

ÖVERSIKTSPLAN FÖR GÖTEBORG, FÖRDJUPAD FÖR

**BACKAPLAN**

## INLEDNING

Byggnadsnämnden beslöt den 11 mars 2008 att genomföra samråd om översiktsplan för Göteborg, fördjupad för Backaplan. Planförslaget har sänts för yttrande till berörda förvaltningar och fastighetsägare under tiden 19 mars till 27 maj 2008. Förslaget har varit utställt på stadsbyggnadskontoret, älvrummet och på stadsdelsbiblioteket i Lundby under samma tid. Förslaget har även anslagits på några platser på Backaplan. Flygblad har delats ut i angränsande bostadsområden.

Inga yttranden har inkommit från Namnberedningen, Utbildningsnämnden, Göteborg Gatu AB, Luftfartsverket, Postens Produktion, SJ, Älvstranden Utveckling AB, TeliaSonera AB, Västtrafik AB.

Inkomna synpunkter är övervägande positiva till förslaget som helhet. De viktigaste frågeställningarna som tagits upp handlar om trafikstruktur med hänsyn till såväl tillgänglighet som miljö, översvämningsproblematiken samt tillgång på grönytor i området. Frågeställningarna kommenteras nedan under den ämnesvisa sammanfattningen och följs av en sammanställning av yttranden från respektive remissinstans.

Kontoret har bedömt att det finns bra underlag för utarbetande av en mer konkret utställningshandling där inkomna synpunkter kan beaktas.

## ÄMNESVISA SAMMANFATTNINGAR MED KOMMENTARER (KURSIVT)

Frågor som kommenterats i flera yttranden sammanfattas här och kommenteras ämnesvis.

### Helhet

Samtliga remissinstanser är positiva till omvandling av området till en tät blandstad av citykaraktär. Att tillskapa nya bostäder i detta centrala läge är långsiktigt hållbart, menar Länsstyrelsen. ”Det unika kollektivtrafikläget i kombination med användning av redan exploaterad yta ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Det är samtidigt en stor utmaning för staden att planera ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart ”City-Backaplan” med attraktionskraft. Visionen om den hållbara staden kan vid genomtänkt planering infrias på ett nydanande sätt i Göteborg genom Backaplans unika läge” skriver Miljönämnden i sitt yttrande. BRG menar att blandstaden är en utomordentlig ansats för att nå målet med en hållbar utveckling och tillväxt i regionen där människan skall stå i centrum, omgiven av upplevelser och goda visioner. ”Backaplan skall komplettera City primärt och Bäckebo sekundärt”, skriver BRG. SDN Lundby uppfattar att det i planförslaget finns en viss tvekan om Backaplan ska vara en del av en utvidgad stadskärna eller ett regionalt centrum men menar att en stor del av attraktiviteten för området i framtiden består i att det kan vara en del av stadskärnan. För att det också ska upplevas som sådant krävs att området mellan nuvarande centrum och Backaplan utformas så att blir naturligt att förflytta sig till fots eller cykel och att det har stadskaraktär hela vägen – en fråga som är föremål för omfattande diskussioner även i

parallellprojekten Frihamnen, Lundbyleden och Göta Älvbron. HCJ Fastigheter och Kusinhus AB anmäler i sitt yttrande en avvikande uppfattning. Det krävs, menar man, betydligt större förändringar i infrastrukturen än nya goda förbindelser över älven för att dessa områden skall kunna växa samman på ett sätt som svarar mot visionen om en blandstad.

## Markanvändning

### Bostäder

Flera yttranden tar upp vikten av att här skapa bostäder för alla grupper i samhället. Lokalisering av seniorbostäder med tillgång till matservering och gemensamhetsutrymmen bör studeras liksom lägen för särskilt boende. Det är viktigt att äldre och funktionshindrade kan få möjlighet till bostäder i markplan. Det är viktigt att skapa olika boendeformer och upplåtelseformer i området då det här också kan vara en bra plats för människor som nyligen anlänt till Sverige att bo på, skriver Länsstyrelsen.

### Handel och centrumfunktioner

Att lokalisera volymhandel till områdets nordöstra del, cityhandel till knutpunkten och småskalig handel och service till de publika stråken är förnuftigt menar bl a BRG och GR. En sådan struktur bidrar till att göra området tillgängligt för alla och därigenom skapa förutsättningar för social hållbarhet, menar GR. BRG menar att Backaplan tål två stormarknader med dagligvaror. Detta skulle förutom att skapa enkelhet för besökarna även innebära en ökad enkelhet för beslutsfattarna att ombesörja en god tillgänglighet för olika transportmedel till och från området. Kusinhus AB, fastighetsägare vid Knutpunkt Hjalmar, tycker att det vore olyckligt om livsmedelshandeln helt koncentreras till de

nordöstra delarna. Livsmedelshandel i ett mer kollektivtrafikbaserat läge nära befintliga och planerade bostäder bör inte uteslutas.

*Genomförd handelsutredning ger utrymme för en livsmedelsbutik även i de centrala delarna.*

En framtida hållbar konsumtion innebär energieffektiv samt upplevelsebaserad handel med krav på livs kvalitetshöjande varor och tjänster, skriver Miljönämnden. Exempel på detta kan vara torghandel eller saluhall med närodlat frukt och grönsaker, musikcaféer och kroppsvård. Bilfria torg underlättar för den typen av verksamheter och framtida planer bör utformas med tanke på ett förändrat konsumtionsmönster.

*Detta har varit viktiga utgångspunkter i pågående detaljplanearbete för delområde 1, Östra Kvillebäcken. Avsikten är att fortsätta bygga tät stad med bl a gåfartsgator i den fortsatta utvecklingen av Backaplan.*

När det gäller volymhandeln kan erbjudande om utkörning av varor och rabatter, kopplat till kollektivtrafikresande, vara exempel på nytänkande som bör beaktas och som kan leda till att behovet av parkeringsplatser kan minska, menar Miljönämnden.

Vad händer i handeln de närmaste 20 åren? Hur påverkar de nya trenderna handelns framöver? Kommer man att handla på ett liknande sätt i framtiden som man gör nu? När man planerar ett nytt handelsområde är det avgörande att man primärt arbetar för att komplettera handeln som helhet, skriver BRG. Att bygga ett nytt Bäckebo eller konkurrera med City är inget vinnande koncept. Det har betydelse att utbudet är genomtänkt och att området antar den utbudsroll som är kompletterande för handeln som helhet i regionen. Som konsument vill man ha enkelhet och helhet. Upplevelse, inte jippon, är också av betydelse när man diskuterar handel. Backaplan skall komplettera City primärt och Bäckebo sekundärt, menar BRG. För att

få en bättre uppfattning om områdets storlek och betydelse bör planerade handel- och bostadsytor samt invånarantal anges tydligare, menar GR.

*Beskrivningen har kompletterats med sammanställning av ytor och exploatering för olika ändamål inom de olika delområdena.*

#### Offentlig service

För att Backaplan på sikt ska utgöra en del av norra city är det viktigt att det här finns service och olika tjänster som vänder sig till hela staden och regionen, menar flera remissinstanser. För att undvika misstag i kommande utbyggnadsetapper är det viktigt att tidigt i processen peka ut var och i vilken typ av lokaler den kommunala servicen skall bedrivas.

*Lokalisering av kommunal service har studerats ytterligare och förtydligats i utställningshandlingen.*

Det är viktigt att förskolor och skolor får gynnsamma lägen i området, som inte är utsatta för högt trafikbuller, samt att de görs lätt tillgängliga för de boende i området. Förslaget behöver kompletteras avseende omfattningen av nya förskolor och skolor och lokalisering av dessa. SDN Lundby pekar även på att, med tanke på den etappvisa utbyggnaden av området, det är mycket viktigt att också sådan utbyggnad kan ske etappvis. Lokalsekretariatets uppfattning är att det kan behövas både en friliggande förskola och förskoleplatser placerade i bottenvåningarna i större byggnader men att, bl a ur verksamhetssynpunkt, egna fastigheter är att föredra.

*Exakt omfattning och lokalisering av kommunal service måste studeras vidare i detaljplaner för respektive delområde.*

#### Trafik

Översiktsplanens ställningstagande kring trafikfrågorna får positivt gensvar från samtliga remissinstanser vad det gäller nya kopplingar, gatustruktur och satsning på kollektivtrafik, cykel och gående som huvudprincip.

#### Ett utbyggt huvudgatunät/Biltrafik/Cykeltrafik

Det huvudgatunät som presenteras i planen bör tydligt fokusera på en stärkt framkomlighet för gående, cyklister och kollektivresenärer där bilen får lägre prioritet, anser bl a Miljönämnden. Även Trafiknämnden lyfter fram behovet av bättre gång- och cykelmöjligheter i området. Eftersom Lundby är en stadsdel med många arbetstillfällen och stor regional inpendling är det mycket viktigt att skapa förutsättningar så att en stor andel väljer kollektivtrafik för sina arbets- och inköpsresor, menar SDN Lundby. Det räcker inte med att enbart de boende på och kring Backaplan väljer detta.

Områdets inre delar bör vara bilfritt anser bl a Miljönämnden. Genomfartstrafik bör begränsas bl a genom att uppgradera Minelundsgatan för att avlasta Backaplan. Rejält tilltagna och väl utformade ytor för cykelparkering är en viktig fråga som kommenteras i flera yttranden. För att en utbyggd handel i området skall fungera är det också viktigt att söka effektiva och innovativa lösningar och bra logistik – icke att förglömma god varuförsörjning för området, menar BRG.

*Det är en viktig fråga att för varje delområde utreda hur detta kan lösas utan att miljön i området blir lidande. En grundprincip i förslaget är att samtliga gator skall vara körbara men att de inre skall vara av typen gåfartsgator. Detta har förtydligats i utställningshandlingen.*

Trafiknämnden anser det viktigt att fortsättningsvis säkerställa att trafikstrukturen i området följer den etappvisa bebyggelseutbyggnaden, med särskild vikt på Lundbyledens framtida utformning och

trafikmatningen från leden till Backaplansområdet. Avstånden mellan trafikplatserna Brunnsbomotet, det nya Kvillemotet och Leråkersmotet blir korta, och dessa konsekvenser behöver utredas och beskrivas. De nuvarande väglänkarna som leder trafik mot Backaplan kompletteras, vilket är bra för att avlasta befintliga gator (framförallt Gustaf Daléngsgatan). Den nya föreslagna huvudvägen från Swedenborgsplatsen till Leråkersmotet bör, liksom Gustaf Daléngsgatan, utformas som en låghastighetsgata, menar Miljönämnden.

*Huruvida detta är möjligt får utredas vidare i det fortsatta arbetet. En grundprincip bör vara att fördela trafiken på fler gator än idag och skapa en hierarki där de inre stråken naturligt avlastas från tung genomfartstrafik.*

En nedsänkning av Lundbyleden och hamnbanan förbi Backaplan/Kvillestaden skulle innebära att dagens barriäreffekter av trafiken skulle försvinna och underlätta kopplingar mellan Backaplan och angränsande stadsdelar, naturmark och älvrummet. En framtida utbyggnad i Frihamnen måste också ha en tydlig koppling i marknivå till bland annat Backaplan. GHAB anser att ett utbyggt Kvillemot och nya förbindelser från Backaplan till Frihamnen och Ringön ska placeras så att intrång i Kvillebangården undviks då Kvillebangården är en viktig länk i Hamnbanan och riksspårnätet med vidare kopplingar till Ytterhamnsområdet.

*Kvillebangården berörs ej av programförslaget. Utbyggnad av Hamnbanan studeras parallellt i samverkan mellan Banverket, Vägverket och Göteborgs Stad.*

## Kollektivtrafik

Det finns även en samsyn kring att bygga ut knutpunkt Hjalmar som redan idag är i behov av om- och tillbyggnad pga kollektivtrafikökningen. Den planerade pendeltågstationen vid Brunnsbo upplevs positivt av alla parter. Relationen mellan den nya pendeltågsstationen och knutpunkt Hjalmar behöver utredas närmare. Den föreslagna spårvägen till Backa är osäker, menar Trafiknämnden, då den kommer att innebära stora investeringskostnader, framförallt vid passagen av Bohusbanan. Att bygga ut spårvägen till Backa genom planområdet kan ge boende i Backa bättre kollektivtrafik, men risk för kommande störningar genom Backaplan finns. Att låta en spårväg skära av Backaplan menar SIBA i sitt yttrande är direkt oförenligt med den verksamhet man bedriver, där merparten av varusortimentet i normalfallet inte lämpar sig för kollektiva transporter. Miljö fastigheter som har tomträtt för fastigheten närmast pendeltågsstationen har också reagerat mycket starkt på de skisserade inträngen på deras mark.

*Det alternativ som skisserats med spårväg fram till tänkt pendeltågsstation och vändslinga i anslutning till denna utgår ur utställningshandlingen. För kollektivtrafik till Backa är stombussar inom en överskådlig framtid ett realistiskt alternativ. Deltavägen föreslås emellertid dimensioneras för spårvagn.*

## Järnvägstrafik

Västtrafik och Banverket betonar vikten av en planskild korsning för järnvägen i planområdets nordöstra del (från Lillhagsvägen) för att ge bättre möjlighet för busstrafikering mellan Lillhagen/Skogome och planområdet. I planhandlingen saknas en redovisning av hur förändrade biltrafikmängder, alstrade av områdets utbyggnad, påverkar trafiksäkerheten och kapaciteten vid korsningarna. Relationen mellan utbyggnadsetapperna och behov av planskild korsning bör utredas.

Banverket förutsätter att planhandlingen kompletteras med en sådan analys.

*En redovisning av befintliga och blivande trafikmängder har införts i utställningshandlingen. Utredningen visar att vid utbyggnad av delområde 2 krävs en planskild korsning.*

### Parkering

Parkeringsituationen är viktig att se över i det kommande arbetet. Parkeringsytor bör i mesta möjliga mån placeras i närhet till de stora trafiklederna för att minska biltrafiken inne i området. Miljönämnden föreslår höga p-avgifter som en regleringsmöjlighet vilket står i stark kontrast till handelns önskemål om fri parkering. Eventuellt kan problem även uppstå med regleringar av p-platser i bostadsområden vilka gränsar till/är integrerade i handelsområden då olika typer av bilar konkurrerar om samma p-platser som Trafiknämnden påpekar. En tydlig satsning på gröna resplaner för handel och verksamheter liksom bilpooler har nämnts och får tas med i denna diskussion. Det finns dock en samsyn kring att markparkeringar med fria p-platser inte är förenliga med en tät och trivsamt stad.

*Problematiken beskrivs i utställningshandlingen där även förslag till lokalisering av nya större parkeringsanläggningar ges.*

### Stadsbild och arkitektur

#### Promenaden som stadsbyggnadselement

Promenaden mottas övervägande positivt av remissinstanserna. Slingan borde kunna utvidgas för att även inkludera delar av stråken ut mot angränsande naturområden, anser Park- och Naturnämnden och

påpekar vidare att en planering av dessa kopplingar bör bli mer detaljerad i utställningsskedet av planen. Lokal behandling av dagvatten är önskvärd för att minska föroreningsbelastningen på Ryaverket respektive Kvillebäcken. I anslutning till det föreslagna promenadstråket kan små kanaler och dammar fördröja och rena dagvattnet och samtidigt ge en fin utomhusmiljö, skriver Kretsloppsnämnden. Att skapa den s k "Promenaden" är bra både ur tillgänglighets- och trygghetsperspektiv, menar Länsstyrelsen. Flera yttranden har uttryckt farhågor att stråket inte skulle bli befolkat. "Det finns en risk att området saknar det befolkningsmässiga underlag – den täthet och det stadsliv – som krävs för att hålla liv i både gatunät och promenadstråk", menar t ex GR. Här bör alltså påpekas att "Promenaden" skall ses som en del av det finmaskiga gatunätet, men även av parkstrukturen.

