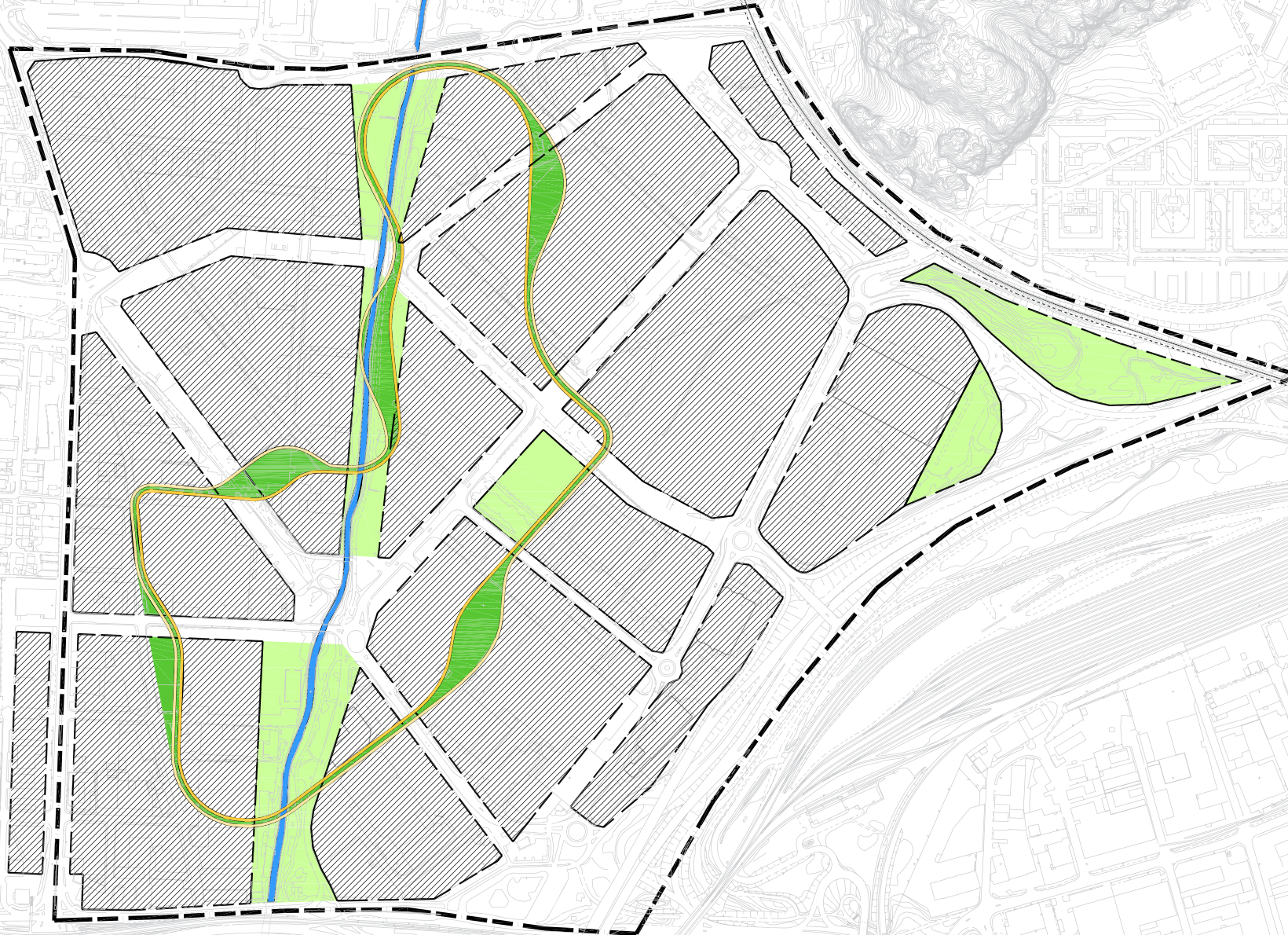




Medverkande förslagshandling

Anders Svensson	SBK distrikt norr, planhandläggare
Kajsa Röntfors	SBK distrikt norr
Ami Theleskog	SBK distrikt norr
Kenneth Fondén	SBK distrikt norr
Lena Jacobsson	SBK översiktsplaneavdelningen

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

Johan Ekman	Älvstranden Utveckling AB
Olle Lindkvist	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 AB
Carl-Johan Wiklund	Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter AB
Malvina Rangefelt	WSP Management AB
Erik Florberger	Vägverket Konsult AB
Erland Kjellsson	GF Konsult
Cecilia Henriksson	Inregia

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:

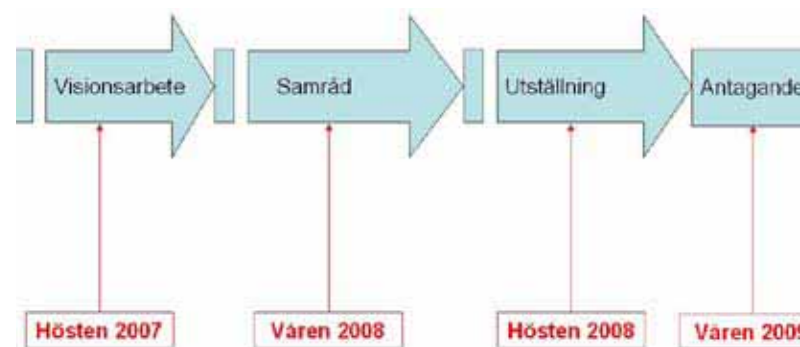


FIG 2: Preliminär planprocess

INNEHÅLL - PLANFÖRSLAG DEL 2

Förord.....	4
Sammanfattning och utångspunkter.....	5
Förslag till stadsförnyelse.....	6
Helhet.....	9
Markanvändning.....	12
Trafik.....	20
Stadsbild och arkitektur	33

UTBYGGNADSETAPPER - OMRÅDESVISA RIKTLINJER.....43

Delområde 1	
- Östra Kvillebäcken.....	43
Delområde 2	
- Volymhandel i nordost.....	45
Delområde 3	
- Shoppingområde vid centrala Backaplan.....	46
Delområde 4	
- Blandstadskvarter mellan shopping- och volymhandels- områdena.....	47

Delområde 5	
- Blandstad med stort inslag av handel öster om Kvillebäcken...	48

Delområde 6	
- Östra Kvillebäckens norra del.....	49

Delområde 7	
- Verksamheter utmed lederna.....	49

GENOMFÖRANDE.....	50
-------------------	----

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. 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 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 Göteborgs Stad, Älvstranden Utveckling AB och KF Fastigheter AB:

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 som bör diskuteras i det fortsatta arbetet lyfts fram och markerats som "samrådsfråga". Tanken är att läsaren skall ta till sig dessa frågor, fundera och komma med förslag i det fortsatta arbetet.



Planområdet (röd markering)

Sammanfattning och utgångspunkter

REGIONKÄRNAN VÄXER!

Backaplan skall i framtiden ses som en naturlig förlängning av Göteborgs centralkärna. Med nya goda förbindelser över älven ges möjlighet att bygga ihop Backaplan med Frihamnen, Lindholmen och Ringön.

FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK!

K2020-projektet som arbetar med kollektivtrafikstrukturen i Göteborg, har pekat ut Hjalmar Brantingsplatsen som en befintlig knutpunkt där trafiken kan växa. Knutpunkten samordnas med bebyggelsen och utgör en viktig nod och port till den här delen av Hisingen. På sikt omgärdas knutpunkten av högre bebyggelse och utgör ett tätt befolkat stadsrum för människor och trafik. Koppling med spårvagn genom planområdet och vidare norrut till Backa är en spännande möjlighet och en förutsättning för att erbjuda attraktivt kollektivtrafikalternativ.

SKAPA BLANDSTAD!

I samband med att Backaplan utvecklas ges möjlighet att bygga en tätare stad flera våningar. Planen föreslår stor mångfald och blandning av verksamheter, handel, bostäder och kontor. Mark för pendeltågsstation i nordöstra delen avsätts i planen, där en viktig bytespunkt för kollektivtrafik och pendeltågsresenärer kan uppstå. Kvillebäcken och grönsåket ges utökad plats i planen.

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 och att handelsytorna ungefärligen 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 tredubblas.

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 tillskapas. Samtidigt byggs ett mer finmaskigt nät av lokalgator och gångstråk upp i hela området. 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 cykelförbindelser. 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 gestaltungsprogram som kan ligga till grund för kommande detaljplaner.

EKONOMISK OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET !

Ekonomi och hushållning ska präga genomförandet. Att genomföra beskriven förnyelse i den fördjupade översiktsplanen kommer att innebära nyinvesteringar och framtida driftkostnader som belastar kommunen. Dessa investeringar uppvägs på relativt kort sikt genom ett effektivare markutnyttjande i regionkärnan. Den hållbara staden är idag en självklarhet i fysisk planering och diskussioner om stadens utveckling: centralt läge, goda transporter, kommunalt utbyggd infrastruktur är positiva utgångspunkter för Backaplan. 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 bara en god livsmiljö kan skapas, plats för socialt liv, utevistelse och natur.

Förslag till stadsförnyelse

Förslaget till fördjupad översiktsplan syftar främst till att lösa fyra huvudfrågor som motsvaras av fyra viktiga huvudmål. Huvudfrågorna är struktur, innehåll, utformning, samt genomförande. Dessa frågor beskrivs sedan under rubrikerna Helhet, markanvändning, stadsbild och gestaltning, miljökonsekvenser och genomförandekonomi.

STRUKTUR - *tillgänglighet (helhet)*

Att skapa en helhet är kanske den fördjupade översiktsplanens mest verkfulla syfte. Helhet handlar om att skapa en stadsstruktur, med gator och kvarter, som blir tillgängligt och fungerande på både kort och lång sikt, och som syftar till att skapa goda kopplingar och synergier för omgivande stadsbygd. Backaplanens roll måste ses som utifrån en helhet i staden.

INNEHÅLL - *rätt sak på rätt plats (markanvändning)*

Rätt innehåll på rätt plats vägledande för markanvändning. Det skall också finnas möjlighet att i viss mån placera landmärken och attraktioner som bidrar till att skapa en dynamisk utveckling av stadsdelen. 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 - *attraktion och livfullhet (stadsbild och gestaltning)*

Upplevelsen av en plats eller sinnebild av en hel stadsdel är viktiga faktorer att bejaka i planarbetet. Det handlar om planera och gestalta attraktiva platser, byggnader och gator för möten mellan människor.

GENOMFÖRANDE - *ekologiskt och ekonomiskt hållbart (miljökonsekvenser och genomförandekonomi)*

Den hållbara staden är idag en självklarhet i fysisk planering och diskussioner om stadens utveckling: centralt läge, goda transporter, kommunalt utbyggd

infrastruktur är positiva utgångspunkter för Backaplan. Ekonomi och hushållning skall präglade genomförandet.

Genom att lösa alla huvudfrågorna, med en stabil och sammanhållen planutformning som samtidigt ger utrymme för flexibilitet och variation, kan Backaplan ges förutsättningar till en positiv utveckling som tillsammans med Norra Älvstranden bidrar till att stärka hela Hisingen såväl miljömässigt, som social och ekonomiskt.

Huvudinriktning

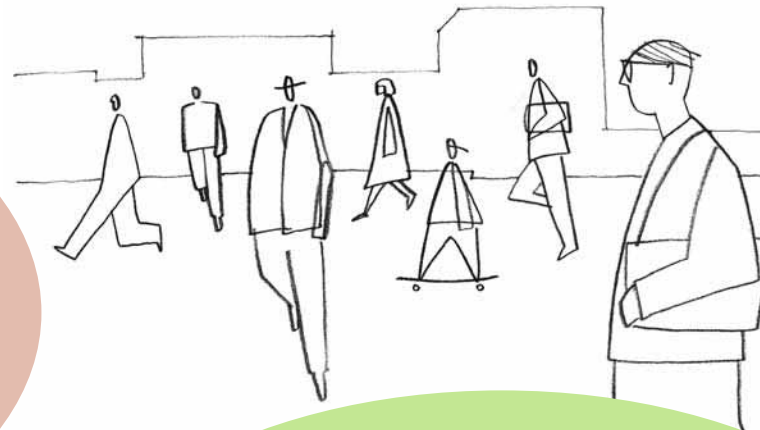
- Backaplan som en del av centrala staden
- Hög grad av tillgänglighet
- Blandstad med plats för ytterligare innehåll
- Attraktion och livfullhet
- Hållbart stadsbyggande
- Fortsatt stark handelsplats

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 trafikkarbetet
- Frisk luft och bullerfria miljöer
- Fungerande mötesplatser och offentliga rum
- Tätt 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
- Klimatanpassning och energieffektivitet
- Kretsloppsanpassat byggande

Livfullhet

Mötesplatser och offentliga rum
Promenader och park kring Kvillebäcken
Kommersiellt och kulturellt centrum
Varierande karaktär på stadsdelens områden
Utveckling under tid



Hållbarhet

Klimatanpassat och energieffektivt
Grönområdets och vattnets bevarande
Kretsloppsanpassat och förnyelsebart
Frisk luft och bullerfria miljöer
Hållbar konsumtion



Tillgänglighet

Porten till Hisingen
Lättillgängligt lokalt såväl som regionalt
Inga barriärer och prägel av kontinuitet
Kollektivtrafik, cykel och biltrafik
Strategiskt läge





Mötesplatser och folkliv

Närmiljön i stadsdelen är viktig för möjligheten till ett vardagligt socialt liv, speciellt för gamla och unga som inte på egen hand kan förflytta sig så långt. Därför är det viktigt att det skapas mötesplatser på väl valda ställen i det offentliga rummet. Service och kollektiv-trafik är till nytta för alla och ska ges stöd med ett hållbart befolkningsunderlag. En ökad närhet och blandning av funktioner ställer större krav på utformningen av de platser som behövs för lugn eller rekreation, som parker, gårdar och lekplatser.

Helhet

Backaplanens 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 kvartersmått likt t ex den angränsande stadsdelen Kvillestaden. 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 det regionala projektet K2020. I förslaget skisseras en fast spår-bunden 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.

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, både mellan förvaltningar och myndigheter och 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 inom till exempel skola, vård och omsorg. Kraven på ett utökat deltagande i frågor som rör staden växer sig samtidigt allt starkare.

