

FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE
HELHET - BYGG STAD PÅ BACKAPLAN!
FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING
FÖRSLAG TILL NY TRAFIKLÖSNING
STADSBILD OCH ARKITEKTUR
UTBYGGNADSETAPPER - OMRÅDESVISA RIKTLINJER
GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER
SOCIALA KONSEKVENSER

DEL 2 - PLANFÖRSLAG

FÖRSLAG TILL STADSFÖRNYELSE

Förslaget till fördjupad översiktsplan syftar främst till att lösa fyra huvudfrågor som motsvaras av fyra viktiga huvudmål:

STRUKTUR - helhet

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

INNEHÅLL - markanvändning

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

UTFORMNING - stadsbild och arkitektur

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

GENOMFÖRANDE

Mycket talar för att den täta staden också kan vara den hållbara staden. Backaplansområdet har många förutsättningar att utvecklas till en hållbar del av göteborgs centrum genom sitt läge och redan till stor del utbyggd infrastruktur. Med en tydlig genomförandestrategi kan Backaplan ges förutsättningar till en positiv utveckling som tillsammans med norra älvstranden kan bidra till att stärka Hisingen miljömässigt, 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 trafikarbetet
- Frisk luft och bullerfria miljöer
- Fungerande mötesplatser och offentliga rum
- Tät stadsbebyggelse
- Utveckling av tillvaratagande av vatten och grönområden
- Promenader och park kring Kvillebäcken
- Knutpunkten som kommersiellt och kulturellt centrum
- Varierande karaktär olika områden
- Samla handeln till ett fåtal punkter
- Strategi för utveckling under tid, etapptänkande
- Trygghet och social integration
- Hållbar konsumtion
- Klimatanpassning och energieffektivitet
- Kretsloppsanpassat byggande

LIVFULLHET

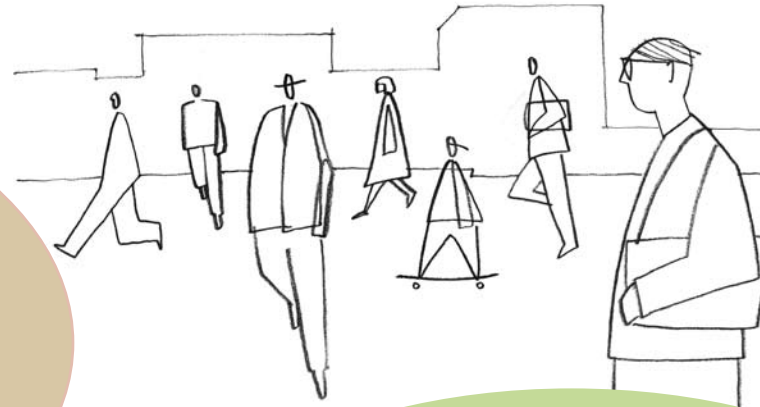
Mötesplatser och offentliga rum

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



HELHET - BYGG STAD PÅ BACKAPLAN!

Planen föreslår

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

Förtäta!

Backaplans läge och närhet i förhållande till centrum är en avgörande faktor för områdets utveckling. Backaplan är idag mycket lågt exploaterat med byggnader om högst 2-3 våningar, och med stora utrymmen upptagna av parkeringsytor. Samtidigt som staden växer och det finns ett behov av central mark för blandstadsbebyggelse så behöver handelsområdet rustas och effektiviseras. Det frigör mark för att fortsätta att bygga en mer robust stad med kvartersmätt likt t ex den angränsande stadsdelen 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 förslaget skisseras en fast spårbunden lösning genom Backaplan med förlängning norrut mot Backa. I skärningspunkten med Bohusbanan uppstår ett nytt stationsläge, en attraktiv bytespunkt.

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

Tänk långsiktigt!

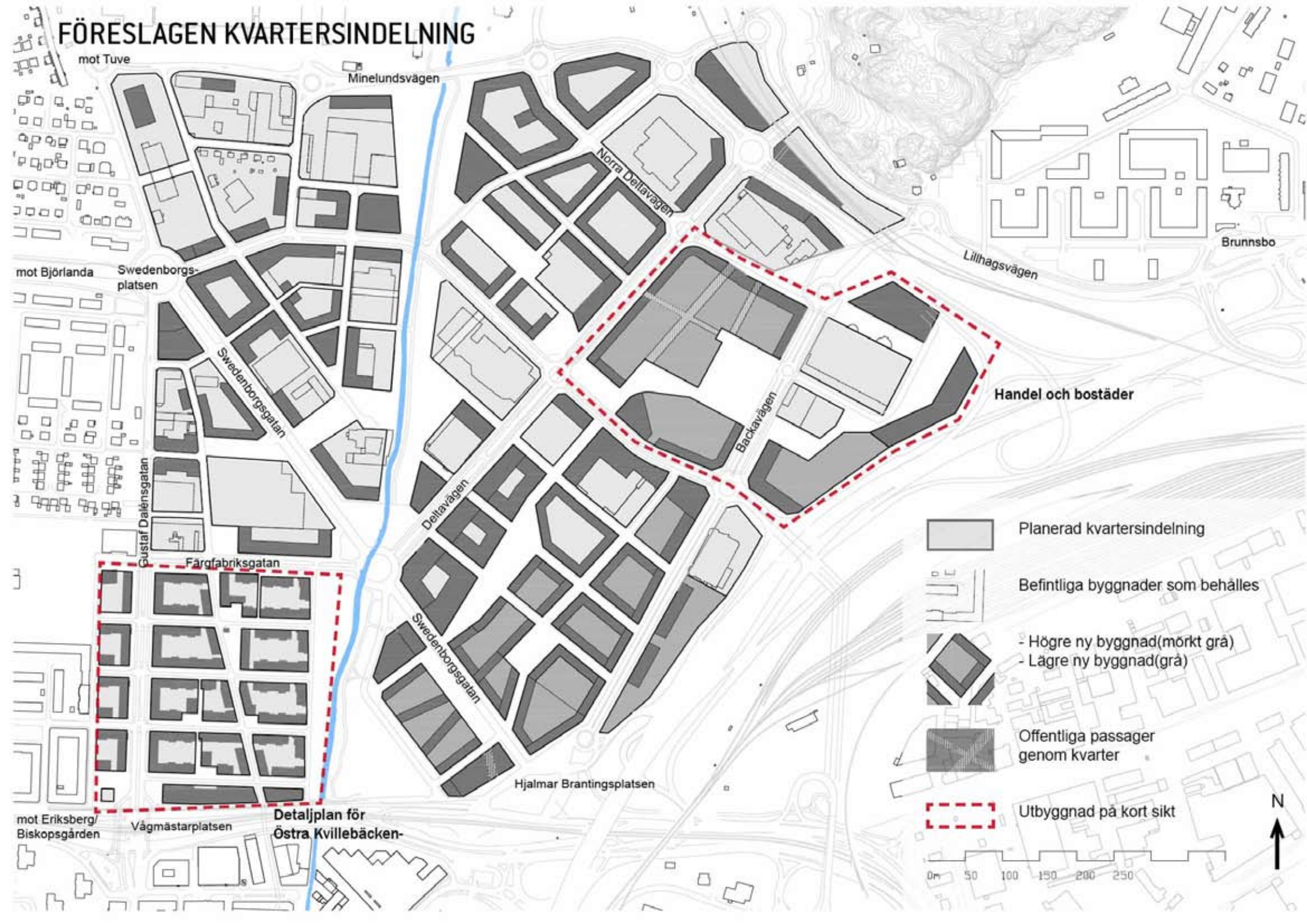
Backaplan avses att byggas om och utvecklas under en lång tidsperiod. kanske sträcker sig det som föreslås i planen 15 till 20 år fram i tiden. Av denna

anledning blir beskrivningen av de etapper som tänks komma närmast i tiden relativt detaljerad medan de senare etapperna beskrivs mer översiktligt. Under rubriken delområden nedan finns etapptänkandet utvecklat vidare.

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.



FÖRESLAGEN KVARTERSINDELNING



Orden *Livfullhet*, *tillgänglighet* och *hållbarhet* har varit tre viktiga ledstjärnor i arbetet. Livfullhet står för mötesplatser och offentliga rum, trygga promenadvägar och parker, ett levande centrum och en variation i stadsrummet. Tillgänglighet handlar om bra kommunikationer för alla trafikslag såväl lokalt såväl som regionalt, inga barriärer – ett kontinuerligt stadsrum. Hållbarhet står för att bygga för kollektivtrafik och cykel, att tänka in smarta klimatlösningar redan från början, att ta vara på befintliga värden och skapa bullerfria miljöer och att överbrygga barriärer mellan olika områden och stadsdelar.

Nytt och gammalt sida vid sida!

Trots att stora delar av planområdet ges möjlighet att drastiskt förändras så skall många befintliga byggnader och verksamheter fortfarande kunna fungera parallellt med en förnyelseprocess. Samtidigt som stora delar av planområdet kan komma att omdisponeras och flera byggnader rivas, så står flera befintliga byggnader för karaktär och kontinuitet i området.