*Promenaden är ett internt stadsbyggnadselement inom Backaplansområdet men det är viktigt att den placeras och förhåller sig till de genomgående gångstråken på ett tydligt sätt. Utställningshandlingen har kompletterats med en Space Syntax-analys som beskriver detta ytterligare. Ett kapitel om dagvattenhantering har också införts i utställningshandlingen.*

#### Mötesplatser och stråk

Mötesplatser in- och utomhus tas upp i många yttranden. Ett brett utbud av kultur, som exempelvis kulturhus, teater och museér, och fritidsutbud i form av exempelvis sporthall, behövs, menar SDN Lundby. I området behöver det också planeras utvändiga mötesplatser för alla grupper av innevånare. I stadsdelsnämndens workshop om Backaplan nämns utöver dessa funktioner även bibliotek och möteslokaler av olika slag.

*Översiktsplanen pekar ut vilket innehåll som är lämpligt för området. Vilka konkreta intressen som sedan kan komma ifråga för respektive*

*delområde får tiden utvisa. Det kan dock inte nog påpekas vikten av att kommunalt ta krafttag för att skapa en blandad, integrerad och levande stad.*

#### Parker och grönområden

Grönytorna inom Backaplansområdet är begränsade. Det är därför särskilt angeläget att bevara och utveckla den grönska som finns, skriver Miljönämnden. De slutsatser angående offentliga platser och park, som dragits i den del som avhandlar planförutsättningarna, speglas i alltför liten utsträckning i planförslaget, menar Park- och Naturnämnden. En sammanslagen bild av parkkvantitet och parkkvalitet pekar på att park och offentliga platser inom planområdets gräns i sig inte kommer räcka till för att täcka kraven och behoven från de boende, menar Park- och Naturnämnden. För att avhjälpa detta bör platser utanför plangränsen tas i beaktning. Framförallt Hisingsparken och Ramberget/Keillers park är stadsparker som innehar en stor mängd sociotopvärden. Vid sidan av dessa finns älvrummet och Telegrafberget (Tingstadsfjället) i Backa, kant i kant med plangränsen. Berget har stor potential att i samband med utvecklingen av Backaplan bli en centralt belägen stadsdelspark som tjänar Backaplan och delar av södra Backa. Park- och Naturnämnden lyfter fram den tilltänkta bytespunkten för kollektivtrafiken vid bergets fot som möjlig entré till parken.

*Behovet av bra kopplingar till omgivande sociotoper beskrivs i utställningshandlingen. En upprustning av Tingstadsfjället har initierats. Gångvägar upp på berget finns, men bör förstärkas. Mindre parker och grönområden bör även tillskapas i kvartersstaden, vilket framgår av planbeskrivningen.*

Satsningen på Kvillebäcksstråket som centralt parkrum får positivt gensvar. SDN Lundby pekar på att parkens attraktionsvärde har ett mycket starkt samband hur solbelyst den är under den tid på året och

dygnet som invånarna kan använda området. Därför är det viktigt att utformningen av bebyggelsen sker på ett sådant sätt att stora delar av parken har eftermiddags- och kvällssol. I Kvillebäcken finns den rödlistade Knölnaten. Denna bör behandlas med stor hänsyn i planarbetet påpekar Park- och Naturnämnden, Miljönämnden och Länsstyrelsen. Bl a bör ny skuggande bebyggelse längs bäcken undvikas även av denna anledning. Det finns idag tyvärr inte någon definitiv vetskap om vad som påverkar knölnatens livsbetingelser. Det är därför viktigt att man i kommande detaljplaner studerar de inventeringar och tidigare erfarenheter som finns och som görs fortlöpande.

En så tyst miljö som möjligt bör eftersträvas i de gröna stråken. SDN Lundby är tveksamma till att det tänkta grönområdet mitt på Backaplan kommer att hamna intill den sannolikt mest trafikerade korsningen mellan den nya ”Swedenborgsleden” och Deltavägen. Här blir det svårt att skapa en lugn och grön miljö.

*Ljudproblematiken har studerats ytterligare i utställningshandlingen. Att skapa tysta och visuellt avskärmade platser är viktigt. Det s k grönområdet mitt på Backaplan har studerats ytterligare och beskrivs nu som en aktivitetsyta i staden snarare än som en lugn oas. Studier av liknande platser i städer runt om i europa visar att det mycket väl går att skapa stora rekreativvärden även på trafikstörda platser och att den här typen av avbrott i stadsmiljön är av stor vikt för stadens dynamik.*

I samband med en förtätad bebyggelse förhöjs temperaturen, då är det särskilt viktigt att bevara grönytor även av klimatrelaterade skäl, påpekar Miljönämnden. Vegetationsytor, framförallt tillsammans med vatten, har en starkt kylande effekt i urbana miljöer vid perioder av höga temperaturer. Vegetationsklädda väggar och tak är vidare exempel på skyddsåtgärder. Grönska och en minimering av hårdgjorda ytor kan även fungera som en fördröjningsåtgärd för dagvatten.

## Kulturmiljö

Såväl Kulturnämnden som Länsstyrelsen ser positivt på att området får ett nytt uttryck och nya användningsområden. Det skulle dock vara till stor nytta om man kunde genomföra en grundlig dokumentation av området för att fånga upp historien som funnits på platsen före det att omdaning sker. Ingen av den tidigaste industrins byggnader finns kvar och har inte dokumenterats i sin helhet. Den senare tillkomna småindustrin och handeln är inte heller dokumenterad. Resultatet kan innebära att någon byggnad med fördel kan integreras och bidra till historisk mångfald i den nya stadsdelen.

*Utställningshandlingen tar tydligare ställning för ett synsätt som innebär att befintlig miljö alltid skall tas som utgångspunkt för omdaning av området och beskriver ett tillvägagångssätt för det fortsatta arbetet. En översiktlig studie har gjorts och några byggnader och gatusträckningar av kulturhistoriskt intresse har identifierats som grund för planförslaget. Byggnadsinventering bör sedan upprättas för resp delområde liksom karaktärisering av helhet och delmiljöer som stöd i detaljplanarbetets målformulering. Gestaltungsprogram med relativt hög detaljeringsnivå bör upprättas för varje detaljplaneområde. En viktig fråga är då att definiera de platskvaliteter som skall ligga till grund för utformningen av byggnader och stadsrum.*

## Genomförande/Ekonomiska konsekvenser

För att säkerställa genomförandet bör ungefärliga kostnader för infrastrukturåtgärder preciseras för respektive delområde redan i den fördjupade översiktsplanen. Även övergripande allmänna anläggningar, inom och i anslutning till planområdet, bör kostnadsberäknas. Det är

också viktigt att kommunen i ett tidigt skede klarlägger vilka anläggningar som avses skattefinansieras.

Ramavtal mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB samt exploateringsavtal i de kommande detaljplaneskedena är viktiga instrument för att säkerställa finansiering och genomförande i övrigt. Den framtida dialogen med Vägverket (Lundbyleden) och Banverket (Bohusbanan) är också viktig för genomförandet.

SDN Lundby påpekar vikten av att de områden som förändras sent under tiden kan utvecklas med olika slags insatser för att öka tryggheten. I samband med att området förbereds inför utbyggnad är det bra att det görs tillfälliga åtgärder med upprustning av utemiljön med planteringar, informationsskyltar m.m. för att det ska vara vackrare och för att visa för omgivningen att det är något viktigt på gång med området. Hur detta skall hanteras ekonomiskt bör beaktas vid tecknande av ramavtal och exploateringsavtal för respektive delområde.

*Ett ramavtal är under upprättande och kostnadsberäkningar för utbyggnad av allmän plats har gjorts. Tanken är att detta skall redovisas inför antagande av översiktsplanen med förslag till fördelning av kostnader mellan kommunen, exploatörer och i förekommande fall staten.*

## Miljökonsekvenser

*Ett antal kommentarer har framförts under samrådet beträffande beskrivningen av miljökonsekvenser. Följande har framförts. Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats i förekommande fall.*

Konsekvenser med avseende på trafiken

De nya planerna får inte påtagligt skada riksintressena Hamnbanan, Bohusbanan och Lundbyleden, skriver Länsstyrelsen. Det som kan komma att påverka riksintressena är om nya bostäder placeras så att de utsätts för buller eller vibrationer från trafiklederna. Då det samtidigt planeras för omdaning av dessa är det viktigt att Banverket och



Vägverket är med i det fortsatta arbetet. För att kunna flytta över godstransporterna från Lundbyleden behövs det bra alternativa färdvägar, skriver GHAB. Idag saknas dessa alternativ. En så stor exploatering av Backaplan som förslaget innebär kommer få konsekvenser för trafiken på Lundbyleden som skall belysas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Kvillebangården är en resurs för Hamnbanan och i samband med kapacitetsbristen på banan kommer bangården att studeras för magasinering och uppsamling av gods för kolonnkörning. En förstudie för ny dubbelspårig hamnbana finns och diskussioner mellan Banverket och Vägverket om en samordnad järnvägs- och vägutbredning mellan Eriksbergsmotet och Kvillebangården förs. En utbyggnad till dubbelspår diskuteras även för Bohusbanan, vilket kan innebära ytterligare markanspråk intill befintlig bana.

*Konsekvenserna som föreslagna exploatering av Backaplan får för godstransporterna på väg och järnväg, inklusive transporter med farligt gods beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen.*

#### Trafikbuller/Luftföroreningar/miljö kvalitetsnormer

Området är buller och vibrationsstört från i första hand omgivande trafikleder. Ett annat problem är förekomsten av höga halter av luftföroreningar på vissa ställen. Tyvärr så kräver dessa problem motsatta åtgärder, skriver Länsstyrelsen. För att minska bullret för boende behövs en tät byggnation mot lederna och för att luftföroreningarna skall kunna minska krävs en öppen bebyggelsestruktur som "vädrar bort" den dåliga luften. Denna komplicerade ekvation måste lyftas fram och detaljstuderas i kommande detaljplaner.

De delar som presenteras är allmänt hållna och ett förtydligande av konsekvenserna är önskvärd inom samtliga områden. Ett uppföljningsprogram ska enligt miljöbalkens krav på en miljökonsekvensbeskrivning ingå, menar Miljöförvaltningen. Den ska

innehålla de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den miljöpåverkan som planen efter genomförande ger upphov till. När det gäller miljömålen anser miljönämnden att målen "Frisk luft" samt "Begränsad klimatpåverkan" i högsta grad är relevanta för området och ska ingå.

*Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats avseende klimat, buller och luftföroreningar. En beskrivning av vilka effekter de ändrade trafikmängderna ger har också belysts. Uppföljningsprogram och förslag till konkreta åtgärder för respektive delområde kommer att tas fram i samband med kommande detaljplaner.*

#### Risker från transporter med farligt gods

I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisar man till riskanalysen som gjordes för porslinsfabrikstomten. I denna riskanalys är inte Bohusbanan aktuell, vilket den är i detta ärende. Därför är det viktigt att också dessa farligtgodstransporter blir belysta. Man talar om 80 meter från Bohusbanan till bostäder. Länsstyrelsen anser att man ska använda den gemensamma policy som finns för storstadslänen när det gäller bebyggelse utmed farligt godsleder och för en diskussion enligt denna om hur man placerar bebyggelsen inom området.

I Norra delen av Östra Kvillebäcken finns befintliga industriverksamheter som kommer att finnas kvar under en lång period. Det är viktigt att beakta skyddsavstånd vid nyplanering av bostäder, menar Miljönämnden.

*Tanken om tillkommande bostäder i dessa delar har tonats ner i utställningshandlingen. Vilket blandat innehåll som i praktiken är möjligt och önskvärdt får utredas vidare i detaljplaner för respektive delområde.*

Räddningstjänsten förordar en flyttning av Stena Scanrails verksamhet vid Kvillepiren i Frihamnen så snart som möjligt, då transporterna dit redan idag påverkar det aktuella området och intilliggande område (Porslinsfabrikstomten). Samtidigt kan det inte uteslutas att Lundbyleden kan komma att breddas och Bohusbanan kan

få ett spår till, vilket komma att påverka avstånd till bebyggelse inom aktuellt område.

Läget i närhet till god kollektivtrafik är lämpat för att bygga tätt med hög exploateringsgrad. Hur hög denna skall vara får närmare utredas i kommande detaljplaner, då det är viktigt att man inte drar ner på ambitionsnivån vad gäller andra boendekvaliteter för att få plats med så många lägenheter som möjligt. Det är t ex viktigt att man inte prioriterar bort grönytorna utan tar tillfället i akt att tillskapa nya grönområden och andra ytor för mänsklig rekreation och möten. Det är bra att planerna lyfter fram Kvillebäcken med föreslaget parkstråk som en stor tillgång i området.

#### Markföroreningar

Uppställningsplatser och hantering av miljöfarliga ämnen i samband med sanering av mark och byggnation i övrigt kommer att ske på tillgängliga ytor till stor del belägna nära Kvillebäcken. Åtgärder för att undvika spill och spridning av förorenade ämnen måste säkerställas, påpekar Länsstyrelsen.

#### Vattenfrågor

Det krävs en fördjupad utredning om avloppssystemets framtida funktion som visar på behov av kapacitetsökning m a p havsnivåhöjning och ökad nederbörd, och som också visar hur lågt liggande områden kan skyddas från marköversvämning, menar Göteborg Vatten. Då Kvillebäcken påverkar området kan nivåer högre än +12,8 vara aktuella. Generellt skall marknivåer i planområdet sättas så att inga instängda områden uppkommer. Vid extrem nederbörd och fullt ledningssystem skall bebyggelsen vara utformad så att flödesvägar gör det möjligt för en robust ytvattenavledning. Dyra ledningsomläggningar bör om möjligt undvikas.

Ur VA-synpunkt är bebyggelse utan underjordiska garage eller källare önskvärd samt att nivån på färdigt golv ska ligga 30 cm över nivån på

kringliggande mark, menar Göteborg Vatten. Detta är en fråga som får studeras noga i kommande detaljplaner. Med hänsyn till projektekonomi och parkeringsnormer kan källargarage bli helt nödvändiga i nya bostadskvarter. Lokaler för handel mm måste också troligen placeras handikappanpassat i markplan varför en nivåskillnad på 30 cm kan vara svår att åstadkomma i vissa lägen.

Möjligheter för lokalt omhändertagande av dagvatten bör prioriteras. Området är låglänt och relativt flackt, och riskerar att påverkas kraftigt vid framtida högvattenstånd om havets medelvattenstånd stiger. Dagvattnet avleds från en stor del av planområdet till Ryaverket via kombinerat system där dag- och spillvatten leds i gemensamma ledningar. Vid breddning finns identifierad risk för att orenat spill- och dagvatten släpps ut i Kvillekanalen via pumpstationen och vidare ut i Göta älv. Man måste tillkapa bättre lokalt omhändertagande för att undvika detta, trots begränsade tillgängliga ytor. I samband med ombyggnationer bör man syfta till att öka reningsgraden och inte ”släppa igenom” identifierade problem. Hantering av alla förekommande flöden och nederbörd måste finnas med i tankekedjan, menar Länsstyrelsen.

*Översvämningområdet har markerats på rekommendationskartan. Dagvatten- och översvämningproblematiken i området beskrivs i utställningshandlingen, liksom olika möjliga handlingsalternativ för genomförandet.*

# KOMMUNALA NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR

## Fastighetsnämnden

Nya byggrätter och exploateringsbar mark höjer markvärden och ger faktiska intäkter i samband med försäljning. Totalt planeras för en förtätning och omstrukturering som motsvarar ca 700.000 m<sup>2</sup>, varav 4.000-5.000 lägenheter och resterande volymhandel. Detta genererar betydande intäkter för såväl kommunen som privata fastighetsägare. Kostnader för genomförandet, t ex investeringar i infrastruktur/allmän platsmark, kommer att belasta de fastigheter som genom planläggning ges ökat utnyttjande och större byggrätter. Att utveckla Backaplan kommer att innebära belastningar på kommunens resurser både i form av nyinvesteringar och framtida drift.

