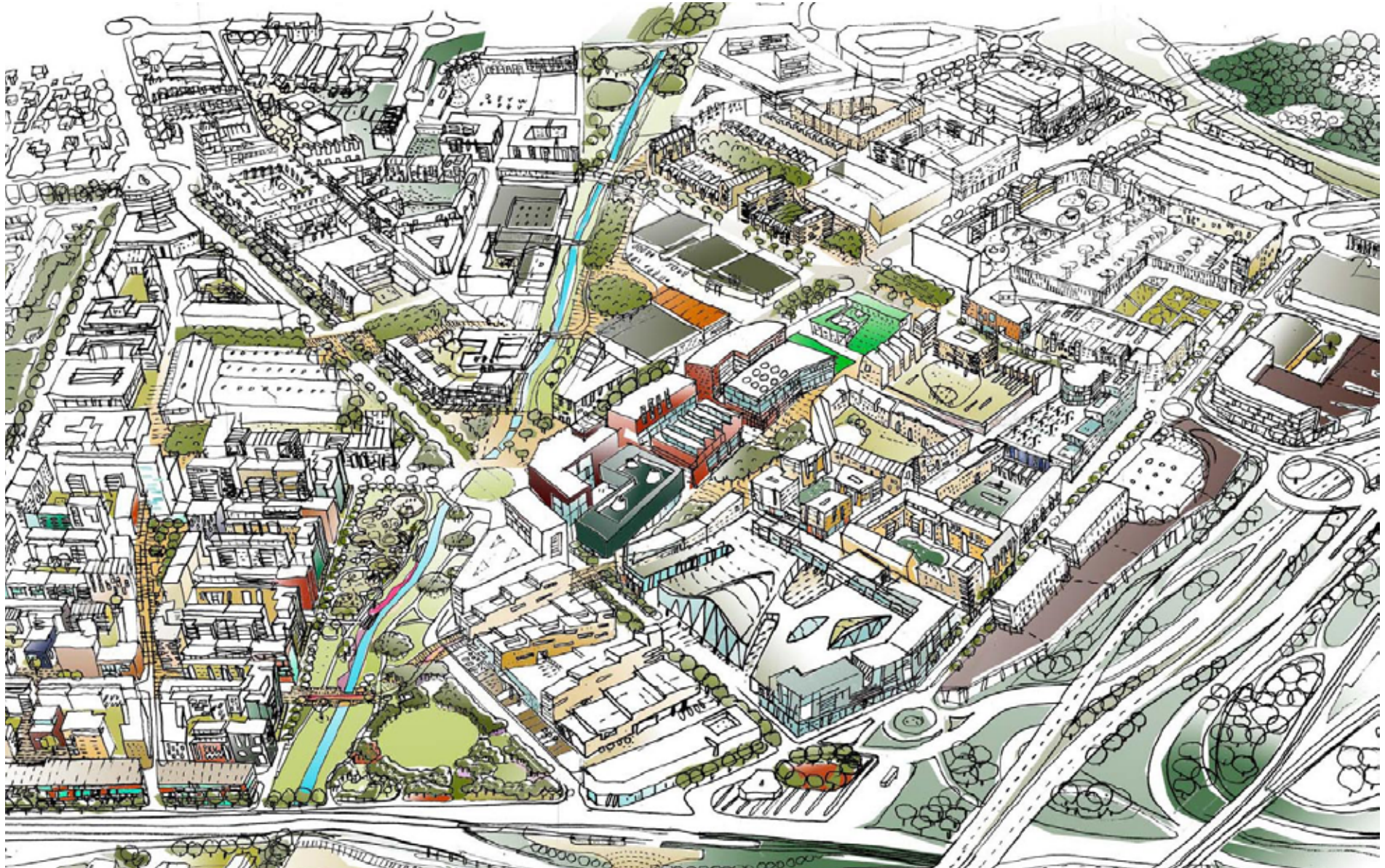




ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

BACKAPLAN

MEDVERKANDE I PLANARBETET

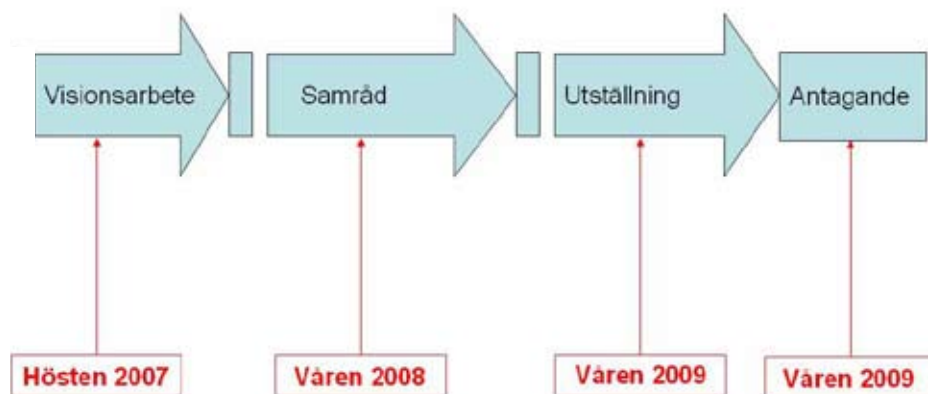
Anders Svensson	Stadsbyggnadskontoret (planhandläggare)
Kajsa Räntfors	Stadsbyggnadskontoret
Kenneth Fondén	Stadsbyggnadskontoret
Cecilia Steen	Stadsbyggnadskontoret
Lena Jacobsson	Stadsbyggnadskontoret
Ylva Löf	Stadsbyggnadskontoret
Ami Theleskog	Stadsbyggnadskontoret
Magnus Ståhl	Trafikkontoret
Pär Sköld	Trafikkontoret (FB Engineering)
Charlotta Cedergren	Fastighetskontoret
Johan Gerremo	Fastighetskontorer
Anna-Karin Sintorn	Park- och Naturförvaltningen
Cecilia Strömer	Älvstranden Utveckling AB
Olle Lindkvist	Älvstranden Utveckling AB
Johan Ekman	Älvstranden Utveckling AB
Roddy Carlsson	KF Fastigheter AB
Jonas Dahlstrand	KF Fastigheter AB
Cecilia Henriksson	KF Fastigheter AB
Bodil Löfmark	KF Fastigheter AB
John R. Johanson	Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter AB
Carl-Johan Viklund	Thorbjörnsson + Edgren Arkitekter AB
Malvina Rangefelt	WSP Management AB
Erik Florberger	02Landskap AB
Ulrika Gunnman	02Landskap AB
Johanna Zetterlund	02Landskap AB
Tobias Nordström	Space Scape AB
Alexander Stähle	Space Scape AB
Erland Kjellsson	Norconsult AB

Illustrationer och kartor

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

PLANERINGSPROCESSEN

Fördjupningar av översiktsplanen och tematiska tillägg gäller som en del av kommunens översiktsplan (se sidan 11-12). Arbetet med en fördjupning av översiktsplanen för Backaplansområdet styrs av Plan- och bygglagen, PBL. En fördjupning av översiktsplanen har en mer detaljerad redovisning för ett specifikt område. En fördjupning av översiktsplanen är inte juridiskt bindande men 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. Fördjupningen av översiktsplanen antas slutligen av kommunfullmäktige, och beslutet kan överklagas. En preliminär ungefärlig tidplan framgår av nedanstående figur:



LÄSANVISNING

Förslaget till översiktsplan består av Planbeskrivning, Miljökonsekvensbeskrivning och Samrådsredogörelse. Själva planbeskrivningen (detta dokument) utgörs av Del 1 - Förutsättningar och Del 2 - Planförslag som av praktiska skäl delas upp i två delar för webbpublicering.

Del 1 - Förutsättningar - utgör en nulägesbeskrivning där områdets historik, struktur, skala mm beskrivs och där ett antal frågeställningar för områdets framtida utveckling lyfts fram. Här sammanfattas de idéstudier, tekniska utredningar och stadsbyggnadsanalyser som ligger till grund för arbetet. Här föreslås även ett antal övergripande strategier för framtiden oavsett vilket förslag och innehåll som läggs för området. En kartbild av dagens Backaplan med gatunamn mm finns på sidan 17.

Del 2 - 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 i punktform som en sammanfattning av förslaget för varje rubrik. Förslagets konsekvenser på miljön sammanfattas i miljökonsekvensbeskrivningen. En rekommendationskarta avseende användning av mark- och vattenområden, regler och rekommendationer samt riksintressen enligt Miljöbalken kap 3 och 4 finns längst bak i planbeskrivningen. Inkomna remissvar från samrådet sammanfattas i samrådsredogörelsen.