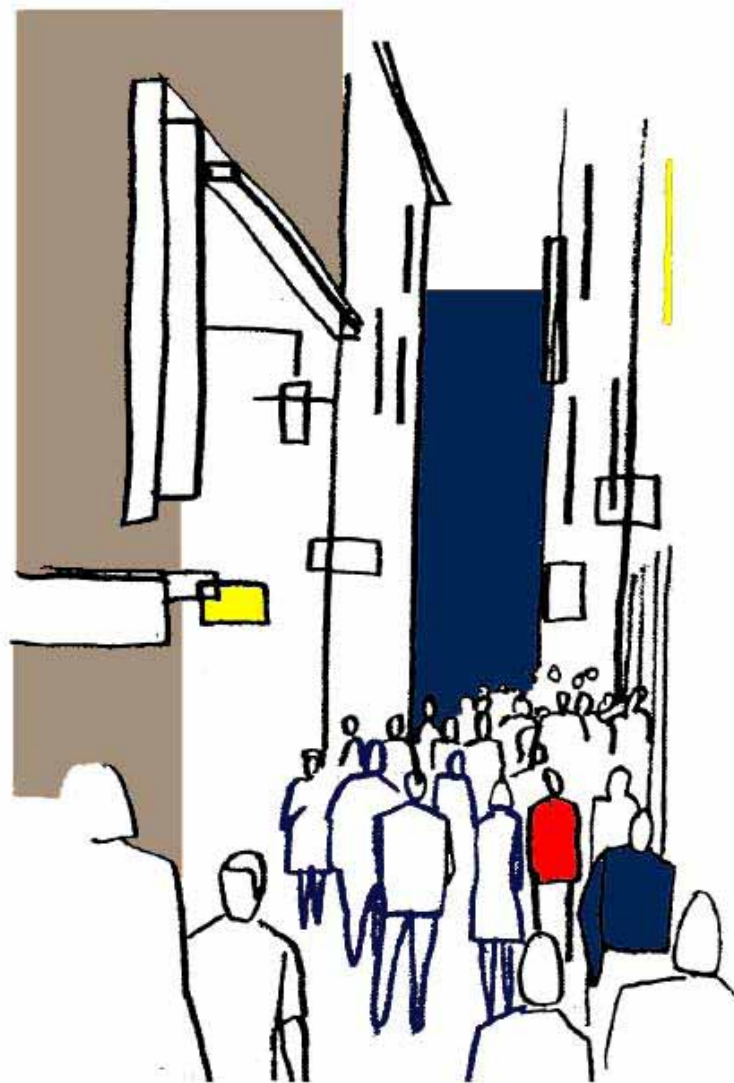
Som alternativ till den traditionella samhällsstyrda utvecklingsprocessen eller en omfattande privatisering, har Göteborg utvecklat nya metoder för stadsutveckling som under senare år tillämpats på Norra Älvstranden. Där har det av kommunen helägda Älvstranden Utveckling AB fått ett huvudansvar för stadsutvecklingen. 2004 gav kommunstyrelsen Älvstranden Utveckling AB detta ansvar även inom Södra Älvstranden, Gullbergsvass, Backaplan och Ringön. I nära samarbete med användare, kommunala förvaltningar, fastighetsägare och andra intressenter som är med och skapar Den Goda Staden, byggs ett mervärde upp i kommunens mark och fastigheter som sedan kan realiseras och ge medel till projekt och investeringar.



Hållbar stad

Backaplan kommer att byggas om och utvecklas under en lång tidsperiod, kanske sträcker sig det som föreslås i planen 15 till 20 år fram i tiden. Av denna anledning blir beskrivningen av de etapper som tänks komma närmast i tiden relativt detaljerad medan de senare etapperna beskrivs mer översiktligt.

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.



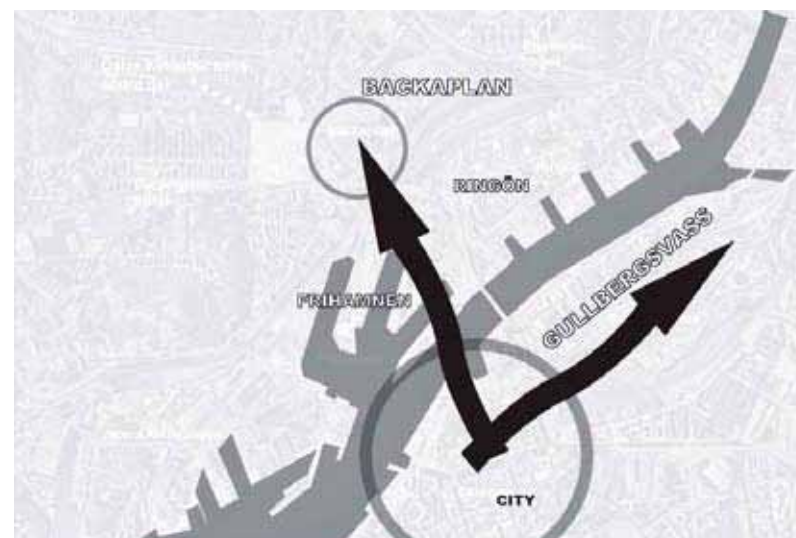
Backaplan som del av "norra city" – ett koncept för stadsutveckling

Göteborg har idag en relativt liten centrumkärna med många av stadens stora begivenheter inom promenadavstånd. Men i direkt anslutning till dagens kärna ligger markområden med låg exploatering och ytkrävande innehåll. Planering pågår bl a för att omlokalisera transportintensiv verksamhet från innerstaden närmare de stora trafiklederna. Med de målsättningar som Göteborgsregionen kommunalförbund skisserar krävs ett sammanhållet koncept för utveckling och påbyggnaden av den till innehållet kompakta centrumkärnan. I de grundläggande strategierna för Backaplan förutsätts att citykärnan förlängs i framförallt två riktningar, mot Gullbergsvass och mot Backaplan. Utvecklingen av Backaplan kan starta med en tyngdpunkt vid Hjalmar Brantingsplatsen och via Frihamnen koppla sig mot dagens stadskärna.

Ett framtida Backaplan skall på kort sikt kunna fungera utan en direkt utveckling av nästa utvecklingsområde; Frihamnen. Utvecklingen av andra stadsdelar av 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 med en direkt fysisk koppling med Frihamnen och Ringön. Det förutsätter ytterligare omfattande åtgärder för att övervinna barriärer som Göta älv och Lundbyleden. Samspelet mellan de olika utvecklingsområdena, befintlig stadskärna och genomförandet av fysiska åtgärder för att övervinna barriärer som älven och de hårt trafikerade lederna är några av de faktorer som kommer bli avgörande för om "norra city" är ett hållbart koncept på längre sikt.



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 om disponeras och flera byggnader rivas, så står flera befintliga byggnader för karaktär och kontinuitet i området.

I de befintliga byggnaderna kan handel bedrivas under det att nya kvarter byggs, något som krävs för att bibehålla varumärket Backaplan och kommersen igång.

Markanvändning

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 Backaplan utveckling är KF Fastigheters ambition att flytta sin del av volymhandeln norrut i området, vilket frigör stora ytor centralt, nära strategiska Hjalmar Brantingsplatsen ett viktigt steg. En annan utlösande faktor till en utveckling av området är att detaljplanearbete startats för bostäder i östra Kvillebäcken, med ambitionen att tillskapa ett stadsmässigt boende med inslag av verksamheter i bottenvåningarna.

Sydvästra delen har stor potential för att kunna utvecklas och upplevas som en tät och pulserande citykärna. Vid knutpunkten understödjer kollektivtrafik- och stadsförnyelse varandra. Expansion av plats för kollektivtrafikens behov får i första hand ske över befintliga gräsytor österut, mot Lundbyleden. I andra hand får mer komplexa lösningar studeras med däckslösningar. Om en tillräckligt stadsmässig lösning av platsen ska kunna ske så måste ytanspråken på platsen för t ex uppställning av bussar minimeras. Exempel på hur attraktiva knutpunkter kan utformas ges i en delrapport från K2020-projektet.

Exploateringsstal:

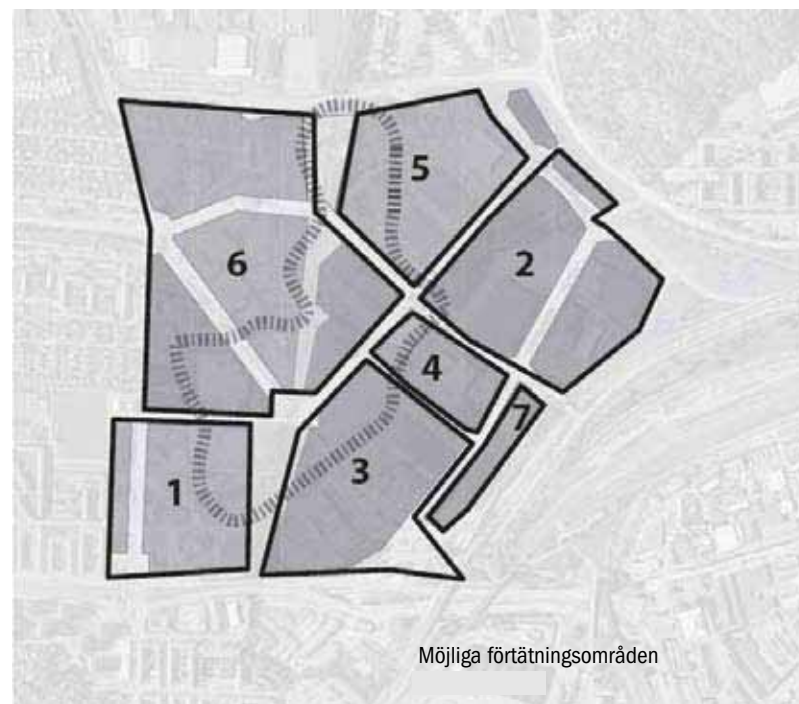
Kvot av sammanlagd bruttoarea för byggnader inom en fastighet med fastighetens markyta.

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

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

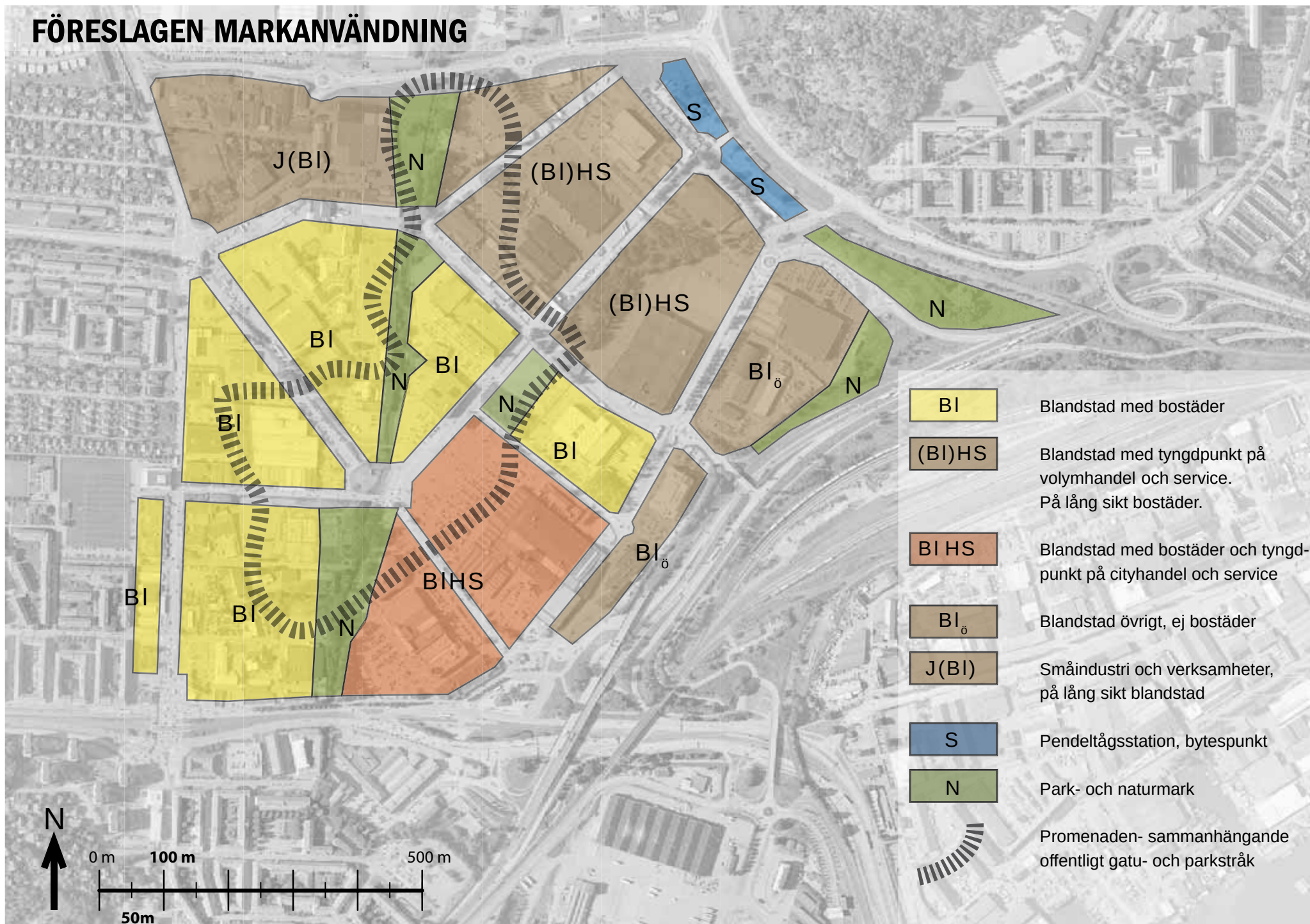
Totalt för hela planområdet finns idag ca bebyggd 225 000 m² våningsyta. Planområdets storlek uppgår till ca 100 ha. Beräknar man att ca 25% av ytan upptas av vägar, allmänna ytor etc uppgår till ca 75 ha, vilket motsvarar ett generellt exploateringsstal på ca 0,3.

Frigörs areal i lågt exploaterade fastigheter genom rivning och omDisposition kommer markutnyttjandet att kunna effektiviseras väsentligt. Totalt beräknas tillkomma ca 700 000 m² våningsyta vilket gör att exploateringsstalet generellt för området stiger till ca 0,95.



Möjliga förtättningsområden

FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING



Regionala verksamheter och arbetsplatser

Backaplan har ett strategiskt läge invid Knutpunkt Hjalmar och Lundbyleden som gör det intressant som läge för arbetsinpendling. Verksamheter och arbetsplatser som idag ligger utspridda 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 framtida bytespunkt för Bohusbanan vid Brunnsbo.

Blandstad

Enligt ÖP 99 skall området utvecklas till blandad stadsbebyggelse. Blandad stadsbebyggelse förutsätter att bostäder byggs i området utöver det innehåll av handel och verksamheter som finns i området. Hur detta skall ske så att en attraktiv boendemiljö kan skapas samtidigt som området innehåller en stor andel handel och verksamheter är en viktig fråga att klara ut.

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. Bl a har södra delen av Östra Kvillebäcken förutsättningar för ett stort bostadsinnehåll. För att skapa blandstad är bostäder angeläget att tillskapa även i övriga delar av Backaplanområdet. En vertikal skiktning av bebyggelsen bör eftersträvas så att levande bottenvåningar med butiker och restauranger kan kombineras med bostäder och kontor i de övre våningarna.

Bostäder

Planens 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 det vara viktigt att inte bostadsytorna blir för små med tanke på trygghet i området mm. I andra delar bör andelen bostäder inte överskridas eftersom områdena har ett stort strategiskt värde för annan markanvändning för tex allmänna ändamål.

