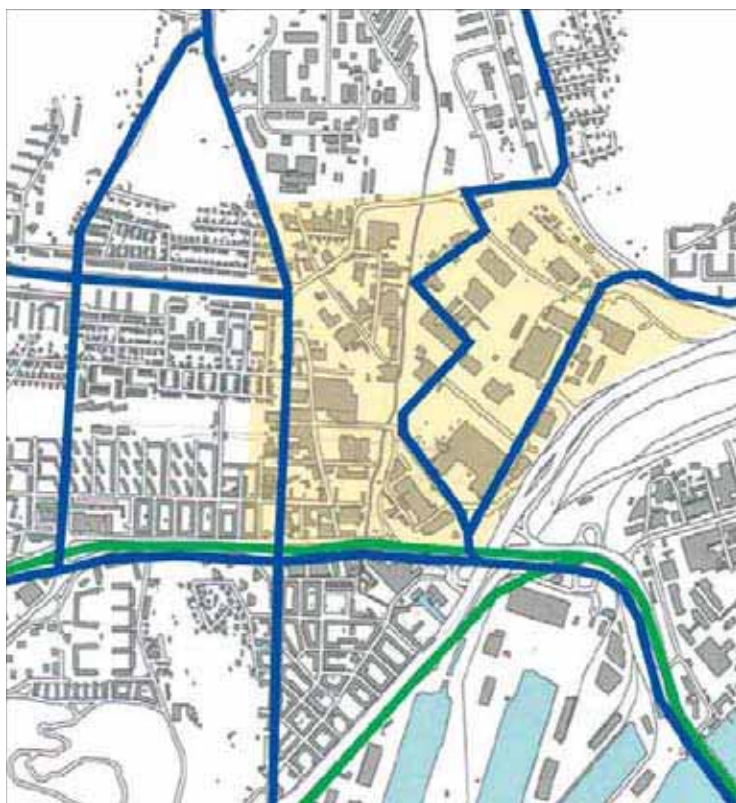
En ny älvförbindelse planeras norr om Tingstadstunneln. Detta innebär att mycket av trafiken över älven koncentreras till en plats, vilket även innebär en ökad belastning på vägnätet i anslutning till Backaplan.

Befintlig Göta Älv bro är i dåligt skick och måste ersättas inom en snar framtid. Det innebär att förbindelsen får ett nytt läge. Det kommer påverka Backaplans förhållande till Göteborgs centrum. En gång- och cykelförbindelse planeras över älven från Götaverksområdet till Packhuskajen. Detta är en viktig utgångspunkt vid utformningen av gång- och cykelnätet även vid Backaplan.

Föreslagen sträckning av ny Göta Älvbro.