Planbeskrivningen tar i förekommande fall upp viktiga aspekter som även finns redovisade i kommunens översiktsplan. Avseende övergripande mål och strategier för stadens utveckling, riksintressen, mellankommunala frågor och regionala samverkansprojekt hänvisas till översiktsplan för Göteborg, antagen den xxxx-xx-xx.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

FÖRORD.....	6
SAMMANFATTNING OCH UTGÅNGSPUNKTER.....	7

DEL 1 - FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	10
Översiktsplan för Göteborg	
Program för Östra Kvillebäcken	
Göteborgsregionens tillväxtstrategi	
Samband med övrig planering av "centrala älvstaden"	
Stadsutveckling i samverkan	
OMRÅDETS KARAKTÄR.....	18
Historik	
Bebyggelsens skala och stadslandskapet	
Befintlig markanvändning	
Ägoförhållanden	
Samhällsservice i närområdet	
OMGIVANDE STADSDELAR.....	26
Brämaregården	
Kvillebäcken	
Hildedal	
Brunnsbo	
Frihamnen	
Ringön	

TRAFIKSTRUKTUR.....	26
Lundbyleden	
Befintligt gatunät	
Älvförbindelser och ny Göta Älvbro	
Hamnbanan	
Övriga järnvägar	
Inriktning för framtidens kollektivtrafik	
Rumslig analys av Backaplan gatu- och gångtrafiknät	
OFFENTLIGA PLATSER IDAG.....	33
Omgivande grönområden	
Kvillebäcken	
Torg och platser	
HÅLLBART STADSBYGGANDE.....	35
Ekonomisk hållbarhet	
Ekologisk hållbarhet	
Social hållbarhet	
Kulturmiljö	

DEL 2 - PLANFÖRSLAG

FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE.....	40
Huvudinriktning	
Checklista för fortsatt arbete	
HELHET - BYGG STAD PÅ BACKAPLAN.....	42
Förtäta!	
Tänk långsiktigt!	
Nytt och gammalt sida vid sida!	
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING.....	44
Förädling av centralt belägen mark	
Regionala verksamheter och arbetsplatser	
Blandstad	
Bostäder	
Handel	
Offentlig service	
Kontor och andra verksamheter	
Övrig markanvändning	
FÖRSLAG TILL NY TRAFIKLÖSNING.....	52
Ett utbyggt huvudgatunät	
Kollektivtrafik	
Gångtrafik	
Parkering	
STADSBILD OCHARKITEKTUR.....	65
Backaplans identitet stärks	
Flexibel kvartersstruktur	
Bebyggelsens skala och exploateringsgrad	
Utblickar och siktlinjer	
Nya mötesplatser och stråk	

Exempel på nya och gamla platser på Backaplan
Parker och grönområden

UTBYGGNADSETAPPER - OMRÅDESVISA RIKTLINJER.....	74
Principer för utbyggnad	
Delområde 1 - Östra Kvillebäcken, södra delen	
Delområde 2 - Volymhandel och bostäder i nordost	
Delområde 3 - Centrumbebyggelse vid knutpunkten	
Delområde 4 - Blandstadskvarter i centrum	
Delområde 5 - Blandstad öster om Kvillebäcken	
Delområde 6 - Östra Kvillebäcken, norra delen	
Delområde 7 - Verksamheter utmed Lundbyleden	
GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER.....	85
Bebyggelsestryck	
Genomförandekonomi	
Byggkostnader infrastruktur	
Offentliga utemiljöer - parker och torg	
Övriga genomförandefrågor	
Samhällsekonomiska konsekvenser	
SOCIALA KONSEKVENSER	89
Integration och mångfald	
Vardagsliv	
Folkhälsa	
DELUTREDNINGAR SOM LIGGER TILL GRUND FÖR ARBETET.....	89
REKOMMENDATIONSKARTA.....	90

FÖRORD

Planen omfattar förslag till stadsförnyelse inom området kring Backaplan på Hisingen. 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

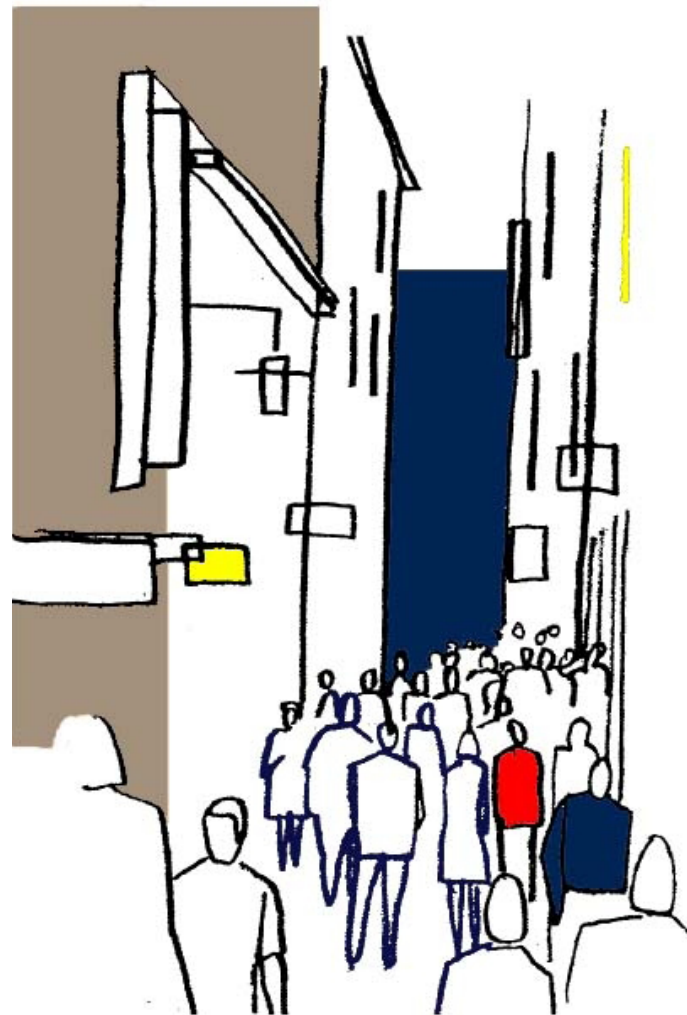
Efterfrågan är stor på nya bostäder och utbyggd handel i en attraktiv stadsmiljö med redan utbyggd infrastruktur. Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att studera hur området skall användas i framtiden och hitta en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

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



SAMMANFATTNING OCH UTGÅNGSPUNKTER

REGIONKÄRNAN VÄXER!

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

FÖRBÄTTRAD KOLLEKTIVTRAFIK!

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

SKAPA BLANDSTAD!

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

PLATS FÖR KOMMERS OCH SERVICE!

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

RATIONELL MARKANVÄNDNING!

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

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

TRYGGA GATOR OCH GÅNGSTRÅK!

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

BÄTTRE CYKELVÄGAR!

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

OFFENTLIGA RUM OCH ATTRAKTION!

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

EKONOMISK OCH EKOLOGISK HÅLLBARHET !