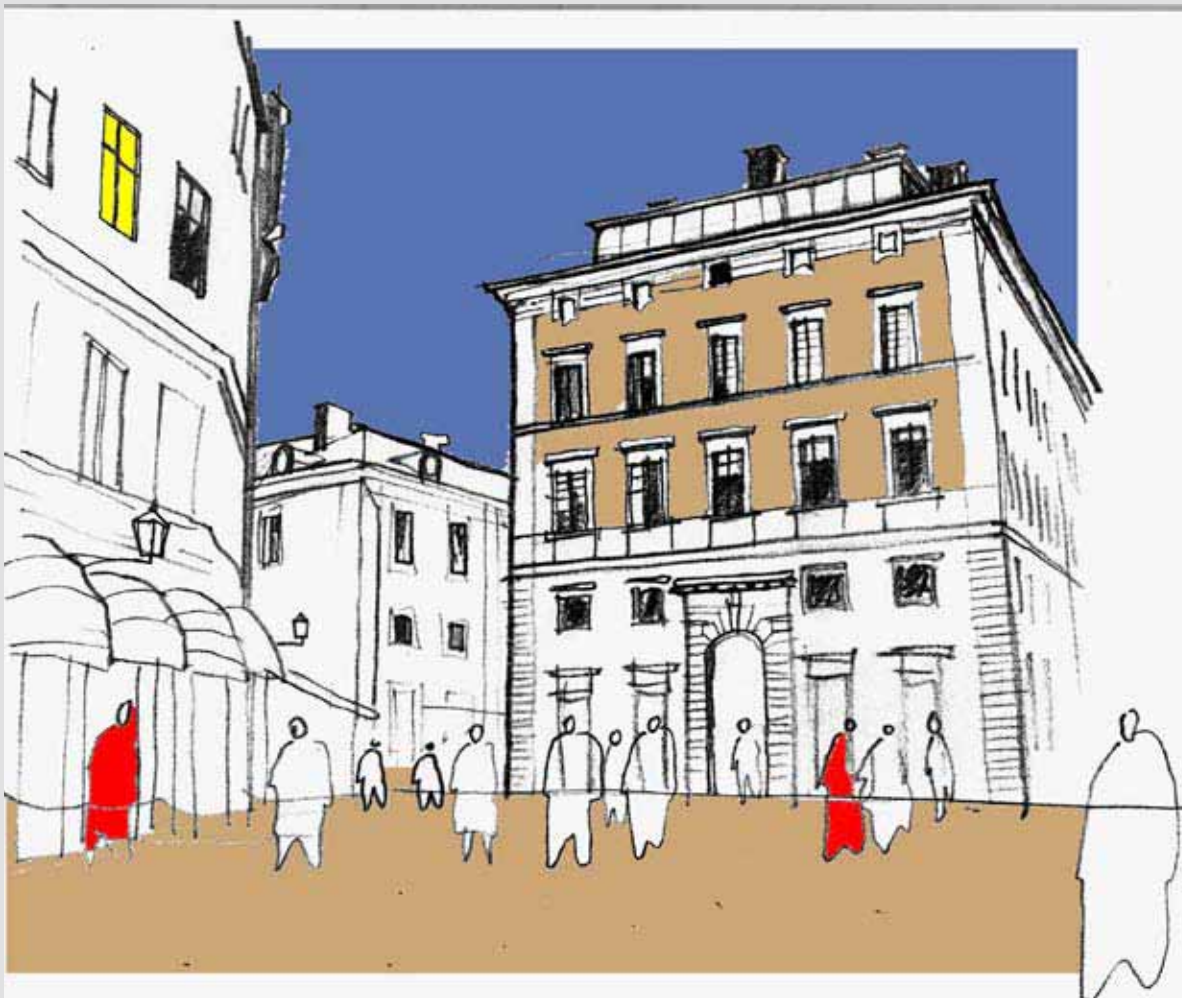
I nordöstra delen är syftet att på sikt åstadkomma en blandning av verksamheter/volymanhandel och bostäder. I östra Kvillebäcken, planområdets sydvästra hörn pågår detaljplanearbete, med en stor andel bostäder. Det är

värdefullt om man kan få till eller förbereda för lokaler, verksamheter och servicebutiker o dyl. i kvarterens bottenvåningar.

Norr om Färgfabriksgatan, på västra sidan av Kvillebäcken 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, gatuupprusning mm.

Slutligen sker en koncentration av handel kring Hjalmar Brantingsplatsen, och här bör även andelen bostäder vara stor. Goda förutsättningar skapas för att verkligen få en attraktiv tyngdpunkt för Backaplan med liv och rörelse över stora delar av dygnet om man får rätt blandning i den här delen av planområdet.





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.

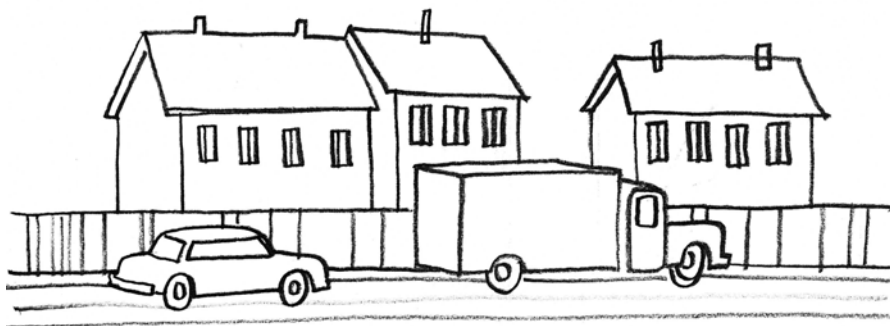
Byggnader från olika tidsepoker ger ett mervärde till staden i form av historisk förankring samt en möjlighet till en diversifiering i lokalutbudet med en blandning av såväl billigare som dyrare lokaler, vilket ofta attraherar olika typer av verksamheter. Det ger också möjligheter för nybildade småföretag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

Bostäder och miljö

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 stora trafikmängder. 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 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.

Backaplan ligger i ett utsatt läge, nära Lundbyleden och hamnbanan vilket innebär buller, luftföroreningar och säkerhetsrisker. Hamnbanan är också ett stort riksintrasse, 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. 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 utvistelse.



Planen föreslår:

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 skärma av bostäder och vistelseytor mot trafiken.

Handel och centrumfunktioner

Backaplan - strategiskt läge för handel

Hisingen som idag har ca 130 000 inv står inför en stor utbyggnad med bostäder de närmaste åren. Beräknad befolkningsökning svarar i sig mot en konsumtionsökning med cirka 200 Mkr årligen på Hisingen. Till detta skall läggas den tillväxt som den ökade percapita-konsumtionen ger. Tillväxten har varit mycket hög de senaste åren men är så hög som 2% i genomsnitt under de senaste 20 åren. En 2%-ig utveckling betyder mellan 100 och 150 Mkr i årlig ökning på Hisingen. Totalt är ett alltså ett rimligt antagande att handeln på Hisingen ökar med ca 300-400 Mkr årligen.

På Hisingen finns idag flera större handelsplatser och ett antal mindre torg, men inget större samlat centrum, möjligen med undantag för handeln kring Wieselgrensplatsen. Ca 30 % av konsumtionen omsätts idag i vad som brukar kallas volymhandel (se faktaruta i del I – Förutsättningar). Denna typ av handel är ca 30 % mer yrkrävande än hos övrig handel. Målsättningen är att erbjuda Hisingensborna en möjlighet att handla större delen av sin konsumtion



Exempel på shoppinghandel i tät miljö (Viktoriapassagen)

utan att åka över älven och att erbjuda boende i centrala delar av Göteborg volymhandelsbutiker inom rimligt avstånd.

Backaplan har ett strategiskt läge på Hisingen i skärningspunkten mellan flera viktiga stråk och genom sin omedelbara närhet till Göteborgs City. Området är redan idag lätt att nå både med kollektivtrafik och bil. Detta ger området goda möjligheter att utvecklas till ett regionalt centrum, med en liknande funktion som Frölunda torg har för de västra stadsdelarna. Backaplan har också redan idag flera funktioner som ger området centrumkaraktär. Tillväxten av detaljhandelsytor på Hisingen fyller olika funktioner. Det handlar dels om lokal handel och shopping för boende på Hisingen - ett komplement till Amhult och City - och dels om mer rationell handel av storköpskaraktär/volymhandel. Inom Backaplan föreslås därför två typer av handelsplatser som båda är lätt tillgängliga med kollektivtrafik.

Hållbar handel

En viktig utgångspunkt är att jobba för en utveckling mot hållbar handel. Det handlar mycket om tillgänglighet. En handel som är lätt att nå, framförallt med kollektivtrafik, är en viktig faktor i kampen mot ökat bilberoende i samhället. Den tillgängliga handeln är också till för alla och därigenom mer socialt hållbar. En kombination av shopping och offentliga mötesplatser ger en levande och tryggare stadsmiljö. Begreppet hållbar handel kommer att diskuteras vidare i det fortsatta arbetet.

Volymhandel i norr

Idag består Backaplan av såväl cityhandel som volymhandel. I det framtida Backaplan förskjuts volymhandeln norrut medan cityhandeln utvecklas vid knutpunkten. Att även volymhandeln nås med kollektivtrafik är en fördel inte minst för boende i centrala Göteborg där biltätheten är lägre än för övriga delarna av kommunen.

Cityhandel nära knutpunkt Hjalmar

Den redan idag ganska citylika handeln vid knutpunkt Hjalmar och Swedenborgsgatan kompletteras och förtätas. Här kan en ny stadsmässig och tät shoppingmiljö skapas av motsvarande karaktär som inom vallgraven.

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. Viktiga huvudstråk som kan vara lämpliga för denna typ av handel kan vara Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Dahléngsgatan, 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 lämpligt.

Offentlig service

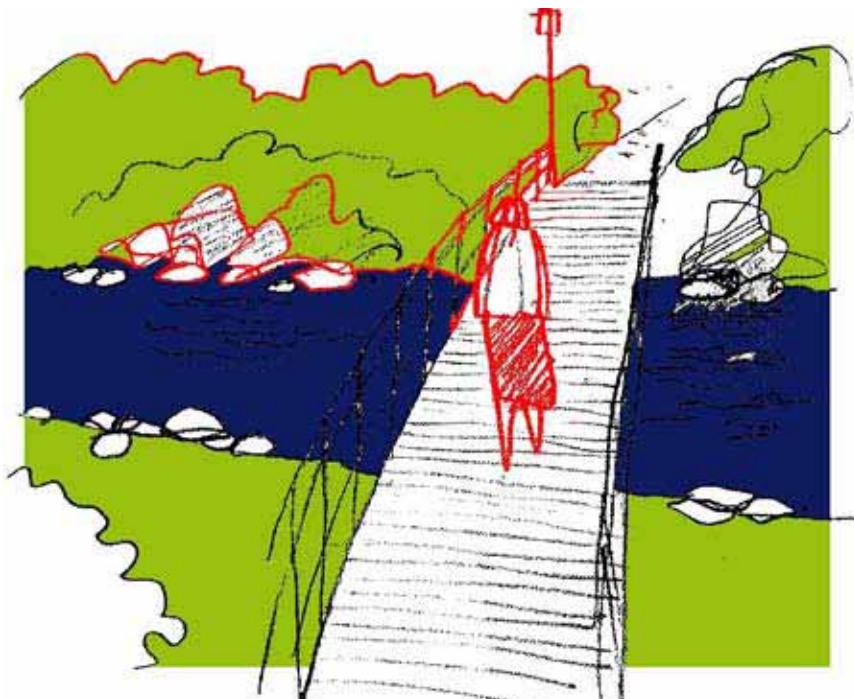
Inom planområdet kommer det behövas plats för skolor, daghem, fritidshem och primärvård. Övriga offentliga servicefunktioner som nämnts är stadsbibliotek, simhall, kyrkor och föreningslokaler. Vilken typ av service som kan komma ifråga skall utredas i det fortsatta arbetet.

Kontor och andra verksamheter

Vissa bullerstörda lägen med goda annonslägen kan nyttjas för kontorsbyggelse. 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 där inte handel är lämpligt. Lokaler bör i så fall utformas så att de kan konverteras till antingen handel eller bostad när efterfrågebilden ändras. I Backaplansområdets nordöstra 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. Besöksintensiv verksamhet med inslag av handel som t ex de bilförsäljare som finns där idag kan vara en lämplig markanvändning även i framtiden.

Småindustri och verksamheter

Hantverk kan kombineras med bostadsnära verksamheter, annars skall en tydlig separation mellan tyngre bullrig verksamhet och bostäder göras.



Planen föreslår:

Utveckla Backaplan till regionalt centra 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.

Lokalisera volymhandel till områdets nordöstra del, lätt tillgängligt med bil men även väl försörjt med kollektivtrafik

Förtäta områdets kärna kring Knutpunkt Hjalmar och Swedenborgsgatan för cityhandel

Lokalisera småskalig handel, service och kontor nära de publika stråken inom området

Naturområde

Inom området är det framförallt det genomgående blå-gröna stråket Kvillebäcken som bör omhändertas och utvecklas. Kvillebäcksstråket fungerar som en ekologisk spridningskorridor och föreslås utvecklas till en sammanhängande blå-grön park, med skiftande karaktärer. I sydvästra delen kan stråket utvecklas till en tydlig stadsdelspark, medan det i norra delen kan kopplas till gångstråket genom Hökälla norrut. Beträffande grönsstrukturplaneringen i området se vidare under kapitlet Stadsbild och gestaltning nedan.

FÖRESLAGNA KVARTER OCH FÖRTÄTNINGSPOTENTIAL



Trafik

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 skall i så stor utsträckning som möjligt kunna samnyttjas. Detta leder till två slutsatser: 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.

Planen föreslår:

Planera Backaplan utifrån människans sätt att röra sig till fots och på cykel. Sträva efter ett öppnare och mer blandat trafiksystem, där detta är möjligt. Utveckla ett trafiksystem och huvudgatunät som ger ett logiskt rörelsemönster. Planera bebyggelse och trafik sammanhållet, inte som två skilda discipliner.

Ett utbyggt huvudgatunät

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 grov kvartersindelning som har möjlighet att trafikförsörjas på ett rimligt sätt och så att en fördelning av trafiken kan ske. På längre sikt kan fler gator tillkomma, men dessa utgör huvudgatunätet för planområdet.

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 - Minelundsleden

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, kanstensparkering, cykelfält samt generösa trottoarer. Gatan kan ha en bredare trottoar mot söder med plats för uteserveringar alternativt förträdgårdar. 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.

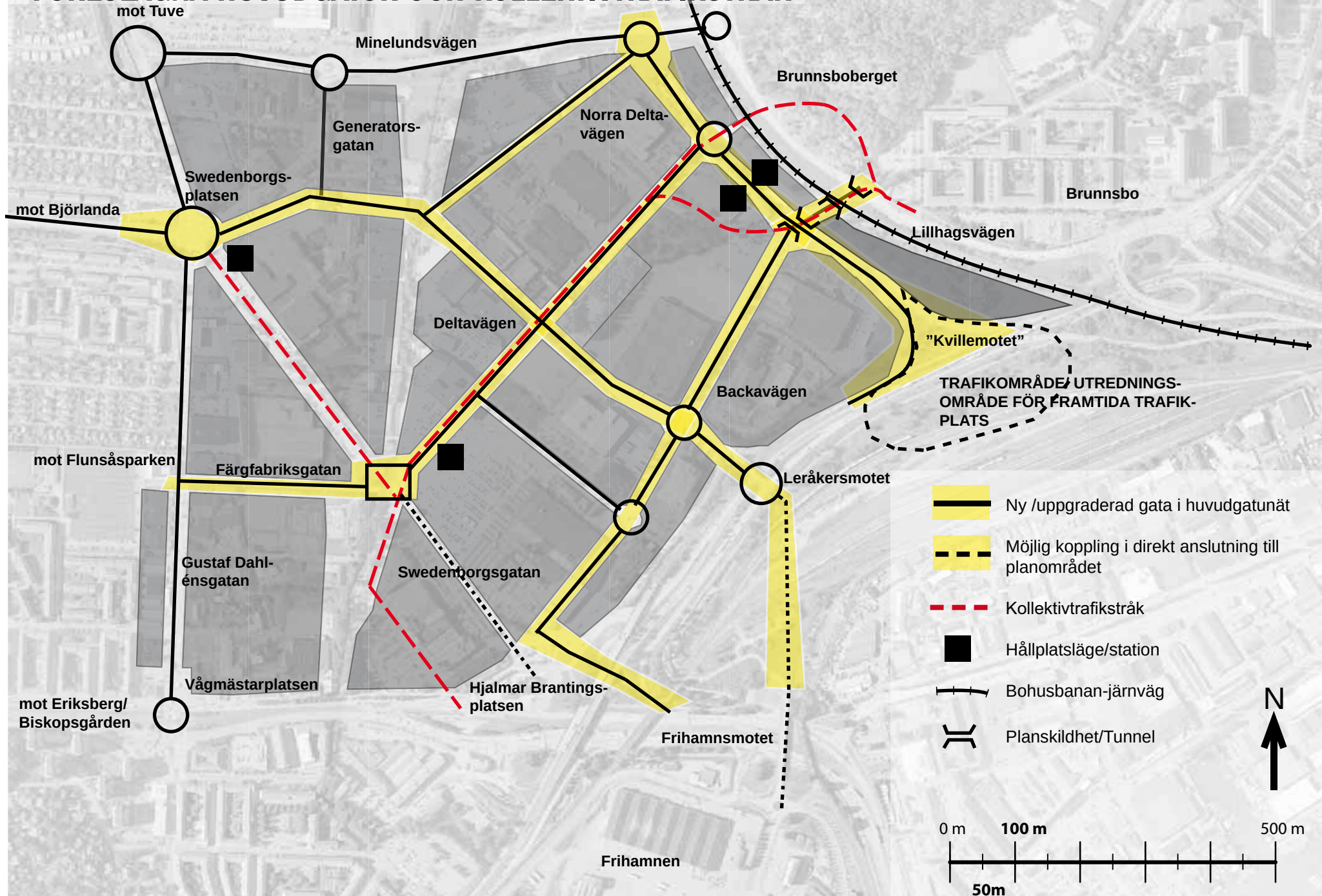
Tvärförbindelse Swedenborgsplatsen – Leråkersmotet – Frihamnsmotet