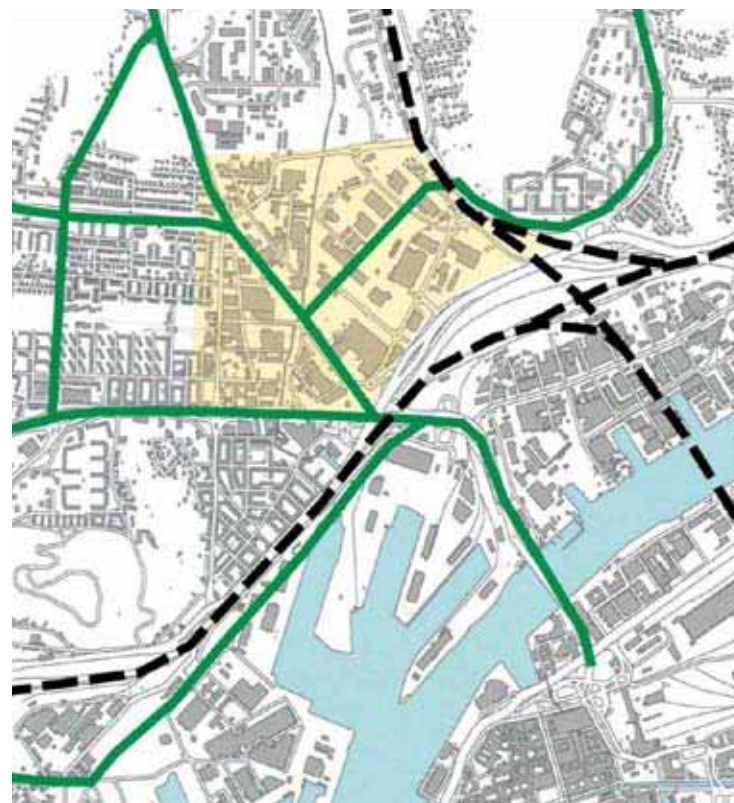
Kollektivtrafik

Områdets sydvästra delar är väl kollektivtrafiksörjda med knutpunkt Hjalmar som bytespunkt. Med planerade utbyggnader av bostäder och verksamheter på Hisingen kommer kollektivtrafiken att behöva förbättras. Knutpunkt Hjalmar ska i enlighet med intentionerna i K2020 ligga som en viktig nod även i ett framtida kollektivtrafiksystem, både för busstrafik och spårvägstrafiken. Till Knutpunkten behövs ett förbättrat kollektivtrafikstråk från Swedenborgsplatsen. Knutpunkten samordnas med bebyggelsen och utgör en viktig nod och port till den här delen av Hisingen. På sikt omgärdas



Dagens kollektivtrafiksystem, grön linje visar stombuss/spårväg

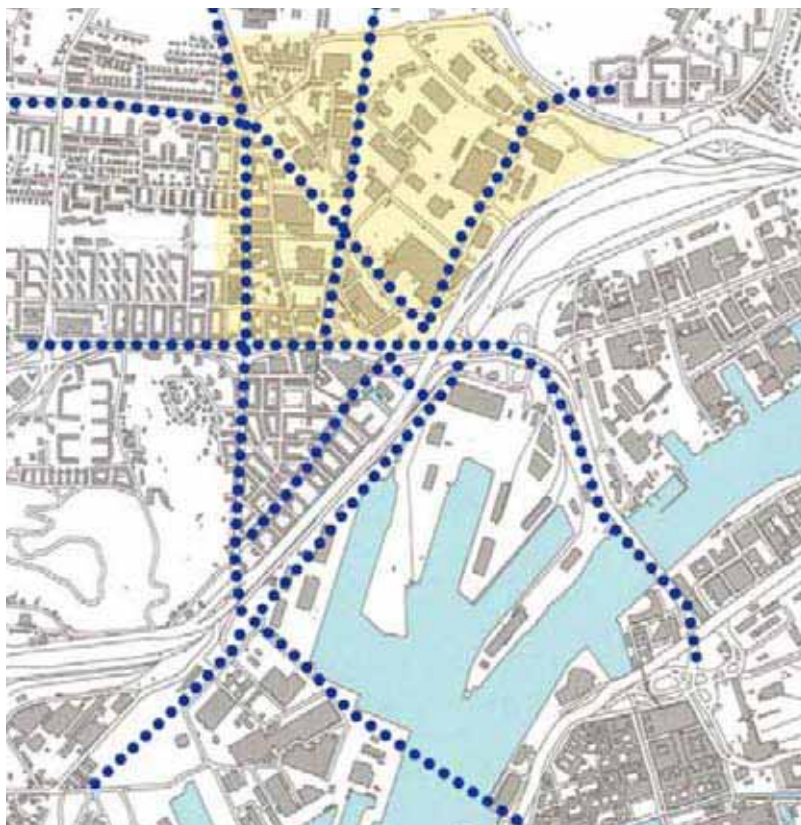
knutpunkten av högre bebyggelse och utgör ett tätt befolkat stadsrum för människor och trafik. Genom området finns också reservat för en ny spårvägslinje till Backa. I avvaktan på spårvägstrafikeras områdena nordost om Backaplan av stombussar. Framtida förändringar av järnvägsnätet kan komma att påverka området. En ny pendeltågsstation på Bohusbanan planeras. Vid genomförandet av Västlänken kan en förbättrad koppling mellan Bohusbanan och centralstationen bli möjlig. På sikt kan även persontrafik bli möjligt på hamnbanan.



Framtida kollektivtrafikstråk för stombuss/spårväg. På sikt kan även omgivande spårssystem bli en resurs för kollektivtrafik, streckad linje visar järnväg

Gång- och cykeltrafik

En ny gång- och cykelförbindelse över älven ger en förbättrad tillgänglighet med cykel till city söder om älven och 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. Myntgatan/Gustaf Daléngsgatan blir en viktig länk för att leda cykeltrafiken mot den nya bron. En annan viktig länk är via Herkulesgatan från befintlig gångtunnel under Hjalmar Brantingsgatan.