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



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

FÖRSLAG TILL MARKANVÄNDNING

Planen föreslår

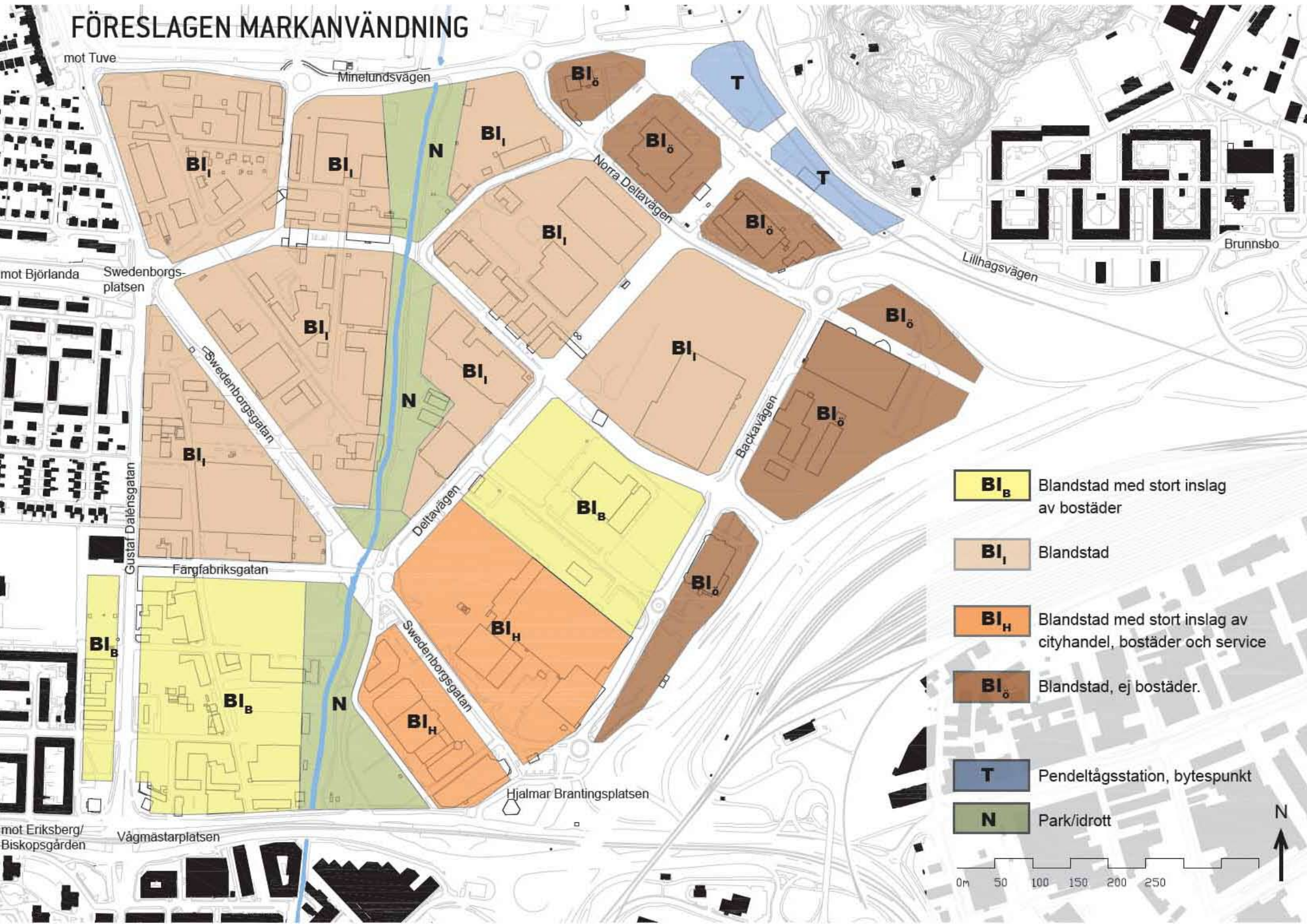
- Bygg blandstad inom stora delar av Backaplan, med ett stort inslag av bostäder i områdets västra och centrala delar.
- Utforma bostadsmiljöerna som ett stadsmässigt boende med närhet till handel, service, arbetsplatser och kommunikationer.
- Arbeta med bebyggelsen för att skärpa av bostäder och vistelsezoner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

Förädling av centralt belägen mark

En viktig faktor för att utveckling av planområdet skall kunna ske är att drivkraften finns hos de olika markägarna och aktörerna i området. För Backaplans utveckling är fastighetsägarnas ambition att flytta delar av volymhandeln till områdets nordöstra delar ett viktigt steg. Detta frigör stora ytor centralt, nära strategiska Hjalmar Brantingsplatsen, för shoppinghandel och annan stadsutveckling.

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

FÖRESLAGEN MARKANVÄNDNING



kollektivtrafikknutpunkten kan förläggas under tak. Om en tillräckligt stadsmässig lösning av platsen ska kunna ske så måste ytanspråken på platsen för t ex uppställning av bussar minimeras.

Regionala verksamheter och arbetsplatser

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

Blandstad

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

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



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

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 bostadssytorna ändå inte bli alltför 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 såsom kultur, rekreation och idrott.

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

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

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

staden ställer höga krav på tillgänglighet och alstrar härigenom även 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.



Nytt bostadsnära torg inom delområde 1 - Östra Kvillebäcken

Handel

Utveckla Backaplan som handelsområde!

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 i 2008 års penningvärde. Tilläggas bör att detta är ett antagande som i hög grad påverkas av konjunktur och marknadsläge.

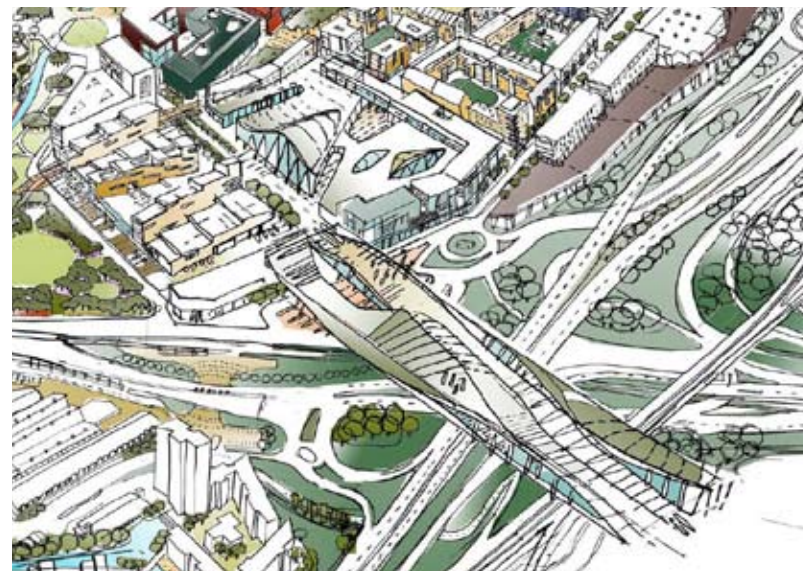
På Hisingen finns idag flera större handelsplatser och ett antal mindre torg, men inget större samlat centrum, möjligen med undantag för Wieselgrensplatsen. Ca 30 % av konsumtionen omsätts idag i vad som brukar kallas volymhandel (se faktaruta i del 1 – Förutsättningar). Denna typ av

handel är ca 30 % mer ytkrävande än hos övrig handel. Målsättningen är att erbjuda Hisingensborna en möjlighet att handla större delen av sin konsumtion utan att åka över älven och att erbjuda boende i centrala delar av Göteborg volymhandelsbutiker inom rimligt avstånd. På Frihamnen kan ytterligare handelsytor tillkomma i samband med exploatering av detta område.

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. Det är



Exempel på shopping i tät innerstadsmiljö (Viktoriapassagen)



Centrumanläggning över Lundbyleden som alternativ vid delområde 3

viktigt att studera knutpunktens utveckling i ett sammanhang där Backaplan, Ringön, Frihamnen och Brämaregården möts. En möjlighet som bör prövas är att bygga en centrumanläggning för att överbrygga barriärerna Lundbyleden och Hamnbanan i detta avsnitt.

Hållbar handel

En viktig utgångspunkt är att jobba för en utveckling mot hållbar handel. Kommer vi i framtiden med stigande oljepriser och knappa resurser att handla på det sätt vi gör idag? En hållbar handelsstruktur skall vara lätt att nå för alla, framförallt med kollektivtrafik. Den tillgängliga handeln är till för alla och blir också mer socialt hållbar. En kombination av shopping och offentliga mötesplatser ger en levande och tryggare stadsmiljö. Kanske kan ett mer utvecklat system med utkörning av varor gynna en inte fullt så ytkrävande handel som också lättare går att anpassa till en tät stadsmiljö och närhet till kollektivtrafik? Sträva efter lösningar på detaljplanenivå som kan fungera även i framtiden då Backaplan förnyas!

Volymhandel i nordost

Idag består Backaplan av såväl cityhandel som volymhandel. I det framtida Backaplan förläggs volymhandeln framförallt i de nordöstra delarna, nära av-



Volymhandel och bostäder/kontor i nordöstra Backaplan

farterna från Lundbyleden, medan cityhandeln utvecklas vid knutpunkten. Att även volymhandeln nås med kollektivtrafik är viktigt, inte minst för boende i centrala Göteborg där biltätheten är lägre än för övriga delar av kommunen. Det är också viktigt att ett gångtrafikvänligt stråk kan utvecklas mellan



volymhandelsdelarna och den tätare kärnan vid knutpunkten.

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. Vissa huvudstråk som Gustaf Dalénsgatan kan vara lämpliga för denna typ av handel, medan sekundära gator, som Gamla

Tuvevägen och Långängen mer får karaktären av inre stråk genom området där enstaka butiker och sk "bokaler" kan vara lämpliga. En utgångspunkt som gynnar en småskalig handelsstruktur är att planera alla "lokalgator" - dvs det småskaliga gatunätet mellan huvudgatustråken - som gångfartsgator på samma sätt som shoppingkvarteren inom vallgraven i city.

Offentlig service

Inom planområdet kommer det behövas plats för skolor, förskolor, fritidshem och primärvård. Övriga offentliga servicefunktioner som nämnts är simhall, kyrkor/föreningslokaler. Flera tänkbara lokaliseringar har studerats för ett nytt större stadsdelsbibliotek/kulturhus. Här bör samnyttjande studeras med gymnasieskola/idrott alternativt med handel och kontorslokaler.

Kontor och andra verksamheter

Vissa bullerstörda lägen med goda annonslägen kan nyttjas för kontorsbebyggelse. 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.



och kan fungera som en yttre skärm mot trafikbuller. Besöksintensiv verksamhet med inslag av handel av den typ som finns där idag kan vara en lämplig markanvändning även i framtiden.

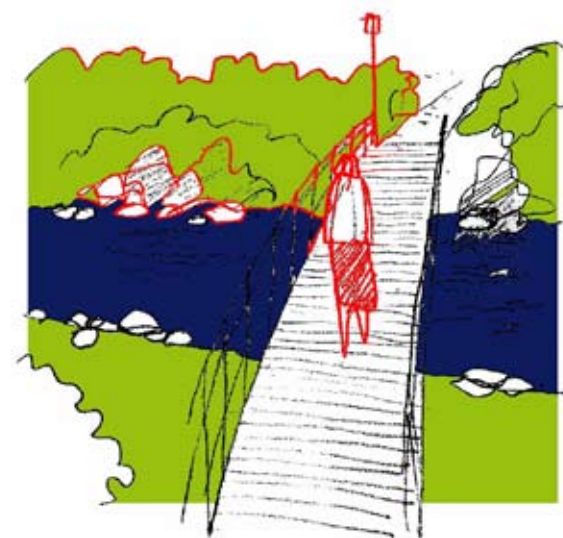
Småindustri och verksamheter

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

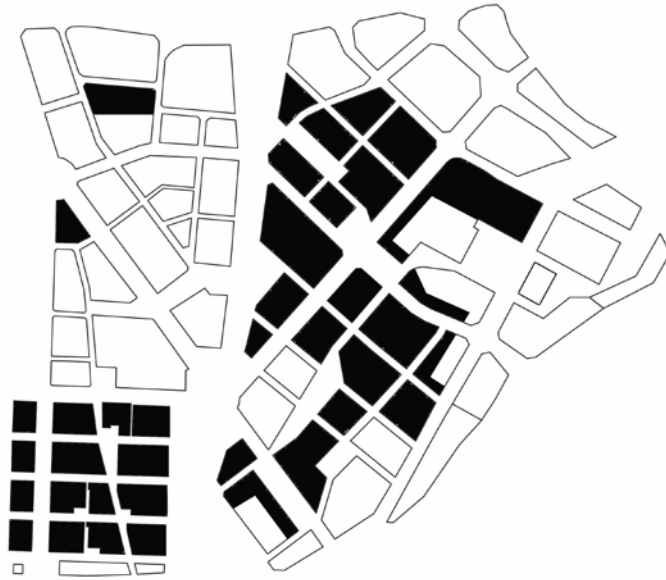
Övrig markanvändning

Naturområden

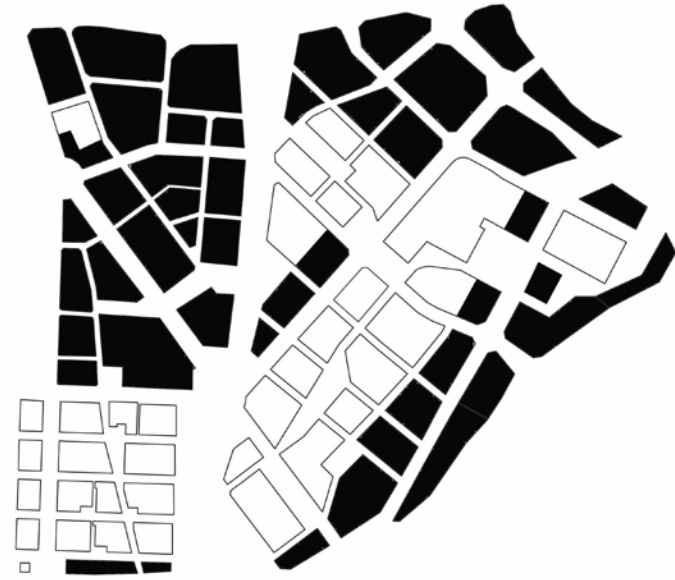
Inom området är det framförallt det genomgående parkstråket längs Kvillebäcken som bör omhändertas och utvecklas. Kvillebäcksstråket fungerar som en ekologisk spridningskorridor och föreslås utvecklas till en sammanhängande park med skiftande karaktärer. I sydvästra delen kan stråket utvecklas till en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