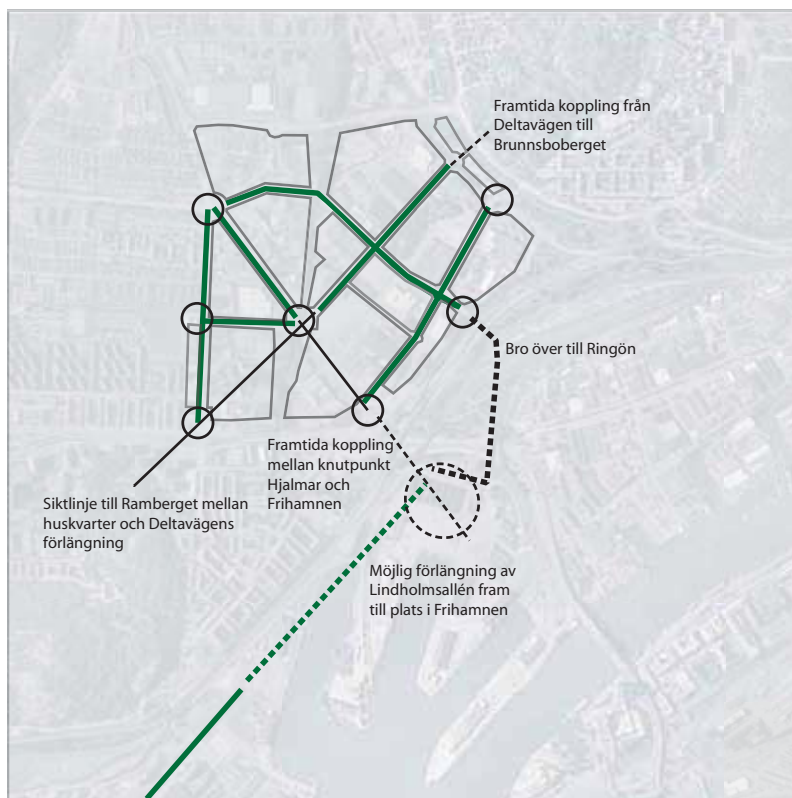
Den planerade kopplingen mellan Leråkersmotet och Ringön kan ledas vidare över Backaplanområdet och kopplas ihop med Swedenborgsplatsen via en ny bro över Kvillebäcken. Syftet med gatan är fördela den trafik som skall in i området eller vidare mot Göta Älvbron på fler gator. Denna gata utformas som en tydlig stadsgata med dubbla trädrader och med upphöjda tydliga övergångsställen. Effektiv lösning med möjlighet till korttidsparke-



Principfigur utbyggt huvudgatunät i förhållande till markanvändning

FÖRESLAGNA HUVUDGATOR OCH KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK





Huvudgatunätet tydliggörs med enkla och dubbelsidiga trädalléer (streckad linje=ungefärlig sträckning av koppling på lång sikt) och hjälper till att skapa ett orienterbart nät mellan strategiska platser (cirklar på bilden). Platserna är viktiga punkter för att Backaplan skall upplevas integrerat med omgivande stadsbygd, samt överbrygga barriärer. Gatunätet med varianter av boulevarder och esplanader ökar känsla av att ha nära till parker och platser. Förlängning av stråket Swedenborgsgatan mot Frihamnen är en framtida fråga. Kopplingen mellan Frihamnen och Backaplan via Ringön ger också en möjlighet att ansluta till Lindholmsallén. På så sätt skapas en helt ny allé som integrerar Backaplan med stora delar av Norra Älvstranden.

ring utmed gatan bör studeras vidare. Det är viktigt att gatan uppfattas grön, gärna en boulevard med träd på ömse sidor. Om en grön allé genom området skapas kan det bli ett starkt stadsbyggnadselement som på sikt kan bilda ett sammanhängande grönt gaturum mellan Backaplan och Lindholmen (jfr alléstråket i centrum).

Backavägen - Lillhagsvägen

blir en parallell befintlig huvudgata till Deltavägen. Gatan uppgraderas med möjlighet till kantstensparkering och tydlig allékaraktär och nytt gång- och cykelstråk på gatans västra sida. I norr ansluts Backavägen planskilt under järnvägen mot Lillhagsvägen.

Planen föreslår:

- *fördela trafikströmmarna inom området genom att komplettera gatunätet*
- *led genomfartstrafiken runt planområdet*
- *förbättra Backaplans anslutning till Lundbyleden i etapper*
- *Knyt samman Swedenborgsplatsen, Leråkersmotet och Frihamnsmotet med ett nytt tvärstråk*

Kollektivtrafik

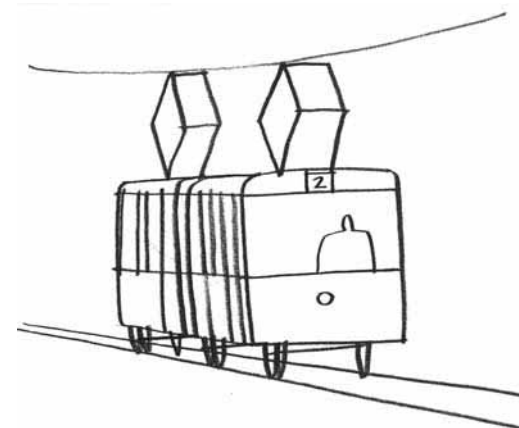
Andelen som väljer att åka kollektivt till Knutpunkt Hjalmar för att handla är redan idag relativt hög (ca 40% 2006), vilket är värdefullt och bör vårdas och utvecklas vid fortsatt utbyggnad. Ett grundläggande resonemang vid utvecklingen av Backaplan är att det ökade transportbehovet som uppstår när 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 resandandelen ökar.

Ökad kollektivtrafikandel enligt K2020

Planeringen för kollektivtrafik till och från Backaplan ska ske enligt de principer och förslag som diskuteras i K2020 - Framtidens kollektivtrafik i Göteborgsregionen - som genomförs i samverkan mellan Göteborgs stad, Västtrafik, Banverket, Vägverket, GR och VGR. K2020 utgår från att kollektivtrafikens andel ökar från dagens 24 procent till 40 procent. Detta är en nödvändig utveckling om inte trängseln ska förvärras, liksom luftförureningarna. Om fler resenärer ska välja kollektivtrafiken ställer det stora krav på en ny struktur. Under fas 2 av K2020 ska ett kollektivtrafikprogram med handlingsplan tas fram.

K2020-projektet resonerar kring en uppbyggnad av ett system med bl.a. ett Kom-fort och ett Kom-oforta nät. KOM-fort systemet innebär få hållplatser för snabb inpendling in till Göteborgs centrum. Bussarna kommer att stanna vid knutpunkter som Backaplan, Gamlestan, Frölunda torg etc. och innebär att Hjalmar Brantingsplatsen blir en ännu viktigare knutpunkt. KOM-oforta systemet innebär en utveckling av trafikering och linjenät inom Göteborg, med täta turer och spårvagnslinjer.

En spårvägslinje till Backa är tänkt att dras genom området och påverkar därmed utformningen och innehållet, framförallt utmed huvudgatan Deltavägen. Till en början kan gatan, med nya hållplatser trafikeras med stombuss (ex dagens linjer 18 och 19)



Nya linjedragningar och bytespunkter

Nya linjedragningar med spårvagnsreservat föreslås bakom bef. handelshus i kv Remskivan och vidare norrut i Deltavägen resp Swedenborgsgatan. Nya hållplatslägen kan skapas vid korsningen mellan Swedenborgsgatan och Deltavägen, vid Swedenborgsplatsen och i Deltavägens norra del. Etapputbyggnad av spårvagn med vändslinga och torgplats kan utvecklas i den nordöstra delen med fysisk koppling till ett stationsläge vid Bohusbanan.

Swedenborgsgatan

Öppningen och förlängningen av Swedenborgsgatan genom Östra Kvillebäcken bidrar till en viktig axel skapas genom planområdet. Från en ombyggd Swedenborgsplats kommer det nu finnas möjlighet att skapa en diagonal gata med kollektivtrafik som kopplar Hjalmar Brantingsplatsen med Tuvevägen och Björlandavägen. Ett viktigt gång- och cykelstråk kan skapas längs hela gatan. Att en del trafik framförallt kollektivtrafik västerifrån får möjlighet att angöra Backaplan är en förutsättning för att sprida trafiken i området och avlasta Gustaf Dahlsengatan och Färgfabriksgatan.

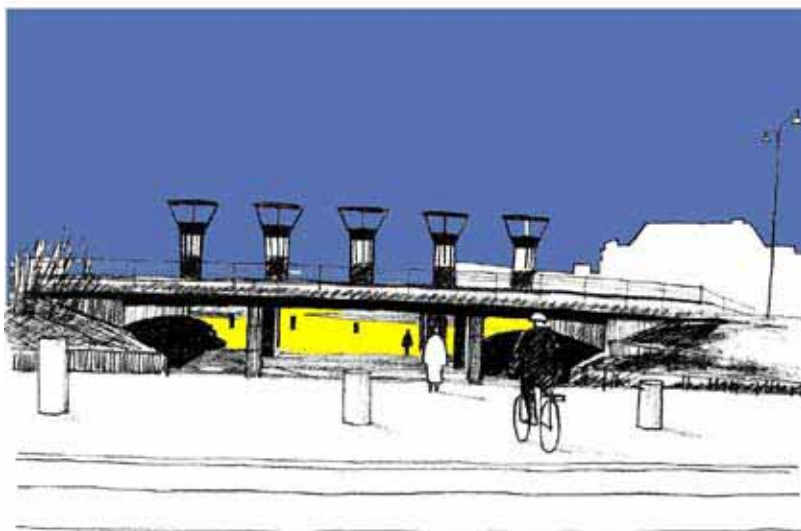
Öppningen av gatan kommer också att medföra att fastighetsägare utmed stråket får en angörings- och entrésida till butiker och verksamheter, vilket skapar goda annonslägen. Mellan Kvillebäcken och Gustaf Dahlsengatan lig-

ger idag ett trafikreservat för sträckningen, vilket kan förenkla genomförandet.

Utökade ytor vid Knutpunkt Hjalmar

Hjalmar Brantingsplatsen är en viktig bytespunkt för kollektivtrafiken. Med en ökad trafik till och från Hisingen bör 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.

I K2020-projektet lyfts knutpunkt Hjalmar fram som en viktig knutpunkt för inresande från stora delar av Hisingen och som en plats där bebyggelseutveckling kan ske med möjlighet. Samtidigt som inpendlingen förutspås öka och ökningen förutsätts kunna tas i form av kollektivtrafik ökar både



Gångpassagen vid Knutpunkt Hjalmar

trafikering 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 utökad österut i riktning mot Lundyleden, där hållplatser för tillkommande busslinjer kan ordnas. Tillgängliga ytor bör utnyttjas effektivt, bl a genom att antalet bussupställningsplatser minimeras.

Nya busslinjesträckningar

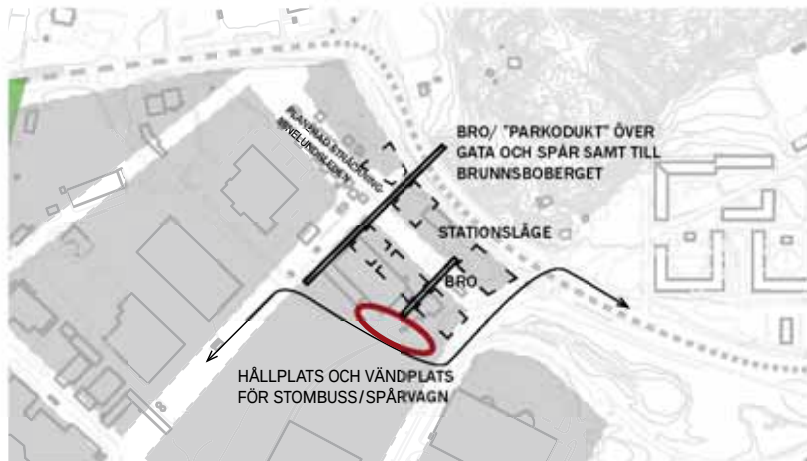
Två nya stråk för stombusslinjer och övriga busslinjer föreslås inom Backaplansområdet i Swedenborgsgatan och i Deltavägen. Kompletterande lokala busslinjer behövs längs Backavägen för försörjning av kvarteren mellan Backavägen och Lundbyleden.

Spårvägsreservat

I tidigare planer för Backaplansområdet finns ett spårvägsreservat i Deltavägen och i dess förlängning norrut vidare mot Brunnsbo/Backa. Detta reservat föreslås bibehållas. Det kan i en första etapp utnyttjas för en förlängning av spårvägen till den nya pendeltågsstationen så att en bytespunkt skapas med nära gångavstånd till såväl volymhandelsområdet som till Brunnsbo.

Planen föreslår:

- utökade ytor för hållplatser mm vid knutpunkt Hjalmar
- nya busslinjesträckningar för de linjer som försörjer och/eller anknyter till området
- spårvägsreservat centralt genom området med anslutning till Bohusbanan



Tidig skiss över planerat stationsläge i nordöstra delen av planområdet för Bohusbanan. Pendeltågsstationen kommer att utgöra en bytespunkt med i första hand stombuss, och på lite längre sikt spårvagn.

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 utarbetas i samråd med berörda intressenter.

Järnvägstrafik

Ny pendeltågsstation

Västrafik har i juni 2007 framställt önskemål om en ny pendeltågsstation på Bohusbanan vid Brunnsbo. Ett stationsläge har studerats i Deltavägens förlängning (se bild ovan). Stombusslinjer i Deltavägen anknyts till stationsläget.

Hamnbanan

Hamnbanan är en viktig länk för godstrafiken till Göteborgs hamn. En förstudie avseende kapacitetsförstärkning har genomförts. Flera alternativa sträckningar har studerats bl a en ny tunnelsträckning genom Ramberget och Bratteråsberget. De olika alternativen kan få konsekvenser för Backaplansområdet avseende barriärverkan, störningar mm men bedöms inte vara dimensionerande för områdets utbyggnad i stort.

Västlänken

En järnvägstunnel planeras under Göteborg (projekt Västlänken) bl a för att kunna förbättra pendeltågstrafiken i Göteborgsregionen. Möjligheten att koppla Backaplan till Västlänken har diskuterats, men inga konkreta förslag finns avseende detta.

Planen föreslår:

En ny pendeltågsstation på Bohusbanan vid Lillhagsvägen med anslutning till buss/spårvagnsnätet i Deltavägens förlängning

Cykeltrafik

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, Kvillestan och Frihamnen.