Framtida övergripande gång- och cykelstråk, med koppling till Backaplansområdet.

Offentlig plats

Omgivande grönområden

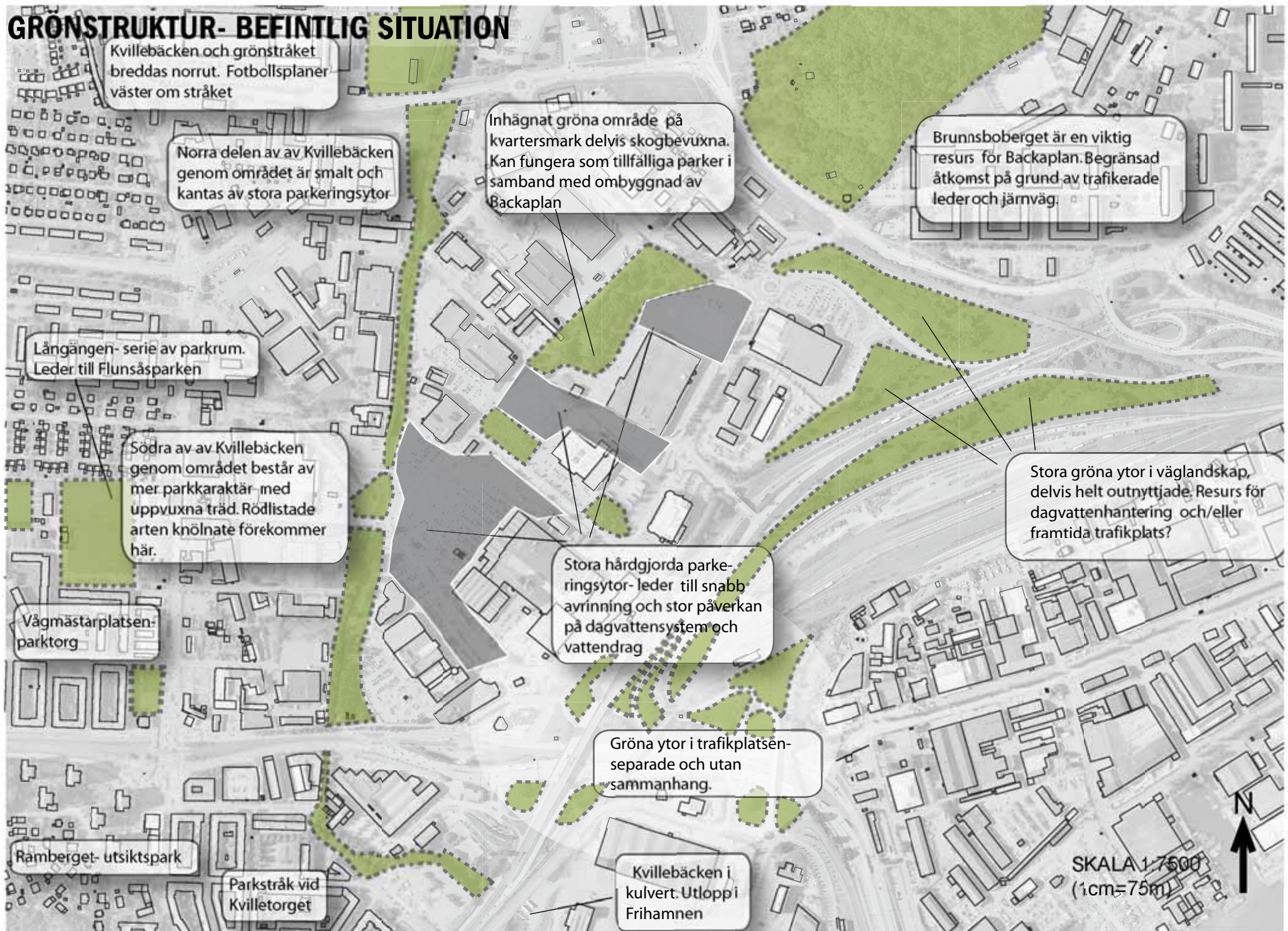
Väster om planområdet finns Hisingsparken, Keillers Park och Flunsåsparken med stora rekreativvärden. Önskemål har framställts från stadsdelsförvaltningen att knyta samman dessa grönområden med en grön promenadslinje. Nordost om planområdet finns Brunnboberget. Brunnboberget och Ramberget är båda tydliga landskapselement att förhålla sig till. Att skapa siktlinjer så att dessa gröna berg syns från gaturummet är t ex en viktig fråga. Tillgängligheten till grönområdet är en annan.