Den fördjupade översiktsplanen tjänar ett viktigt syfte i att redovisa en strategisk planberedskap som kan utgöra grunden för plangenomförande och arbetet med exploateringsavtal. Kommunens riktlinjer för finansiering av infrastruktur kopplade till en viss bebyggelseexploatering innebär att oförutsägbarheten, såväl för exploatörer som fastighetsägare, kan begränsas.

För att säkerställa genomförandet bör ungefärliga kostnader för infrastrukturåtgärder preciseras för respektive delområde redan i den fördjupade översiktsplanen. Även övergripande allmänna anläggningar, inom och i anslutning till planområdet, bör kostnadsberäknas. Det är också viktigt att kommunen i ett tidigt skede klarlägger vilka anläggningar som avses skattefinansieras.

Ramavtal mellan kommunen och Älvstranden Utveckling AB samt exploateringsavtal i de kommande detaljplaneskedena är viktiga instrument för att säkerställa finansiering och genomförande i övrigt.

Den framtida dialogen med Vägverket (Lundbyleden) och Banverket (Bohusbanan) är också viktig för genomförandet.

Fastighetskontoret bedömer att planförslaget som helhet är bra utformat och tillstyrker den fördjupade översiktsplanen för Backaplan.

## Göteborgs Vatten

Göteborgs Vatten anser att det är mycket viktigt att dagvattenfrågorna arbetas igenom i ett helhetsgrepp för Backaplan och inte isoleras till att gälla enskilda detaljplaner. I planarbetet är det vidare mycket viktigt att ta hänsyn till klimatförändringar och översvämningsrisker. Planområdet måste fungera även vid en framtida havsnivåhöjning och kraftig nederbörd.

Göteborg vatten lyfter fram följande kriterier i det kommande planeringsarbetet:

- Det krävs en fördjupad utredning om avloppssystemets framtida funktion som visar på behov av kapacitetsökning mot havsnivåhöjning och ökad nederbörd, och som också visar hur lågt liggande områden kan skyddas från marköversvämning.
- Vid höjdsättning av mark och bebyggelse skall tas hänsyn till framtida klimat-förändringar, med utgångspunkten +12.8 som högsta högvattennivå enligt Göteborgs Vattenplan. Då Kvillebäcken påverkar området kan högre nivåer vara aktuella.
- Alla ytor över +12.8 måste ha god avrinning. För områden med ytor under +12.8 måste plats finnas för invallning och pumpstation. Generellt skall marknivåer i planområdet sättas så att inga instängda områden uppkommer.
- Vid extrem nederbörd och fullt ledningssystem skall bebyggelseutformningen vara utformad så att flödesvägar gör det möjligt för en robust ytvattenavledning. Dagvattensystem på kvartermark bör utforma tröga så att utjämning kan ske från

hårdgjorda ytor med snabb avrinning. Undvik dyra ledningsomläggningar om möjligt. För dagvattenhanteringen bör inriktningen vara ett lokalt omhändertagande av dagvattnet (LOD).

- Ur VA- synpunkt är bebyggelse utan underjordiska garage eller källare önskvärd samt att nivån på färdigt golv ska ligga 30 cm över nivån på kringliggande mark.
- Slutligen betonat Göteborgs Vatten att materialval bör ske med omsorg om miljön.

### **Idrotts- och föreningsnämnden**

Idrotts- och föreningsnämnden kommer inte att ha några synpunkter på "Fördjupad översiktsplan för Backaplan". Ärendet kommer endast att anmälas som inkommet ärende vid nämndsammanträde 2008-06-18.

### **Kretsloppsnämnden**

Kretsloppskontoret är positivt till att området kring Backaplan förnyas i enlighet med förslaget och anser att frågan om hur Göteborg ska anpassas till ett framtida förändrat klimat är central även i utvecklingen av Backaplan. Hur området ska säkras från översvämning vid tillfällen med hög vattennivå i havet och/eller hög avrinning av nederbördsvatten är den fråga som kretsloppskontoret ser som mest kritisk för planområdets funktion i framtiden. Möjligheter för lokalt omhändertagande av dagvatten bör prioriteras. Området är låglänt och relativt flackt, och riskerar att påverkas kraftigt vid framtida högvattenstånd om havets medelvattenstånd stiger.

Göteborgs stad har påbörjat ett arbete med att beskriva hur verksamheterna inom ett område i centrala staden, "modellområde Gullbergsvass", påverkas av en eventuell höjning av havsnivån med en halv respektive en meter. Kretsloppskontoret vill att man i den fortsatta

planeringen av Backaplan följer resultaten från modellområdet, och tar in relevanta resultat även här.

Dagvattnet avleds från en stor del av planområdet till Ryaverket via kombinerat system där dag- och spillvatten leds i gemensamma ledningar. Vid hög nederbörd bräddas dag- och spillvatten orenat från pumpstationen vid Herkulesgatan strax söder om planområdet. Bräddningen sker till Kvillekanalen strax innan utloppet i Frihamnen. Andra delar av planområdet har delvis separerade system vilket innebär att dagvattnet avleds till Kvillebäcken och spår på flödesmängden i bäcken vid höga flöden. Åtgärder för att fördröja avrinningen av dagvatten inom området får positiv effekt för båda systemen. Lokal behandling av dagvatten är önskvärd för att minska föroreningsbelastningen på Ryaverket respektive Kvillebäcken. I anslutning till det föreslagna promenadstråket kan små kanaler och dammar fördröja och rena dagvattnet och samtidigt ge en fin utomhusmiljö.

Kretsloppskontoret rekommenderar att man i det fortsatta planarbetet tar hänsyn till att en hållbar avfallshantering bygger på ökad källsortering av material. Avfallsutrymmen bör vara lätt tillgängliga och dimensioneras för sortering i ett flertal fraktioner och ska planeras för god arbetsmiljö för både dem som lämnar och hämtar avfallet.

### **Kulturnämnden**

Inför den stora förändringen av området som förutsätter rivning av befintlig bebyggelse behövs en dokumentation av bebyggelsen, då en sådan inventering inte gjorts tidigare. Hisingen industrialiserades först och främst utmed älven. Runt den första fasta broförbidselen, Hisingsbron byggd 1874, och invid Kvillebäcken förlades också tidigt ett flertal företag, med tyngdpunkten på kemisk/teknisk industri. På Backaplans sydligaste del etablerade sig Rosengrens Kassaskåpsfabrik 1905. Samma år startade även mekaniska verkstaden och guterifirman Calvert & Co. Ungefär samtidigt startades ett flertal färgfabriker och

mekaniska verkstäder. De tidigaste mindre industrienheterna är svåra att kartlägga. Redan vid mitten på det förra seklet hade flera av de större företagen i området utlokaliseras eller upphört. Området har en speciell historia inom småhandelsindustrin beskrivna bl.a. i Gabriella Olshammars avhandling (2002), "Det permanenterade provisoriet. Ett återanvänt industriområde i väntan på rivning eller erkännande". Det arbetet följs upp av forskningsprojektet "Hur tar invandrade entreprenörer plats i stadens bebyggelse?" Projektet handlar om relationer mellan entreprenörskap, fastighetsförvaltning och stadsbebyggelse som stödjer bärkraftig utveckling. Ingen av den tidigaste industrins byggnader finns kvar och har inte dokumenterats i sin helhet. Den senare tillkomna småindustrin och handeln är inte heller dokumenterad. Backaplansområdet av idag växte fram i mångt och mycket i detta "postindustriella bakvattnet" med många tomma f.d. industribyggnader och lucktomter men med närhet till bostadsområden och god förbindelse med staden i övrigt. Trots flera nysatsningar i området kvarstår dock en provisorisk karaktär i väntan på ny planering. I detta perspektiv ser förvaltningen positivt på en nyplanering av området. Områdets ursprungliga karaktär är idag i stora delar borta men senare års mer eller mindre spontana utveckling har i sig ett kulturhistoriskt värde. Inför områdets nydaning bör därför en dokumentation göras.

### **Lokalförsörjningsnämnden**

Lokalförsörjningsnämnden anser att det är viktigt att förskolor och skolor får gynnsamma lägen i området, som ej är utsatta för högt trafikbuller, samt att de görs lätt tillgängliga för de boende i området. I förslaget framgår inte tydligt omfattningen av nya förskolor och skolor, inte heller lokalisering för dessa.

### **Lokalsekretariatet**

Lokalsekretariatet avser att i samarbete med SDF Lundby söka såväl kvantifiera som specificera kommunens behov av lokalytor för kommunal service. Möjligen kan ett nytt äldreboende bli aktuellt inom planområdet.

Lokalsekretariatet har på uppdrag av SDF Lundby påtalat behovet av förskoleplatser, uppdraget avser en friliggande förskola. Lokalsekretariatets uppfattning är att det kan behövas både en friliggande förskola och förskoleplatser placerade i bottenvåningarna i större byggnader.

För att undvika misstag i kommande utbyggnadsetapper är det viktigt att tidigt i processen peka ut var och i vilken typ av lokaler den kommunala servicen skall bedrivas.

Lokalsekretariatet delar ej Stadsbyggnadskontorets uppfattning att förskoleplatser med fördel kan placeras i bottenplan i större hus, bl a ur verksamhetssynpunkt är egna fastigheter att föredra.

### **Miljönämnden**

Miljönämnden anser att planförslaget kan tillstyrkas under förutsättning att följande synpunkter beaktas: utforma området med ett starkt fokus på gående, cyklister och kollektivtrafikresenärer, verka för bilfria kvarter, minimera genomfartstrafik med bil, beakta hållbar handel även utifrån ett hållbart konsumtionsmönster, stärk och utveckla grönstråken samt komplettera miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljöförvaltningen är mycket positiv till omvandling av Backaplansområdet till en tät blandstad av citykaraktär. Det unika kollektivtrafikläget i kombination med användning av redan exploaterad yta ger goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Det är samtidigt en stor utmaning för staden att planera ett socialt, ekonomiskt och ekologiskt hållbart "City-Backaplan" med attraktionskraft. Visionen

om den hållbara staden kan vid genomtänkt planering infrias på ett nydanande sätt i Göteborg genom Backaplans unika läge.

### Trafik

Förvaltningen anser att möjligheterna att öka den idag goda kollektivtrafikandelen på 40 % till Backaplan behöver stärkas ytterligare. En framtida stärkt kärna med handel, verksamheter samt bostäder kan av miljö- klimat- och trängselskäl inte medföra ytterligare biltrafik. Det huvudgatunät som presenteras i planen måste tydligare fokusera på en stärkt framkomlighet för gående, cyklister och kollektivresenärer där bilen får lägre prioritet. Detta kan skapas genom att göra stora delar av området bilfritt. Genomfartstrafik bör begränsas och förvaltningen är positiv till förslaget att uppgradera Minelundsgatan för att avlasta Backaplan. Den nya föreslagna huvudvägen från Swedenborgsplatsen till Leråkersmotet bör liksom Gustaf Daléngsgatan utformas som en låghastighetsgata. Handel-, verksamhets- och boendeparkering bör placeras i närhet till de stora trafiklederna utanför området för att minska biltrafiken i området. En samordning av parkeringsytorna i p-hus och garage kan i kombination med höga p-avgifter ytterligare stimulera till lågt bilresande. En tydlig satsning på gröna resplaner för handel och verksamheter liksom bilpooler ger underlag i samma hållbara riktning. Markparkeringar med fria p-platser bör undvikas helt både av miljö- som markresskäl.

Förvaltningen är positiv till den planerade pendeltågstationen och planerade nya kollektivtrafikfält genom området.

Stora ytor behöver avsättas i strategiska lägen för cykelparkering. Trygga, attraktiva, väderskyddade cykelparkeringar stimulerar till ökad cykelanvändning och ger liv åt gaturummen.

Miljönämnden och förvaltningen har sedan 1980-talet förespråkat en nedsänkning av väg och järnväg på sträckan vilket skulle innebära att dagens barriäreffekter av trafiken skulle försvinna. Det är av stor betydelse att beakta barriärminskningar i framtida trafikutformningar. Backaplan måste interagera tydligare med omgivningen och detta gäller

särskilt närliggande stadsdelar och grönstråk. En framtida utbyggnad i Frihamnen måste också ha en tydlig koppling i marknivå till omgivande områden bland annat Backaplan.

### Handel

En framtida hållbar konsumtion kommer enligt förvaltningens mening att innebära energieffektiv samt upplevelsebaserad handel med krav på livskvalitetshöjande varor och tjänster. Exempel på detta kan vara torghandel med närodlad frukt och grönsaker, musikcaféer och kroppsvård. Bilfria torg underlättar för den typen av verksamheter och framtida planer bör utformas med tanke på ett förändrat konsumtionsmönster.

När det gäller volymhandeln kan erbjudande om utkörning av varor och rabatter, kopplat till kollektivtrafikresande, vara exempel på nytänkande som bör beaktas och som kan leda till att behovet av parkeringsplatser kan minska.

### Grönstråk

Grönytorna inom Backaplansområdet är begränsade. Det är därför särskilt angeläget att bevara och utveckla den grönska som finns. Inom befintliga grönytor ska exploatering helt undvikas och särskilt i området kring Kvillebäcken. I Kvillebäcken finns den rödlistade Knölnaten. En så tyst miljö som möjligt bör eftersträvas i de gröna stråken.

I samband med en förtätad bebyggelse förhöjs temperaturen. Det har i nyare studier visat sig särskilt viktigt att bevara grönytor även av klimatrelaterade skäl. Vegetationsytor, framförallt tillsammans med vatten, har en starkt kylande effekt i urbana miljöer vid perioder av höga temperaturer. Vegetationsklädda väggar och tak är vidare exempel på skyddsåtgärder. Grönska och en minimering av hårdgjorda ytor kan även fungera som en fördröjningsåtgärd för dagvatten.

### Befintliga störande verksamheter

I Norra delen av Östra Kvillebäcken finns befintliga industriverksamheter som kommer att finnas kvar under en lång period. Det är viktigt att beakta skyddsavstånd vid nyplanering av bostäder.

### Miljökonsekvensbeskrivning

Den tredje delen är en miljökonsekvensbeskrivning som i stora delar saknar text. Det är angeläget att denna kompletteras och särskilt biltrafiken bör studeras med fokus på klimat, buller och luftföroreningar. Det vore önskvärt med en beskrivning av vilka effekter en kraftigt minskad biltrafik inom området skulle få.

De delar som presenteras är allmänt hållna och ett förtydligande av konsekvenserna är önskvärd inom samtliga områden. Ett uppföljningsprogram måste enligt miljöbalkens krav på en miljökonsekvensbeskrivning ingå. Den ska innehålla de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den miljöpåverkan som planen efter genomförande ger upphov till.

Inom luftföroreningsavsnittet framgår att miljöförvaltningen är ansvarig för att ta fram underlag. Miljöförvaltningen är ansvarig för "Ren stadsluft" där underlag finns gällande nuläget. Övriga luftföroreningsberäkningar utför förvaltningen på uppdrag av stadsbyggnadskontoret men de måste beställas.

När det gäller miljömålen anser miljöförvaltningen att målen "Frisk luft" samt "Begränsad klimatpåverkan" i högsta grad är relevanta för området och ska ingå.

Sammanfattningsvis anser miljöförvaltningen att den miljökonsekvensbeskrivning som presenteras är svår att ta ställning till då den inte är komplett.

### Park- och naturnämnden

Park- och naturnämnden tillstyrker planförslaget men anser att de slutsatser angående offentliga platser och park, som dragits i den del som avhandlar planförutsättningarna, i alltför liten utsträckning speglas i planförslaget. För att avhjälpa detta bör platser utanför plangränsen tas i beaktning. Förvaltningen anser vidare att en planering av kopplingarna till närbelägna parker måste bli mer detaljerad i utställningsskedet av planen.