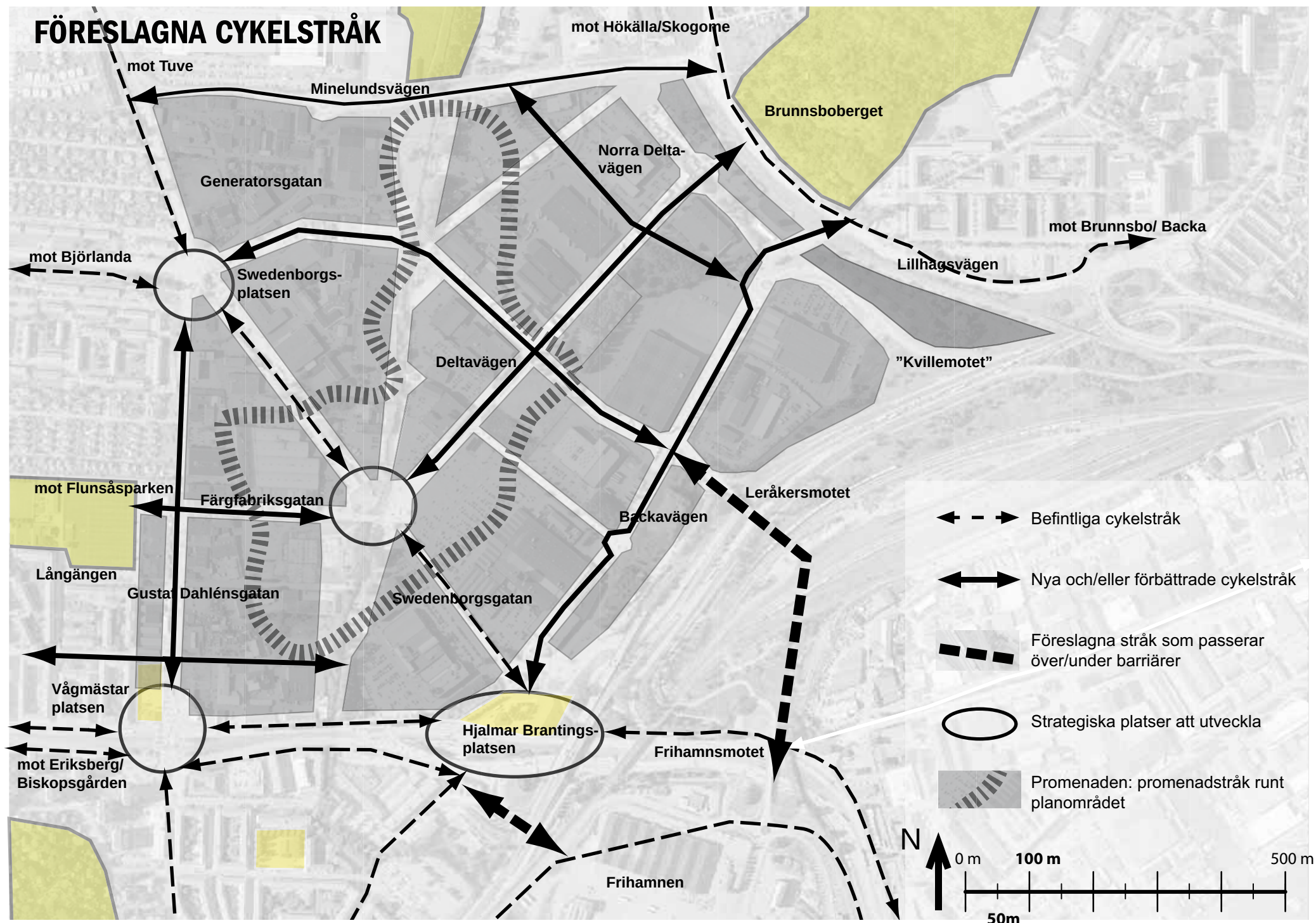
Brunnsbo-Backaplan

Dagens befintliga gc-väg utmed Backavägen förbättras i samband med etapputbyggnader av kvarteren utmed gatan. Bättre utrymmen för fotgängare skapas och samordnas med planskildhet och undergång vid Lillhagsvägen mot Brunnsbo. Parallellt med Backavägen föreslås gc-bana i Deltavägen som förlängs upp till läget för en ny pendeltågsstation. I förslaget andra del fortsätter en förbindelse över till Telegrafberget (Brunnsboberget) med en bro över en utbyggd Minelundsvägen och Lillhagsvägen.

Hjalmar Brantingsplatsen-Frihamnen

Kopplingen ligger utanför det egentliga planområdet men utgör en viktig länk för gående och cyklister för att lätt kunna ta sig till Frihamnen från Hjalmar-Brantingsplatsen och Kvillestan. Idag utgör Hjalmar Brantingsmotet och Lundbyleden en kraftig barriär för enkel passage ner till vattnet. Förslaget bygger på att man cyklar i Hjalmar Brantingspassagen. Därefter är

FÖRESLAGNA CYKELSTRÅK



det viktigt att skapa en gen förbindelse mot Frihamnen. En bred portal bör öppnas, vid läget för dagens trånga gångtunnel under Lundbyleden, och en ny tunnel under hamnbanan mot västra delen av Frihamnen.

Backaplan – Ringön – centrum

Samordnas med utbyggnad av Leråkersmotet och en ny bro över Kvilleban-gården ner till Ringömotet: viktigt med en övergång som har generösa mått för gångare och cyklister och som känns trygg över den stora barriären. Blir en viktig genväg in till centrala Backaplan och kan nyttja och centralt ut-nyttjas med ett nytt något östligare läge för Göta-älvbron. Gatan fungerar till stora delar som en bro i förlängning över Bangården och fogas samman med den befintliga frihamnsviadukten. I framtiden kan den förhållandevis enkelt kopplas ihop med och utgöra en fortsättning av Lindholmsallén ner till frihamnen. Viktigt att den får en utformning som känns spännande och verkligen knyter samman två av stadens centrala förändringsområden (Back-aplan och Frihamnen) genom ett tredje; Ringön.

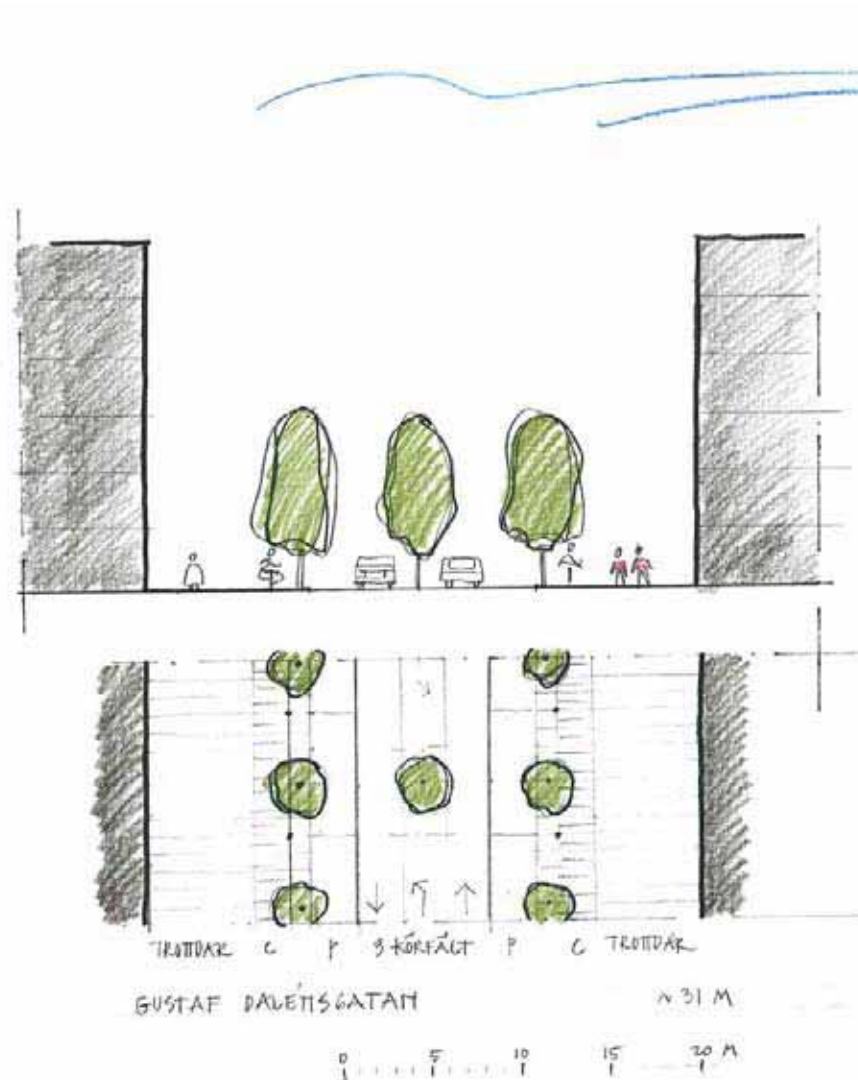
Färgfabriksgratan – Flunsåsparken – Vågmästareplatsen

En viktig koppling till den nya centrala platsen i skärningspunkten mel-lan Swedenborgsgatan och Deltavägen, är förlängningen västerut. Väster om Gustaf Dahlénsgratan finns parallella gc-banor utmed båda sidor av parken som sträcker sig mot Flunsåsparken. Det är logiskt att dessa kan förlängas in mot Backaplan så att ett sammanhängande grönt cykelstråk kan skapas.

I programmet för Östra Kvillebäcken beskrivs en miljöupprustning av Gus-taf Dahlénsgratan. Upprustningen hänger samman med andra åtgärder som gör att ökning av trafiken kan undvikas och barriäreffekten mildras. Det är också viktigt att studera en säkrare cykelförbindelse över Hjalmar Brantings-gatan mot Brämaregården (Kvillestaden).

Planen föreslår:

- förbättra cykelstråken mot omgivande stadsdelar
- miljöupprusta Gustaf Dahlénsgratan, Deltavägen, Backavägen och Färgfabriksgratan med träd-plantering och separata cykelbanor



Gustaf Dahlénsgratan med ny trädplantering, breda trottoarer och cykelstråk

Biltrafik

Minskad trafikbelastning

Ett utökat handels- och bostadsinnehåll på Backaplan kommer medföra en ökad belastning på dagens vägnät. Att åtgärder kommer till som minskar trafiken på redan idag kritiska platser är angeläget. En ökad kollektivtrafikandel är viktig liksom att föra över tung lastbilstrafik från Lundbyleden till Hisingleden och samtidigt föra över gods från lastbil till järnväg.

Trafiklösningar och skisserade gator i anslutning till planområdet tar fasta på två grundläggande principer: Att i första hand bryta ner ett storskaligt trafikinät för att fördela och sprida den lokala trafiken och att leda genomfartstrafik runt området. Avlastning av Gustaf Dahléns gatan och Hjalmar Brantingsgatan sker i första hand genom att ansluta Minelundsleden till Lundbyleden i områdets norra del.

Minelundsleden / Lillhagsvägen

Tuvevägen och Björlandavägen planeras att ledas till Lundbyleden via en ny länk i trafiksystemet – Minelundsleden – och med en utbyggd etapp mellan Lundbyleden och Hornbach. Syftet är att skapa en snabb förbindelse mellan dessa till Lundbyleden och att avlasta Gustaf Daléns gatan från genomfartstrafik med hänsyn till befintlig och tillkommande bostadsbebyggelse. Mellan planerad gata och Lillhagsvägen bildas ett smalt kvarter som föreslås inrymma en ny bytespunkt mellan buss och järnväg. I mötet med Deltavägen kan en cirkulationsplats leda in de större trafikmängderna in till Backaplan och nordöstra delen av planområdet. Backavägen planeras passera under Minelundsleden med en planskild korsning. Vägverket har inlett en förstudie kring utveckling av Lundbyleden. Mängden genomfartstrafik som Lundbyleden ska klara påverkar bl a mängden trafikplatser på sträckan förbi Backaplan.

I samband med en utbyggnad av planområdets nordöstra del kommer kapaciteten i det s k 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.



Ny bro mellan Leråkersmotet och Frihamnsmotet

I anslutning till planområdet föreslås en ny gata och bro mellan Leråkersmotet och Frihamnsmotet. Gatan kommer att avlasta Hjalmar Brantingsgatan från lokala rörelser mellan Backaplan och Göta Älvbron. Samtidigt kommer den att sila viss trafik genom planområdet, då all trafik inte behöver ledas runt planområdet. Den kommer också att utgöra en viktig lokal länk mot Ringön och ett nytt läge för Göta Älvbron. Gatan kommer till stora delar att byggas som bro över Kvillebangården, och ska utformas stadsmässigt och så att den upplevs attraktiv för både cyklister och fotgängare.

Hjalmar Brantingsgatan

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 Kvilebäcken och Brämaregården. Olika

förslag har studerats för att göra gatan mer stadsmässig. Trafikmängden gör att gatan fortfarande har två separata sidor. En viktig fråga att studera är hur fler säkra korsningspunkter kan tillskapas. Tidigare planerad vänstersväg vid knutpunkt Hjalmar och kv. Remskivan för angöring till centrala Backaplan är svår att genomföra. En förbättrad angöring västerifrån genomförs istället för närvarande strax öster om knutpunkten.

Gustaf Dahléns gatan/Färgfabriksgatan

Färgfabriksgatan blir även i framtiden en av de viktiga angöringarna till Backaplanområdet västerifrån varför den bör dubbelriktas i hela sin sträckning. Inom ramen för tidigare godkänt program för Östra Kvillebäcken i föreslås en upprustning av gatorna, med bl a ett körfält i vardera riktningen och trädplantering. Inom södra delen av Gustaf Dahléns gatan ges gatan 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

Vågmästarplatsen

Övergripande utredningar har tidigare studerat möjligheten att riva spår-vagnsbron/viadukten för att få en mer tillgänglig lösning. Idag måste man röra sig via trappor för att ta sig upp. En annan möjlig lösning är att låta fjärrbussar och spårvagnar trafikera viadukten men ta bort denna hållplats med hänsyn till den korta sträckan mellan Knutpunkt Hjalmar och Wieselgrensplatsen. Denna lösning ger bättre möjligheter för att skapa trygga gång-

Planen föreslår:

- bygg ut Minelundsleden så att Deltavägen får direkt tillfart från Lundbyleden
- anslut Lillhagsvägen till Backavägen med en plan-skild korsning
- bygg en ny bilbro/gata från Leråkersmotet till Frihamnsmotet på ett stadsmässigt sätt
- dubbelrikta Färgfabriksgatan för att sprida trafiken i området bättre

stråk i marknivå. En översyn av det lokala bussnätet vid Vågmästareplatsen kommer i så fall att aktualiseras.

Parkering

Tillgänglighet – parkeringsbehov

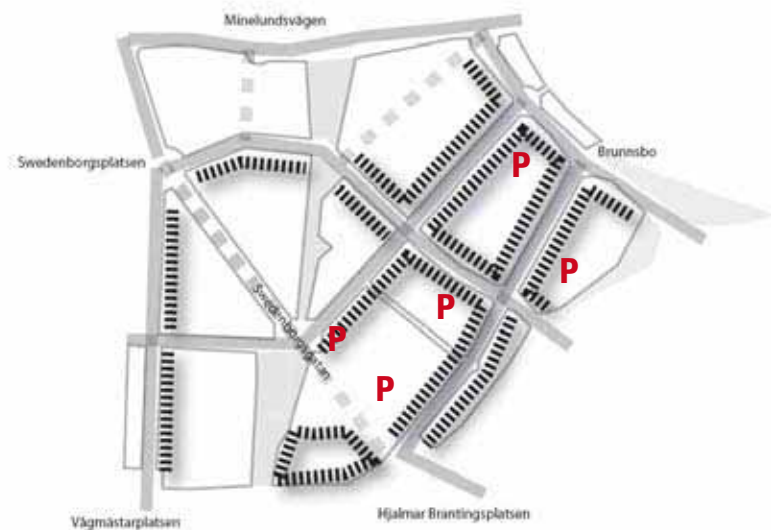
Vid en utveckling av Backaplan kommer stora delar av området tidigt utvecklas till en tät stadsbebyggelse och integreras som en del av Göteborgs stadskärna. En målsättning i planeringen är att bilberoendet i staden skall minska och därmed även parkeringsbehovet som en följd av ökad tillgänglighet med 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 inte acceptabelt att de mest täta delarna i ett utvecklat gatunät ska ta emot lika mycket bilar som i ytterdelarna av planområdet.