Befintlig grönstruktur inom området

1. Kvillebäcken
2. Skogsområde
3. Biltema- Brunnboberget
4. Ringömotet

GRÖNSTRUKTUR- BEFINTLIG SITUATION



LANDSKAP- OCH STADSBIKESANALYS



Bergen

Backaplan ingår i ett större landskapsrum, vilket formas av mörka berg. Bergen utgör landmärken och viktiga siktband uppåt mellan dem, ex. Rånberget, Brunnsåsa



Dalgångarna

Dalgångar mellan bergen utgör viktiga stöck för kontakten med andra delar av Hisingen.



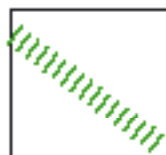
Älven

Älven och vattnet är en viktig del av det stora landskapsrummet kring Backaplan. Landbyleden och Kvilebackengården utgör barriärer, och det är svårt att få öga på älven.



Kvilebacken

Bäcken utgör ett viktigt blå-grönt stöck genom Hisingen och passerar genom planområdet. Möjligheten av att kunna röa sig utmed vattendraget begränsas kraftigt av två barriärer, Hjalmar-Bränningstegen i söder samt Minelundsvägen i norr.



Gröna stråk

Består Angårnsande parkstråk är stråket Långängen som leder från Rånspårsparken fram till Gustaf-Dahlgrenskastråket. Stråket bär bebyggelsen och inrymmer viktiga parker.