Den rödlistade vattenväxten knölnate som finns i Kvillebäckens nedre del bör behandlas med stor hänsyn i planarbetet.

Park- och naturnämnden konstaterar att planen innebär att park- och naturnämnden får ytterligare ytor att förvalta.

Hur planerade parker och offentliga platser kommer att fungera i verkligheten, efter exploateringen, kan uppskattas genom att värdera dess kvantitet och kvalitet. Kvantitet är ofta relativt lätt att uppskatta i ett tidigt skede som detta. En plats kvalitet å andra sidan påverkas mycket av en plats detaljutformning, något som formas i ett senare skede.

När det gäller kvantitet så kan en uppskattning av mängden park per innevanare inom planområdet ge en fingervisning av parktillgången efter exploatering. En beräkning utifrån planen ger att 8 kvadratmeter park kommer att finnas tillgänglig per boende. Göteborgssnittet är 230 kvadratmeter park, natur och vatten per person. I stadsdelsnämndsområdet Centrum är denna siffra 25 kvadratmeter per boende. Innerstaden innanför vallgraven har 12 kvadratmeter park per boende. Stampen, en stadsdel med parkbrist, har en parktillgång på 0,5 kvadratmeter per boende. Förvaltningen har förståelse för att en central plats som Backaplan bör ha en relativt hög exploatering. En hög exploatering kombinerad med lite parkyta, som fallet är på Backaplan, kan dock leda till överbefolkade parker. Behovet av att kunna röra sig till andra parker utanför sin egen stadsdel kommer också att öka.

När det gäller kvalitet på park och andra offentliga platser är sociotopkartan hjälpmedel som kan användas för att uppskatta dessa kvaliteter. Inom planområdet finns idag sociotopvärdena grön oas,

mötesplats och vila i anslutning till Kvillebäcken. En utveckling av Backaplan kommer att skapa nya upplevelsevärden på nya platser; exempelvis handelsstråk och torg som kommer att fungera som mötesplatser och promenadstråk. En större park längs med Kvillebäcken skapar möjlighet för blomning, bollspel, picknick, lek, vila, vattenupplevelse och gatusport. Den stora mängd potentiella sociotopvärden pekar på att Kvillebäcksparken i hög grad har kapacitet att bli en stadsdelspark av hög kvalitet. Då tas dock inte antalet parkbesökare i beaktning.

Offentliga platser med hög kvalitet är en förutsättning för att Backaplan på sikt ska bli en del av centrala Göteborg. Om högkvalitativa offentliga platser blir en naturlig del av den stadsväv som planeras på Backaplan kan Backaplan på sikt bli ett nytt Linné eller kanske Vasastan.

En sammanslagen bild av parkkvantitet och parkkvalitet pekar på att park och offentliga platser inom planområdets gräns i sig inte kommer räcka till för att täcka kraven och behoven från de boende. För att avhjälpa detta bör platser utanför plangränsen tas i beaktning. I Backaplans närområde finns flera stads- och stadsdelsparker. Parkerna har mycket skilda karaktärer och skulle med viss utveckling kunna fylla parkbehovet från de nyinflyttade. Framförallt Hisingsparken och Ramberget/Keillers park är stadsparker som innehar en stor mängd sociotopvärden. Vid sidan av dessa finns älvrummet och Telegrafberget i Backa kant i kant med plangränsen. Framförallt Telegrafberget har stor potential att i samband med utvecklingen av Backaplan bli en centralt belägen stadsdelspark som tjänar Backaplan och delar av södra Backa. Förvaltningen hoppas att den eventuella bytespunkten för kollektivtrafiken vid bergets fot kan fungera som entré till parken.

Utformningen av de kopplingar som knyter Backaplan till dessa parker är nyckeln till att parkerna upplevs vara nära. Med tydliga och gena kopplingar till framförallt Ramberget och Hisingsparken kan dessa på sikt bli nya stadsparker likt Slottsskogen. Även bättre stråk i riktning Färgfabriksgatan/Rundbäcksgatan mot Flunsåsparken torde vara en

viktig del i översiktsplanen. Kanske kan loopen som planeras inom plangränsen utvidgas för att även inkludera delar av detta stråk.

Förvaltningen anser att en planering av dessa kopplingar måste bli mer detaljerad i utställningsskedet av planen. Kopplingarna är alltför viktiga för att skjutas på framtiden och bör vara en integrerad del av dagens planering av området. En planering som inte tar ett bra grepp om dessa kopplingar lämnar till framtida generationer att lösa något som borde ha lösts idag.

I Kvillebäckens nedre del, från bron vid Hjalmar Brantingsgatan och cirka 160 meter uppströms, finns den rödlistade vattenväxten knölnate (*Potamogeton trichoides*). Den internationella hotkategorin i rödlistan för arten är Endangered (EN) eller på svenska akut hotad. Denna förekomst (inklusive spridda fynd i Kvillebäcken söder om Hjalmar Brantingsgatan) är jämte några bestånd i Mölndalsån i höjd med Nya Ullevi de enda kända växtplatserna i landet. Göteborg har härmed ett nationellt ansvar för bevarandet av arten. Knölnate, som är ganska oansenlig, växer nedsänkt i vatten och sticker bara upp ovanför vattenytan med ett litet blomax vid midsommartid. Arten bör behandlas med stor hänsyn i planarbetet. Inga direkta åtgärder (kulvertering, muddring, omgrävning etc.) får göras i ån i närheten av arten. Inte heller får vattenkemi och sikt djup ändras genom utsläpp eller liknande (gäller även en bit uppströms förekomsten). Utöver de nämnda åtgärderna bör man vara mycket försiktig med ingrepp som innebär en sekundär påverkan, t.ex. avverkning av träd som ändrar ljusförhållandena i ån. Stora skuggande hus bör undvikas i åns närhet i det avsnitt där arten finns.

### **Räddningstjänsten Storgöteborg**

tillstyrker planen men har synpunkter på behov av riskanalyser gällande transporter av farligt gods, vatten för brandsläckning och tillgängligheten för Räddningstjänsten. Riskanalyser behöver inte göras i detta skede av planprocessen. Det kan dock konstateras att, vid komplettering av



bebyggelse vid järnväg och leder med transport av farligt gods, kan det komma att ställas krav på upprättande av nya riskanalyser för aktuella områden. Det kan resultera i att riskreducerade åtgärder behöver vidtagas för att tillåta viss sort av bebyggelse. Transportlederna för farligt gods kan sannolikt komma att förändras då exempelvis Frihamnen skall exploateras. Det innebär troligen att Stena Scanrail kommer att försvinna från Kvillepiren. Räddningstjänsten förordar en flyttning av verksamheten vid Kvillepiren så snart som möjligt, då transporter till dit redan idag påverkar det aktuella området och intilliggande område (Porslinsfabrikstomten). Samtidigt kan det inte uteslutas att Lundbyleden kan komma att breddas och Bohusbanan kan få ett spår till, vilket kommer att påverka avstånd till bebyggelse inom aktuellt område. Vatten för brandsläckning skall beaktas i det kommande planarbetet. Troligen kommer sprinkler att krävas i en del av de nya byggnaderna. Tillgängligheten för Räddningstjänsten skall beaktas i det kommande planarbetet. Då är det viktigt att byggnaderna utformas så att tillgänglighet för brandsläckning är möjlig inom ett avstånd av maximalt 50 meter. I övrigt ser Räddningstjänsten väldigt positivt på att Backaplan med omnejd får en uppräckning rent stadsbildsmässigt. En del av de aktuella områdena som berörs av planläggningen är av den karaktären att brand i det nuvarande byggnadsbeståndet kan få stora konsekvenser. Nu sker det en sanering redan idag av vissa områden, vilket är väldigt bra, menar Räddningstjänsten.

### **Stadsdelsnämnden i Backa**

anser att programmet, som innebär ett Backaplan utformat som en blandstad av olika verksamheter också sannolikt kommer att få positiv inverkan på hela stadsdelen Backa. För Backaplan innebär detta framförallt en förtätning av området, som är nödvändig både ur regionalt tillväxt- som hållbarhetsperspektiv. Gator, torg och platser bör utformas så att de kan utnyttjas flexibelt med ett samutnyttjande av

olika trafikslag. Positivt är också att man i programmet även planerar för olika kulturinstitutioner och föreningar i det nya blandstadsområdet.

Spårvagnsreservatet genom Backaplan, med fortsättning norrut mot Backa, kommer att, på ett naturligt sätt, integrera såväl stadsdelen Backa som Backaplan med centrala Göteborg samt förbättra de kollektiva kommunikationerna.

Det ligger en remiss om ny hamnbana, med förslag på att låta banan gå i tunnel under Backaplansområdet. Det skulle innebära att den rälsen på den befintliga hamnbanan antingen bryts upp eller används för spårvagnstrafik. En sådan linje skulle även kunna ansluta till den planerade för Backa.

En ny pendeltågstation i gränsområdet Brunnsbo/Backaplan är positivt ur kommunikations-, integrations- och miljösynpunkt och är något som stadsdelsförvaltningen efterfrågat vid tidigare tillfällen.

Telegrafberget (Brunnsboberget), som planeras användas som friluftsområde, bör göras tillgängligt för de boende på Backaplan genom bättre och lättare förbindelser över järnvägen.

Backaplans nya utformning kommer att medföra ökad trafik i Brunnsboområdet med ökad belastning på Lillhagsvägen som följd. Det planeras för ny älvförbindelse i området som på sikt också kommer att generera mer trafik i området. Bohusbanan utgör en barriär mellan Backaplansområdet och de delar av Backa närmast järnvägen. Fler rondeller, separata filer för trafikanter och övergångsmöjligheter för såväl trafik som fotgängare kan därför behövas i området närmast järnvägen.

Den nya utformningen av stadsdelen kommer förhoppningsvis att bidra till ökad trygghet för de närboende, boende och besökare.

SDN Backa som är resursnämnd för Hisingen, bedriver, sedan flera år ungdomssatsning på Ångpannegatan i regi av Teen dream. Nämnden ser även utifrån denna aspekt positivt på de nya planerna för Backaplan. Området blir därigenom än mer lämpat för ungdomsinsatser av det här slaget.

(m), (fp) och (c) instämmer i det mesta som anges i tjänsteutlåtandet men vi vill betona att de rent principiellt är för att marknaden får avgöra

om och var man vill etablera handelscentra om inte natur- eller kulturvärden hotas, eller om bebyggelse måste rivas för att man ska kunna bygga nytt. Men det är viktigt att beakta, att i de fall det finns småfastigheter i området som skall bebyggas, att inte fastighetsägarna kommer till skada då nyetablering skall ske.

m), (fp) och (c) har som utgångspunkt att man inte ska precisera verksamheterna i området, det är även i detta avseende marknaden som ska styra. Det ska råda stor flexibilitet i etableringen av verksamheterna, så att inte politiker styr vilka företag som ges etableringsrätt. Det är hänsyn till den enskilde göteborgaren och företagets intresse som ska genomsyra alla beslut som tas i kommunen. Det är av största vikt att ha god framförhållning så att detaljplanen inte behöver revideras vid de tillfällen verksamheterna i området ändras.

m), (fp) och (c) anser slutligen att man bör försäkra sig om att det finns rätt förutsättningar för dem skall färdas till, från och inom Hisingen, oavsett om man väljer att resa med egen bil eller med kommunala färdmedel eftersom handels- och arbetsplatser ökat på senare år och då dessa besöks av människor från andra delar av Göteborg och dess kranskommuner. Det är viktigt att man är lyhörd för miljökonsekvenserna då de flesta som reser till köpcentren reser med egen bil. God tillgång på parkeringsplatser minskar onödig bilkörning.

### **Stadsdelsnämnden i Biskopsgården**

För Biskopsgårdens del är Backaplan angeläget av flera skäl. Ett är att det bildar mönster för hur Göteborgs city expanderar över älven och förbinder båda sidorna av älven, en process som är vital också för hela Hisingen. Översiktsplanen för Backaplan är således mycket konkret och ger samtidigt en möjlighet att diskutera de idéer som ligger bakom den framtida stadsutvecklingen.

I planen avser Backaplan ett stort område som gör det möjligt att gestalta den centrala idén om "Blandstaden", som innebär att området ska rymma en stor mångfald och blandning av olika verksamheter; handel, bostäder, kontor, trafik, parker, offentlig service. I det avseendet

finns uppenbara paralleller med Biskopsgården och Vårväderstorget, där handel, småindustri, bostäder och offentlig verksamhet samexisterar på ett begränsat geografiskt område.

Översiktsplanen för Backaplan har ett större sammanhang, som ytterst handlar om att Göteborgs relativt begränsade city ska expandera till de närmast liggande och förut betydligt mindre exploaterade områden. Backaplan ingår i den stadsutvecklingsplan som föregåtts av den utveckling som skett på norra Älvstranden. Expansionen beräknas äga rum längs efter befintliga kollektivtrafiklinjer och Hjalmar Brantingsplatsen hör till de knutpunkter som lett intresset mot det aktuella området. Backaplan har också status som "Porten till Hisingen". I det långa perspektivet handlar det således om en dynamik som kommer påverka hela Hisingen. Backaplans centrumfunktion kommer att öka för övriga Hisingen, men några djupare konsekvenser av det diskuterar man inte för andra områden än Ringön, Frihamnen och stadsdelen Backa. I andra riktningar bedöms trafiklederna utgöra barriärer, varför Backaplan anses kunna diskuteras både isolerat och som dynamisk motor för ett betydligt större område.

Planen är både konkret och visionär, den utgår från nuvarande förhållanden, men projekterar också för nya villkor långt fram i tiden. Många idéer finns med i bilden; blandstaden, tanken om den ekologiskt hållbara staden, rationell markanvändning, city som mötesplats och centrum för social liv. Grunden är citys expansion, det vill säga en förtätning av omkringliggande och jämförelsevis centrala områden som fortfarande har en låg exploateringsgrad och trots läget inte riktigt räknas till centrumkärnan. Det kommer att medföra en förtätning av dessa områden; stramare gatunät, högre bebyggelse och en rationalisering av all markanvändning.

Nämnden är positiv till den fördjupade översiktsplanen för Backaplan som gynnar den ekonomiska tillväxten i hela Göteborg och i Göteborgsregionen men är samtidigt osäker över vad konsekvenserna blir för Biskopsgården. Man anser att det saknas reflexioner om stadsdelens roll i det här sammanhanget. Backa inkluderas delvis i planen

och man tänker sig en framtida expansion dit. Principen om att stadens expansion ska lokaliseras längs befintliga kollektivtrafiklinjer talar också för att rikta intresset mot Biskopsgården.

Förvaltningen anser att Backaplan har en stor betydelse för många Biskopsgårdsbor. Såväl för shopping, som för religiösa sammankomster och traditionell cafékultur, frekventeras området mycket flitigt av Biskopsgårdens många invandrargrupper. Om dessa aktiviteter beaktas så som intentionerna antyder kan Backaplan bli en plats där ”centrum” och ”förorten” möts, en oerhört angelägen aspekt på Göteborgs stadsliv. Det krävs en kritisk övervakning av processen om det också ska bli verklighet, eftersom förtätning, ökad exploatering och annan modernisering av city som regel tenderar leda till motsatta konsekvenser; att minoriteter och resurssvaga grupper försvinner från attraktiva områden. Det etniska perspektivet är svagt i översiktsplanen.

Den starka segregationen är ett välkänt problem för Göteborg liksom för andra storstäder. I ÖPXX nämns nationalekonomen Rickard Floridas idé om ett mångfaldsindex som ett mått på vilka tillväxtpotentialer som finns i ett område. Inslag av andra etniska grupper har i det perspektivet inte bara ett socialt och kulturellt värde utan räknas även som en direkt ekonomisk tillgång. En multikulturell stadsdel som Biskopsgården är en slumrande resurs för betydligt mer allsidiga och optimistiska visioner om Göteborgs stads utveckling.