Generellt föreslås för de centrala delarna integrerade och stadsmässiga lösningar med parkeringshus och underjordiska garage. 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 kvartermiljön då bebyggelsen kompletteras även i denna del.

Ny parkeringspolicy och p-norm för Göteborg

Arbetet med en ny p-norm för Göteborgs Stad har initierats. Ett första steg i detta är det arbete med en ny parkeringspolicy som pågår. Göteborgs parkeringspolicy ska ange 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



Lämpliga lägen för parkering

cykelparkeringar bör utökas för alla ändamål i centrala och halvcentrala lägen samt vid infarts- och pendelparkeringar. Cykelparkering ska också ordnas vid alla större kollektivtrafik hållplatser. 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 Backaplanområdet kan fyra parkeringssituationer urskiljas:

1. Köpstadskvarter med ett blandat innehåll vid centrala Backaplan med parkeringslösningar i större p-anläggningar som på ett positivt sätt kan integreras i stadsbilden och kvarterstrukturen.

2. Volymhandel och verksamheter i nordöstra delen av planområdet med relativt stor andel bilbesökare i det korta perspektivet pga större transport-

behov, handel med skrymmande varor mm. Parkering sker i området huvudsakligen i markplan. På sikt föreslås samnyttjande av parkeringsytor då området förtätas.

3. 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.

Nytt parkeringshus i Jönköping. Integrerat i kvarterstaden



Planen föreslår:

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

Idébild på "Promenaden"

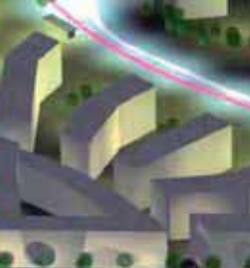
Ett stråk genom staden med plats för..



ARKITEKTUR



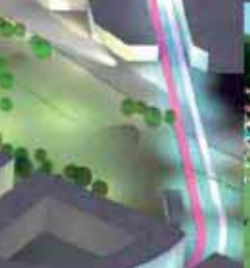
KULTUR



SHOPPING



HÄLSA



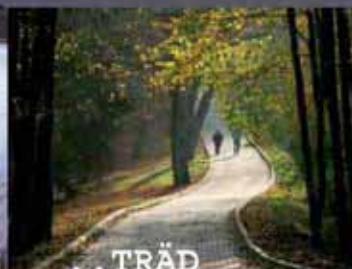
FOLKLIV



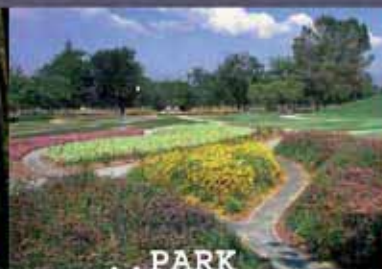
..KOMMUNIKATION



..VATTEN



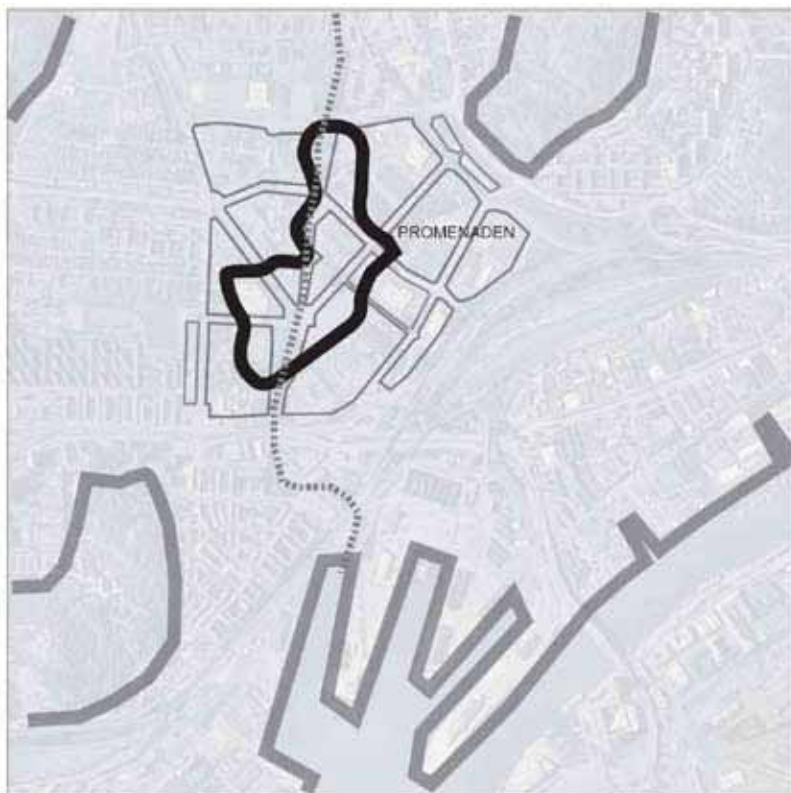
..TRÄD



..PARK



..BLOMMOR



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.

4. Nya bostadskvarter vid Kvillebäcken och centralt i området. Här är inriktningen att parkeringsbehovet för såväl bostäderna som besökande skall täckas i underjordiska parkeringsgarage så att gatuparkering kan minimeras.

Gångtrafik

I enlighet med redovisade Space Syntax-studier (se del 1) är det av stor vikt att området ansluts på ett tydligt sätt för gående mot angränsande

områden. Siktlinjer 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 bl a Gustaf Dahlsengatan, Färgfabriksgatan, Långängen, Deltavägen, Backavägen, Swedenborgsgatan och det nya tvärstråket mellan Swedenborgsplatsen och Leråkersmotet.

Promenaden

Utöver dessa viktiga "trottoarlägen" introduceras ett stadsbyggnadselement som förenar 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 upplevelsekvalliteter, mötesplatser och entréer. Promenadens tänkta sträckning framgår av omslagets kartbild och 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 huvudgatanätet 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.

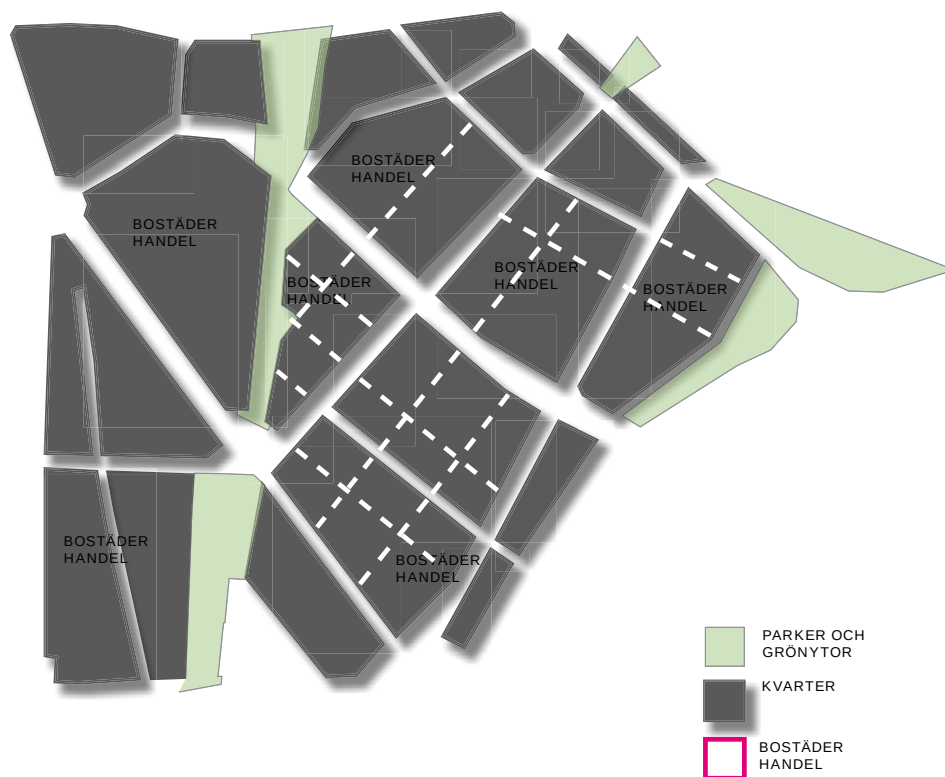
Planen föreslår:

- knyter samman omkringliggande stadsdelars gångstråk med tydliga och omhändertagna gångstråk längs huvudgatanätet
- bind samman området med en samlande promenadslinga utformad som ett tydligt stadsbyggnadselement

Stadsbild och arkitektur

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.



Ny kvartersstruktur på Backaplan - idéskiss

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. De enskilda kvarteren kan 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 bör därför anpassas till befintlig fastighetsstruktur och befintliga byggnader så att en succesiv förnyelse kan ske.

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.



Promenaden som stadsbyggnadselement

Den promenadslinga som tidigare beskrivits i kapitlet gångtrafik är ett stadsbyggnadselement med lika stor betydelse som huvudgatanätet. Medan huvudgatanätet 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



Bebyggelsens skala och exploateringsgrad

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.

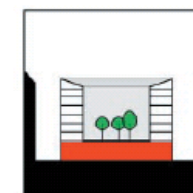
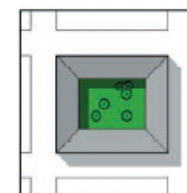
I stora delar omdanas Backaplan och man bygger upp något helt nytt men en hel del byggnader kommer att ligga kvar inom relativt lång sikt. Dessa utgör en viktig resurs för att få ett blandat innehåll över tid och skapa kontinuitet. Planområdet indelas efter markanvändning enligt typologin här intill. Kring Hjalmar Brantingsplatsen finns köpstadskvarter, med omgivande blandstadskvarter. Volymhandeln, med sina Big-boxkvarter och form av enklare byggnader (köplador) tillåts 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 Backaplanområdet kan ha en grundskala kring fem våningar. Detta varierar t ex i den norra delen där den mer utpräglade handels- och industri karaktären 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 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 - 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.

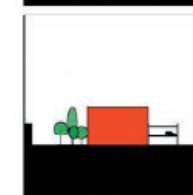
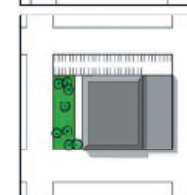
Köpstadskvarter
(bostäder och kontor med handel i gatuplan)

Storlek: 60x120 m, e=2-3, 5-8 vån



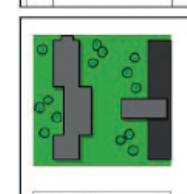
Big box-kvarter
(regional storskalig volymhandel)

Storlek: 200x200 m, e=1-2, 1-4 vån



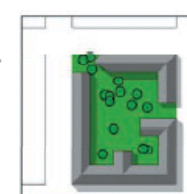
Verksamhetskvarter
(kontor och industri med handel i gatuplan)

Storlek: 200x200 m, e=0,5-2, 1-20 vån



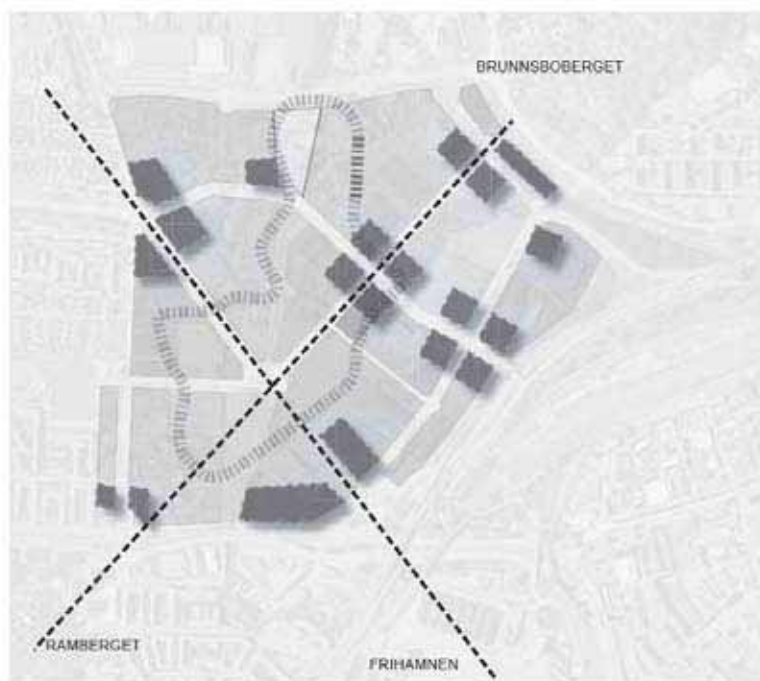
Blandsstadskvarter
(bostäder med handel- och verksamhetslokaler i gatuplan)

Storlek: 60x120 m, e=0,7-1,5, 2-4 vån



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 Swedenborgsgatan - Höghuset vid Lilla Bommen

Siktstråket mellan Swedenborgsplatsen och Lilla Bommens höghus är viktig för att skapa visuell kontakt mellan Backaplanområdet 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.

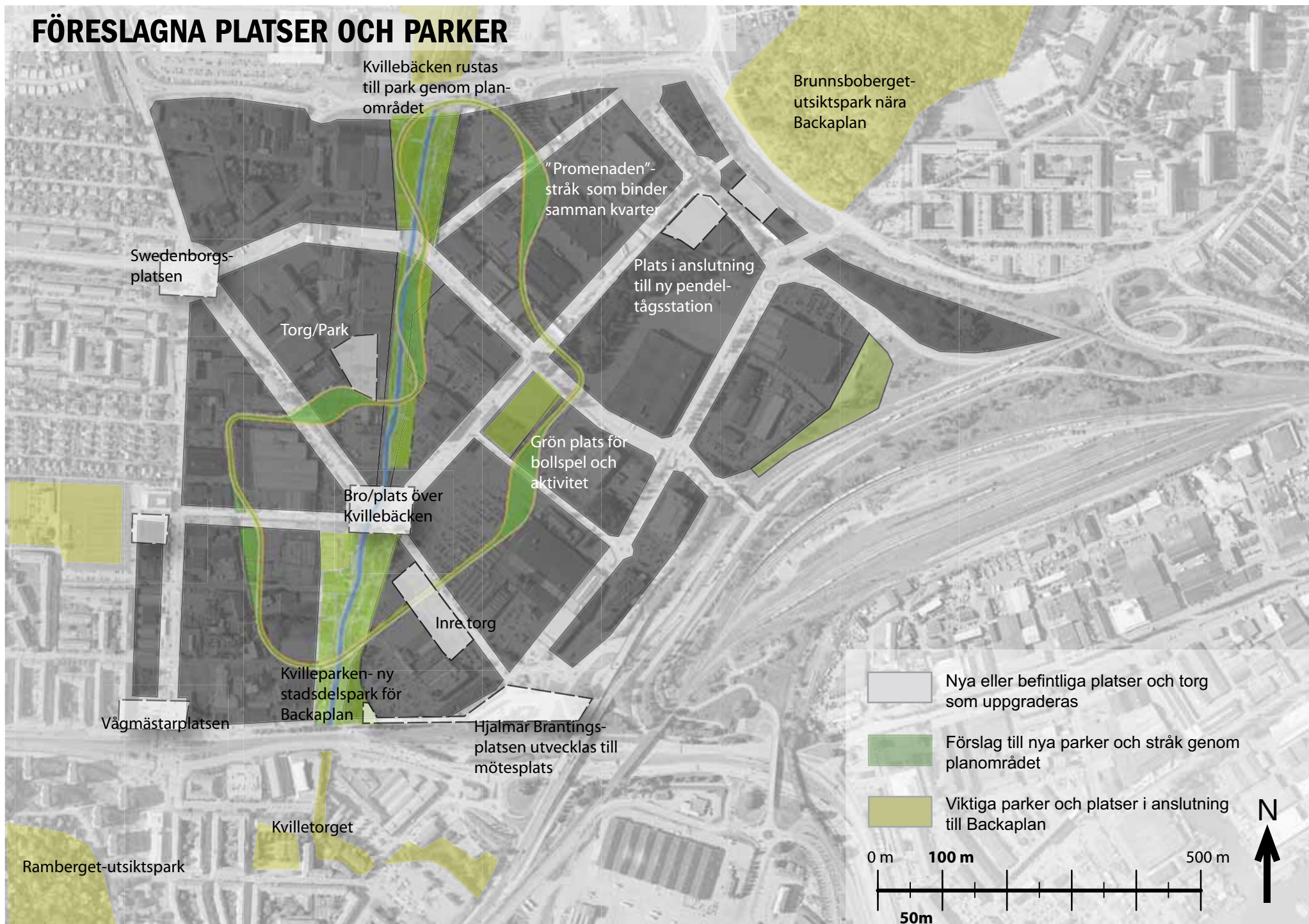
Deltavägen

Mellan bergen Brunnsboberget och Ramberget behålls siktsamband och i Östra Kvillebäcken studeras tex hushöjder noga för att inte bygga för det visuella sambandet.