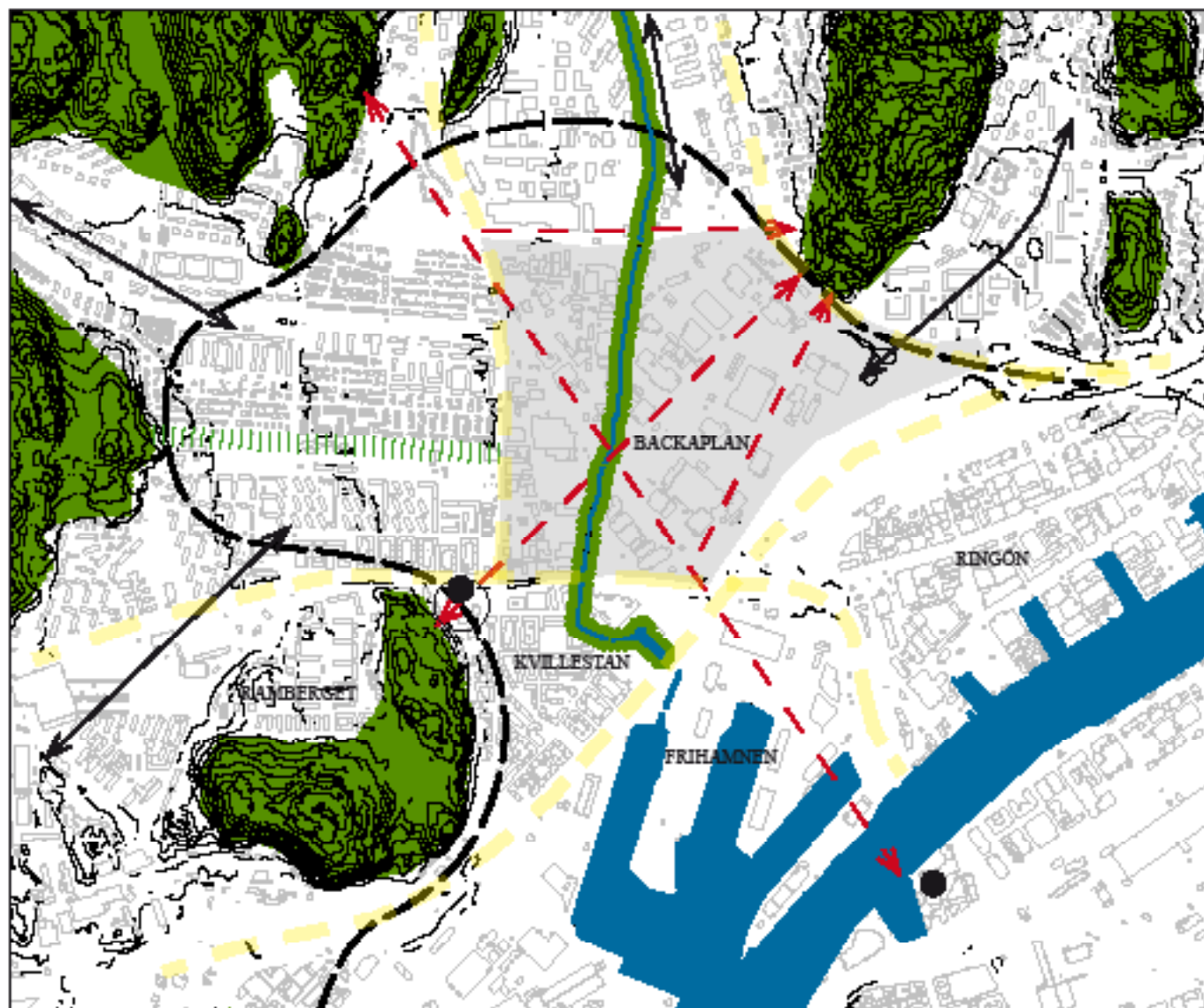
Siktlinjer landmärken

Viktiga siktlinjer uppstår genom planområdet i Svedenborgsgatan- och Dellavägens förlängning. Landmärken inom planområdet saknas.



Barriärer

planområdet omringas av tunga trafikbarriärer och begränsar rörelsen till fots och cykel mellan planområdet och omgivande stadsbygd



SOCIOTOPKARTA FÖR LUNDBY

LUNDBY 2007-02-08

DEFINITIONER

Sociotop står för "plats för mänskliga aktiviteter". Sociotopkartan illustrerar vilka platser människan använder i utemiljön och vad de gör där.

SOCIOTOPKARTANS ANVÄNDNING

- Utgångspunkt för utveckling och tillgångsanalyser
- Argument för skydd av värdefulla platser som sociotoper
- Prioritering av skötsel och investeringar
- Redskap för planering

SOCIOTOPVÄRDEN

Sociotopvärdena har bedömts utifrån omfattande observationer samt enkät-undersökningar, grönvandringar och möten med de som bor och arbetar i området.

Beteckning Sociotopvärde Nyckelord

Ba	Bad	bada, simma, solbada
Bl	Blomning	rabatter, vilda blommor, blommande träd och buskar
Bo	Bollsport	bollträning t ex: fotboll, tennis
Bå	Båtliv	båtliv, hamnaktivitet
E	Evenemang	demonstration, föreställning, marknad
F	Fiske	fiska, meta
Go	Grön oas	lummigt, omslutande rumslighet, kontrast mot omgivningen
Gs	Gatusport	aktiviteter på hård yta t ex: skateboard, street-basket
K	Kulturhistoria	nostalg, historia
L	Lek	lek, pulka, kojbygge
Mo	Motion	övrig motion t ex jogga, stavgång
Mp	Mötesplats	folkli, umgås, titta på människor
N	Naturupplevelse	skogskänsla, djurmöte, naturupplevelse
O	Odling	odla, pyssla med grönt
Pi	Picknick	picknick, grilla, utflykt med fika
Pr	Promenad	promenera, vandra, strosa (med eller utan hund!)
S	Sällskapslek	boule, kubb, brännboll
U	Utblick	utsikt, öppenhet, luft
Va	Vattenupplevelse	vattenljud, vattenrörelse
Vi	Vila	lugn och ro, avkoppling, hämta kraft