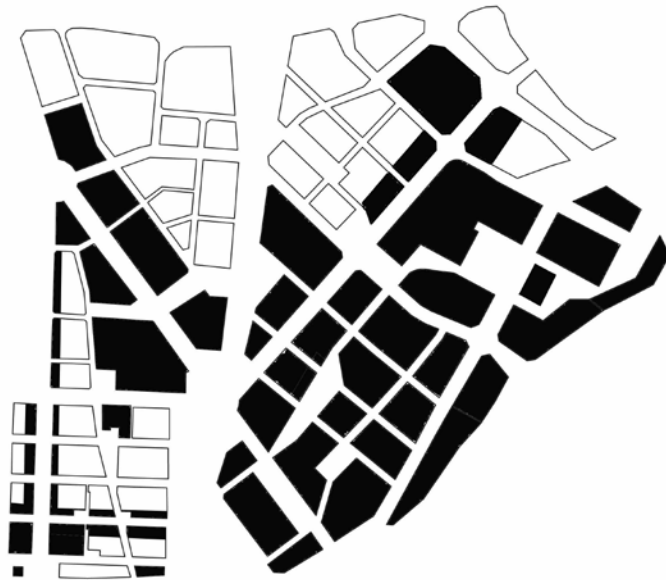
Nedan visas förslag till möjlig lokalisering av olika typer av bebyggelse. Observera att bilderna endast visar var olika markanvändningar skulle kunna vara möjliga. Användningar bör överlappa varandra i blandstaden. Andra lägen kan också vara möjliga beroende på vad som framkommer i detaljplanearbetet.



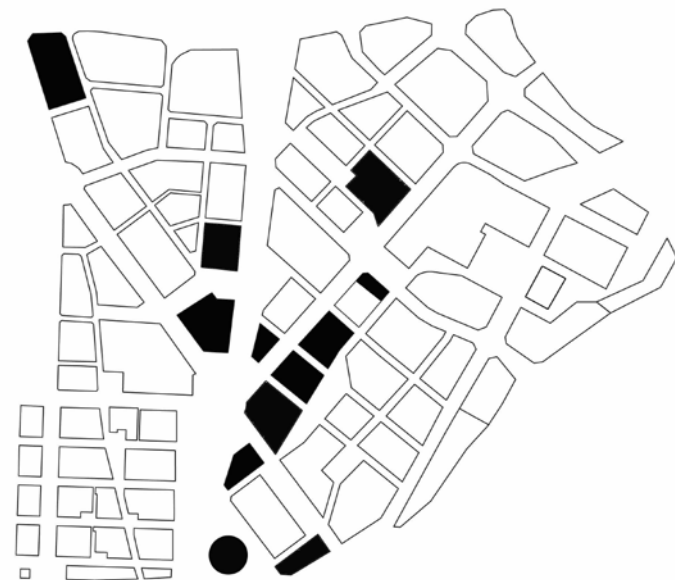
Föreslagen framtida lokalisering av bostäder



Föreslagen framtida lokalisering av kontor och verksamheter



Föreslagen framtida lokalisering av handel



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

FÖRSLAG TILL NY TRAFIKLÖSNING

Planen föreslår

- fördela trafikströmmarna inom området genom att komplettera gatunätet
- dubbelrikta Färgfabriksgatan för att skapa en ny tillfart till området västerifrån och sprida trafiken i området bättre!
- led genomfartstrafiken runt planområdet
- förbättra Backaplans anslutning till Lundbyleden i etapper
- knyt samman Swedenborgsplatsen, Leråkersmotet och Frihamnsmotet med ett nytt tvärstråk
- anslut Deltavägen norrut till Lundbyleden via en ny väglänk
- anslut Lillhagsvägen till Backavägen med en planskild korsning!
- förbättra cykelstråken mot omgivande stadsdelar!
- förse huvudgator med trädplantering och separata cykelbanor!

Ett utbyggt huvudgatunät

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

Förstärkningar - gatunätet

Inom planområdet utvecklas ett huvudgatunät utifrån några befintliga, strategiskt belägna gator; Swedenborgsgatan, Backavägen och Deltavägen. Dessa

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

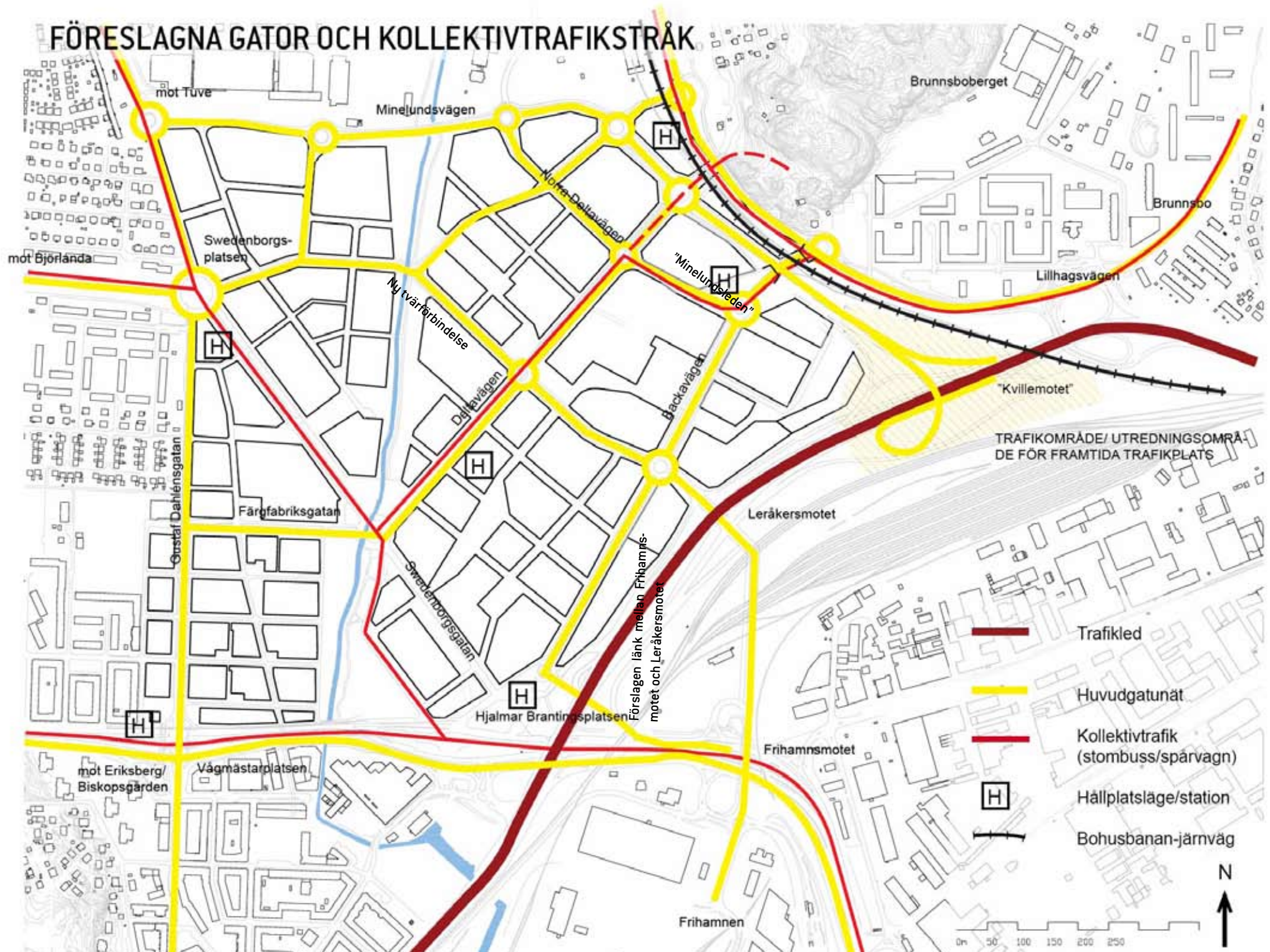
Deltavägen

Den befintliga gatan utvecklas och förlängs norrut till en trafikplats med direkt anslutning från Lundbyleden. På så sätt kan man ta in trafik på ett ganska enkelt sätt till området. Gatan byggs ut med en effektiv markanvändning utan överflödiga remsor och avskiljare. Den kan inrymma kollektivtrafikfält, ett körfält i vardera riktningen, 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. I samband med ombyggnad för pendeltågsstation vid Lillhagsvägen bör även en gång- och cykelförbindelse studeras mot Tingstadsfället (Brunnsboberget)

Ny tvärförbindelse

Den planerade kopplingen mellan Leråkersmotet och Ringön kan ledas vidare över Backaplansområdet 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 tradrader och med upphöjda tydliga övergångsställen. Effektiv lösning med möjlighet till korttidsparkering 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). Den nya gatan bör utformas bred (minst 25 meter mellan fasader) och trädplanterad och ges en stadsmässig utformning med trottoarer och förgårdsmark.

FÖRESLAGNA GATOR OCH KOLLEKTIVTRAFIKSTRÅK



Backavägen

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

”Minelundsleden”

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

Anslutningar till Lundbyleden

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

En ny gata och bro mellan *Leråkersmotet* och *Frihamnsmotet* har studerats översiktligt. En sådan förbindelse skulle avlasta Hjalmar Brantingsgatan från lokala rörelser mellan Backaplan och Göta Älvbron och samtidigt sila viss trafik genom Backaplanområdet, då all trafik inte behöver ledas runt. Det är viktigt att en sådan bro över Kvillebangården utformas stadsmässigt med generösa mått så att den upplevs attraktiv för både cyklister och fotgängare. Utformning och placering av en sådan förbindelse bör vidare studeras i samband med programarbetet för ny Göta Älvbro och förstudie för Frihamnsområdet. Kvillemotets funktion berörs inte av denna åtgärd.