Ex på landmärke -
Världskulturmuseet i
Göteborg

FÖRESLAGNA PLATSER OCH PARKER



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.

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 gatu- utbyggnad. 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 parkprogram 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.

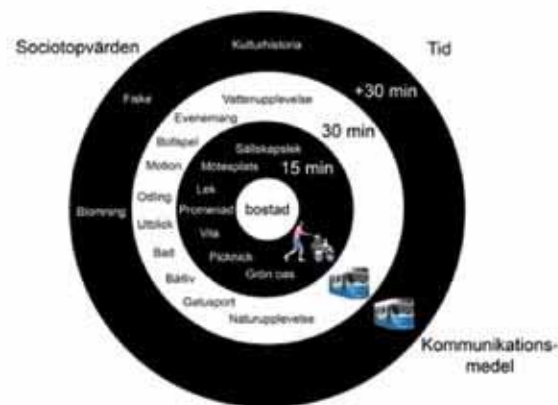


De tre första är särskilt tillämpbara i framtagandet av planförslaget.

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 Kvillebäcken blir t ex ett samlande rum för stadsdelen som kan fungera som vistelseyta sommartid men som på vintern troligen mer får karaktären av flanörstråk. Ett salutorg, platser för uteserveringar, utomhussporter osv blir alla olika till sin karaktär men kan bindas samman av Promenaden.



Sociotopkarta (se del 1) är en karta som knyter samman aktiviteter och upplevelser med platser. Sociotop=plats för mänsklig eller upplevelse. I den nya Kvillebäcksparken bör kvaliteter inom den ljusblå cirkeln rymmas. Sociotopvärden är sällskapslek, mötesplats, lek, promenad, vila, picknick, grön oas.

Exempel på nya och gamla platser på Backaplan

Hjalmar Brantingsplatsen

Hjalmar Brantingsplatsen med knutpunkten är redan idag ett levande stadsrum som stämmer bra med de intentioner som tas upp i K2020. Platsen har en bra koppling till Kvillestan, Herkulesgatan och kommande bebyggelse vid Porslinsfabrikstomten men bör ges ett mer urbant uttryck. Möjligheten att bygga en högre byggnad vid Hjalmar Brantingsplatsen bör studeras i det fortsatta arbetet.

Vågmästareplatsen

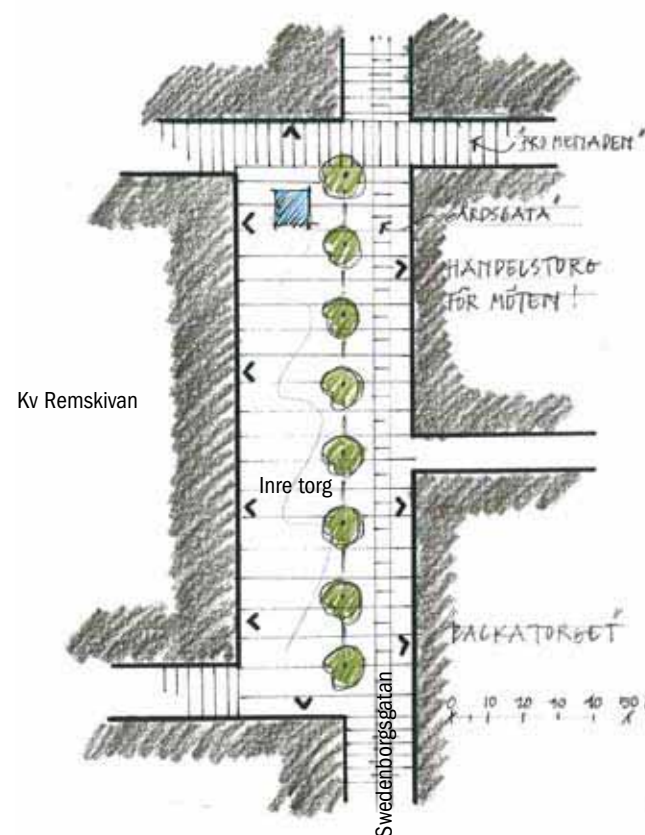
Med sitt läge mittemellan Backaplan och Wieselgrensplatsen har Vågmästareplatsen hittills framförallt utvecklats som något av en större trafik korsning. Tankar finns om att förlägga viss lokal handel till platsen som ligger i skärningen mellan flera viktiga gångstråk i området. Viss torghandel under tak är ett exempel som nämnts. Att öka platsens trygghet och säkerhet är, som tidigare nämnts viktigt.

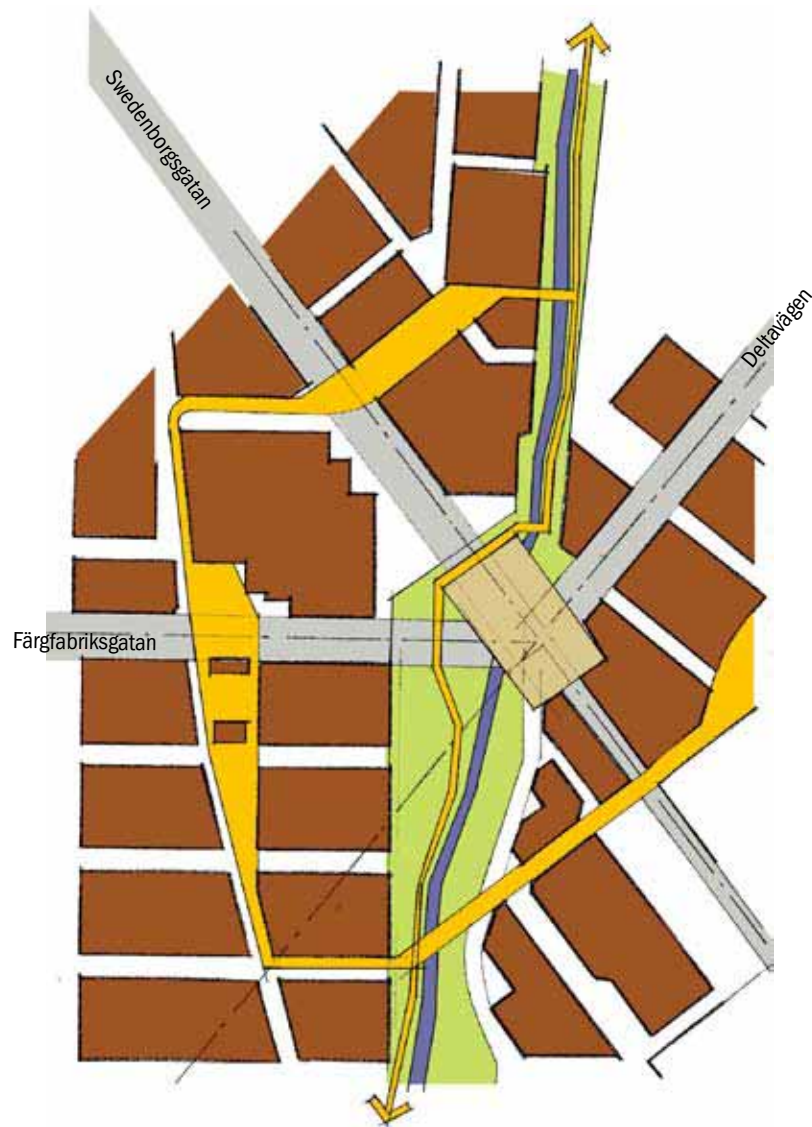


Vågmästareplatsen sett från söder mot norr. Förslag från parallella uppdrag för Östra Kvillebäcken. White Arkitekter

Inre torg vid centrala Backaplan

På dagens parkeringsplats, längs Swedenborgsgatan och kv Remskivan finns möjlighet att skapa ett attraktivt inre torg. 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- arrangemang, folkliv





Många gator löper samman i en punkt vid Kvillebäcken. Att gestalta denna plats och gatumötet och att samtidigt ta tillvara det blågröna bäckstråket är en viktig fråga

Platsen vid korsningen Swedenborgsgatan / Deltavägen

Där Swedenborgsgatan möter Deltavägen bildas en intressant entréplats vid Kvillebäcken och till de mest myllrande köp kvarteren i området. Samtidigt kommer relativt mycket trafik att passera platsen, blir det en viktig mötesplats och angöringspunkt centralt i Backaplan. Bildar en viktig plats utmed axeln Swedenborgsgatan.

Gamla Tuuvägens torg

Platsen bildas genom en naturlig utvidgning av gamla tuuvägens gaturum, och bildar en smal triangulär plats. Här blir en plats att njuta av det lite mer avslappnade gatulivet i kvarteren.



Förslag till platsbildning längs Gamla Tuuvägen,

Norra Stationsplan

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 Brunnbo och Backa.

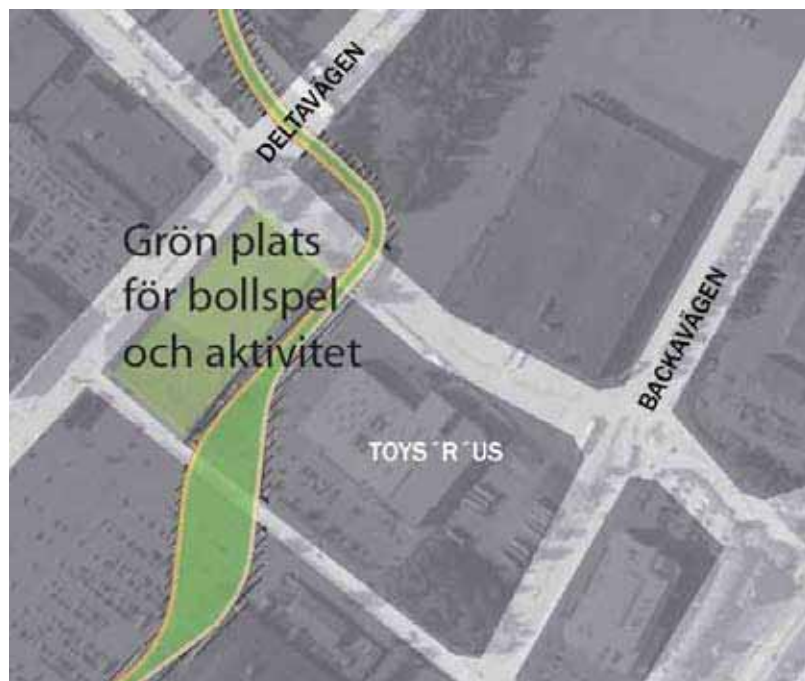
Swedenborgsplatsen

Den stora "fembenta" rondellen i Swedenborgsplatsen (mötet mellan Tuuvägen, Björlandavägen, Gustaf Dahlsngatan, Minelundsvägen och Swedenborgsgatan) är viktig ur utformningssynpunkt.

Parker och grönområden

Central park i området

I ett strategiskt läge vid korsningen mellan Deltavägen och Ringvägen föreslås en ny stor grön plats. Här kan skapas plats för plats för bollspel, skate board och andra fria aktiviteter, som kanske inte ryms i en utvecklad Kvillebäckspark. Platsen kan med fördel kombineras med en större offentlig byggnad (skola? kyrka? konsertlokal? simhall?)

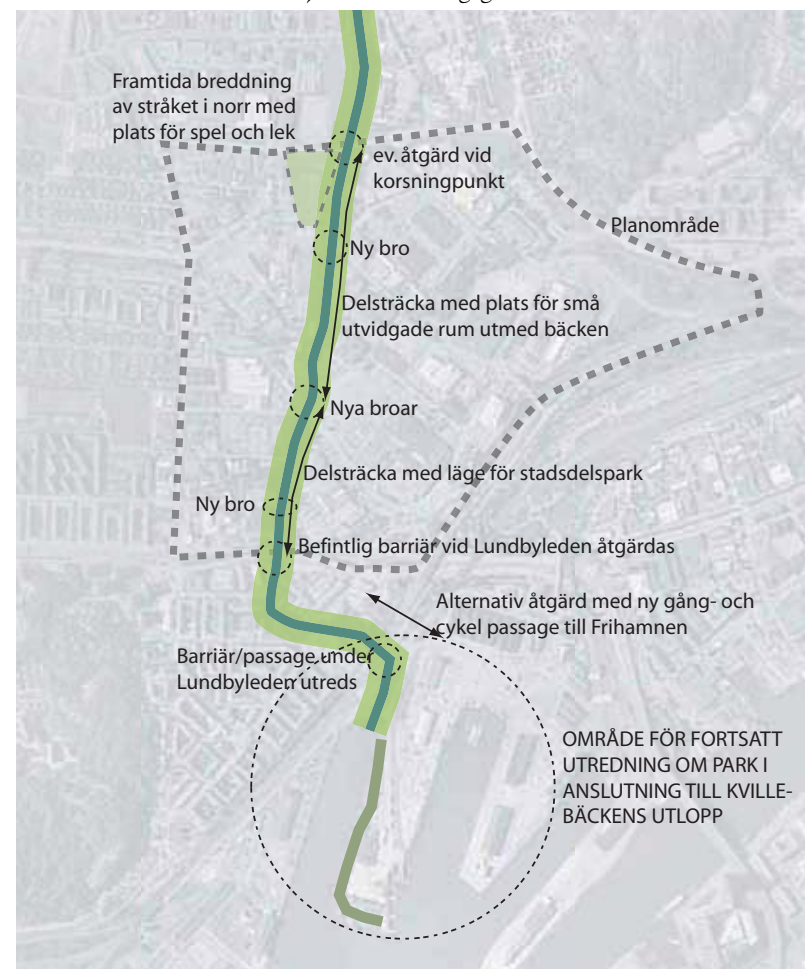


Kvillebäcken - en ny stadsdelspark för området

Inom området är det framförallt det genomgående blå-gröna stråket Kvillebäcken som bör omhändertas 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 hökålla norrut. Samtidigt 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 tas om hand så att stråket blir enkelt att röra sig utmed. I första hand är det under Hjalmar Brantingsgatan och nerströms vid kulver-



teringen 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.

Tidigare har kommunstyrelsen i Göteborg ställt sig positiv till en motion om tillskapandet av en "Central Park" vid Kvillebäckens utlopp i frihamnen. En sådan park kan eventuellt komma att förverkligas i samband med planeringen av Frihamnsområdet och har möjlighet att bli lätt nåbar från Backaplan. Viktiga frågor att diskutera i samrådet när det gäller parken vid Kvillebäcken är ekologiska frågor betr vattenkvalitet, dämning mm, rödlistade arter (knölnate) och hur dessa bör hanteras och olika utförningsalternativ 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. 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.

Markmiljöfrågor

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 nederbördsmängder. I planförslaget tillförs ytterligare bebyggelse samtidigt som parkytor och gröna gårdsytor tillskapas. Att infiltrera rent vatten i befintlig mark förutsätter bl a underjordiska magasin.