Förutsättningarna för vissa verksamheter och kategorier av människor; motorcykelgång, kriminella, med flera som inte sällan territorialiserar mindre attraktiva områden med billiga lokaler så som norra delen av Backplan, kan genom en sådan radikal omvandling som översiktsplanen för Backaplan visar byggas bort till förmån för mer önskvärda grupper och aktiviteter. Samma insatser kan dock samtidigt medföra att även villkoren för andra minoriteter och alternativa verksamheter försvinner.

I utkanten av det område som planen konkret gäller ligger den plats där Backabranden ägde rum 1998. Det är ett exempel på att mindre resursstarka grupper av olika skäl, exempelvis svag ekonomi, söker sig till

billiga lokaler utanför city. En fråga som bör belysas är om omvandlingen av området kommer att medföra att dessa ungdomsgrupper får hyra sina festlokaler ännu längre ut i perifera områden eller kommer det finnas plats för dem inom det aktuella området när city expanderar.

Förvaltningen önskar att diskussionen om den här stadsutvecklingen förs också i en bred och lokalt förankrad offentlighet. Det är en angelägenhet för alla demokratiska krafter att det sociala perspektivet, inklusive det etniska och politiska, stärks i den här utvecklingen. Inför projekt av det här slaget görs rutinmässigt oerhört grundläggande utredningar om effekterna på natur och miljö. Motsvarande undersökningar om de sociala konsekvenserna är rimligt och motsvarar socialnämndens åtagande vad avser att medverka i samhällsplaneringen vilket är lagstadgat i socialtjänstlagens 3 kapitel 1§.

### **Stadsdelsnämnden i Centrum**

Förvaltningen anser att det är bra att byggnadsnämnden och stadsbyggnadskontoret tagit fram förslag till fördjupad översiktsplan för Backaplan. Det är ett område som gränsar till Göteborgs centrum och där även vi tycker att det finns ett stort behov av förändring utifrån idén om att området har en stor betydelse som en viktig förlängning av stadens centrum, samtidigt som det bör kunna utvecklas till ett mer betydelsefullt regionalt centrum på Hisingen än vad fallet är idag. För detta krävs att planeringen av hur man löser frågan om bro- och/eller motsvarande typ av förbindelser mellan de två stadsdelarna sker i fas med utvecklingen av Backaplansområdet. Den fortsatta planeringen av själva området tycker vi bör ske på lämpligt sätt i dialog med medborgarna, kanske likt studierna kring utvecklingen av Södra Älvstranden. Vi ser framemot de idéer som beskrivs i förslaget, där vi anser att fokus bör ligga på områdets utveckling till en s.k. blandstad där bostäder, näringsliv, småskalighet, grönområden och mötesplatser för alla åldrar samsas på ett bra sätt. Samtidigt bör de kringliggande områden på Hisingen som idag är i stort behov av förändring bindas ihop med Backaplan genom

förbättrad infrastruktur och kollektivtrafik. Utkastet till miljökonsekvensbeskrivning bör säkerställa att den fortsatta planläggningen sker på ett hållbart och miljömässigt tillfredsställande sätt.

Byggnadsnämnden gav 2001-03-06 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram en fördjupad översiktsplan för Backaplan. Stadsbyggnadskontoret har till stadsdelsnämnden för yttrande översänt ett förslag till fördjupad översiktsplan för Backaplan.

Backaplansområdet är ett av de centrala områden i Göteborg som står inför en omvandling och förnyelse och som berörs av många övergripande plan- och trafikfrågor. Syftet är att komma vidare med planeringen av området då det finns en efterfrågan på planläggning i de centrala delarna samtidigt som det finns behov av att skapa nya bostäder i en attraktiv stadsmiljö med redan utbyggd infrastruktur. Planförslaget skall studera hur området kan rustas upp och omvandlas till blandstad med sitt centrala läge i staden, studera hur det kan användas i framtiden samt föreslå en hållbar struktur för framtida utbyggnadsetapper.

Förslaget till den fördjupade översiktsplanen är uppdelad i tre delar: planförutsättningar, planförslag och miljökonsekvensbeskrivning.

Den första delen beskriver planområdet och parallella utvecklingsområden på Hisingen som det pågår arbeten kring. Program för Östra Kvillebäcken har det redan beslutats om. Denna del beskriver vidare områdets karaktär, historik, befintlig markanvändning och sambanden med omgivande områden. Vidare beskrivs gatustrukturen, analyser av gatu- och gångtrafiknätet, s.k. täthetsanalys m.fl. för området. Kollektivtrafiken och omgivande grönområden är andra viktiga delar som beskrivs. En s.k. sociotopskarta (plats för mänskliga aktiviteter) för Lundby har tagits fram. Man har formulerat idéer kring det som kallas hållbar stadsutveckling.

Den andra delen innehåller planförslaget för Backaplansområdet. Planförslaget tar sin utgångspunkt kring idén om att Backaplan i framtiden skall ses som en naturlig förlängning av Göteborgs centrumkärna samtidigt som det skall ges möjligheter att bygga ihop

Backaplan med Frihamnen, Lindholmen och Ringön. De åtgärder som föreslås kan sammanfattas enligt följande:

- Hjalmar Brantingsplatsen kommer att vara en knutpunkt för kollektivtrafiken och kan samordnas med bebyggelsen och utgör en viktig nod och port till den här delen av Hisingen.
- Tätare stad med stor mångfald och blandning av verksamheter, handel, bostäder och kontor föreslås, med en viktig bytespunkt för kollektivtrafik och pendeltåg i nordöstra delen.
- Området utvecklas till ett regionalt centrum med dubbelt så stora handelsytor där det ges ett större inslag av offentlig service.
- På lång sikt beräknas exploateringsgraden kunna trefaldigas men med krav på flera steg och åtaganden från både kommun och fastighetsägare.
- Gator och gångstråk kompletteras för att skapa sammanhang mellan olika områden och stråk för den gående människan samtidigt som effektiva och stadsmässiga lösningar för biltrafiken skapas. I detta inkluderas även nya cykelförbindelser för att bl.a. knyta området till angränsande stadsdelar.

- Nya offentliga rum föreslås inom området och Kvillebäcken upprustas som stadsdelspark.

- Ekonomi och hushållning skall prägla genomförandet med den hållbara staden som en självklar referenspunkt.

Den tredje delen innehåller miljökonsekvensbeskrivningen som genomförts i samband med förslaget till den fördjupade översiktsplanen för området och behandlar de där i ingående studierna.

Förvaltningen tycker att det för Centrum del är av intresse att få lämna synpunkter på den fördjupade översiktsplanen för Backaplan även om området inte ligger i vår stadsdel. Inneånarna i Centrum har en närhet till Backaplan och intresset för områdets utveckling kan tänkas vara stort även på den här sidan älven.

Förvaltningen anser att det finns ett befogat intresse från kommunens sida att skapa ett planförslag kring idén om Backaplan som en naturlig förlängning av Göteborgs centrum, samtidigt som vi tycker att det är viktigt att man på Hisingssidan av älven skapar ett sammanhållet och till det bättre förändrat område inkluderande Frihamnen, Lindholmen, Ringön och östra Kvillebäcken. Idag har dessa områden kvar mycket av sin gamla industri- och affärsbebyggelsestruktur men har börjat på några håll att omvandlas till bostads- och blandbebyggelse.

Man ser det som positivt att omvandla Backaplansområdet som vuxit fram om inte planlöst så utan någon som vi uppfattar det övergripande struktur under de senaste decennierna. Förvaltningen ställer sig därför bakom samtliga de ovan beskrivna åtgärderna som beskrivs i den fördjupade översiktplanen.

Det är ett område vi gärna ser omvandlas till en blandstad med inte minst möjligheter till ett ökat bostadsbyggande som nästan helt saknas blandat med kontorsbyggande samt en utveckling av den handelsverksamhet som redan finns etablerad i området. För att detta skall kunna bli verklighet måste, som sägs i planförslaget, infrastrukturen förbättras både vad gäller gator inom Backaplansområdet som mellan detta område och angränsande områden, likväl som att kollektivtrafiken utvecklas kring knutpunkten Hjalmar Brantingsplatsen. I samband med utvecklingen av Backaplansområdet är förvaltningen också av den åsikten att för att åstadkomma en attraktiv stadsdel så måste nya offentliga rum skapas med ett flertal gröna ytor inom området.

Ur ett socialt perspektiv anser förvaltningen att så omfattande förändringar av ett planområde som det här är frågan om, bör detta ske i någon form av dialog med våra medborgare exempelvis likt arbetet med förnyelsen av Södra Älvstranden. Som nämnts ovan finns ett behov av att i stadens vardag ha ytor för rekreation, kontemplation, umgänge och utveckling både för individen och för alla de grupperingar som de flesta av oss ingår i. Man kan förvänta sig att ungdomar kommer att dras till ett nytt Backaplan och det är då viktigt att man värnar om att skapa

enkla och attraktiva ytor, mötesplatser och platser för utlevelseaktiviteter. Det är viktigt att det finns liv och rörelse även på kvällstid, vilket vi vet åstadkoms i ett blandat bostads- och affärsområde där även småskalighet och inte enbart storskalighet för näringsidkare främjas.

I samband med byggandet av bostäder anser vi det vara viktigt att det planeras för bostäder med både hyresrätt och bostadsrätt, att det planeras för exempelvis ett lämpligt antal förskolor, dagcentral/mötesplatser för äldre, platser för ungdomar, öppna lekplatser, kanske någon mindre idrottsanläggning för breddidrott. För ett sådant område behöver det planeras för en lämplig sett bra belysning kvälls- och nattetid för ökad säkerhet och trygghet för boende och besökare.

Förvaltningen anser också att planeringen av att förnya och utöka antalet förbindelser (broar och färjor) över älven behöver ske i fas med eller före dess att ett nytt Backaplan blir verklighet. Det är mycket angeläget att detta centrala område på Hisingen på ett effektivt och bra sätt förbinds med Göteborgs centrum genom goda och diversifierade kommunikationer, vilka även i dagens situation verkar vara otillräckliga.

Vi förutsätter att stadsbyggnadskontoret i sitt fortsatta planeringsarbete vid genomförandet av kommande detaljplaner för området arbetar vidare med lösningar som svarar upp mot dagens krav på hållbar utveckling och där miljömässiga hänsyn tas vid planering och genomförande. Vi känner att det genom utkastet till miljökonsekvensbeskrivning, vilken ingår i den fördjupade översiktplanen, kommer dessa krav att säkerställas för Backaplansområdet.

Genom att man planerar för ett nytt Backaplan med idén att skapa en blandstad på olika sätt med en stor mångfald och med nya offentliga rum och grönytor att vistas i, så kommer detta att bli ett attraktivt område för barn och ungdomar att bo i eller att besöka. Det innebär att staden för de framtida generationerna får ett betydligt trevligare område än vad som är fallet idag.

## Stadsdelsnämnden i Tuve-Säve

Förvaltningen instämmer till stora delar i de förslag som stadsbyggnadskontoret nu presenterar för en omvandling av Backaplansområdet. Ett mer effektivt utnyttjande av Backaplans markresurserna för utvecklandet av en blandad stadsbebyggelse och ett tydligare handelscentra är något som är positivt för hela Göteborgs utveckling och i synnerhet för Hisingsstadsdelarna. Förvaltningen begränsar sitt yttrande till att gälla de delar som man tycker är särskilt viktiga ur ett Tuve-Säve perspektiv.

De framtagna förslaget om hur huvudgatunätet skall se ut verkar väl avvägt och kommunikationerna mellan stadsdelarna kommer att förbättras avsevärt om förslagen blir verklighet. Särskilt bra är förslaget om den nya vägen mellan centrala Backaplan och Swedenborgsplatsen. Genom den nya vägen kortas restiden mellan Göta Älvbron/Frihamnen och Swedenborgsplatsen vilket gagnar de resenärer som skall vidare norrut, mot Tuve-Säve eller Gamla Björlandavägen/Torslanda. En del av kollektivtrafiken ut mot Tuve och Säve kan trafikera gatan och på så sätt skapa bra bussförbindelser till och från Hjalmar Brantingsplatsen. När det gäller biltrafiken till och från Björlandavägen och Tuvevägen låter det rimligt att den delvis skall ledas runt området, via den nya Minelundsleden och Lundbyleden, för att avlasta Gustaf Daléngsgatan och Swedenborgsgatan från genomfartstrafik.

Det är viktigt att beakta att vägnätet, i samband med utbyggnaden av Backaplan, dimensioneras för en framtida utbyggnad av omgivande stadsdelar som t.ex. Backa, Torslanda och Tuve. I Tuve pågår ett programarbete med förtätning av bostadsbebyggelsen vilket på sikt förhoppningsvis kan generera en kraftigt ökad folkmängd. Bland annat med anledning av detta är det naturligt att tro att trafiken till och från Backaplansområdet i framtiden kommer att öka kraftigt, vilket man måste ta hänsyn till i planeringen av området.

Också förslaget om att behålla det s.k. spårvägsreservatet i Deltavägen, för en eventuell förlängning av spårvägen från Hjalmar Brantingsplatsen till den nya pendeltågstationen vid Brunnsbo, är bra.

En pendelstation med bra tillgänglighet och goda parkeringsmöjligheter kan komma att utnyttjas av invånare från hela Hisingen, som skall in mot centrala Göteborg och eventuellt vidare söderut. Tågstationen kommer sannolikt också att utnyttjas av pendlare Hisingsbor som skall norrut, som därmed slipper att åka in till centrala Göteborg vilket är positivt.

Förvaltningen vill poängtera att den planerade pendeltågstationen vid Backaplan inte på något sätt får begränsa möjligheterna till framtida tågstopp vid Säve station. Förvaltningens önskan är att Säve station rustas upp och att åtminstone ett begränsat antal tåg under morgon- och eftermiddagstrafik tillåts stanna där. Detta skulle skapa snabba och smidiga förbindelser till och från Backaplan och centrala Göteborg, för boende i Säve och dess omgivning. Med bättre förbindelser skulle områdets attraktivitet och tillgänglighet öka, vilket i sin tur skulle kunna påskynda en nybyggnation av bostäder i Säve. Detta är en prioriterad fråga för stadsdelen.

I planen sägs att det är viktigt att skapa trygga och attraktiva gång- och cykelförbindelser mellan Hildedal och Backaplan. Förvaltningen instämmer i detta och vill betona vikten av att omgivande stadsdelar på flera ställen anknyts till detta nät för att allmänheten på ett enkelt och snabbt sätt skall kunna nå området. På så vis kan förslaget om att knyta samman omgivande grönområden, som t.ex. Hisingsparken, med Backaplansområdet och skapa en grön promenadslänga, realiseras.

Det är positivt att planen redovisar flera och många bra förslag på hur de tänkta grönområdena och offentliga utemiljöerna skall utformas i Backaplansområdet. En blandning av utomhusaktiviteter för både unga och äldre behövs så som t.ex. skateparker, fotbollsplaner, ungdomshus, bouleanor och promenadslingor. Detta är endast några av förslagen som redovisas i planen. Inriktningen på blandad stadsbebyggelse minskar risken för brott eftersom Backaplansområdet blir mer levande och människor kommer att rör sig där över stora delar av dygnet. Detta skapar en ökad trygghet för brukarna i den mån ungdomsverksamhet eller

annan verksamhet kommer att anordnas av stadsdelsförvaltningarna i området.

### **Stadsdelsnämnden i Torslanda**

I visionen för Backaplans framtid kommer Göteborgs citykärna att utvecklas på Hisingssidan och även omfatta området Backaplan.

Förvaltningen ställer sig frågan hur ovanstående stadsutveckling kan komma att påverka Hisingen och dess stadsdelar i en helhet för öns utveckling. Framförallt utifrån handelsutbud och trafik/kollektivtrafik. Två områden som inte minst ur miljöhänsyn ska finna goda lösningar för framtiden.