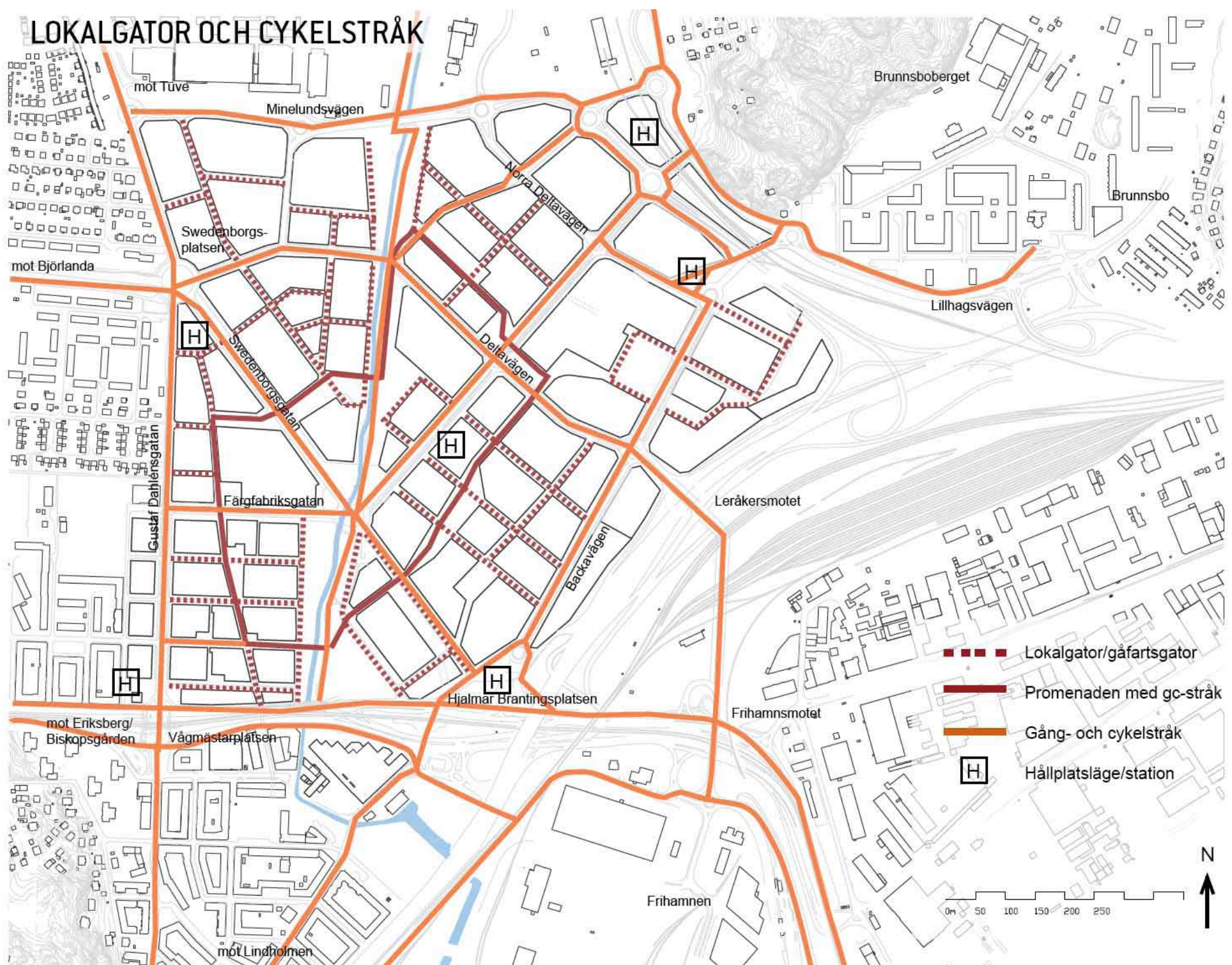
Gustaf Daléngsgatan/Färgfabriksgatan

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



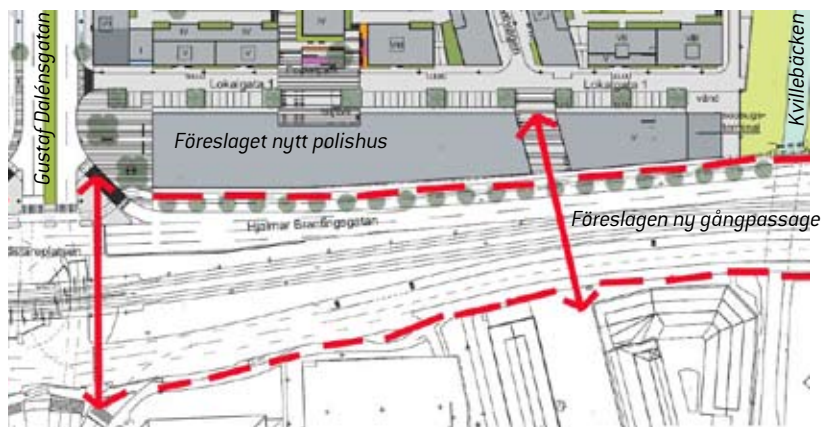
Gatusektion som visar föreslagen upprustning av Gustaf Daléngsgatan

LOKALGATOR OCH CYKELSTRÅK



Hjalmar Brantingsgatan med Vågmästareplatsen

Övergripande utredningar har tidigare studerat möjligheten att riva spårvagnsbron/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 även fjärrbussar trafikera viadukten men ta bort denna hållplats med hänsyn till den korta sträckan mellan Knutpunkt Hjalmar och Wieselgrensplatsen. Detta ställer ökade krav på goda lokalbussförbindelser i markplan men ger samtidigt bättre möjligheter för att skapa trygga gångstråk i marknivå. Gestaltungsprogram för Vågmästareplatsen och Hjalmar Brantingsgatan bör tas fram i samband med upprustning av gatumark och hållplatslägen där lösningar för trygga gångstråk såväl längs, som tvärs Hjalmar Brantingsgatan studeras. Ett problem i sammanhanget är att spårvägen i detta avsnitt är klassad som "särskild banvall" vilket rimmar illa med en förtätning av området och succesiv omvandling till kvartersstad. Det är knappast acceptabelt att, i en stadskärna, ha gångavstånd på ca ½ km för att korsa gatan. Vi föreslår därför att ett arbete bör startas för att se över klassningen av banvallen genom centrala stadsdelar så att bättre korsningspunkter för gående kan tillskapas.



Hjalmar Brantingsgatan mellan Kvillebäcken och Brämaregården

Swedenborgsgatan

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



Kollektivtrafik

Planen föreslår:

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

Utökade ytor vid Knutpunkt Hjalmar

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

Nya linjedragningar och bytespunkter

Nya linjedragningar med spårvagnsreservat föreslås bakom befintligt handels- hus i kv Remskivan och vidare norrut i Deltavägen och Swedenborgsgatan. Nya hållplatslägen kan skapas vid korsningen mellan Swedenborgsgatan och Deltavägen, vid Swedenborgsplatsen och i Deltavägens norra del. Västtrafik har i juni 2007 framställt önskemål om en ny pendeltågsstation på Bohusbanan vid Brunnsbo. Flera stationslägen har diskuterats. Stombusslinjer i Deltavägen bör anknytas till det nya stationsläget. Kommunens översiktsplan redovisar en ny spårvagnssträckning till Backa längs Deltavägen och vidare mot Brunnsbo

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

Gröna resplaner

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

Gångtrafik

Planen föreslår:

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

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

Nya förbättrade gång- och cykelstråk mot omgivningen

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

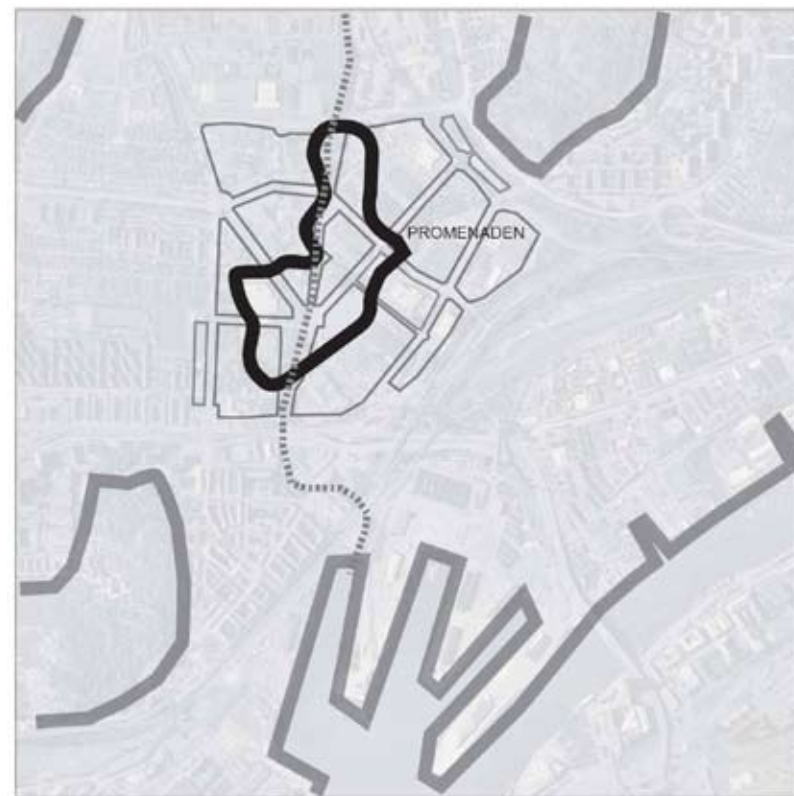
Väster om Gustaf Daléngsgatan bör gång- och cykelförbindelser ordnas mot Flunsåsparken. Dessa får sin förlängning mot Backaplan i Färgfabriksgatan så att stadsdelarna knyts samman. I detaljplanen för Östra Kvillebäcken föreslås en miljöupprustning av Gustaf Daléngsgatan på ett sätt som gör denna gata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

Promenaden

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

Promenaden byggs på etappvis och skapar förbindelser mellan etapper. Att etablera platser och tänka i sammanhängande rum utmed slingan kommer att medföra en intressant fördelning av kontinuerliga rum med vitt skilda kvaliteter inom Backaplan. Medan huvudgatunätet utgör stommen och

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



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

PROMENADEN

Varför?

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

Hur?