Gårdsmiljö i bostadskvarteren

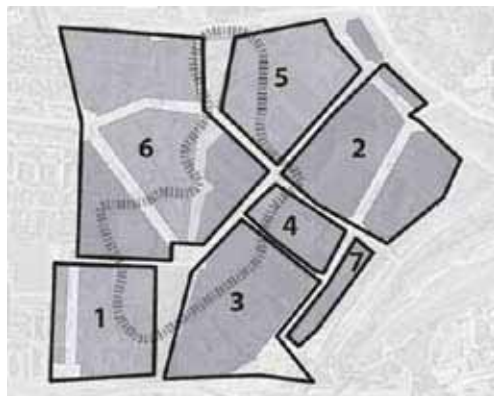
Som tidigare nämnts bör bostäder utformas som relativt tät kvartersstad. Det är viktigt att gårdarna kan innehålla närlekplatser och uppehållsytor för de boende i kvarteret (halvprivata ytor). Dessa ytor bör tydligt skiljas från de mer offentliga gaturummen på utsidan. Gårdarna bör utformas gröna och 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 tillgänglighets-synpunkt.

Planen föreslår:

- *stärk områdets identitet genom att skapa trygga och väl avgränsade stadsrum*
- *utveckla hus- och kvartersformer som är lämpade för ett blandstadsinnehåll*
- *utveckla "Promenaden" till ett samlande stadsbyggnadselement*
- *ta vara på siktlinjer och målpunkter i de båda huvudaxlarna Swedenborgsgatan och Deltavägen vid utformningen av stadslandskapet*
- *utveckla offentliga platser och parker i enlighet med Sociotopkartorna för stadsdelen*
- *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 Tuvevägen*
- *utveckla Kvillebäcksstråket till en levande parkmiljö för hela området*
- *skapa en grön plats för bollspel och aktivitet centralt i området*

Utbyggnadsetapper – Områdesvisa riktlinjer



Principer för utbyggnad

Inför samrådet har idéer och anspråk kunnat konkretiserats för olika delområden. 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 områdena 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.

Beskrivningen har delats in i markanvändning och gestaltning som beskriver planes riktlinjer för området, förslag till utformning och trafikåtgärder. Samtliga nedan beskrivna aspekter kommer att utredas vidare och prövas i kommande detaljplaner. Efter samrådet kommer "områdesvisa riktlinjer" att bearbetas och kompletteras ytterligare med inkomna synpunkter. Tanken är att det, när den fördjupade översiktsplanen är antagen, ska kunna kompletteras och utgöra ett handlings/gestaltningssprogram att förhålla sig till parallellt med styrande detaljplaner.

Delområde 1 – Östra Kvillebäcken



Markanvändning

Bebyggelsen i området väster om Kvillebäcken och söder om Färgfabriksgatan rivs och ersätts med blandstad i form av kvartersbebyggelse i 4-8 våningar med ett stort inslag av bostäder men även viss handel i bottenvåningarna. 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 planeras och 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. Vågmästarplatsen 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, Vågmästarplatsen 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.

Gestaltning

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 grön-ska 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. Landshövdingehuset 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. Promenaden?

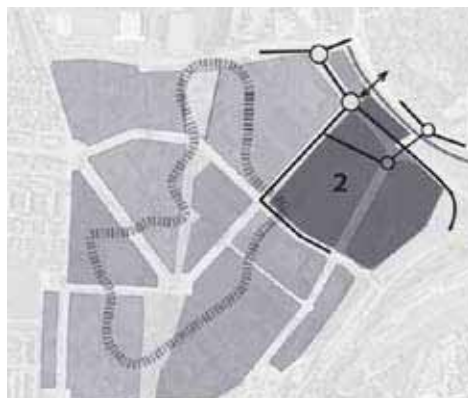
Trafikåtgärder

Redan i då detta skrivs byggs en infart från Hjalmar Brantingsgatan västerifrån mot Backaplan i anslutning till befintlig rondell 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. Gustaf Daléngsgatan och Färgfabriksgatan, som dubbelriktas i hela sin sträckning, miljöupprustas. Swedenborgsplatsen byggs om till rondell med fem "ben". Vågmästarplatsen 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 – Volymhandel i nordost



Markanvändning

KF Fastigheters byggnad vid centrala Backaplan rivs varvid befintlig handel flyttas till områdets nordöstra del som ett första steg i utbyggnaden av ett volymhandelsområde i anslutning till Biltema och Blomsterlandet. Detta delområde ska innehålla volymhandel i en bostadsnära miljö. Volymhandeln ska på ett naturligt sätt integreras med den omgivande staden. Då området lätt nås med kollektivtrafik riktar det sig till invånare i hela staden. På sikt finns det även ett inslag av bostäder för att åstadkomma ett liv över dygnet, inte minst för den som företar en nattlig vandring från Centrala Backaplan till Brunnsbo. Längs de trafiklederna innehåller detta område troligen bara handel, kontor och industri med tanke på buller, luftkvalitet och i vissa fall transporter med farligt gods.

Gestaltning

Utmaningen vid gestaltningen av detta område bör vara att skapa en stadsmässig volymhandel, naturlig inplacering av markparkeringar, gångstråk mm som både känns inbjudande och lättillgänglig och som kan kompletteras med högre byggnader och kvarter. Stationen/bytespunkten vid Bohusbanan ska vara tydlig och begriplig i sitt sammanhang med trygga gångvägar, bra belysning och integrerade mötesplatser. En s k "parkodukt" (grön gångbro) och passage till Brunnsboberget kan också inlemmas i bytespunkten. Öppna

grönytor mot trafiklederna bör ges en medveten form där vatten och träd kan vara naturliga inslag. Gränsen mellan kvartersstad och en mer öppen struktur skall vara tydlig.

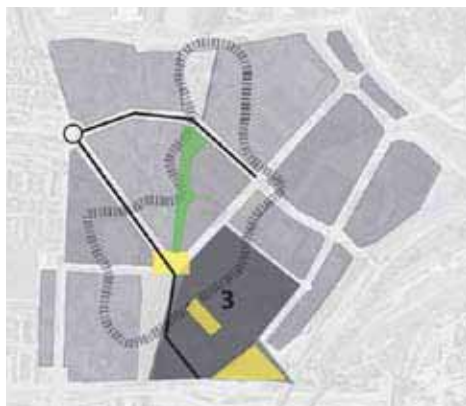
Trafikåtgärder

Tillgängligheten med såväl bil som med kollektivtrafik ska vara bra i detta område. En ny pendeltågsstation vid Bohusbanan planeras. Denna bör kunna 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 förbereds för spårbunden trafik som i en första etapp kan vända vid bytespunkt i anslutning till det nya stationsläget på Bohusbanan men som på sikt även kan förlängas 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. Minelundsvägen kapacitetsförbättras och ansluts till denna med en ny rondell vid järnvägs korsningen. Kvillemotet kompletteras med en ny påfart västerut.

Kvaliteter och konsekvenser

Planen ger förutsättningar för att skapa mer renodlade områden för handel och samtidigt förtäta området. Ny, volymhandel etableras och ger ett bra intryck av att saker händer i området. Den avrivna tomten vid centrala Backaplan bör fyllas med ny bebyggelse direkt efter det att volymhandelsområdet byggs ut varför det är viktigt att även Delområde 3 (se nedan) kan startas i ett tidigt skede.

Delområde 3 - Shoppingområde vid centrala Backaplan



Markanvändning

Området har stor potential och bör ges en markanvändning som motsvarar kraven på det goda kollektivtrafkläget. Här kan en tät shoppingmiljö skapas i markplan men här finns även, 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 ger ett minskat behov av förflyttning och ger också goda förutsättningar för ett resurssnålt byggande.

I centrum 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 biblioteksfilial, mångbiograf, konferenslokaler, musikscener mm.

Gestaltning

Ett nytt centra får en viktig kulturell betydelse. Centrala Backaplan som mötesplats ska fungera för människor i alla åldrar, samhällsgrupper och livssi-

tuationer. 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 och skön ikonbyggnader är en fråga som ständigt diskuteras. Höga hus i förlängning av stråket mot älven och över till innerstadens sydvästra del kan vara ett sätt betona områdets tillhörighet till city. Knutpunkt Hjalmar ska vara lätt orienterbar och bjuda in folk till handelsområdet. Kanske kan också knutpunkten accentueras med någon form av landmärke (som dock inte nödvändigtvis måste vara högt).

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 grund. så att en tät shoppingmiljö skapas.

Trafikåtgärder

En ny gata och bro över Kvillebäcken byggs mellan Deltavägen och Generatorsgatan/Swedenborgsplatsen så att trafiken från och till Björlandavägen/Tuvevägen kan få en bättre angoring till området och mot Göta Älvbron. Mötet mellan Swedenborgsgatan, Deltavägen och Färgfabriksgränd utformas som en ny plats med så kallade shared space där olika trafikslag samsas på en gemensam torgyta. Swedenborgsgatan byggs ut som bussgata mellan Swedenborgsplatsen och denna plats samt ansluts 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 Brunnsbo. Cykelvägen mot

Frihamnen förbättras med nya spårpassager och bättre belysning. De stora öppna parkeringytorna ersätts med ett antal parkeringsanläggningar placerade vid områdets strategiska entrépunkter.

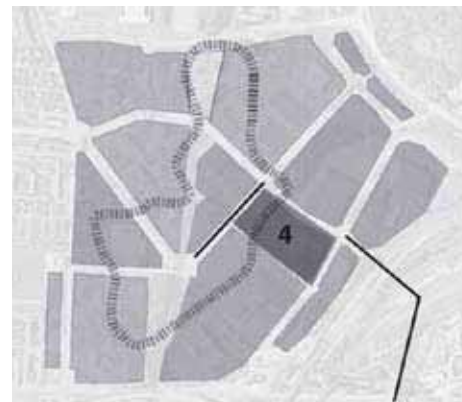
Andra åtgärder

Kvillebäcksparken rustas upp fram till Minelundsvägen. Promenaden bli som en helhet med mindre åtgärder i de områden som ännu inte har förändrats.

Kvaliteter och konsekvenser

Ett nytt, attraktivt centrum skapas på så sätt 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 mellan shopping- och volymhandelsområdena



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.

Gestaltning

Blandstadskvarteren ska ha en stadsmässig utformning med inslag av verksamheter av olika slag. I den framtida förändringen av området bör mar-

kerade 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.

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. 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" gör sitt arbete genom området och hjälper till att placera skatespots och pocket parks (defintion!!) i det inre av kvarteren.

Trafikåtgärder

Deltavägen byggs ut till miljöupprustad gata med kollektivtrafikfält i mitten i hela sin sträckning. Kollektivtrafikfältet förbereds för spårbunden trafik. En viadukt ansluter Leråkersmotet till Frihamnsmotet och skapar på så vis bättre koppling mellan Backaplansområdet, Ringön och Frihamnen.

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 med stort inslag av handel 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. Här kan på sikt också en kvartersstad växa fram, kanske med ett något större inslag av handel än delområde 4. Närheten till Kvillebäcken innebär också att ett antal parker av bra kvalitet kan tillskapas.

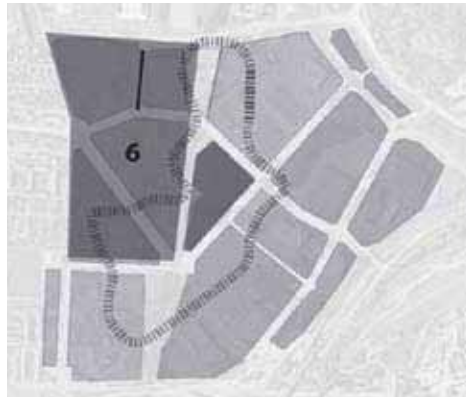
Trafikåtgärder

En ny avfart från Lundbyleden västerifrån vid Kvillemotet bör byggas när det nordöstra verksamhetsområdet har nått en viss storlek. En ny gata genom området föreslås förbinda den nya ringvägen med rondellen vid järnvägs-korsningen och på så vis länka av viss trafik västerifrån mot Lillhagsvägen och Kvilleleden.

Kvaliteter och konsekvenser

I samband med detta kan gatan breddas upp mellan Deltavägen och Kvillebäcken. Deltavägen 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 Kvillebäckens norra del



Markanvändning

I Östra Kvillebäckens norra del kan nu en blandstad växa fram. Verksamhetsområdet vid Swedenborgsplatsen utvecklas och förtätas. Gatumiljön i hela området rustas upp.

Gestaltning

Att ta befintlig miljö 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.

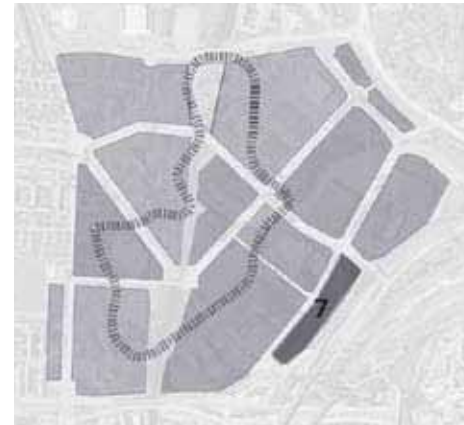
Trafikåtgärder

En förbättring av Minelundsleden och en ny påfart vid Kvillemotet österut föreslås i samband med utbyggnaden av detta område.

Kvaliteter och konsekvenser

Utvecklingen av området innebär att stadsmiljön blir konsekvent mellan gammal och nytt och utvecklas där struktur och service finns.

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.

Gestaltning

En utgångspunkt bör för gestaltningen av detta område bör vara att annonsera hela området på ett välkomnande sätt och att annonsera entrépunkter.

Trafikåtgärder

Åtgärder vid Leråkersmotet bör samordnas med eventuella åtgärder på befintliga fastigheter i detta område.

Genomförande

Genomförandekraft

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.

Handelspotential

Enligt en beräkning av framtida köpkraft och potential visar att utrymme finns för rationell handel inom branscherna fritid och beklädnad och att cityhandel och annan service i stadskaraktär också är välkommet.

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 planlägg-

ning 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

Ökade fastighetsvärden

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 xploatering på ca 700 000 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, försurning 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 planen föreslår bygga centralt kan en långsiktig minskning av bilresandet främjas vilket i sin tur bidrar till vinster även i övriga centrumnära områden eftersom trafikhänsyn 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.

Byggkostnader 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.

Älvstranden Utveckling AB har ansvaret för genomförandet av Backaplan stadsutveckling. Ett ramavtal mellan Älvstranden Utveckling och Göteborgs kommun genom fastighetskontoret kommer att upprättas.

Backaplan kommer att byggas om och utvecklas under en lång tidsperiod, kanske sträcker sig det som föreslås i planen 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 trafikstrukturen på längre sikt

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 Västtrafik 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 Västtrafik 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.

Etapputbyggnad

Beroendeförhållanden och exploateringsordning av olika delar måste samordnas för att nå ett bra ekonomiskt genomförande för planen 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.

De åtgärder som är nödvändiga att göra inom varje etapp är beskrivet under rubriken Områdesvisa riktlinjer.

Följdinvesteringar i kommunal service

Skolor

Planen 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 I 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.

Förskolor

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

Markarbeten

I detaljplaneskedet bör särskilda utredningar göras för att klara ut vilka åtgärder som behövs för varje område.

Sanering av förorenad mark och bebyggelse

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. Planen 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 realiserar ökar värdet av en central del av staden som idag har ett behov av utveckling. Genom planens utformning stöds ambitionen om att bryta segregationen. Följs planens 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 kollektivtrafik 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

Den fördjupade översiktsplanen för Backaplan 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. Planen bidrar också till att förbättra tryggheten kring de stora trafikbarriärer som finns i området och här är knutpunkt Hjalmar och stationen vid Brunnsbo viktiga. Planen 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 utbyggd 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 2007.