Enligt programhandlingen är målsättningen att på Backaplan erbjuda Hisingborna en möjlighet att handla större delen av sin konsumtion utan att behöva åka över älven och att erbjuda boenden i centrumdelar av Göteborg volymhandelsbutiker inom rimligt avstånd.

Förvaltningen ser det angeläget att Backaplans framtida utveckling inom handel inte tillåts utarma eller slå undan förutsättningen för "lokal handel" inom Hisingens ytterområden, som exempel området Amhult i Torslanda och ett kommande centrum i Björlanda. (Skra Bro).

Enligt Göteborgsregionens långsiktiga planering för kollektivtrafiken benämnd K2020 ska kollektivtrafiken öka från nuvarande 24% till 40% resande. En nödvändighet av trängsel och miljöskäl för göteborgstrafiken.

Förvaltningen har goda förhoppningar att med planerade åtgärder de närmaste åren, på Torslandavägen (155) med busskörfält, och Björlandavägens upprustning skapas goda fysiska förutsättningar att succesivt utveckla en snabb och turtät kollektivtrafik till centrala Hisingen (Backaplan) och centrala/västra Göteborg.

För privatbilismen och godstransporter är det angeläget att trafiken från Hisingens ytterområden, bl.a Björlanda/Torslanda, leds på sådant sätt att den inte skapar trängselproblem på centrala Hisingen/Backaplansområdet.

### **Stadsdelsnämnden i Lundby**

#### Ekonomiska konsekvenser

Utbyggnaden av området bidrar i hög grad till att uppfylla målen med fler bostäder i Göteborg och en förtätning av regionkärnan.

#### Ekologiska konsekvenser

Området byggs ut i anslutning till god kollektivtrafik. Dessutom planeras olika förstärkningar av denna. Därigenom bidrar det till att uppfylla målen om ett hållbart Göteborg.

#### Sociala konsekvenser

Det är viktigt att bygga ut stadsdelen på ett sådant sätt att den blir attraktiv för många befolkningsgrupper men också att knyta ihop Backaplan med intilliggande områden, så att utbyggnaden leder till positiva sociala konsekvenser i de omgivande områdena. I annat fall finns risker för ett segregerat område, där de omgivande delarna blir baksidor.

#### Förvaltningens övervägande

Utbyggnaden av Backaplan innebär att ett handelsområde på sikt omvandlas till en helt ny stadsdel på Hisingen och Göteborg. Därför är det viktigt med en noggrann planering av hela området så att stadsdelen blir den attraktiva stadsdel som översiktsplanen beskriver och en förebild för andra förnyelseområden.

SDN Lundby uppfattar att det i planförslaget finns en viss tvekan om Backaplan ska vara en del av en utvidgad stadskärna eller ett regionalt centrum. Man tror att en stor del av attraktiviteten för området i framtiden består i att det kan vara en del av stadskärnan. För att det också ska upplevas som sådant krävs att området mellan nuvarande centrum och Backaplan utformas så att blir naturligt att förflytta sig till fots eller cykel och att det har stadskaraktär hela vägen. I visionen för Backaplan anges att området ska vara porten till Hisingen. Man menar att den egentliga porten till Hisingen börjar redan vid Frihamnspiren

med den roll och placering som Götaälvsbron har idag. I nuläget passerar man ett "ingenmansland" av trafikstrukturer, magasin och verksamhetslokaler. För att i framtiden kunna uppfatta Backaplan som en del av city, som fortsätter på andra sidan älven måste ett antal frågor lösas. Utveckling av Frihamnsområdet och delar av Ringön är en förutsättning för att Backaplan ska upplevas som utvidgning av nuvarande stadskärna och inte ett nytt regionalt centrum. Lågbro(ar) över Göta älv är en av de viktigaste framgångsfaktorerna för att knyta ihop hela staden över älven. Dessutom måste Lundbyledens och Hamnbanans barriäreffekter och deras påverkan med luft och buller minska avsevärt/försvinna. Utan flyttning, överdäckning/nedgrävning har förvaltningen svårt att se hur Backaplan ska bli en del av Göteborgs city.

Eftersom Östra Kvillebäcken är en del av Backaplan gäller förvaltningens synpunkter i det ärendet även översiktsplanen för Backaplan.

#### Bra samband med angränsande områden

SDN Lundby håller med om att omgivande stadsdelar hänger dåligt samman inbördes och är dåligt länkade till den centrala staden. Det behövs ett flertal åtgärder för att skapa bra samband och kopplingar, både kortsiktigt och på lång sikt. Flera av dem berör hela infrastrukturen i stadsdelen, där en av de viktigaste är att minska Hjalmar Brantingsgatans barriäreffekt mot Kvillestaden och i förlängningen mot älvstranden. Detta har man utvecklat i ärendet om Östra Kvillebäcken.

#### Tillgång till grön- och friytor

Det behövs lättillgängliga utemiljöer med möjlighet till naturliga mötesplatser, bra belysning och ljusa och vackra promenadstråk. Inom Backaplansområdet kan det komma att bo mellan 8 000-10 000 personer, som har behov av ytor för rekreation i sin närhet. Man tycker därför det är bra med den föreslagna utvecklingen av Kvillebäcken som park och den föreslagna "Promenaden". Dessa kan utgöra en grund, men

det är också mycket viktigt med bra kopplingar till de andra grönområden som Ramberget, Hisingsparken och Arödsberget. Man är tveksamma till att det enda tänkta grönområdet mitt på Backaplan kommer att hamna intill den sannolikt mest trafikerade korsningen mellan den nya "Swedenborgsleden" och Deltavägen. Här blir det svårt att skapa en lugn och grön miljö. Man tycker att området måste kompletteras med fler grön- och friytor än vad som skisseras i översiktsplanen. Det är viktigt, inte minst ur folkhälsosynpunkt, att området planeras med stråk och ytor som stimulerar till vardagsmotion. Vi vill också här peka på att Kvillebäcksparken kommer att vara skuggat under en rätt stor del av dagen genom den höga bebyggelsen strax intill. Man tror att parkens attraktionsvärde har ett mycket starkt samband hur solbelyst det är under den tid på året och dygnet som invånarna kan använda området. Därför är det viktigt att utformningen av bebyggelsen sker på ett sådant sätt att stora delar av parken har eftermiddags- och kvällssol.

#### Trafik

Backaplan kan bli det första större område i Göteborg som förtätas utifrån de grundläggande tankarna i översiktsplanen. I konsekvensbeskrivningen framhålls att den viktigaste förutsättningen för måluppfyllelse är en utbyggd kollektivtrafik och att människor i hög grad också väljer att resa kollektivt. Eftersom Lundby är en stadsdel med många arbetstillfällen och stor regional inpendling är det mycket viktigt att skapa förutsättningar så att en stor andel väljer kollektivtrafik för sina arbets- och inköpsresor. Det räcker inte med att enbart de boende på och kring Backaplan väljer detta.

Vi tycker det är bra att området planeras för en hög andel resande med kollektivtrafik och cykel, med bra cykelstråk till angränsande stadsdelar som Tuve och Backa, då kommunen vill öka andelen cyklande. Det viktigt att man planerar för ett stort antal cyklar, både vid affärs-servicefunktioner och i bostadsområden. Cyklar behöver ha skyddade



uppställningsplatser både vid arbetsplatser och i bostadsområden. Det är dags att komplettera parkeringsnormen med normer för cykelparkering.

Man tycker det är svårt att överblicka hur mycket yta kollektivknutpunkten behöver använda för utbyggnad och hur det påverkar området.

#### Tillgången till service

För att Backaplan på sikt ska utgöra en del av norra city är det viktigt att det här finns service och olika tjänster som vänder sig till hela staden och regionen. Det innebär ett brett utbud av kultur, som exempelvis kulturhus, teater och museér, och fritidsutbud i form av exempelvis sporthall.

För befolkningen kommer det också att finnas behov av förskolor och skolor i området, gärna som sammanhållna verksamheter i 1-16-årsperspektiv. Dessa behöver bra möjligheter för barnens utelek, men också angöringsytor och parkeringsplatser för att lämna/hämta barnen. Med tanke på den etappvisa utbyggnaden av området är det mycket viktigt att också sådan utbyggnad kan ske etappvis, och lämpliga platser för lokalisering behöver hittas. I området behöver det också planeras möjligheter till boende med service för funktionshindrade. I stadsdelsnämndens workshop om Backaplan anges ytterligare exempel på vad som behöver finnas vid Backaplan för att det ska uppfattas som ett centrum.

#### Workshop i Lundby stadsdelsnämnd

Stadsdelsnämnden hade i februari 2008 en workshop om utvecklingen på Backaplan. Den genomfördes dels som en trendspaning om vilka trender som slagit igenom till år 2020. Exempel på trender som nämndes är: förändrade resvanor, mer återvinning och resurssnål produktion, virtuella mötesplatser, mer egenvård, ökad tillgänglighet, utnyttjande av passiva ytor, ökad E-handel, branding, internationalisering, fler aktiva/kravställande äldre, fritid blir status och medvetna matkonsumenter.

En annan del var vilken roll Backaplan ska spela för Lundbyborna 2020 med en viktning. De viktigaste punkterna ansågs vara: mötesplats för hela Hisingen, caféer, ett kulturliv, lättillgänglig kollektivtrafik, en del av hela Lundby, öppet mot omgivande områden, ett boende för alla, Eco-Fair Trade Block / ”Ekolunga”, nöjesliv, klubbar och ”ett alternativ till Avenyn”.

#### Övrigt

Det är också viktigt att de områden som förändras sent, som området norr om Färgfabriksgatan, under tiden kan utvecklas med olika slags insatser för att öka tryggheten.

I samband med att området förbereds inför utbyggnad är det bra att det görs tillfälliga åtgärder med upprustning av utemiljön med planteringar, informationsskyltar m.m. för att det ska vara vackrare och för att visa för omgivningen att det är något viktigt på gång med området.

#### **Svenska Kyrkan i Göteborg**

Svenska Kyrkan låter meddela att man inte tänker inkomma med yttrande samt att man tänker uppmana berörda församlingar att yttra sig i samband med detaljplanen för Backaplan.

#### **Trafiknämnden**

Trafiknämnden ställer sig i väsentliga delar bakom planförslaget. Trafiknämnden anser det viktigt att fortsättningsvis säkerställa att infrastrukturen i området följer den etappvisa bebyggelseutbyggnaden, med särskild vikt på Lundbyledens framtida utformning och trafikmatningen från leden till Backaplansområdet. Avstånden mellan trafikplatserna Brunnsbomotet, det nya Kvillemotet och Leråkersmotet blir korta, och dessa konsekvenser behöver utredas. De nuvarande

väglänkarna som leder trafik mot Backaplan kompletteras, vilket är bra för att avlasta befintliga vägar (framförallt Gustaf Daléngsgatan).

Möjligheterna att skapa ännu fler exklusiva gång- och cykelpassager till- och från området bör studeras, för att på så sätt uppmuntra denna typ av trafik. Hjalmar Brantingsgatan har en barriäreffekt, vilken är viktig att minimera för att åstadkomma en sammanhängande stadsbebyggelse. Samma sak gäller övriga vägar i planområdets rand där ytterligare arbete bör läggas på att integrera det nya Backaplansområdet med omkringliggande bebyggelse. Det är viktigt att tillgodose behovet av cykelparkeringar.

Det är viktigt att tillgodose Hjalmar Brantingsplatsens roll som knutpunkt för kollektivtrafik och en attraktiv bytespunkt för pendlare till- och från Hisingen.

Utökade ytor för reglering och eventuellt framtida terminal kan komma att behövas i anslutning till dagens knutpunkt. Relationen mellan den nya pendeltågsstationen i Brunnsbo och knutpunkt Hjalmar behöver utredas närmare. Den föreslagna spårvägen till Backa är osäker och kommer att innebära stora investeringskostnader, framförallt vid passagen av Bohusbanan. Ett alternativ är därför att spårväg dras fram till en eventuellt ny pendeltågsstation och att vändslinga anordnas i anslutning till denna. För kollektivtrafik till Backa är stombussar inom en överskådlig framtid ett realistiskt alternativ. Hur dessa skall trafikera gatunätet i området och Lundbyleden är en fråga som får studeras närmare. Västtrafik betonar vikten av att det behövs en planskild korsning av järnvägen i planområdets nordöstra del (från Lillhagsvägen) för att ge bättre möjlighet för busstrafikering mellan Lillhagen/Skogome och planområdet. På detta sätt fås en rak körväg in på kollektivtrafikstråket från Lillhagsvägen.

Parkeringsituationen viktig att se över i det kommande arbetet. Eventuellt kan problem uppstå med regleringar av p-platser i bostadsområden vilka gränsar till/är integrerade i handelsområden då olika typer av bilister konkurrerar om samma p-platser.

Bullersituationen behöver också studeras närmare. Detta gäller särskilt för bebyggelsen som gränsar mot Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan.

Trafikkontoret förutsätter att erforderliga investeringsmedel finns för att kunna genomföra de nödvändiga åtgärder som krävs för att förverkliga den fördjupade översiktsplanen samt de därpå följande detaljplanerna. Vidare förutsätter Trafikkontoret att det i samband med beslut om den fördjupade översiktsplanen samt de därpå följande detaljplanerna även fattas beslut om erforderliga drift- och underhållsmedel för tillkommande anläggningar som Trafiknämnden skall förvalta.

## KOMMUNALA BOLAG

### **Göteborg Energi Fjärrvärme AB**

Meddelar att planområdet genomkorsas av fjärrvärmeledningar som man ej i dagsläget kan bedöma om de kan ligga kvar. Ny bebyggelse kan erbjudas fjärrvärme för uppvärmning och tappvarmevatten. Ev omläggningar av ledningar förutsättes exploatören bekosta.

### **Göteborg Energi Gasnät AB**

meddelar att det finns gasledningar inom planområdet som måste beaktas.

### **Göteborg Energi GothNet AB**

har ingen erinran samt vill framlades bli informerade om eventuella schakter, el- samt fjärrvärmeanslutningar mm.

### **Göteborg Energi Nät AB**

meddelar att elnätet delvis är väl utbyggt i området men att det kommer att krävas kapacitetshöjande åtgärder för utbyggnaden och att hänsyn då skall tas till GENAB:s utrymmesbehov för ledningsstråk och nätsstationer. Nätstationer bör helst placeras fristående m h t magnetfält och tillgänglighet. För elanläggningar inom kvartermark skall ledningsrätt upplåtas.

### **Göteborgs Hamn AB**

betonar att Göteborgs hamn med de stora vägarna till och från hamnen samt Hamnbanan är av riksintresse och anser att transporter på Lundbyleden inte bör hindras/försvåras så länge bra alternativ färdväg för transporter saknas. GHAB anser vidare att utbyggnaden inte bör medföra några begränsningar avseende godshantering vid Kvillebangården och Kvillepiren.

GHAB anser att ett Kvillemot och nya förbindelserna mellan Backaplan till Frihamnen och Ringön ska placeras så att intrång i Kvillebangården undviks då Kvillebangården är en viktig länk i Hamnbanan/Riksspårnätet med vidare kopplingar till Ytterhamnsområdet.

GHAB anser att det är mycket olämpligt om nya trafikåtgärder innebär att spår måste tas bort då samtliga spår behövs bl a vid överflyttande av godstransporter från väg till järnväg liksom p g a att godstransposter på järnväg har haft och kommer att ha en positiv utvecklingskurva.

Lundbyleden är idag en mycket viktig led för att transportera gods på väg till och från Göteborgs hamn. För att kunna flytta över godstransporterna på väg från Lundbyleden behövs det bra alternativa färdvägar. Idag saknas dessa alternativ. En så stor exploatering av

Backaplan som förslaget innebär kommer naturligtvis få konsekvenser för trafiken på Lundbyleden. Därför är det viktigt att konsekvenserna som föreslagna exploatering av Backaplan får för godstransporterna på väg och järnväg, inklusive transporter med farligt gods, belyses i miljökonsekvensbeskrivningen. Detta svar är inte styrelsebehandlat.