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



PLANFÖRUTSÄTTNINGAR
OMRÅDETS KARAKTÄR
OMGIVANDE STADSDELAR
TRAFIKSTRUKTUR
OFFENTLIGA PLATSER IDAG
HÅLLBART STADSBYGGANDE

DEL 1 - FÖRUTSÄTTNINGAR

PLANFÖRUTSÄTTNINGAR

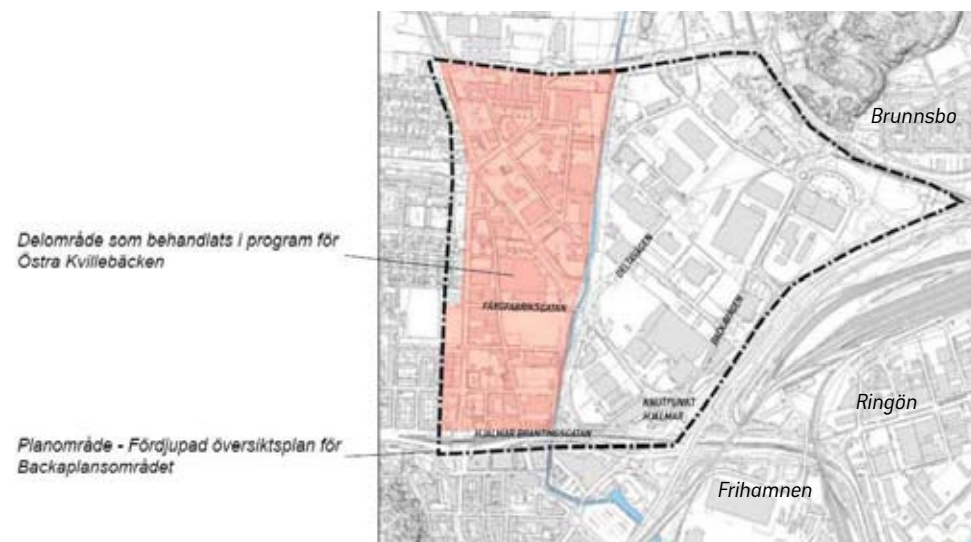
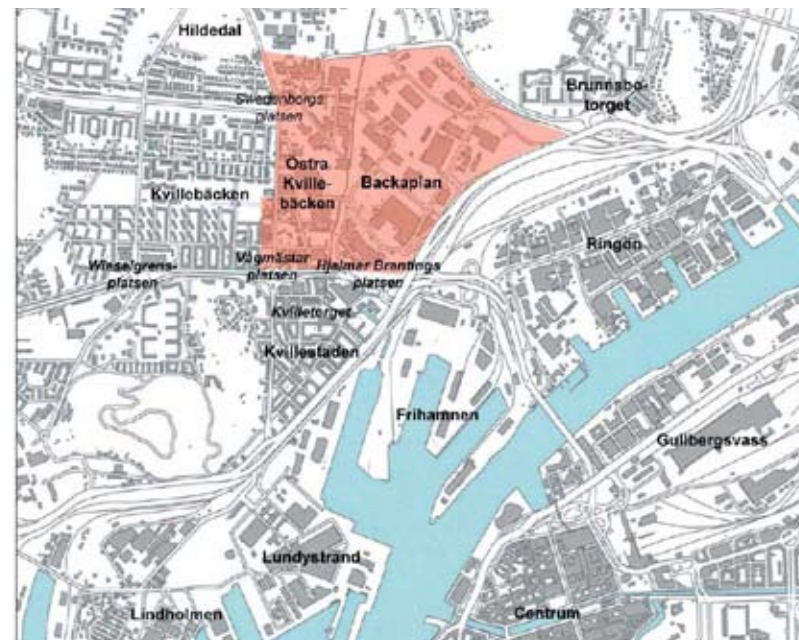
Byggnadsnämnden gav 2001-06-06 stadsbyggnadskontoret uppdrag att upprätta fördjupad översiktsplan för området kring vad som i dagligt tal benämns som Backaplan samt området stadsdelen Kvillebäckens östra del. Planområdet ligger ca 2 km norr om Gustaf Adolfs Torg och avgränsas i norr av Minelundsgatan, i öster av Lillhagsvägen/Bohusbanan, i söder av Lundbyleden/Hjalmar Brantingsgatan och i väster av Fjärdingsgatan/Gustaf Dahléns gatan.

Syftet med den fördjupade översiktsplanen är att studera hur Backaplansområdet kan rustas upp och omvandlas till blandstad och samtidigt ta tillvara områdets centrala läge i staden, att studera hur området bör användas i framtiden och att föreslå en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

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

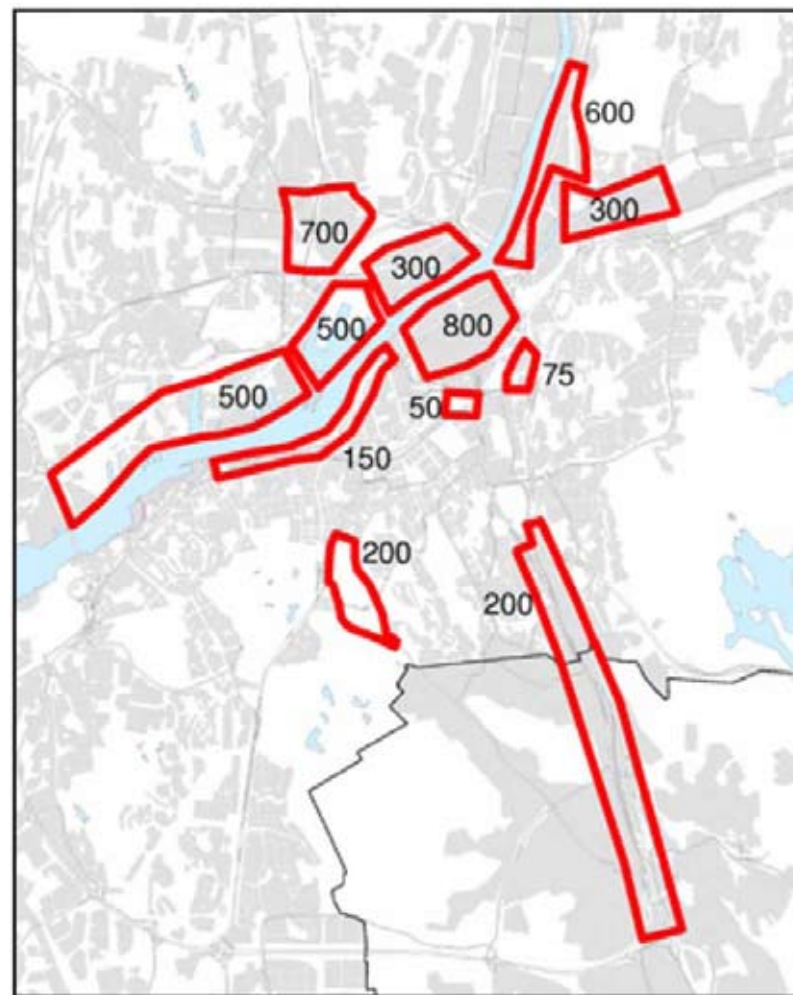
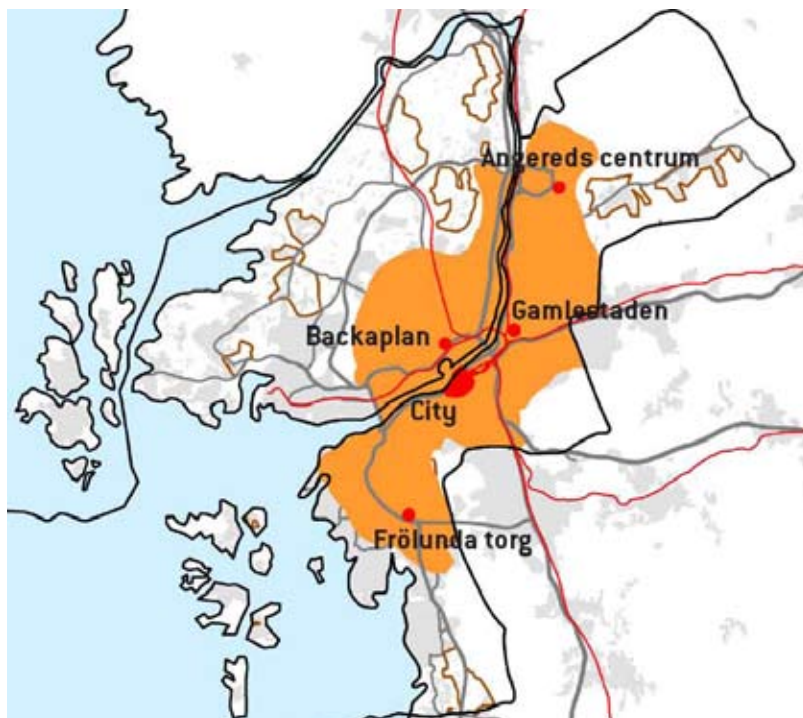
Förslagets målsättning är att:

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



Översiktsplan för Göteborg

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



Bedömd möjlig utbyggnad som 1000 m² våningsyta

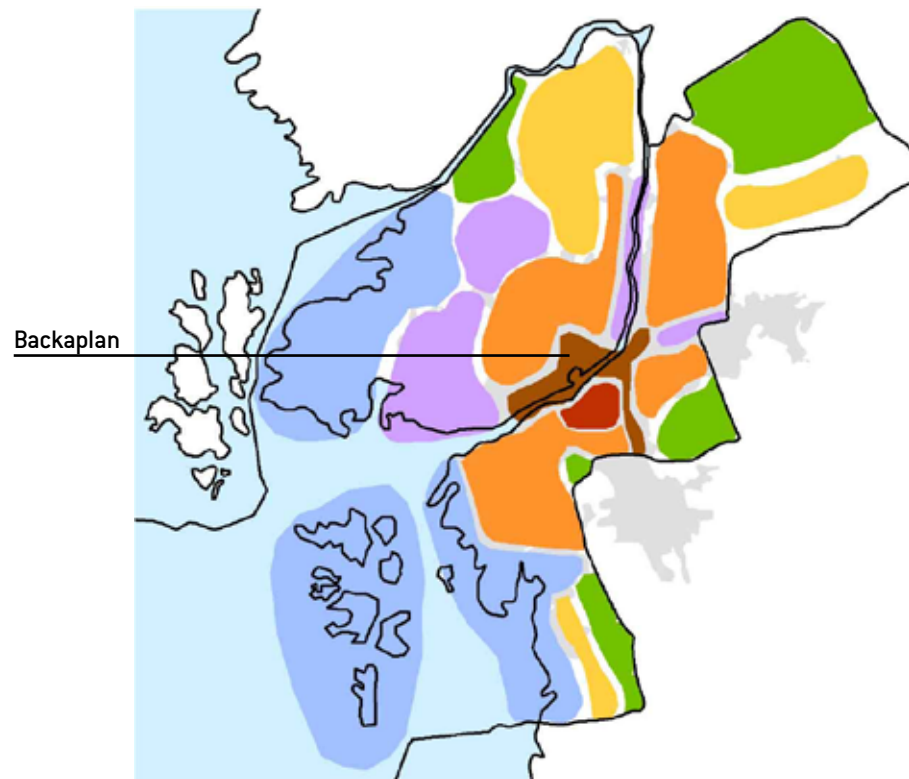
områden vid en eventuell minskad efterfrågan. Utbyggnadsordningen innebär att mark nära befintlig bebyggelse tas i anspråk varför en tydlig dialog med boende, brukare och verksamheter i området behövs. Fortsatt planering i Göteborgs Stad ska i första hand ske med inriktning mot komplettering av den byggda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

Områdesvisa inriktningar

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

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

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



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

Riksintressen

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

Järnvägar

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

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

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

Vägar

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

både ur hälsosynpunkt, skydd av stads- och landskapsbild, eftersträvan efter estetisk utformning och ett jämställt transportsystem. Vägverket har genom beslut 2004-11-08 pekat ut bl a Lundbyleden som väg av riksintresse.

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



Lundbyleden och Hamnbanan är en omfattande barriär mot Frihamnen

Program för Östra Kvillebäcken

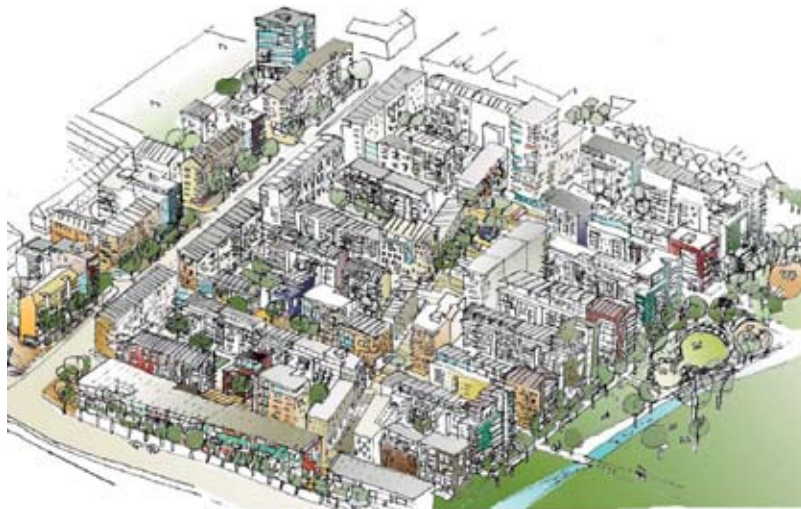
Under arbetet med fördjupad översiktsplan har delen väster om Kvillebäcken behandlats i ett separat program som godkändes av byggnadsnämnden 2002-12-16. Programmet redovisar förslag till struktur och innehåll för området väster om Kvillebäcken.

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

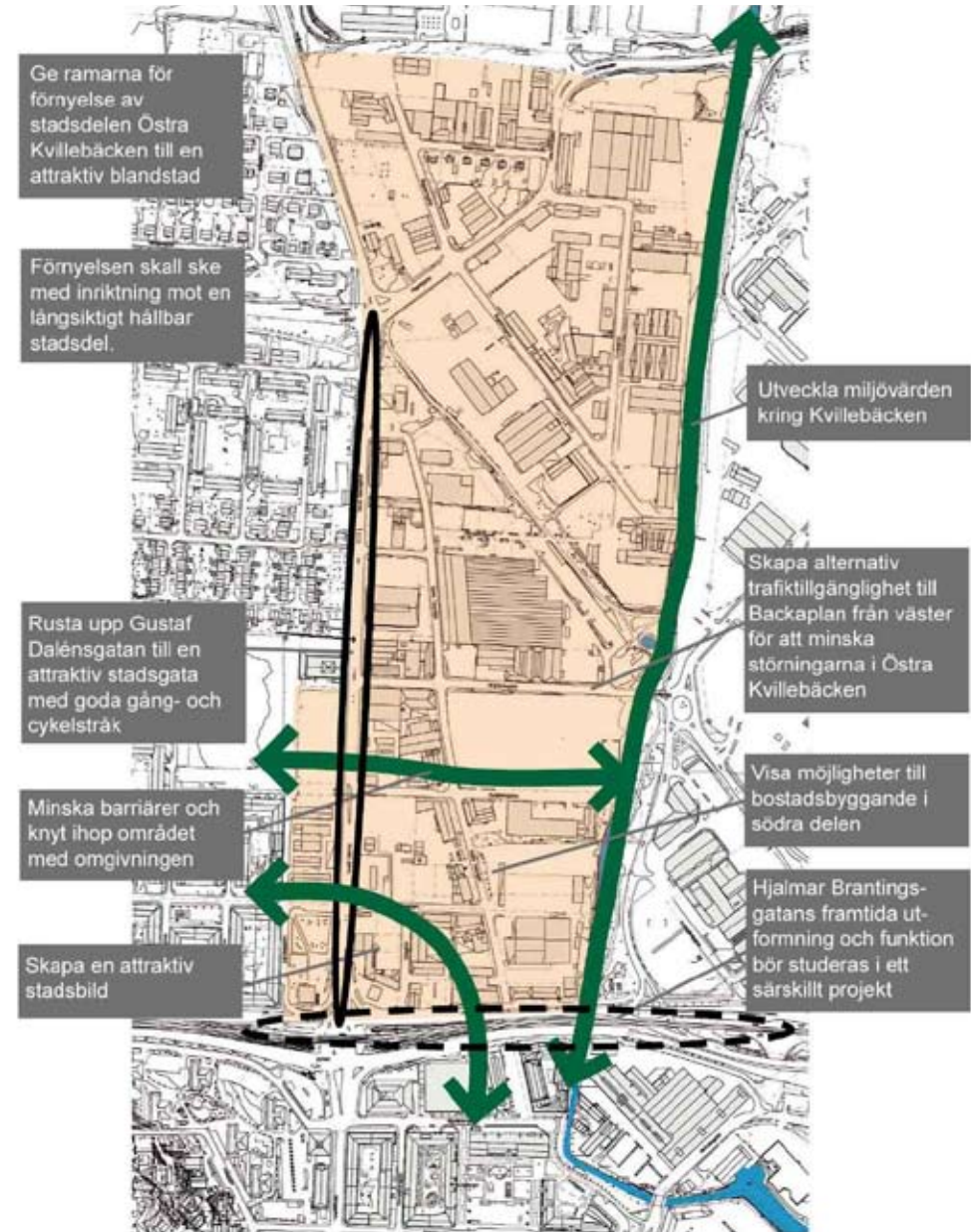
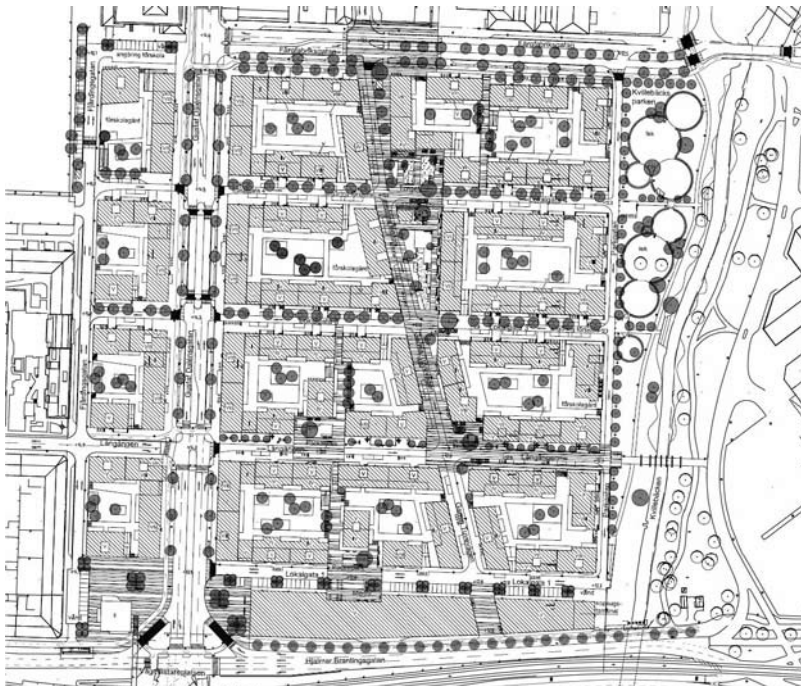
Huvuddragen i programmet för Östra Kvillebäcken:

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

Sedan programmet godkänts har exploateringsstudier, arkitektskisser och ekonomiska analyser genomförts för delen söder om Färgfabriksgatan. Även studier av utformningen av gator har genomförts. Byggnadsnämnden gav 2006-11-28 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att upprätta detaljplan för denna del av området. Detaljplanearbetet pågår med det godkända programmet som grund.



Planillustrationer från förslag till detaljplan för Östra Kvillebäcken



Göteborgsregionens tillväxtstrategi

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



GR:s strukturbild för Göteborgsregionen

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

En viktig fråga är att arbeta för en långsiktigt hållbar infrastruktur med en hållbar kollektivtrafik. En fördjupad samverkan mellan alla inblandade aktörer eftersträvas.

Samband med övrig pågående planering av centrala älvstaden

I direkt anslutning till city ligger markområden med låg exploatering och ytkrävande innehåll. Planering pågår bl a för att omlokalisera transportintensiv verksamhet från innerstaden närmare de stora trafiklederna. Ett sammanhållet koncept för utveckling och påbyggnad av regionkärnan presenteras i ÖP. I de grundläggande strategierna för Backaplan förutsätts att centrala Göteborg kan växa i framförallt två riktningar, österut och norrut. Byggnadsnämnden gav 2008-09-16 i uppdrag till stadsbyggnadskontoret att göra en förstudie inför utveckling av Frihamnsområdet. Ett programarbete för ny GötaÄlvbro pågår. Förstudier för Lundbyleden och Hamnbanan har tagits fram av Vägverket resp Banverket. Backaplan är redan idag väl integrerat i staden och



"Centrala älvstaden"

förhållandevis lätt att nå från såväl angränsande stadsdelar som från andra sidan älven. Utvecklingen av Backaplan bör ges 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 Frihamnen för att på längre sikt kopplas samman med detta område och över älven så att ett kontinuerligt stråk och en sammanhängande bebyggelse kan skapas. Utvecklingen av andra stadsdelar på Hisingen och planerad bebyggelse i Biskopsgården, Lundby och Tuve gör att man på kort sikt ytterligare kan motivera Backaplan som ett nav, med centrumfunktioner, för den här delen av Göteborg. Utvecklingen av Backaplan är bara delvis fortsatt avhängig en utvidgning av centrumkärnan. En direkt fysisk koppling mot Frihamnen och Ringön förutsätter ytterligare omfattande åtgärder för att överbrygga barriärer som Lundbyleden och Hamnbanan. Samspelet mellan de olika utvecklingsområdena, befintlig stadskärna och genomförandet av fysiska åtgärder för att övervinna barriärer som älven och de hårt trafikerade lederna

För området gäller ett antal detaljplaner av olika datum. Inom stora områden är tillåten markanvändning industri (J) även där handel har tillåtits i äldre bygglov. För vissa fastigheter har nya planer för handelsändamål (H) och centrumändamål (C) upprättats. Inom delar av Östra Kvillebäcken saknas detaljplan. Några kvarter längs Gustaf Daléngsgatan har detaljplan för allmänt ändamål (A) vilket avser skola, förskola mm med kommunen som huvudman. För hela området Söder om Färgfabriksgatan pågår planarbete för bostäder och handel.

är några av de faktorer som kommer bli avgörande för om "centrala älvstaden" är ett hållbart koncept på längre sikt. Exakt hur denna utveckling ser ut ligger utanför ramen för detta arbete.

Stadsutveckling i samverkan

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



Som alternativ till den traditionella samhällsstyrda utvecklingsprocessen eller en omfattande privatisering, har Göteborg utvecklat nya metoder för stadsutveckling som sedan flera år tillämpas 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.

OMRÅDETS KARAKTÄR

Backaplan är ett välbesökt handels- och industriområde på Hisingen beläget i anslutning till de stora stråk som förbinder Hisingen med Göteborgs centrum. Att området ligger endast 2 km från Gustaf Adolfs Torg - ungefär samma avstånd som till Korsvägen - märks inte på bebyggelsens utformning och intensiteten i markanvändningen.

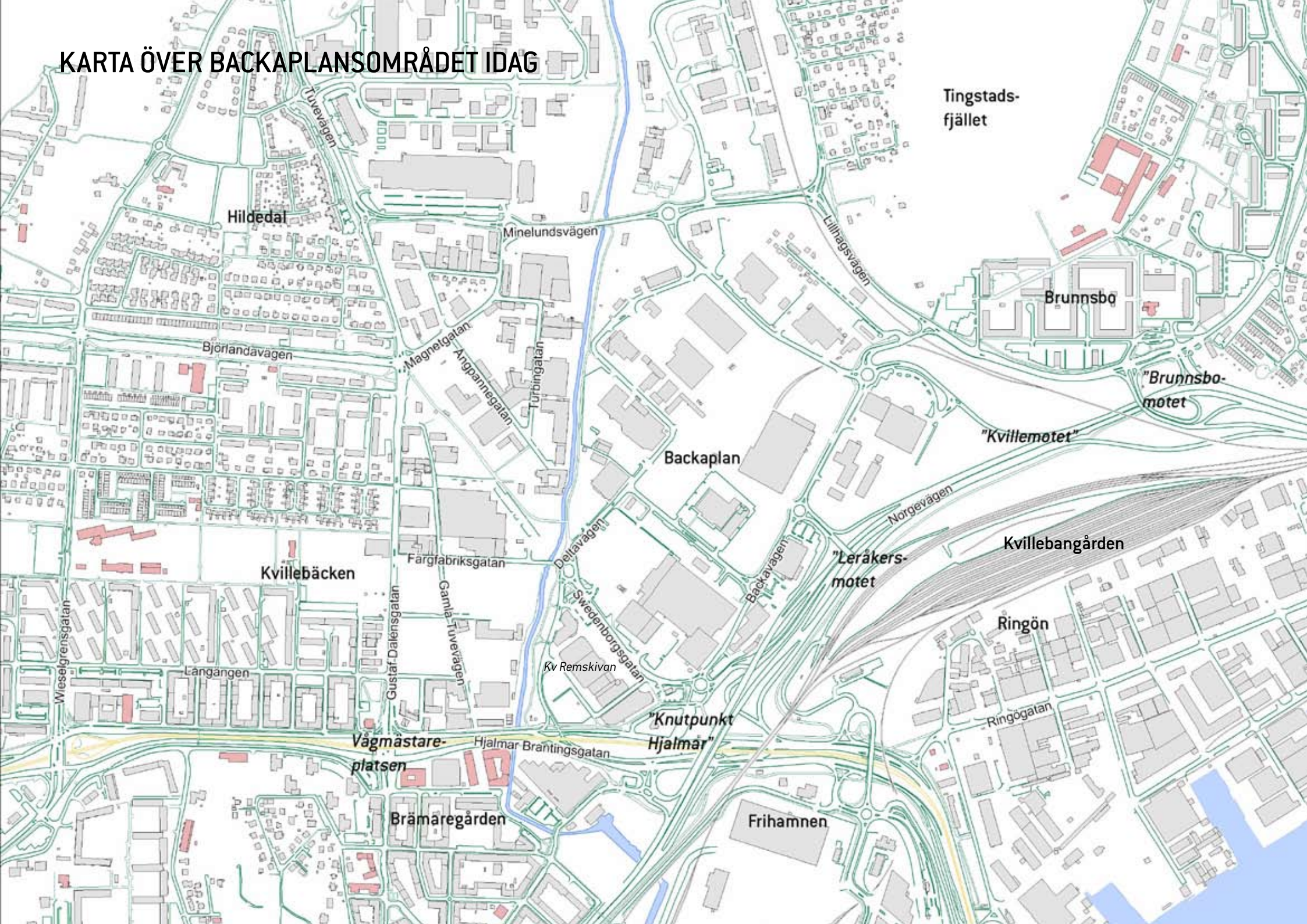
I Backaplansområdet finns ett stort utbud av såväl volymhandel som shopping. Området är till stor del planlagt som ett industriområde, men har succesivt omvandlats alltmer till ett handelsområde där enkla handelsbyggnader omges av stora parkeringsytor. I området finns också lager och småindustribebyggelse. I området Östra Kvillebäcken finns också inslag av föreningslokaler och restauranger.