Promenaden består av flera delar:

- Slingan

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

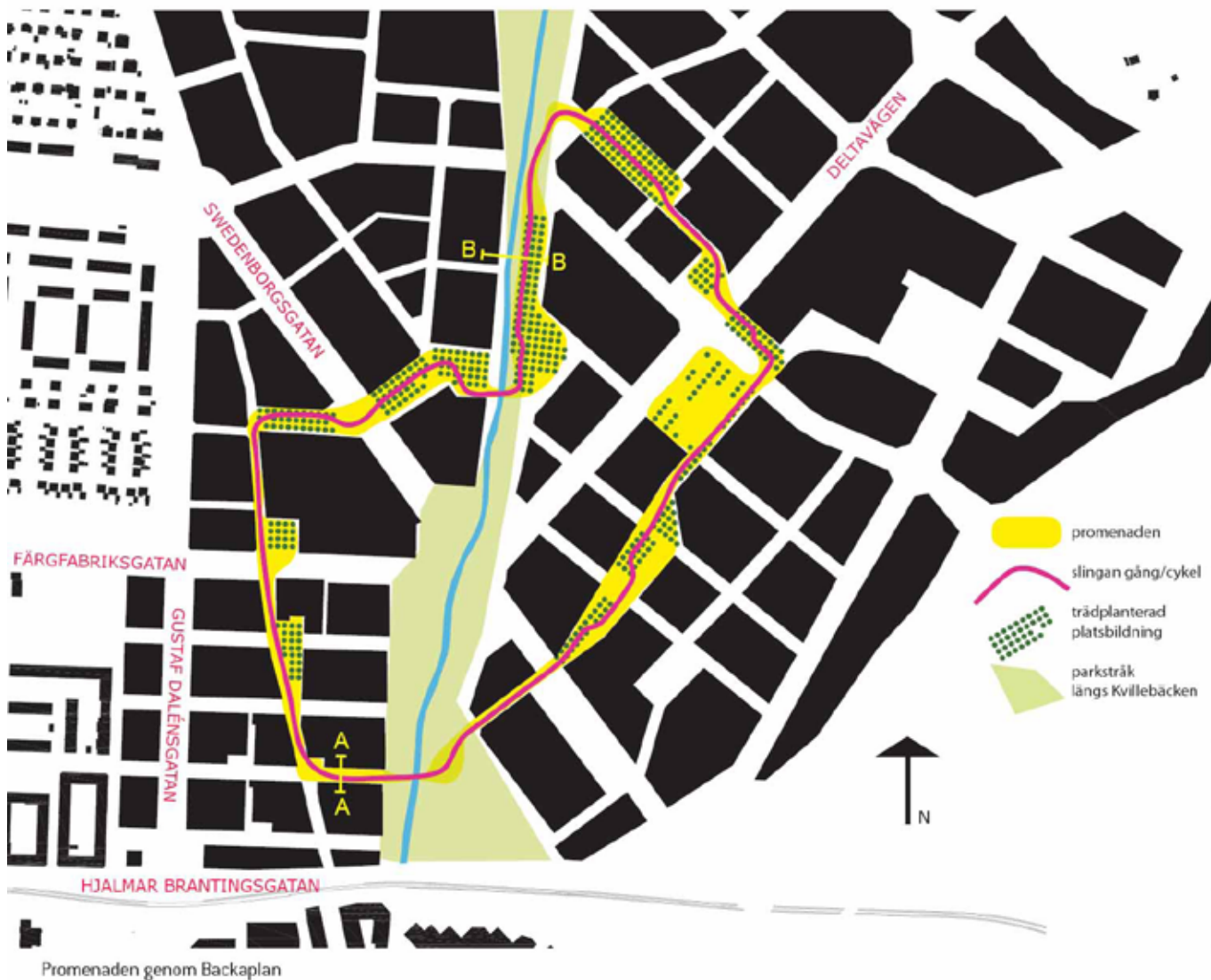
- Trädplanteringar

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

- Gaturum

Bebyggelsen som omger promenaden bör utformas för att ge kontinuitet och flöde genom stadsstrukturen.

Ett plant golv, utan kantstenar, löper från fasad till fasad i de gator promenaden löper igenom. Detta förstärker gaturummet och underlättar för gående att röra sig fritt över gatan vilket stödjer visionen om en levande och aktiv promenad.



Promenaden genom Backaplan



Sektion A-A



Sektion B-B

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

- Möbler och belysning

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

När?

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

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

PROMENADEN I ETABLERINGSSKEDET



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



Enkla lekmöjligheter.



Tillfälliga marknader, mindre caféer. [Bilder: Street, reggae-caféet vid hornstull]



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



Konstrunda:
Längs promenaden kan konstnärer genomföra projekt. [Bild: Byxförsedda träd i Wanås skulpturpark]

PROMENADEN I FRAMTIDEN



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



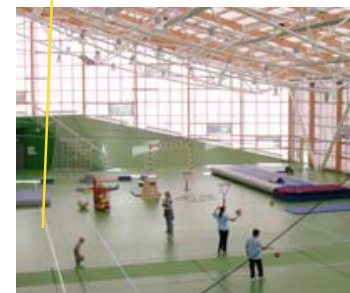
Kulturhus, skolor och bibliotek förläggs i anslutning till promenaden. (Bilder: Balingsnässkolan och Stadsbiblioteket i Malmö)



Café- och restaurangliv.



Platser med både hårdgjord och grön karaktär.



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



Annorlunda lekplatser.



Parkering

Planen föreslår:

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

Tillgänglighet – parkeringsbehov

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

Stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har fått i uppdrag att ta fram en ny p-norm för Göteborgs Stad. En parkeringspolicy har tagits fram (i skrivande stund bordlagd). Parkeringspolicyn anger inriktning för hur de förändrade förutsättningarna för parkering ska hanteras och hur tillgängligheten till olika delar av staden ska ordnas genom parkering. Policyn ska medverka till att trafiksystemet genom parkeringen stöder den stadsutveckling som anges

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



Föreslagen lokalisering av nya större parkeringsanläggningar

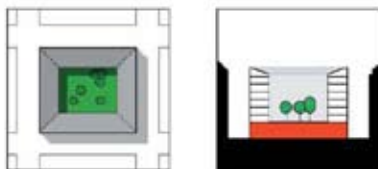
Olika parkeringssituationer i området

Inom Backaplansområdet kan fyra parkeringssituationer urskiljas:

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

Köpstadskvarter
(bostäder och kontor med handel i gatuplan)

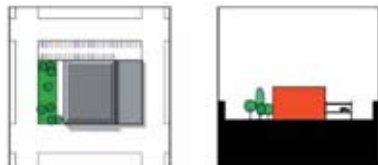
Storlek: 60x120 m, e=2-3, 5-8 vån



2. *Volymhandel och verksamheter* ("big box-kvarter") i nordöstra delen av planområdet med relativt stor andel bilbesökare i det korta perspektivet pga större transportbehov, handel med skrymmande varor mm. Parkering sker i området huvudsakligen i markplan eller på öppna p-däck. På sikt föreslås samnyttjande och inbyggnad av parkeringsytor då området förtätas.

Big box-kvarter
(regional storskalig volymhandel)

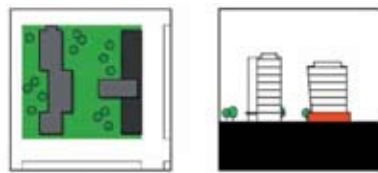
Storlek: 200x200 m, e=1-2, 1-4 vån



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.

Verksamhetskvarter
(kontor och industri med handel i gatuplan)

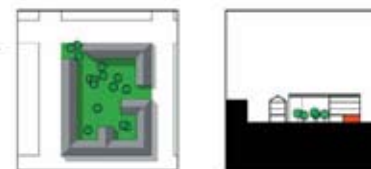
Storlek: 200x200 m, e=0,5-2, 1-20 vån



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

Blandstadskvarter
(bostäder med handel- och verksamhetslokaler i gatuplan)

Storlek: 60x120 m, e=0,7-1,5, 2-4 vån



STADSBILD OCH ARKITEKTUR

Planen föreslår:

- stärk områdets identitet genom att skapa trygga och väl avgränsade stadsrum
- utveckla hus- och kvartersformer som är lämpade för ett blandstadsinnehåll
- ta vara på utblickar mot omkringliggande höjdpunkter och landmärken vid utformningen av stadslandskapet
- utveckla offentliga platser och parker i enlighet med Park- och naturförvaltningens parkprogram
- 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

Backaplans identitet stärks

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

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

Flexibel kvartersstruktur

Som utgångspunkt för Backaplansområdets förnyelse föreslås en ny kvartersstruktur. Kvartersstrukturen ger förutsättningar för områdets utveckling mot blandstad. Kvartersstrukturen är tänkt att fungera som en stomme för områdets framtida utveckling. Ur strukturen bildas också en stomme för områdets gatunät och trafiksystem.

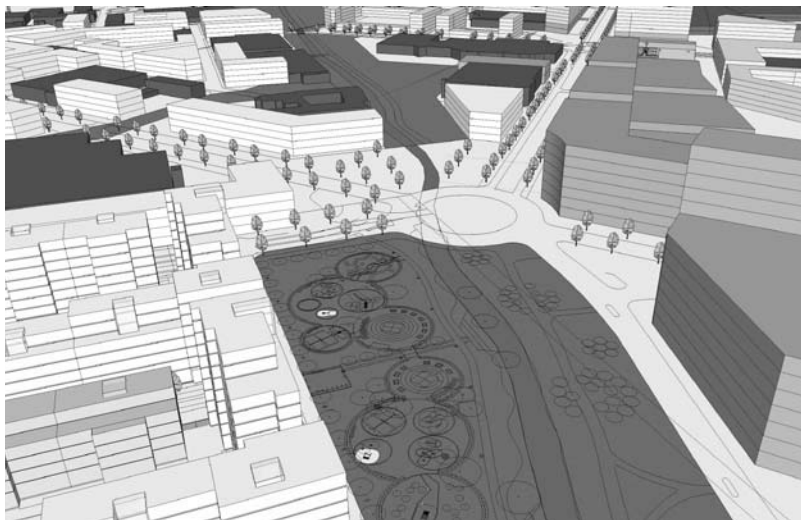


De enskilda kvarteren kan i vissa fall slås ihop med anslutande kvarter för att skapa en större sammanhängande byggnad. Kvarter kan också nyttjas för parkering, park eller torg. Utvecklingen av Backaplansområdet bedöms pågå under en lång tid. Strukturen föreslås därför anpassas till befintlig fastighetsstruktur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

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

Bebyggelsens skala och 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 blandstads-kvarter. Större utbredda hallbyggnader tillåts i volymhandelsområdet i nordost och verksamhetsområdet i nordväst. Dessa bör utformas på ett sätt som gör det möjligt att - allteftersom exploateringen av området framskrider - konverteras och kompletteras till köpstadskvarter med inslag av bostäder.