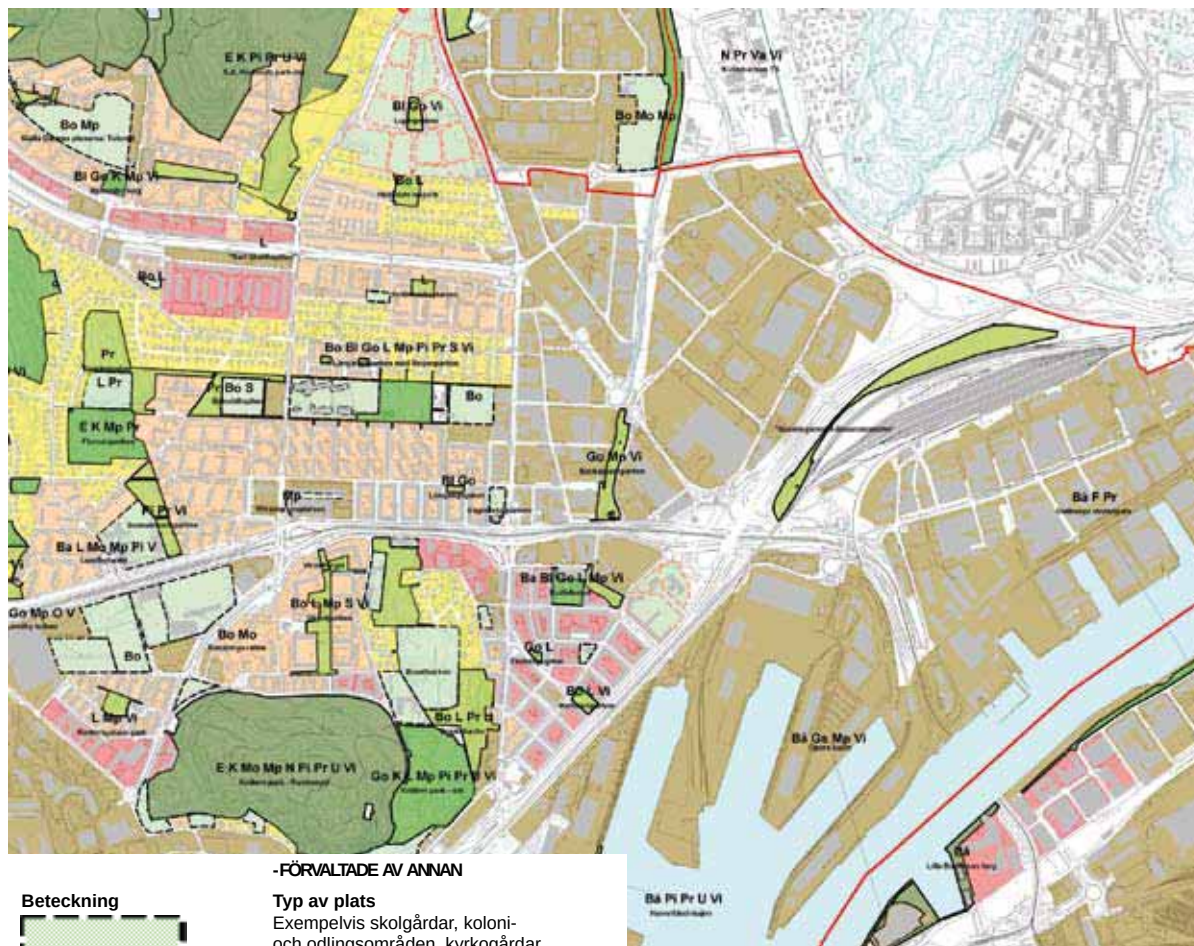
SOCIOTOPER

Beteckning



Upptagningsomr.

Närområdet	Platsen används främst av boende i omgivande kvarter
Stadsdel	Platsen används främst av boende i stadsdelen, ex. på stadsdel: Kålltorp, Masthugget och N:a Älvstranden



-FÖRVALTADE AV ANNAN

Typ av plats

Exempelvis skolgårdar, koloni- och odlingsområden, kyrkogårdar och torg

Användningen kommer att förändras p.g.a. exploatering

Mindre god friytetillgång, t ex landshövdingehus, stenstaden, miljonprogramsområden

Övrig bebyggelses fria, t ex industri, handel, småbåtshamnar, stora parkeringsplatser och offentliga byggnader.