Dagens Backaplan domineras av de stora markparkeringarna i anslutning till handelshusen. Utnyttjandet av dessa parkeringar utanför butikernas öppettider är mycket lågt. För att ligga så centralt och vara förhållandevis väl försörjt med kollektivtrafik har hela området ett dåligt markutnyttjande och en ensidig markanvändning.



Några bilder från Backaplan idag, stora öppna parkeringsytor

KARTA ÖVER BACKAPLANSOMRÅDET IDAG



Historik

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

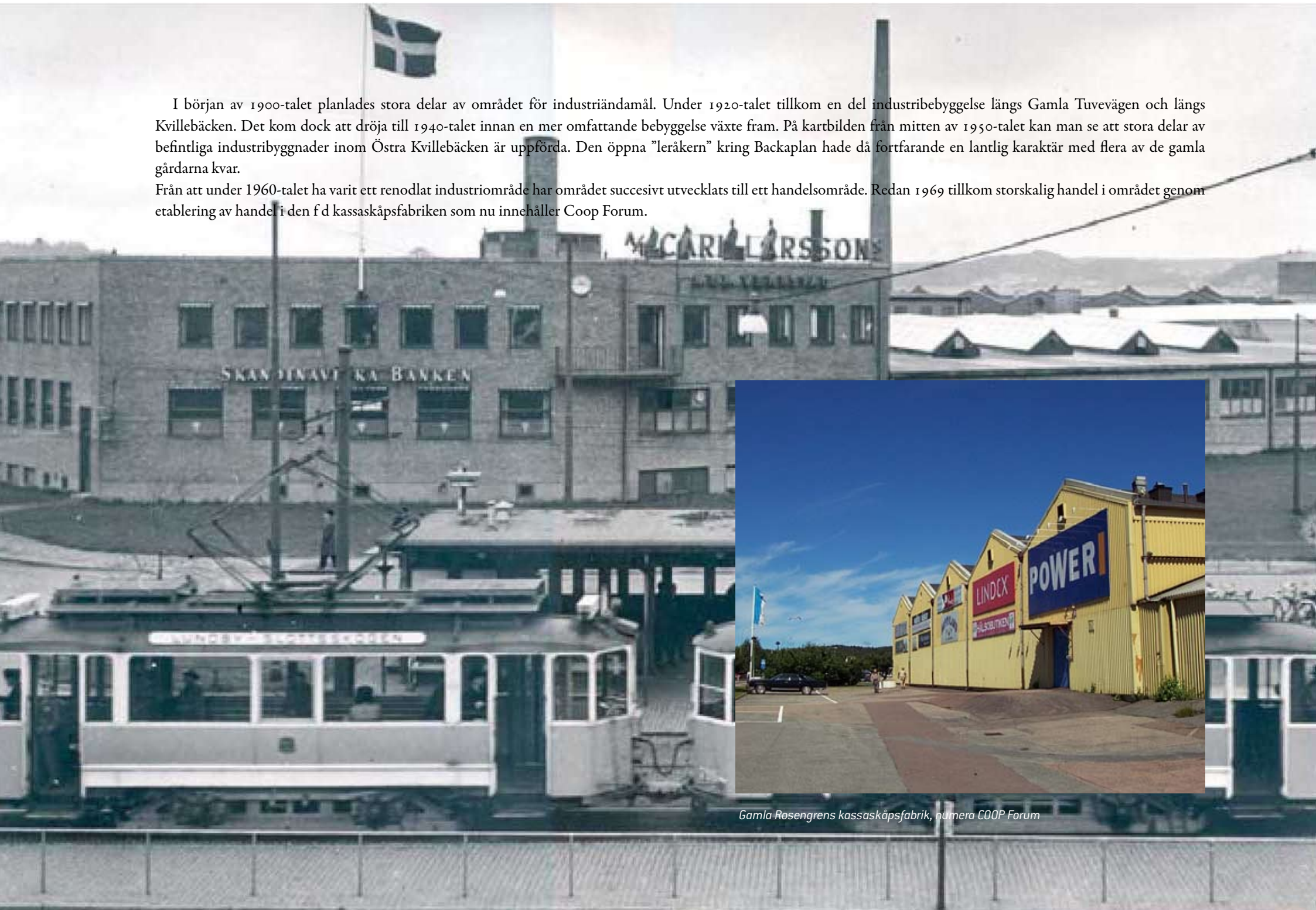


Backaplan 1936



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

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



Gamla Rosengrens kassaskåpsfabrik, numera COOP Forum

Bebyggelsens skala och täthet

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

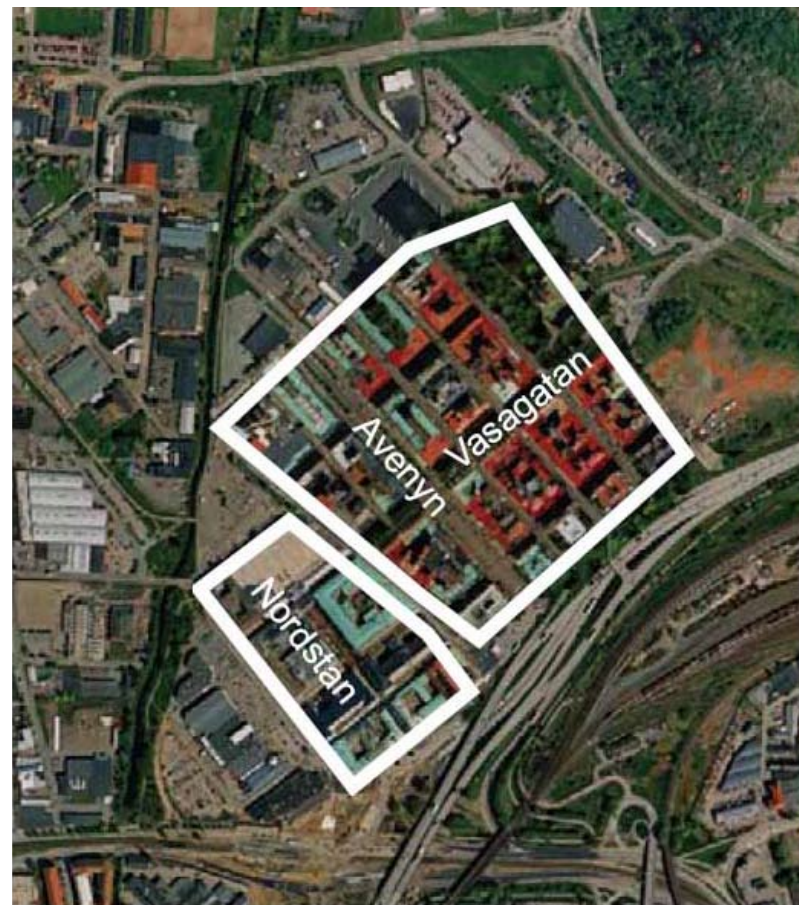
Inom området är marken i stort sett plan med en marknivå mellan +12 m och +15 m, med de lägsta delarna i områdets sydöstra hörn. Vegetation inom området finns bla längs Kvillebäcken samt vid vägreservatet mot Swedenborgsplatsen. På kvartersmark är vegetationen sparsam. Det finns dock en markant trädunge mellan vägreservatet och Ångpannegatan väster om Kvillebäcken. I anslutning till Norra Deltavägen finns också uppvuxen vegetation. Backaplansområdet har idag en storskalig kvartersstruktur anpassad för handel och industri. En överlagring av några ”utsnitt” från



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

centrala Göteborg ger snabbt en uppfattning om kapaciteten i området om markanvändningen skulle förändras. Som ett exempel så ryms hela Östra Nordstan på nuvarande Coop Forums tomt.