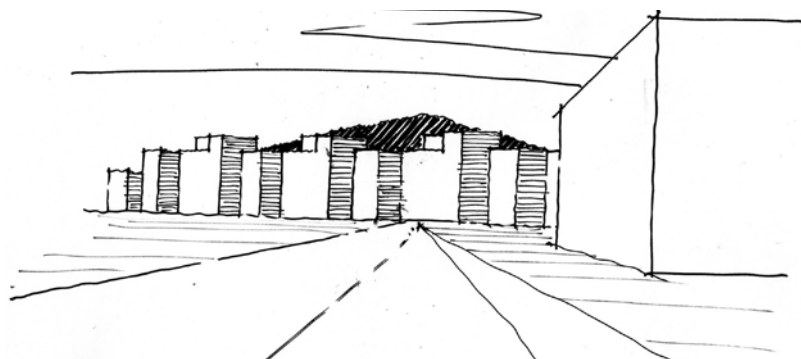
Bebyggelsen i det färdigbyggda Backaplansområdet kan ha en grundskala kring fem våningar. Detta varierar t ex i den norra delen där den mer utpräglade handels- och industrikaraktären mer talar för en lägre bebyggelse. I delarna kring Knutpunkt Hjalmar kan enstaka högre punkthus provas och markera platsen i staden och porten till Hisingen. I kapitlet "Utbyggnadsetapper - områdesvisa riktlinjer" nedan redovisas en översiktlig sammanställning av föreslagen exploatering för varje delområde. Exploateringsgraden inom området varierar från ca 0,25 i de lägst exploaterade industriområdena och ca 1,5 i den föreslagna nya kvartersstaden.

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

Utblickar och siktlinjer

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

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



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

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

Nya mötesplatser och stråk

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



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



Gröna platser först

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

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

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

Att skapa variation är en viktig utgångspunkt. De olika platserna som skapas i området får olika innehåll och används också olika under olika tider på året. Detta bör avspeglas i gestaltningen. Parken längs Kvillebäckens blir 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.

Exempel på nya och gamla platser på Backaplan

Hjalmar Brantingsplatsen

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



Vågmästareplatsen

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



Vågmästareplatsen rustas upp

Centralt torg längs Swedenborgsgatan

På dagens parkeringsplats, längs Swedenborgsgatan och kv Remskivan finns möjlighet att skapa ett attraktivt publikt torg (bild s 54). Denna del av Swedenborgsgatan kan, ombyggd till gårdsgata, bli ett attraktivt flänörstråk. Tidigare studier som gjorts i centrala Göteborg visar att denna typ av ytor i närheten till cityhandeln ökar attraktiviteten och därmed omsättningen och att många därmed är beredda att gå några steg extra från bil eller spårvagn. Detta förslag förutsätter att en lättillgänglig parkering kan skapas inom nära gångavstånd t ex i nya närbelägna parkeringshus. Platsen kan bli en stor attraktion för arrangemang och folkliv.

Platsen vid korsningen Swedenborgsgatan/Deltavägen

Där Swedenborgsgatan möter Deltavägen bildas en intressant entréplats vid Kvillebäcken och till de mest myllrande köp kvarteren i området (bild s asdf). Samtidigt som relativt mycket trafik passerar platsen, blir det en viktig mötesplats och samlingspunkt i Backaplan och en viktig plats utmed axeln Swedenborgsgatan. Här skall alla trafikslag kunna samsas. Nya byggnader föreslås förtydliga platsen.

Gamla Tuvevägens torg

Platsen bildas genom en naturlig utvidgning av Gamla Tuvevägens gaturum, och bildar en smal triangulär plats (bild s 45). Här blir en plats att njuta av det lite mer avslappnade gatulivet i kvarteren.

Avslutning av Deltavägen

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

Swedenborgsplatsen

Den stora "fembenta" rondellen i Swedenborgsplatsen (mötet mellan Tuvevägen, Björlandavägen, Gustaf Daléngsgatan, Minelundsvägen och Swedenborgsgatan) är viktig för hela området. Platsen kan med fördel utformas grön

och trädplanterad. Det är viktigt att få till stånd nya byggnader som avgränsar platsen och skapar rumslighet.

Övriga trafikområden

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

Parker och grönområden

Central park i området

I ett strategiskt läge vid korsningen mellan Deltavägen och den nya tvärförbindelsen föreslås en ny stor grön plats. Här kan skapas plats för bollspel, skateboardåkning och andra fria aktiviteter. Platsen kan med fördel kombineras med en större offentlig byggnad (gymnasieskola? kyrka? konsertlokal? simhall?). Aktiviteterna i denna park blir också en tillgång för promenadstråket som passera förbi denna yta.

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 Hökälla 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 överbryggas så att stråket blir enkelt att röra sig utmed. I första hand är det under Hjalmar Brantingsgatan och nerströms vid kulverteringen under Lundbyleden som åtgärder kan göras så att man kan passera i plan eller planskilt. Utvecklingen av bäcken och vattendragets naturvärden, med bland annat förekomsten av den rödlistade arten knölnate, ska ställas mot rekreationsaspekten 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 kommande arbete när det gäller parken vid Kvillebäcken är ekologiska frågor betr vattenkvalitet, dämning mm, rödlistade arter och hur dessa bör hanteras och olika utformningsalternativ med hänsyn till detta.

Övriga grönområden

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



KORSNINGEN SWEDENBORGSGATAN, DELTAVÄGEN, FÄRGFABRIKSGATAN OCH KVILLEBÄCKEN

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

KVILLEBÄCKSPARKEN

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



Dungar - uppstamade träd (Bild: Kvillebäcken)



Tak av trädkronor (Bild: Bryant Park)



Gläntor - öppna gräsrum





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

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



Högtider



Vardagsaktiviteter



Tillfälliga händelser



Varierad vegetation



Markmiljö och vattenfrågor

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

Backaplan ska enligt visionen bli en förebild för hållbart stadsbyggande. Åtgärderna för att minska översvämningsrisk och sårbarhet måste gå i linje med detta. Möjliga åtgärder är:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nedlagd deponi

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

UTBYGGNADSETAPPER — OMRÅDESVISA RIKTLINJER

Principer för utbyggnad

Planområdet som helhet beräknas kunna omvandlas under en 20-årsperiod. Föreslagna delområden kan även uppfattas som huvudetapper = ungefärliga detaljplaneområden. Det faktiska genomförandet av dessa områden kan dock komma att ske under lång tid så att delar av 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. Se vidare i kapitlet om genomförande.



Beskrivningen har delats in i markanvändning och gestaltning som beskriver planens riktlinjer för området, förslag till utformning och trafikåtgärder. Samtliga nedan beskrivna aspekter kommer att utredas vidare och prövas i kommande detaljplaner. Tanken är att det – när den fördjupade översiktsplanen är antagen – ska kunna upprättas kvalitets- eller gestaltungsprogram för varje delområde med dessa intentioner som grund.

DELOMRÅDE 1 – ÖSTRA KVILLEBÄCKEN, SÖDRA DELEN



Markanvändning

Detaljplanearbete pågår, se även utställningshandling "detaljplan för Östra Kvillebäcken, södra delen oktober 2008. Bebyggelsen i området väster om Kvillebäcken och söder om Färgfabriksgatan rivs och ersätts med blandstad i form av kvartersbebyggelse i 4-8 våningar med inslag av enstaka högre byggnader. Östra Kvillebäcken föreslås få ett stort inslag av bostäder (ca 1600 lgh har bedömts kunna uppföras i området). Planområdet gränsar till Backaplansområdet som rymmer större livsmedelsbutiker och övrig service. Bottenvåningar i

bostadshus inom området kan rymma mindre servicebutiker samt övrig när-service.

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. Vågmästareplatsen rustas upp och tänks kunna innehålla bl a viss torghandel och närservice för området.

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

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

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

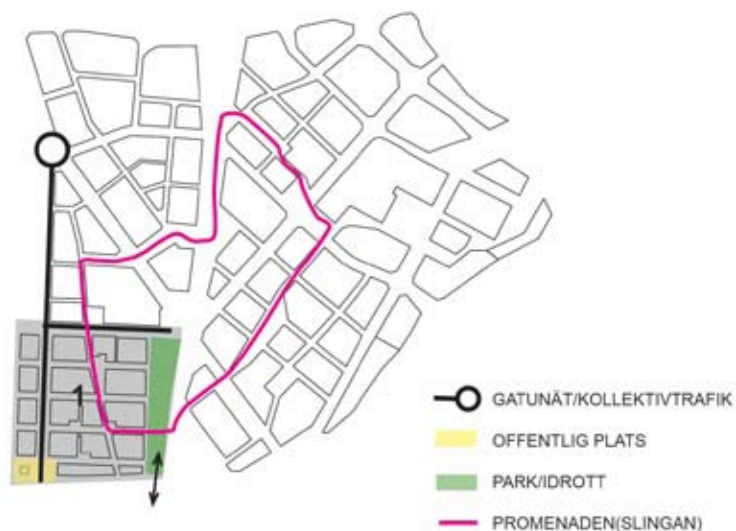
en ny polisstation i detta läge. En placering här, stämmer överens med polisens mål att öka synligheten mot medborgarna. En ny förskola med minst fyra avdelningar bör inrymmas i delområdet. Ytterligare skollokaler planeras inte inom detta område.

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:
totalt ca 160 000 (1600 lgh), ca 4000 m² handel och ca 30 000 m² övriga verksamheter (kontor), lämpligt exploateringsstal för området som helhet = 1,5

Gestaltning

Ett gestaltungsprogram har upprättats i samband med pågående detaljplane-arbete. I den framtida förändringen av området bör markerade stadsrum eftersträvas. Byggnader placerade i tomtgräns mot gatan ger definierade gaturum och gårdar för boende och verksamheter. Gårdarna bör göras kringbyggda för att utestänga störningar från omgivningen. Innergården bör ha en rik grönska som kontrasterar mot den ”hårda” utsidan. Kontakten mellan gata och gård är viktig samtidigt som tydliga gränser mellan offentligt och privat skall eftersträvas. Bottenvåningar mot gatan bör göras variationsrika genom entréer till butiker och genom portar till gårdar. Byggnadernas arkitektur bör vara såväl balanserad som omväxlande och rik och spegla ett skiftande programinnehåll. 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.