## STATLIGA OCH REGIONALA MYNDIGHETER ETC

### Banverket

Banverket ser positivt på att kommunen tar ett helhetsgrepp för ett större område som innefattar förtätning i centrum- och kollektivtrafiknära delar av staden samt att gång- och cykelfrågorna lyfts fram tydligt.

Placering av bostäder kräver inom vissa områden kräver särskild hänsyn till störning från järnvägarna. Banverket förutsätter att hänsyn tas till de riktlinjer som Naturvårdsverket har tagit fram i samarbete med Banverket och Boverket. Om avsteg från riktlinjerna måste göras hänvisar Banverket till Boverkets allmänna råd. Banverket förutsätter vidare att en bullerberäkning innefattande buller från tåg redovisas även om detta har underordnad roll. I bullerberäkningen ska Banverkets uppgifter om trafikering år 2020 användas. Bebyggelse i närheten av banorna kan behöva grundläggas så att vibrationer inte forplantas uppåt i byggnaderna.

Banverket förutsätter att den föreslagna exploateringen inte kommer att påverka möjligheterna till drift, underhåll och utveckling av Hamnbanan och Bohusbanan samt att hänsyn tagits till Kvillebangårdens användning och närhet till Bohusbanan. Båda banorna är av riksintresse. Kvillebangården är en resurs för Hamnbanan och i samband med kapacitetsbristen på banan kommer bangården att studeras för magasinering och uppsamling av gods för kolonnkörning. En förstudie för ny dubbelspårig hamnbana finns och diskussioner med Vägverket om en samordnad järnvägs- och vägutbredning mellan Eriksbergsmotet och Kvillebangården förs. En utbyggnad till dubbelspår diskuteras även för Bohusbanan, vilket kan innebära ytterligare markanspråk intill befintlig bana.

På Hamnbanan och Bohusbanan transporteras farligt gods. Banverket delar i stort Länsstyrelsens synsätt enligt skriften ”Riskhantering i detaljplaneprocessen” som tagits fram av Länsstyrelserna i Stockholm, Västra Götaland och Skåne.

Banverket ser positivt på att kommunen planerar för möjlig utveckling av spårbunden kollektivtrafik. En station på Bohusbanan vid Brunnsbo ingår i K2020:s målbild. Banverket utreder tekniska förutsättningar för en station i detta läge. Den föreslagna stationen förutsätter ytterligare utbyggnad av Bohusbanans kapacitet. Det finns i dagsläget inga beslut om och när en sådan utbyggnad kan komma till stånd.

De plankorsningar med Bohusbanan som idag finns vid Minelundsleden och Backavägen är drabbade av flera tillbud. I planhandlingen saknas en redovisning av hur förändrade biltrafikmängder, alstrade av FÖP:en, påverkar trafiksäkerheten och kapaciteten vid korsningarna. Relationen mellan utbyggnadsetapperna och behov av planskild korsning bör utredas. Banverket förutsätter att planhandlingen kompletteras med en sådan analys.

### Business Region Göteborg AB (BRG)

har en positiv inställning till att den befintliga etableringen på Backaplan – där handeln och dess utbud spelar en framträdande roll – utvecklas. Tyvärr har Backaplan de senaste åren blivit omodernt, nedslitet och geografiskt utspritt. I brist på långsiktiga investeringar har området utsatts för en rad nödlösningar. Backaplan är tomt och otryggt på kvällar och inte minst har området runt omkring varit kriminellt belastat. Ingen av dessa företeelser gynnar handeln. Därför känns det oerhört positivt att Backaplan nu får sin välförtjänta ansiktslyftning.

Fram till nu anser BRG att det har tagits dålig hänsyn till redan etablerad handel. Det är viktigt att områdets historia tas med på resan mot det framtida Backaplan. Väsentliga förändringar skall inte medföra

onödig kapitalförstöring. Att redan befintlig funktionell handelsstruktur raseras leder till ineffektivitet och höga priser.

Det är nu viktigt med en öppen process där samtliga aktörer har insyn. Det är av stor vikt att aktörerna undviker alltför mycket kompromissande, vilket lätt är hänt, när många ska säga sitt. Backaplan behöver en helhet: bostäder, kultur, grönområden – inte bara handel. Verksamheter som kompletterar varandra och gör området attraktivt. Det är människornas närvaro, 24 timmar om dygnet, som skapar trygghet. Att skapa ett attraktivt offentligt rum dag- och kvällstid som inbjuder till möten är en utmaning för alla inblandade.

Att lokalisera volymhandel till områdets nordöstra del, cityhandel till knutpunkten och småskalig handel och service till de publika stråken är förnuftigt. Området måste också utrustas rätt gällande utbudet av dagligvaror. BRG menar att Backaplan tål två stormarknader. Detta skulle förutom att skapa enkelhet för besökarna även innebära en ökad enkelhet för beslutsfattarna att ombesörja en god tillgänglighet för olika transportmedel till och från området.

Backaplan har alltid haft ett gynnsamt läge med bra kollektivtrafik och parkeringsmöjligheter, bostadsområden runt omkring och detta har bidragit till dess popularitet. Ibland vid planering av nya köpcentrum har infrastrukturen kommit efter handeln, vilket många gånger varit förödande. Det är naturligtvis betydelsefullt att man nu fortsätter att utveckla knutpunkten Hjalmar, pendeltågsstationen i de nordöstra delarna och även parkeringsmöjligheter. Viktigt är också att söka effektiva och innovativa lösningar och bra logistik – icke att förglömma god varuförsörjning för området.

God tillgänglighet för alla trafikslag, som de står i översiktsplanen, är ett vinnande koncept – inte bara för handeln.

BRG ser positivt på förslaget att bygga vidare på den infrastruktur som finns och ta vara på befintlig handel och befintliga verksamheter så att de kan utvecklas. Att ta tillvara de resurser som finns ger en hållbar region. Därutöver är det angeläget att i den process som nu utvecklar Backaplan inte detaljplaneras för varje kvadratmillimeter. Flexibilitet är

ett nyckelord för framgång. Man lever i en föränderlig tid där snabb anpassning efter människans behov är en förutsättning för att lyckas. Det kommer också en tid efter 2020 som redan nu är viktig att ta hänsyn till.

När befintliga köpcentra växer och helt nya byggs är det avgörande för Backaplans framtid att man tar ett helhetsgrepp om handeln. Vad händer i handeln de närmaste 20 åren? Hur påverkar de nya trenderna handelns framöver? Kommer man att handla på ett liknande sätt i framtiden som man gör nu? När man planerar ett nytt handelsområde är det avgörande att man primärt arbetar för att komplettera handeln som helhet. Att bygga ett nytt Bäckebol eller konkurrera med City är inget vinnande koncept. Därtill har det en avgörande betydelse att utbudet är genomtänkt och att området antar den utbudsroll som är kompletterande för handeln som helhet i regionen. Som konsument vill man ha enkelhet och helhet. Upplevelse, inte jippon, är också av betydelse när man diskuterar handel. Backaplan skall komplettera City primärt och Bäckebol sekundärt.

En genomgripande ombyggnad av Backaplan tar lång tid att planera och utveckla. Området och handeln måste fungera under tiden. Man ser otaliga bilder i tidningarna om de slitna, tråkiga, kriminella Backaplan. Nu är det dags att skrota dessa bilder och koncentrera sig på framtiden. Måla upp en positiv framtidsbild för kunden redan nu och förmedla den på olika sätt. Motsatsen skulle kunna medverka till ett försvagat varumärke för Göteborg som helhet, något som ingen vinner på.

Backaplan har redan idag ett perfekt läge mellan viktiga stråk och närhet till city. De nya planerna med nya bostäder, arkitektur, grönområden, kultur, folkliv och shopping gör att Backaplan har utomordentliga möjligheter att utvecklas till ett attraktivt och välbesökt regionalt center i form av en blandstad. Denna blandstad ser BRG som en utomordentlig ansats för att nå målet med en hållbar utveckling- och tillväxt i regionen där människan skall stå i centrum, omgiven av upplevelser och goda visioner!

## Lantmäterimyndigheten i Göteborg

Lantmäterimyndigheten har i nuläget inget att erinra mot förslaget.

## Polismyndigheten i Västra Götaland

Har tagit del av planförslaget men har ingen erinran.

## Länsstyrelsen

anser att FÖP för Backaplan visar på en god utveckling av området. Att tillskapa nya bostäder i detta centrala läge är långsiktigt hållbart. Om man dessutom genom att skapa en mer strukturerad handel kring den redan etablerade handeln på Backaplan och trafikarbetet i allmänhet inom planen kan minska antalet korta bilresor i området är detta ytterligare ett steg i rätt riktning mot ett mer miljövänligt samhälle. Planerna visar också på en hög ambition vad gäller att skapa en stadsdel där människor kan röra sig och mötas på ett bra sätt.

## Väg och järnväg

De nya planerna får inte påtagligt skada riksintressena Hamnbanan, Bohusbanan och Lundbyleden. Det som kan komma att påverka riksintressena är om nya bostäder placeras så att de utsätts för buller eller vibrationer från trafiklederna. Då det samtidigt planeras för omdaning av dessa är det viktigt att Banverket och Vägverket är med i det fortsatta arbetet. Området berörs av den planerade nya gång- och cykelbron över Göta älv. Denna detaljplan kan komma att prövas enligt 12 kap 1 § om den antas då även Göta älv är utpekad som riksintresse för sjöfarten.

## Buller och luft

Området är buller och vibrationsstört från i första hand omgivande trafikleder. Ett annat problem är förekomsten av höga halter av luftföroreningar på vissa ställen. Tyvärr så kräver dessa problem motsatta åtgärder. För att minska bullret för boende behövs en tät byggnation mot lederna och för att luftföroreningarna skall kunna minska krävs en öppen bebyggelsestruktur som "vädrar bort" den dåliga luften. Denna komplicerade ekvation måste lyftas fram och detaljstuderas i kommande detaljplaner.

## Förorenad mark

Miljökonsekvensbeskrivningen ska kompletteras avseende detta. Det finns en stor förekomst av förorenad mark i området. Eftersom utbyggnad kommer att ske etappvis är det lämpligt att utredningarna om förorenad mark och saneringsåtgärder följer omvandlingsetapperna, menar Länsstyrelsen. Länsstyrelsen och miljöförvaltningen har mer information om enskilda objekt. Utredning av föroreningssituationen måste göras för varje detaljplan.

## Översvämning

Stora delar av området ligger inom översvämningskänsliga områden. Det är viktigt att ha med sig den frågan i den fortsatta planeringen, i detta sammanhang bör även skredrisker belysas. Hantering av översvämningsriskerna som följd av förväntad havsnivåhöjning är ej omnämnt i underlaget. En säkerhetsnivå, för vilken översvämningsnivå nybyggnationen är anpassad för, bör fastställas. Inför kommande detaljplanering bör redovisas om permanenta och/eller tillfälliga åtgärder till skydd mot översvämningar skall arrangeras och vem som ansvarar för att dessa planer kommer på plats. Höjdsättning av gatumark ska redovisas liksom högsta tillåtna nivå på färdigt golv för bostäder

respektive inredda lokaler. Det är viktigt att avloppssystemet förläggs på ett säkert sätt.

#### Farligt gods

I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisar man till riskanalysen som gjordes för porslinsfabrikstomten. I denna riskanalys är inte Bohusbanan aktuell, vilket den är i detta ärende. Därför är det viktigt att också dessa farligtgodstransporter blir belysta. Man talar om 80 meter från Bohusbanan till bostäder. Länsstyrelsen anser att man ska använda den gemensamma policy som finns för storstadslänen när det gäller bebyggelse utmed farligtgoodsleder och för en diskussion enligt denna om hur man placerar bebyggelsen inom området. T ex ska skolor och dagis läggas på långt avstånd från farligtgoodsleder.

#### Bostäder

Då området ligger så bra till vad gäller kollektivtrafik och service är det viktigt att se till att här skapa bostäder för alla grupper i samhället. Området kan var lämpligt för seniorbostäder med tillgång till matservering och gemensamhetsutrymmen. Det är viktigt att äldre och funktionshindrade kan få möjlighet till bostäder i markplan. Det är viktigt att skapa olika boendeformer och upplåtelseformer i området då det här också kan vara en bra plats för människor som nyligen anlänt till Sverige att bo på.

#### Service

Det är viktigt att ta med förskolor, skolor, vårdcentraler och annan service i planerna. I de kommande detaljplanerna är det viktigt att se till att eventuell nybyggnation av förskolor och skolor görs i samma takt som bostadshusen byggs. Om föräldrar har skolat in sina barn i ett annat

område kan de känna ett motstånd mot att sedan byta till en nybyggd förskola nära hemmet och detta kan leda till onödiga transporter.

#### Natur

Knölnaten är en rödlistad art och ny bebyggelse får därför bara uppföras om det inte påverkar knölnaten negativt. Det finns idag tyvärr inte någon definitiv vetskap om vad som påverkar knölnatens livsbetingelser. Det är därför viktigt att man i kommande detaljplaner studerar de inventeringar som finns och som görs fortlöpande. Det är också viktigt att man drar nytta av de erfarenheter som man får då f d porslinsfabrikstomten nu exploateras.

#### Kultur

Länsstyrelsen ser positivt på att området får ett nytt uttryck och nya användningsområden. Det skulle dock var till stor nytta om man kunde genomföra en grundlig dokumentation av området för att fånga upp historien som funnits på platsen före det att omdaning sker. Resultatet kan innebära att någon byggnad med fördel kan integreras och bidra till historisk mångfald i den nya stadsdelen.

#### Vatten

Vid breddning finns identifierad risk för att orenat spill- och dagvatten släpps ut i Kvillekanalen via pumpstationen och vidare ut i Göta älv. Man måste tillkapa bättre lokalt omhändertagande för att undvika detta, trots begränsade tillgängliga ytor. I samband med ombyggnationer bör man syfta till att öka reningsgraden och inte "släppa igenom" identifierade problem. Hantering av alla förekommande flöden och nederbörd måste finnas med i tankekedjan.

Uppställningsplatser och hantering av miljöfarliga ämnen i samband med sanering av mark och byggnation i övrigt kommer att ske på tillgängliga ytor till stor del belägna nära Kvillebäcken. Åtgärder för att undvika spill och spridning av förorenade ämnen måste säkerställas.

#### Kommunikationer

Länsstyrelsen anser att planen är väl genomarbetad då det gäller kommunikationer. Det är bra att man noga studerat kopplingar till och från området. Planen visar på ett bra sätt hur man genom att skapa kopplingar inom och till området för i första hand gång-, cykel- och kollektivtrafik kan skapa ett mer hållbart samhälle.

Det är en bra ambition att hålla nere antalet bilparkeringsplatser och istället satsa på cykelparkering och tillgänglig kollektivtrafik. Att skapa den så kallade "Promenaden" är bra både ur tillgänglighets- och trygghetsperspektiv.

#### Svenska Kraftnät

Har inga erinringar mot planförslaget

#### Vägverket, Region Väst

Då arbetet med förstudie för Lundbyleden pågår med remissbehandling under hösten 2008 och då det är möjligt att i ett sådant arbete hålla alla möjligheter och lösningar öppna ser Vägverket det inte möjligt att nu komma med synpunkter avseende Lundbyledens utbyggnad eller förändringar. På sidan 38 i del 1 sägs att "inga vägar i anslutning till området får trafikeras med farligt gods". Lundbyleden är primär transportled för farligt gods. Det är viktigt att åtgärder för att minska riskerna redovisas i kommande detaljplanarbeten. Vägverket påpekar

även vikten av att bullerfrågan noga studeras, så att störningarna från vägar, järnväg samt övriga verksamheter kan minimeras.