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



Östra Nordstan resp Vasastan lagda över Backaplan som skaljämförelse

generellt exploateringstal på ca 0,3. Frigörs areal i lågt exploaterade fastigheter genom rivning och omDispositioner kommer markutnyttjandet att kunna effektiviseras väsentligt. Totalt bedöms kunna tillkomma drygt 700 000 m² våningsyta vilket gör att exploateringstalet generellt för området skulle kunna stiga till ca 0,95 vilket är i paritet med Göteborgs innerstad.

Exploateringstal:

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

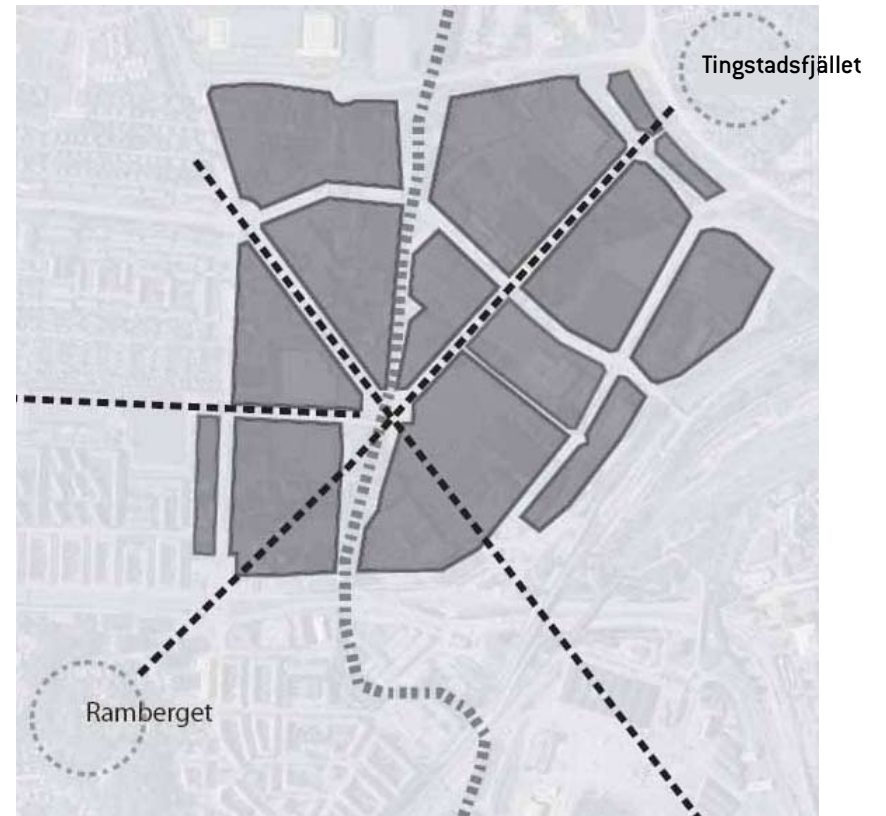
Ex: 100m² hus i två våningar på en tomt om 400m² motsvarar ett exploateringstal av

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

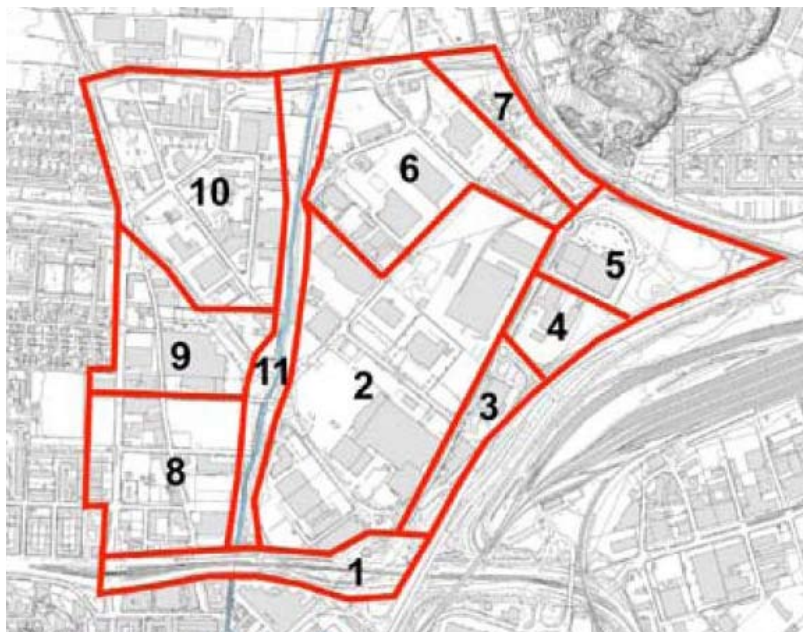


Bebyggelse vid Leråkersrondellen

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



Viktiga siktlinjer i Backaplansområdet



Befintlig markanvändning

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

1. Trafikområde.

Trafikområden med gator, spårväg och kollektivtrafikterminalen knutpunkt Hjalmar. Bussterminalen rustades upp under 90-talet och i samband med det anordnades bra gångförbindelser mot söder och Kvillestan. Hjalmar

Brantingsgatan med sin tunga trafik utgör fortfarande en betydande barriär söderut.

2. Handel i centrala Backaplan.

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

3. Handel längs Lundbyleden.

Inom området finns bebyggelse för handel i relativt välhållna handelsbyggnader i två till tre våningar.

4. Industri/lager.

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

5. Handel vid Kvillemotet.

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

6. Industri/lager längs Norr Deltavägen.

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

7. Upplag mm

Området är beläget i ett trafikreservat vilket har medfört en markanvändning av tillfällig karaktär. Området används i dag för upplag, men det finns också enklare byggnader för korttidsboende.

8. Småindustri/handel Norr om Hjalmar Brantingsgatan.

Detta område består i huvudsak av avrivna tomter och några enkla hallbyggnader. Många verksamheter är av tillfällig karaktär.

9. Småindustri/handel/kontor kring Ångpannegatan.

I området finns inslag av handel som vänder sig mot Backaplan. Mot Gustaf

Daléngsgatan finns flera större kontorshus med butiker i bottenvåningarna. I norra delen finns även en bensinstation.

10. Småindustri nordost om Swedenborgsplatsen.

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

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

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



Deltavägen norrut med Sibahuset

Ägoförhållanden

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

Samhällsservice i närområdet

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

OMGIVANDE STADSDELAR

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



Backaplan med omgivande stadsdelar

Brämaregården

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



Kvillebäcken

I väster gränsar området mot stadsdelen Kvillebäcken. I korsningen mellan Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Daléngsgatan ligger Vågmästareplatsen med spårväghållplats. Ytterligare västerut ligger Wieselgrensplatsen med stadsdelscentrum, offentlig och kommersiell service. Att ansluta den nya bebyggelsen i Kvillebäcken till den befintliga bebyggelsen kring Wieselgrensplatsen är en viktig fråga. Norr om Färgfabriksgatan finns ett område med småindustrier och kontor. Inslag av äldre bebyggelse förekommer, bl a rester av äldre

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

Hildedal

Vid Hildedal, nordväst om området, har ett område med bostäder av trädgårdsstadskarakter nyligen uppförts. Norr om Minelundsvägen har ett byggarvarhus uppförts. Att skapa trygga och attraktiva gång- och cykelförbindelser mellan Hildedal och stadskärnan är viktigt.

Brunnsbo

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

Frihamnen

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



Stadsdelen Kvillebäcken med landshövdingehus

Området används idag vid vissa större evenemang. Den tidigare färjeterminalen har rustats upp och används för bl a kontorsändamål. På sikt avses området få ett annat innehåll. Enligt den nya översiktsplanen för Göteborg skall även Frihamnen omvandlas till blandstad för bostäder och arbetsplatser (icke störande verksamheter). Arbete med förstudie inför utvecklingen av området pågår. Ett politiskt förslag har framförts om iordningsställande av en större park i områdets inre del vilket – tillsammans med förbättrade gång- och cykelförbindelser tvärs Lundbyleden – skulle tillföra stora kvaliteter för befintliga och framtida boende i denna del av staden.