Trafikåtgärder

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

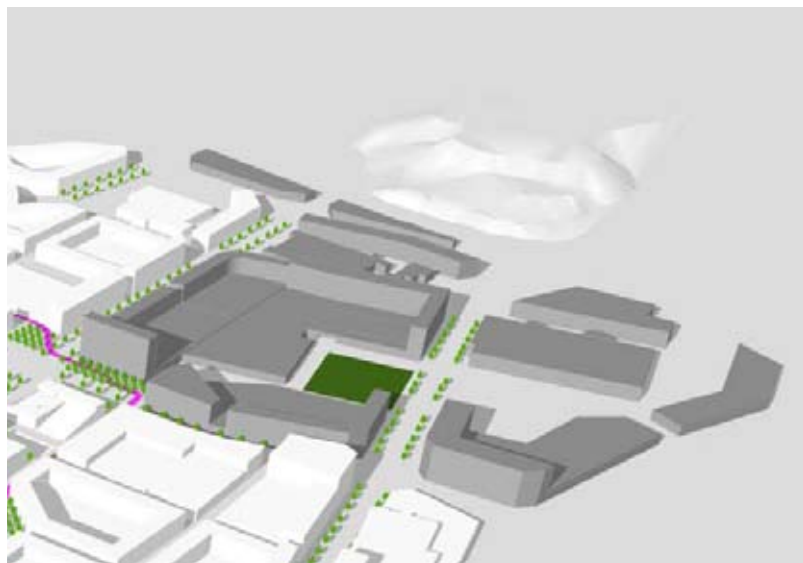
Kvaliteter och konsekvenser

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

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



DELOMRÅDE 2 – VOLYMHANDEL OCH BOSTÄDER I NORD- OST



Markanvändning

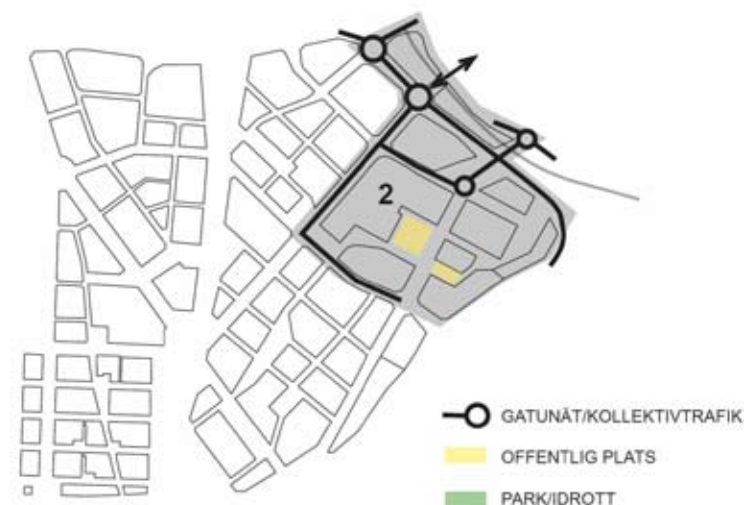
KF Fastigheters byggnader vid Swedenborgsgatan/Backavägen rivs varvid befintlig volymhandel flyttas till områdets nordöstra del som ett första steg i utbyggnaden av ett volymhandelsområde i anslutning till Biltema och Blomsterlandet. Detta delområde ska innehålla volymhandel i stadsmiljö. Volymhandeln 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 Knutpunkt Hjalmar till Brunnbo. Längs trafiklederna innehåller detta område troligen bara handel, kontor och industri med tanke på buller, luftkvalitet och i vissa fall transporter med farligt gods. På sikt bedöms området kunna förtätas med ytterligare bostäder då all infrastruktur, gångstråk, kollektivtrafik osv, är utbyggd.

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:

ca 60 000 m² handel (varav ca 15 000 m² bef) och ca 32 000 m² bostäder och/eller kontor, lämpligt exploateringstal för området som helhet = 0,5

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. Som utgångspunkt bör en handel i två plan med tillhörande p-däck uppföras på ett sätt som möjliggör påbyggnad med bostäder eller lokaler för annat ändamål. Nya hållplatser och bytespunkt vid Bohusbanan ska vara tydliga och begripliga i sitt sammanhang med trygga gångvägar, bra belysning och integrerade mötesplatser. En ny gång- och cykelförbindelse till Brunnboberget bör också planeras i samband med att Bohusbanan byggs ut. Öppna grönytor mot trafiklederna bör ges en medveten form där vatten och träd kan vara naturliga inslag. Gränser mellan kvartersstad och en mer öppen struktur samt mellan verksamhetskvarteren och motorvägen skall vara tydliga.



Trafikåtgärder

Tillgängligheten med såväl bil som med kollektivtrafik ska vara bra i detta område. En ny pendeltågsstation vid Bohusbanan föreslås på sikt. En sådan bytespunkt bör utformas för att bilda entré till området från norr och länk till den befintliga bebyggelsen i Brunnsbo. Deltavägen byggs ut norrut med en ny rondell som avslutning. Kollektivtrafikfältet i denna gata byggs för stombuss- trafik men förbereds för framtida spårbunden trafik mot Backa. Trafiken från Lundbyleden norrifrån ansluts direkt till rondellen med en ny förbindelseled utmed järnvägen (del av tidigare planerad Kvilleled). Trafiken, samtliga trafik- slag, från Lillhagsvägen förs istället planskilt under denna direkt till Backa- vägen, och tvärgatan till denna – mellan Deltavägen och Leråkersmotet. Mi- nelundsvägen kapacitetsförbättras och ansluts till denna med en ny rondell vid järnvägs korsningen. Kvillemotet byggs på sikt ut till en komplett trafikplats. Handelsområdet föreslås angöras från Lundbyleden via Deltavägen eller via Leråkersmotet. En mindre avfart föreslås även söder om Biltema/Blomster- landet för att underlätta angöringen av dessa fastigheter. Alternativt kan områ- det angöras norrifrån via Brunnsbomotet-Litteraturgatan-Lillhagsvägen.

Kvaliteter och konsekvenser

Planen ger förutsättningar att utveckla detta delområde för handel och samti- digt förtäta området. Ny volymhandel etableras samtidigt som byggrätter för bostäder skapas som en kraftfull start på Backaplans omdaning. För verksam- heter utmed Lundbyleden kan riskutredningar behövas i detaljplaneskedet. Med hänsyn till förhöjda halter av exv kvävedioxider kan luftintag behöva pla- ceras på byggnaders tak.

DELOMRÅDE 3 - CENTRUMBEBYGGELSE VID KNUT- PUNKTEN



Markanvändning

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

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

studeras.

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

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde: ca 60 000 m² handel totalt och ca 190 000 m² bostäder och/eller kontor, lämpligt exploateringsstal för området som helhet = 1,7. En sammanlänkning med Frihamnen genom överbyggnad av trafikleder och järnväg vidgar upptagningsområdet varvid ytterligare handelsytor kan tillskapas.

Gestaltning

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

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

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

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



Trafikåtgärder

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

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

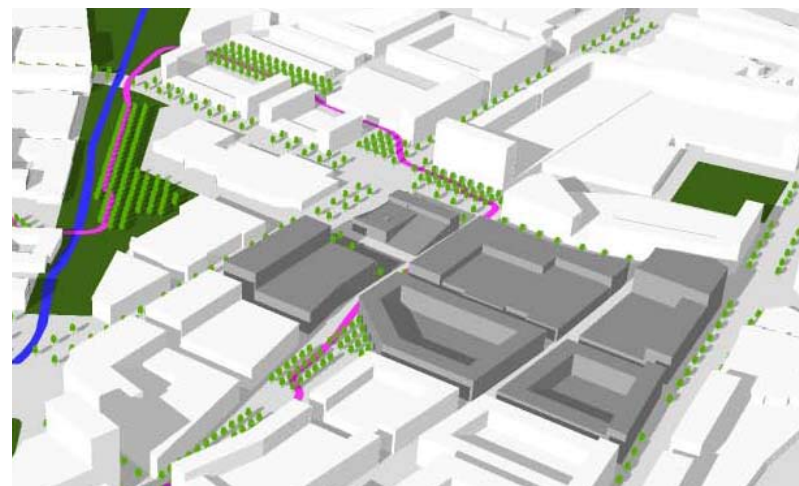
Andra åtgärder

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

Kvaliteter och konsekvenser

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

DELOMRÅDE 4 - BLANDSTADSKVARTER I CENTRUM



Markanvändning

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

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

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:

ca 4 000 m² handel och ca 65 000 m² bostäder och/eller kontor, lämpligt exploateringstal för området som helhet = 1,5

Gestaltning

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

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



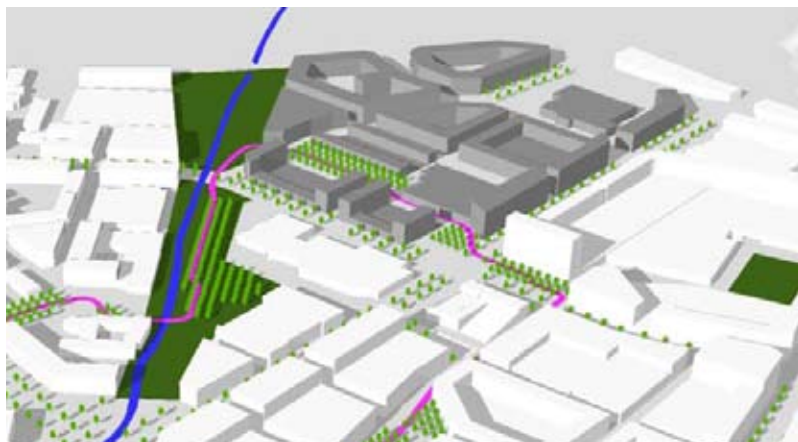
Trafikåtgärder

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

Kvaliteter och konsekvenser

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

DELOMRÅDE 5 – BLANDSTAD ÖSTER OM KVILLEBÄCKEN



Markanvändning

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

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:

ca 90 000 m² bostäder och/eller kontor/verksamheter lämpligt exploaterings-tal för området som helhet = 0,75

Gestaltning

Bebyggelsestrukturen kompletteras så att gaturummen förstärks. Skalan hos

den nya bebyggelsen bör vara något lägre än i de mest centrala delarna: Flerbostadshus och kontorshus i fyra våningar eller stadsradhus i tre våningar kan vara en lämplig utgångspunkt. Nya byggnader placeras om möjligt i tomtgräns mot gatan. Vid parkeringsytor eller andra obebyggda ytor bör gränsen mellan gata och kvartersmark markeras genom trädplanteringar.



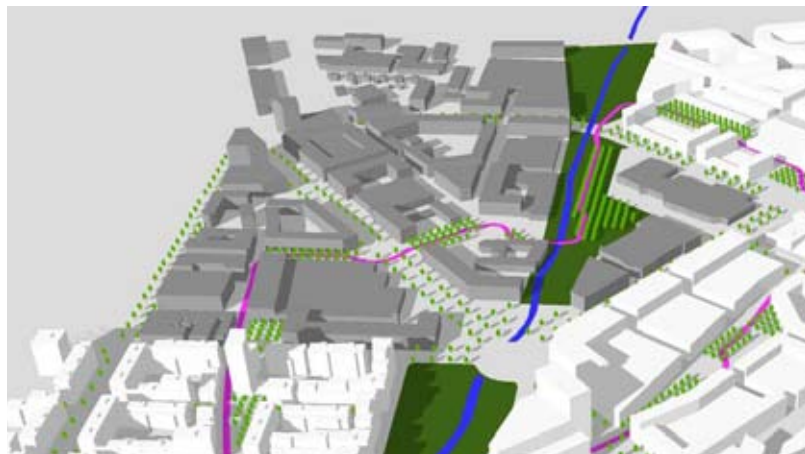
Trafikåtgärder

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

Kvaliteter och konsekvenser

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

DELOMRÅDE 6 – ÖSTRA KVILLEBÄCKEN, NORRA DELEN



Markanvändning

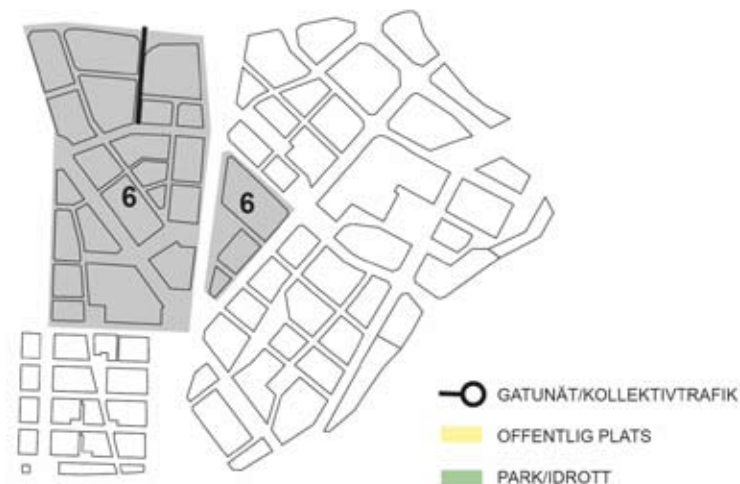
I Östra Kvillebäckens norra del kan en blandstad växa fram genom varsam förtätning. Området innehåller idag såväl industrilokaler som handel av varierande karaktär: allt från traditionell ”industriområdeshandel”, som t ex bilhandel och färghandel, till secondhandförsäljning och orientaliska livsmedel.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