Beteckning



FRIYTETILLGÅNG - PER INVÅNARE, PÅ KVARTERSMARK

Beteckning



Mycket god friytetillgång, t ex villor, radhus

God friytetillgång, t ex 2-3 våningars flerfamiljshus, punkthus

STADSDELSPARK



Orienterbarhet



Gångavstånd

Place Syntax för stadsdelsparker, Hjalmar och Kvillebäcken

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 +11,6. I Kvillebäcken finns den rödlistade vattenväxten knölnate. Arten är akut hotad 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 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 har inventerats under sommaren 2003.

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.

Hållbar stadsutveckling

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. En viktig bakgrund är även 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 hållbart 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.

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.

Samhällsekonomi

Samhällsekonomisk hållbarhet handlar till stor del om hushållning med skattemedel. Att genomföra beskriven förnyelse i den fördjupade översiktplanen 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. Försiktiga beräkningar av planförslaget innebär att exploateringsgraden inom planområdet på lång sikt kan trefaldigas.

Ekologisk hållbarhet

Att bygga resurssnålt är viktigt. För Backaplans 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.

Social hållbarhet

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.

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 i denna del 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. Inga vägar i anslutning till området får trafikeras med farligt gods. Något generellt skyddsavstånd finns inte vilket innebär att en särskilt 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 mynningsområde 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.

Markföroreningar

Inom hela området finns risk för markföroreningar. Hela området har använts för industriändamål och inom Östra Kvillebäcken har det funnits ett flertal färgfabriker.

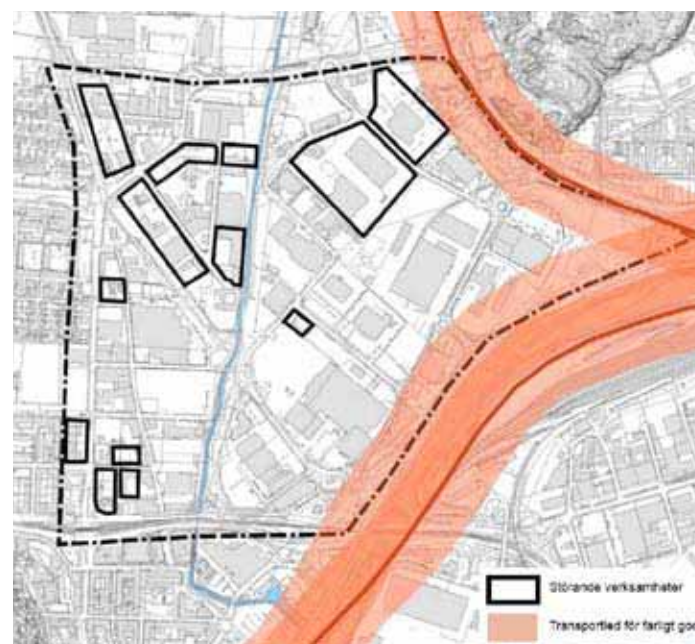
Miljökvalitetsnormer

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.

Miljöstörande verksamheter

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 och socialt liv i området.



Störande verksamheter

Kulturmiljö

Inom området finns ingen kulturhistoriskt intressant bebyggelse enligt kommunens kulturmiljöinventering och inte heller några kända fornlämningar. Gamla Tuvevägen var tidigare landsvägen in till Göteborgs centrum varför själva vägsträckningen har bedömts ha ett visst kulturhistoriskt värde.

Geoteknik och grundläggningsförhållanden

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 sättning känslig och bör därför inte fyllas upp ytterligare.

Teknisk försörjning

Inom programområdet finns ledningar för vatten, avlopp, dagvatten, fjärrvärme, el, tele och stadsgas utbyggda. Ledningarna är placerade inom allmän platsmark och följer i stort nuvarande gatusystem. Avloppssystemet är av kombinerad typ, dvs dagvatten leds till avloppsnätet.

Delutredningar som ligger till grund för arbetet

Handelsutredning för Backaplansområdet – Inregia 2006-05-18

Lundbyleden, Idéstudie – Vägverket april 2004

Backaplan som stadskärna – Space Scape 2006-12-20

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

Konsekvenser av förslaget med avseende på hälsa och säkerhet framgår av del 3, Miljökonsekvensbeskrivning.