Ringön

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



Båtar i hamn vid Ringön

TRAFIKSTRUKTUR

Lundbyleden

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

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

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. Det är viktigt att söka samordningsvinster genom att planera förändringar på Lundbyleden parallellt med Hamnbanan (se nedan), Bohusbanan och det kommunala gatunätet och i tät samverkan mellan Banverket, Vägverket och Göteborgs kommun.

Befintligt gatunät

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



Trafikmängder (antal fordon/dygn) idag

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

Den inre delen av området har idag en gatustruktur anpassad för industriändamål, vilket innebär stora kvarter och glest gatunät. För att rymma ett nytt innehåll behöver strukturen förbättras och kopplas till omgivande områden. Nya länkar bör komma till som delar området i mindre enheter. Inom området bör kopplingarna, bl a tvärs Kvillebäcken, förbättras. Gatunäten på ömse sidor om Kvillebäcken förenas idag i en enda punkt där Färgfabriksgatan möter Swedenborgsgatan. Möjlighet att skapa nya kopplingar finns främst i de

norra delarna av området.

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

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

Älvförbindelser och ny Göta Älv bro

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

Befintlig Göta Älvbro är i dåligt skick och måste ersättas före 2020. Det innebär att förbindelsen får ett delvis nytt läge. Det kommer påverka Backaplans förhållande till Göteborgs centrum. En gång- och cykelförbindelse planeras över älven från Götaverksområdet till Packhuskajen. Detta är en viktig utgångspunkt vid utformningen av gång- och cykelnätet även vid Backaplan.

Hamnbanan

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

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

Övriga järnvägar

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

I kommunens översiktsplan har ett reservat för industrispår markerats på temakarta järnväg, från Bohusbanan via Stora Holm till industriområdena längs Hisingleden. En järnvägstunnel planeras under Göteborg (projekt Västlänken) bl a för att kunna förbättra pendeltågstrafiken i Göteborgsregionen. Möjligheten att koppla Backaplan till Västlänken har diskuterats, men inga konkreta förslag finns avseende detta.

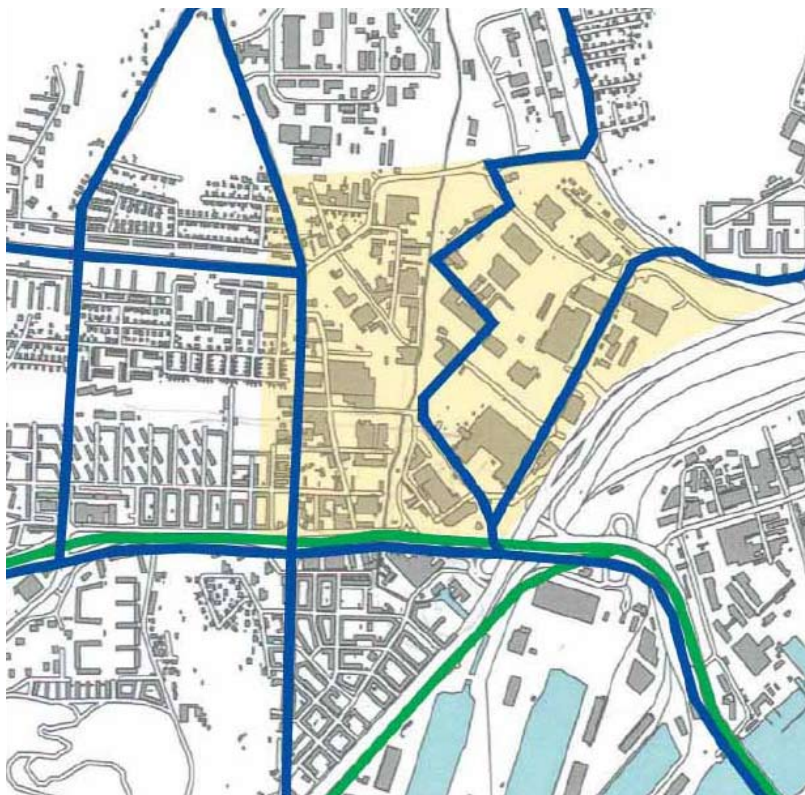
Inriktning för framtidens kollektivtrafik

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

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

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

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



Dagens kollektivtrafiksystem, grön linje visar stombuss/spårväg

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

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

Planera för den gående och cyklande människan!

En ny gång- och cykelbro över älven planeras. En ny GötaÄlvbro bör också innebära en uppgraderad cykelförbindelse till city. Detta skapar samtidigt ett behov av nya- och förbättrade gång- och cykelstråk i närområdet. Inom området finns idag flera fungerande gång- och cykelstråk som utgör stomme även i de framtida systemet. Målet är en attraktivitet för detta trafikslag. Myntgatan/Gustaf Daléngsgatan blir en viktig länk för att leda cykeltrafiken mot den nya bron. En annan viktig länk är via Herkulesgatan från befintlig gångtunnel under Hjalmar Brantingsgatan.



Förslag till ny gång- och cykelbro över Göta Älv (mellan Packhuskajen och Cityvarvet)

Syntaxanalys

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

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

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

Rumslig analys av Backaplan's gatu- och gångtrafiknät

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

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

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

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



Befintlig situation

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



Backaplan utbyggt

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

OFFENTLIGA PLATSER IDAG

Omgivande grönområden

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

Kvillebäcken

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



GRÖNSKA OCH OFFENTLIGA PLATSER PÅ BACKAPLAN IDAG

Kvillebäcken och grönstråket breddas norrut. Fotbollsplaner väster om stråket

Norra delen av av Kvillebäcken genom området är smalt och kantas av stora parkeringsytor

Inhägnat gröna område på kvartersmark delvis skogbevuxna. Kan fungera som tillfälliga parker i samband med ombyggnad av Backaplan

Brunnsboberget är en viktig resurs för Backaplan. Begränsad åtkomst på grund av trafikerade leder och järnväg.

Långängen- serie av parkrum. Leder till Flunsåsparken

Södra av av Kvillebäcken genom området består av mer parkkaraktär med uppvuxna träd. Rödlistade arten knölnate förekommer här.

Vägmästarplatsen-parkorg

Stora hårdgjorda parkeringsytor- leder till snabb avrinning och stor påverkan på dagvattensystem och vattendrag

Stora gröna ytor i väglandskap, delvis helt outnyttjade. Resurs för dagvattenhantering och/eller framtida trafikplats?

Gröna ytor i trafikplatsen- separade och utan sammanhang.

Ramberget- utsiktspark

Parkstråk vid Kvilletorget

Kvillebäcken i kulvert. Utlopp i Frihamnen



konkurrenskraftiga vattenväxter liksom för skugga. Den kan också skadas av igenfyllning och muddring. Hittills har växten framför allt noterats i södra delen av området. Förekomsten av växten har inventerats under sommaren 2003.

Torg och platser

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



Torget vid Knutpunkt Hjalmar idag

HÅLLBART STADSBYGGANDE

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

Ekonomisk hållbarhet

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

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

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

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

Ekologisk hållbarhet

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

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

Miljöbedömning

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

Transporter av farligt gods

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

Robusthet & klimatförändring

Global uppvärmning bedöms leda till ökade vattenflöden. Göteborg med Göta Älvs låglänta mynningområde har bedömts extra känsligt då flera faktorer samverkar som kan leda till framtida översvämningar. Att utforma området på

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

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

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

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

Miljökvalitetsnormer

I anslutning till de stora trafiklederna finns problem med att klara miljökvalitetsnormen för kvävedioxid och partiklar. Vid planområdet är det främst i anslutning till Lundbyleden som problemen finns. De höga nivåerna hänger samman med den stora trafiken på dessa gator. Området ligger i

anslutning till en stor kollektivtrafikknutpunkt vilket ger förutsättningar för ett minskat bilresande om området kompletteras med ett nytt innehåll. En utbyggnad av Backaplansområdet ger förmodligen en mindre påverkan på miljön än en motsvarande utbyggnad i ett mer perifert läge.

Miljöstörande verksamheter

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

Geoteknik och mark

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

Teknisk försörjning

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

Social hållbarhet

En utförlig beskrivning av den fysiska miljöns förhållande till mångfald och social hållbarhet finns i den nya översiktsplanen för Göteborg. Det är viktigt

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

Kulturmiljö

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