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:

ca 280 000 m² handel, verksamheter och kontor/bostäder, lämpligt exploateringstal för området som helhet = 1,0

Gestaltning

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



Trafikåtgärder

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

Kvaliteter och konsekvenser

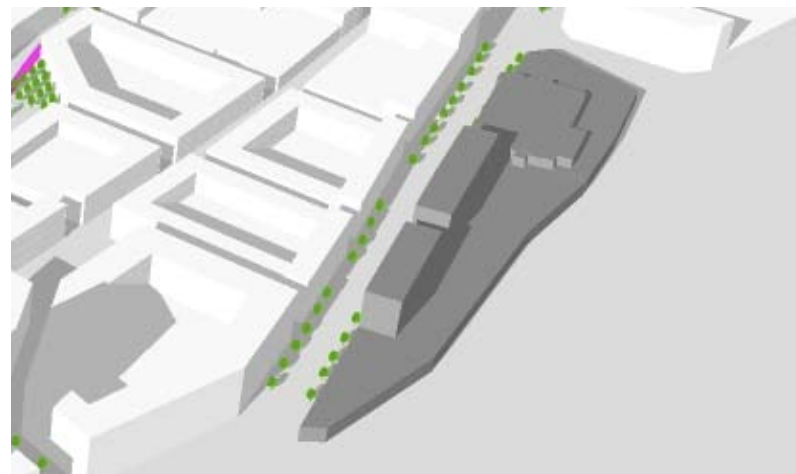
Utvecklingen av området innebär att stadsmiljön kan läkas i området och att gammalt och nytt och utvecklas sida vid sida i ett område med förbättrad

struktur och service. Nya bostäder och verksamheter bör kunna fungera väl med mycket av det som finns i området idag. Inslaget av äldre bebyggelse kan också ge området en egen själ. Norra delen av Östra Kvillebäcken med sina småskaliga verksamheter är värdefullt som komplement till den planerade täta bostadsbebyggelsen söder om Färgfabriksgratan.



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

DELOMRÅDE 7 – VERKSAMHETER UTMED LUNDBYLEDEN



Markanvändning

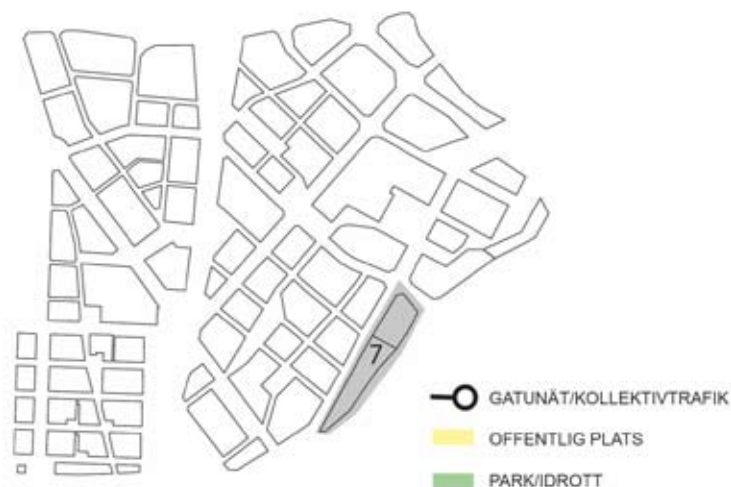
Tillgängligheten med såväl bil som med kollektivtrafik ska vara bra även i detta område. Backavägen leder vidare norrut med en ny planskild korsning under Minelundsleden, Bohusbanan och Lillhagsvägen. Området kan i första hand komma ifråga för handel och kontor med tanke på buller, risker och luftföroreningar.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

Lämpliga nyckeltal för exploatering av detta delområde:

ca 15 000 m² handel och ca 20 000 m² kontor, lämpligt exploateringstal för området som helhet = 1,0

Gestaltning

En utgångspunkt bör för gestaltningen av detta område vara att annonsera hela området på ett välkomnande sätt och att annonsera entrépunkter. Området bör, utöver befintliga byggnader även kunna innehålla inslag av kontorshus i 6-8 våningar längs Backavägen.



Trafikåtgärder och konsekvenser

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

GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH EKONOMISKA KONSEKVENSER

Bebyggesetryck

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

Intäkter

Nya byggrätter genererar pengar i form av exploaterbar mark som både höjer fastighetsvärdet och som ger faktiska intäkter vid en försäljning. Totalt planeras för nyexploatering genom förtätning och omstrukturering av området och av trafiksystemet. Sammantaget motsvarar det en möjlig exploatering på 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 trafiknära mark kan bebyggas och utnyttjas mer effektivt än idag. De goda förutsättningarna med det centrala läget och den höga kvaliteten på kollektivtrafiken ställer krav på att miljöbelastningen verkligen minimeras. I samband med fortsatt planarbete och genomförande bör miljöplaneringen i området hanteras på ett samlat sätt för att ge ett positivt miljöekonomiskt utslag.

Byggekostnader infrastruktur

Ska intentionerna i den fördjupade översiktsplanen realiseras behövs bety-

dande 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 Västrafik att bygga där det redan finns en högklassig kollektivtrafik för att slippa den större kostnaden det innebär att dra upp en ny struktur. Backaplan har ett bra kollektivtrafikutbud. I och med utbyggnaden av såväl bostäder, arbetsplatser och ett större handelscentrum behöver trafiken och linjenätet förstärkas ytterligare. Utökningar av systemet med en eller ett par turer är enligt 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.

Övriga genomförandefrågor

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

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 1 till 9-skola. En normalstor skola med ca 400 elever motsvarar ca 4 000 m² undervisningsytor samt en skolgård om 1 500 -2 500 m². Skolor för yngre barn bör heller inte ligga så det krävs en passage av större vägar för att nå skolan från bostaden.

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

Övriga investeringskostnader

I detaljplaneskedet bör särskilda utredningar göras för att klara ut vilka åtgärder som behövs för varje område. Området är starkt belastat av föroreningar i mark från tidigare verksamheter inklusive deponi. Sanering av mark och bebyggelse inom planområdet är därför aktuellt i flera områden. I samband med detaljplanarbetet 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 realiseras 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 benägen-

heten 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 minskar 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 Backplan bidrar till att uppfylla många av de politiska mål som satts upp med bäring på den fysiska planeringen i Budget 2008.

SOCIALA KONSEKVENSER

Vilka sociala konsekvenser får ett genomförande av planförslaget. Kapitlet refererar till den sammanställning av integration, mångfald, vardagsliv och folkhälsa som finns i den nya översiktsplanen för Göteborg och i skriften Stadsbyggnadskvaliteter. En utvärdering av stråk och platser ur social synvinkel har gjorts av Space Scape AB och har bilagts handlingarna.

Integration och mångfald

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

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

Planförslaget för Backplan innebär ett nya offentliga mötesplatser kan tillskapas. Hur väl dessa platser fungerar beror i hög grad på placering, innehåll och utformning. En utgångspunkt är att de offentliga platserna skall vara till för alla. Vid utformningen av delområde 3 bör en utökad samrådsprocess i någon form tillämpas.

Vardagsliv

De stora dragen i stadsutvecklingen måste alltid ses ur vardagslivets perspektiv. Stadens fysiska utformning skall underlätta vardagslivet, inte tvärtom. Planförslaget för Backplan innebär en ökad grad av tillgänglighet i alla delar och att alternativa stråk tillskapas. Förslaget innebär vidare att ytor för närservice tillkommer nära befintliga och nya bostäder.

Folkhälsa

Hur vi utformar våra städer och stadsdelar har stor inverkan på vår hälsa. Stadsplaneringen påverkar inte minst hur mycket människor rör sig – och hur – i vardagen. Planförslaget innebär en ombyggnad av trafikinätet med den gående människan som ”likare”. Att skapa bra och trevliga gångvägar och att arbeta med en blandad stadsbebyggelse som lever hela dygnet är en utgångspunkt i planförslaget, liksom att skapa attraktiva vistelsezoner i form av nya parker och torg. I det fortsatta arbetet är det viktigt att följa upp utformningen av gårdsmiljöer och publika platser med även folkhälsoaspekterna i åtanke.

Underlagsmaterial och delstudier

Förslag till Översiktsplan för Göteborg – Stadsbyggnadskontoret 2008
GR's strategidokument ”Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur”
Stadsbyggnadskvaliteter Göteborg – Stadsbyggnadskontoret 2008
Handelsutredning för Backplansområdet – Inregia 2006-05-18
Lundbyleden, Idéstudie – Vägverket april 2004
Backplan som stadskärna – Space Scape 2006-12-20
Blandstaden Backplan - analys och designstöd för utvidgning av Göteborgs stadskärna, Space Scape 2009-01-13
Trafikutredning – Sweco VBB april 2006
Program för Östra Kvillebäcken – godkänt i Byggnadsnämnden 2002-12-16
Grönt stråk längs Kvillebäcken – 02 Landskap april 2004
Den ideala bytespunkten – K2020, Gehl architects augusti 2007
Miljökonsekvensbeskrivning, Norconsult 2009-01-13

Materialet finns tillgängligt på stadsbyggnadskontoret.

REKOMMENDATIONSKARTA

ANVÄNDNING AV MARK OCH VATTENOMRÅDEN (jfr sid 44 ff)

- Blandslag med stort inslag av bostäder
- Blandstad
- Blandstad med stort inslag av cityhandel, bostäder och service
- Blandstad, ej bostäder
- Läge för knutpunkt/bytespunkt för kollektivtrafik
- Park
- Utredningsområde av betydelse för planens genomförande

REGLER OCH REKOMMENDATIONER

- Område med nedlagd deponi (se sid 73)
- Område med risk för översvämning och höga vattenstånd (se sid 72)
- Begränsningslinje för bebyggelse med hänsyn till farligt gods (jfr MKB)
- Planområde
- Järnväg
- Markreservat för kollektivtrafik (se sid 57)
- Markreservat för väg (se sid 52 ff)
- RIKSINTRESSEN ENLIGT MILJÖBALKEN KAP 3 OCH 4
- Riksintresse för kommunikations, väg (se sid 13 f)
- Riksintresse för kommunikation, järnväg - korridor för Hamnbanan (se sid 13)