Knutpunkt Hjalmar är redan idag i behov av om- och tillbyggnad pga kollektivtrafikökningen. På flera ställen är det så att en knutpunkt för kollektivtrafik blir för liten efter ca 10 år. Det är därför viktigt att plats nu reserveras även för nästa utbyggnad om ytterligare ca 10 år. Om tågstationen i Brunnsbo kommer till blir den ett välkommet tillskott för kollektivtrafiken. Det kommer då att krävas bra kommunikationer även mellan denna station och Knutpunkt Hjalmar. Att bygga ut spårvägen till Backa genom planområdet kan ge boende i Backa bättre kollektivtrafik, men risk för kommande störningar genom Backaplan finns. Härvid påpekar Vägverket att mark för tillräcklig cykelparkering skall reserveras.

På sidan 32 i del 1 redovisas befintlig grönstruktur. Punkt 4 bör väl syfta på Brantingsmotet och inte Ringömotet? Vägverket vill i detta skede inte ta ställning till redovisad etapputbyggnad och anslutningar till Lundbyleden. Vidare påpekas vikten av att skolor, daghem, vårdcentral mm placeras på lämpliga platser och att trafiksäkra gångstråk anlägges, särskilt när det gäller GC-vägar till skolor. Program och riktlinjer för utformning av detaljer i stadsrummet bör skapas, exempelvis avseende skyltar i anslutning till service och verksamheter.

#### Göteborgsregionen (GR)

Huvuddragen i planförslaget ligger väl i linje med de mål och strategiområden som GR lyfter fram i strategidokumentet "Uthållig tillväxt – mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur" och "Strukturbild för Göteborgsregionen". Ambitionen att förstärka Göteborgs kärna på båda sidor om Göta älv stödjer GR:s långsiktiga inriktning att skapa en befolkningsmässig balans nord – syd. Att i det



fortsätta arbetet utveckla knutpunkten som kommersiellt och kulturellt centrum i en tät stadsbebyggelse stärker den regionala strukturen.

Vid knutpunkten understödjer kollektivtrafik och stadsförnyelse varandra, vilket skapar goda förutsättningar för att lokalisera arbetsplatser och verksamheter som idag ligger utspridda hit. Knutpunkt Hjalmar och en föreslagen framtida bytespunkt för Bohusbanan vid Brunnsbo utgör regionalt strategiska kollektivtrafiklägen. I planen förhåller man sig till två nivåer i K2020-strukturen, KomFort och KomOfta, vilket innebär att det är lätt att ta sig till och från området.

Föreslagna cykelstråk integreras med det föreslagna huvudgatunätet där samtliga gator förses med separata cykelbanor och bildar ett orienterbart nät. Vid anslutningar till angränsande stadsdelar föreslås strategiska platser med passager över befintliga barriärer. Det är mycket bra att planen här inte begränsar sig till planområdet utan förhåller sig till ett större omland. Det är vidare viktigt att uppmärksamma hur bebyggelsestrukturen förhåller sig till angränsande områden för att skapa kontinuitet i stadsbebyggelsen. Ett av målen i Uthållig tillväxt är att stads- och andra tätortsmiljöer ska utformas så att de inbjuder till ett rikt stads- och vardagsliv.

Intentionen i förslaget är att samla handeln till ett fåtal punkter med olika inriktning, vilket på ett bra sätt bidrar till att göra området tillgängligt för alla och därigenom skapa förutsättningar för social hållbarhet. Idag rymmer området verksamheter av mycket olika karaktär, allt från bilverkstäder och second hand till Göteborgs ungdomssatsning, och en bibehållen mångfald ger förutsättningar för ett rikt och varierat stadsliv. I planen föreslås att lokaler utformas så att de kan konverteras till antingen handel eller bostad när efterfrågebilden ändras, vilket skapar en flexibilitet och förändringspotential som är mycket bra. För att få en bättre uppfattning om områdets storlek och betydelse bör dock planerade handel- och bostadsytor samt invånarantal anges tydligare.

Det är positivt att planen har en tydlig gatu- och kvartersstruktur samt definierar ett antal viktiga mötesplatser och offentliga rum, vilket ger förutsättningar för ett rikt stadsliv. Utöver denna huvudstruktur introduceras också en idébild på "Promenaden". Detta är en god intention, men det finns en risk att området saknar det befolkningsmässiga underlag – den täthet och det stadsliv – som krävs för att hålla liv i båda dessa strukturer. Kvillebäcken och dess sidoområden föreslås bli en ny blå-grön stadsdelpark för området. Här finns stora möjligheter att höja attraktiviteten i området, och en huvudfråga för det fortsatta arbetet är att skapa ett grönområde som upplevs som tryggt och till för alla. Planförslaget har ett tydligt regionalt perspektiv med goda intentioner, men förslaget motsvarar inte helt dessa ansatser. Förslaget, som är ett koncept, brister så här långt i disposition och läsbarhet och vissa delar saknas helt i materialet.

## PRIVATPERSONER

### Per Andersson

Tycker att förslaget är riktigt bra ur många perspektiv och anser att området har stor potential att bli en modern stadsdel i framtidens Göteborg. Andersson har dock några synpunkter främst för oss som går, cyklar och åker kollektivt. Vill framföra att Minelundsvägen (från Hornbach) och vidare mot Lillhagsvägen mot Brunnsbo är en stor barriär mot områden norr om Backaplansområdet. Det finns få naturliga överfarter som gångare och cyklist – efterfrågar fler under/övergångar. En pendeltågstation är nödvändig då fler arbetsplatser och utbildningsplatser soker att skapas på Hisingen. Kontakten mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Norra Älvstranden bör öppnas upp.

### D Augustsson

tycker att förslaget är bra och borde genomföras men att risken finns att de nya lägenheterna kommer att bli dyra och påverka hyresnivåerna i området. Augustsson anser att man borde vänta med att genomföra planen.

### Olle Byrman

boende i Kvillebäcken, har länge välkomnat en uppfräschning av området men har vissa frågor inför fortsatt arbete:

Hur löser man trafikfrågan i framtiden? Redan idag drar man sig för att åka in till ”fastlandet” mellan 16,00 – 18,00, då det är i det närmaste bomstopp. De senaste åren har området vuxit med nya köpställen som t.ex. Hornbach, Lidl och fler blir det sannolikt samt med nya bostadsområden som Södra Hildedal - Hela Hisingen från Lundby till Torslanda har vuxit rejält de senaste åren.

- Enligt rapporter så är de Lundby den stadsdel som de närmaste åren kommer att fortsätta att växa mest. Alla som bor eller som arbetar på Hisingen måste ta sig över till fastlandet via 2-3 flaskhalsar. Flaskhalsarna måste byggas bort först annars korkar det igen våra gator fullständigt.
- Man pratar om en cykelbro, vilket kan vara ett bra alternativ för de som bor centralt på Hisingen och ska över till centrala stan, alla andra behöver fortsätta att åka bil eller kanske buss genom ovan nämnda flaskhalsar. Det är viktigt att man kan lämna sitt bostadsområde och inte bli ”inlåst” vissa tider på dygnet – Om man blir akut sjuk är det förmodligen bara en ambulans som kan ta sig fram till bostäderna och in till akutsjukhus under rusningstid. Det känns inte bra – framförallt när man hört att det är brist på ambulanser i Gbg.

På många områden på centrala Hisingen är underhållet kraftigt eftersatt och det är väldigt slitet. Det kommer att bli stora kontraster i och med att man bygger nytt. Andreas frågar därför om en rejäl uppfräschning av gator och torg, parker m.m. planeras, så att man inte får A och B områden. Dessutom verkar en hel del av fastighetsägarna runt omkring Gustav Daléngsgatan inte tycka att den yttre miljön är särskilt viktig. Kan kommunen trycka på och påverka dem att komma på bättre tankar?

### Ulf Dverre och Erik Liedner

har ett antal synpunkter på grönstråk och cykelvägar väster om planområdet. Man påpekar att det är viktigt att omgivningen och dess potential beskrivs på ett korrekt sätt och menar att beskrivningen av området väster om planområdet är delvis missvisande. De befintliga gång- och cykelstråken är i första öst-västliga. Nord-syd-gående och

diagonala stråk genom stadsdelen Kvillebäcken saknas, menar man. Planerad upprustning av cykelvägar längs Björlandavägen och Hjalmar Brantingsgatan är viktiga som huvudstråk för cyklister som skall in mot stan. Dessa breda gator kan även på ett enkelt sätt kompletteras med grönska genom sina generösa mått. Den lugna villagatan Gamla Björlandavägen är ett bra alternativt stråk in mot Backaplan som behöver anslutas bättre till området. Passagen över Gustaf Daléngsgatan är t ex inte signalreglerad. Grönstråket Flunsåsberget-Fjärdingsplan som beskrivs i planhandlingen innehåller ett flertal kvaliteter. De parallella stråket på båda sidor om parken är egentligen gångstråk och alldeles spikraka och därigenom inte så trivsamma. Detta område bör studeras ytterligare för att få trivsamma gång- och cykelvägar och anslutas bättre till Backaplan. Långängens förlängning västerut bör också studeras. Det är viktigt att på ett tydligt sätt leda dessa stråk in i Backaplansområdet. En principiell fråga är huruvida man vill behålla den tydliga rutnätsstrukturen i Kvillebäcken eller tillföra andra formspråk, t ex organiska former typ engelsk park. Backaplansområdets bilfria stråk – Promenaden – bör få en tydlig karaktär och igenkänning med hjälp av exempelvis form, färg, material och/eller vegetation. Onödiga hinder i övergången till anslutande områden bör elimineras. Då Backaplansområdet inte innehåller någon större öppen gräsyta är det viktigt att skapa en sådan i närheten (Fjärdingsplan?, Långängsparken?). En större lekplats, typ ”Plikta” i Slottskogen behövs också. Yttrandet innehåller även synpunkter på förädling av Östra Flunsåsberget och förbindning av Hisingsparken, Flunsåsberget och Keillers park. Yttrandet har översänts till Trafikkontoret, Stadsdelsförvaltningen och Park- och Naturförvaltningen för vidare åtgärder och beaktande.

### **Agneta Gustafsson**

boende på Fjällvindsgatan, anser att, med tanke på hur många fler människor som kommer att bo på Hisingen, så måste man ta ett mer seriöst grepp om kulturfrågan. Älvstranden har visserligen nära in till

city, men nu knyts den även till Lundby och Biskopsgården. Det behövs teater, bio, utställning, ungdomshus mm anser hon och menar – med hänvisning till artikel i GP – att man måste skilja på kultur, sport och andra aktiviteter så att inte kulturbegreppet förflackas. Se till att Hisingen får ett verkligt kulturcentrum, avslutar hon.

### **Helene Gustavsson**

boende i Bjurslätt och ofta kund på Backaplan, önskar att busshållplatsen/-erna placeras närmare butikerna när man bygger det nya Backaplan. Som det är nu är det alldeles för långt till hållplatsen från framförallt Coop Forum, eftersom man ju ofta bär tunga kassar därifrån. In med bussarna i affärsområdet! anser Helene.

### **Carolin Hellestam**

boende i området, berömer planförslaget och tycker det är ”underbart kul och roligt att det äntligen händer något i området”, men önskar att det kunde gå snabbare. Hon undrar hur tidplanen ser ut, och om tanken är att bygget skall gå i etapper, vilken etapp (område) som ligger först i tiden och vilken som ligger sist.

### **Mattias och Åsa Henkel**

anser att man endast bör bygga slutna kvarter och inga punkt- eller lamellhus. Hans yttrande avser även Kvillebäckenområdet som idag tyvärr omgärdas av ”för mycket luft”. För att få en urban struktur på hela området så bör genomsnittshöjden ligga mellan 6-10 våningar snarare än 5. Olika höjder mellan 6-10 våningar skulle göra området mycket mer spännande. Naturligtvis kan gärna minst ett par solitärer på 25-35 våningar byggas. Låt spårväg löpa genom området i olika riktningar från Hjalmar Brantingsplatsen och gör den till ett nav för all spårväg på Hisingen. En linje bör också fortsätta bort till Eriksberg längs hela Norra Älvstranden där ni har reserverat för detta, annars kommer aldrig Norra Älvstranden att bli en levande del av staden. Mattias menar att man

verkligen bör ta till vara detta tillfälle att bygga riktig urban stad – inte förorter med massa grönområden och alldeles för mycket luft mellan husen.

### **Calle Holmgren**

Menar att talet om blandstad inte har uppnåtts på Norra Älvstranden, som blivit ganska uppdelat och därför inte ger någon stadskänsla. Många hus ser också "likadana" ut. Därför anser Calle Holmgren att man nu bör se till att bygga äkta stadsbebyggelse kring Kvillebäcken och Backaplan så att området blir "en riktig del av Göteborg". Calle vill gå på bra caféer och restauranger och handla i en saluhall även på Hisingssidan, vilket idag är svårt. Man bör vidare säkerställa att stadsbyggnadskontoret "får vara med och styra" så att det blir en bra helhet och inte låta enskilda exploaterer eller politiker styra för många detaljer som kan slå sönder helheten.

### **Olle Jansson**

boende i Kvillestaden, anser det viktigt att antalet boende per ytenhet blir tillräckligt stort för att understödja ett livligt och diversifierat utbud av kommersiell verksamhet och att uppmuntra rörelse till fots snarare än direkt mellan bil och lägenhet. I övrigt hoppas han att antalet "menlösa gräsmattor" mellan hus och vägar minskar. Det är bättre med en rejäl park och skyddade innergårdar för lek och rekreation än gräsytor som inte kan användas till något, menar han.

### **Christina Jensen**

Anser att det är fel att ta bort hållplatsen vid Vågmästarplatsen då många gamla bor i området. Christina flyttade själv hit pga kommunikationerna och anser att det är ganska långt att promenera till Hjalmar Brantingsplatsen från Vågmästarplatsen.

### **Mona Karlsson**

anser att man behöver en pendelparkering på Backaplan. Som det är nu fungerar Coops 3-timmarsparkering med p-böter dåligt.

### **Ragnar Lind**

boende på Fyrverkaregatan, anser att tanken att förtäta Göteborgs innerstad är bra men undrar varför det tar så lång tid innan det händer något. Han nämner exemplen Högsbo, Södra Älvstranden och Frihamnspiren utöver Backaplan. Vidare anser han att inte allt behöver vara "nyfunkis".

### **Andreas Lindberg**

boende i Kvillebäcken, uttrycker oro för att området kommer att utsättas för kommentarer som: "hur kan man rita så oerhört tråkiga hus, och vem vill egentligen bo i de där husen?". Han menar därför att man borde ta chansen att istället jobba med hus som vågar sticka ut litet. För området Kvillebäcken tycker han att det ska kännas som att gå in i en stad där man låter det gamla Göteborg, och gamla Kvillebäcken, möta den moderna arkitekturen på ett genomgående sätt. Man ska tycka att det är trivsamt och spännande att vandra runt i området föra att besöka butiker eller bara för att komma ut på en söndagspromenad. Man ska uppleva att det händer saker i arkitekturen varefter man rör sig från hus till hus, från gata till gata. Andreas nämnder Småstaden arkitekter AB, vilka bl a ritat området Järla sjö i Nacka, som intressanta i sammanhanget.

Nästa fråga är om området kommer att bli den levande blandstad som det talas om, med mycket folk på gator och torg, och ett levande affärliv. Ett problem med planering och uppförande av områden av blandstadskaraktär är att man trots vackra ideer under planeringsstadier

ofta missar att ta hänsyn till människors moderna levnadsmönster, människor handlar inte längre så mycket nära hemmet utan man handlar på vägen från jobbet på stormarknaden, eller så åker man till det nybyggda köpcentrat på helgen och storhandlar.

För att man ska ge näringsidkarna de bästa förutsättningarna måste man se till att folk verkligen vill besöka området, man måste ge de rätta förutsättningarna för att hållbart kundunderlag. Ett sätt att göra detta skulle vara att planera ett mer uttalat shoppingstråk som känns spännande och intressant, lite som gågatan i Haga med sitt folkliv och butiker. Detta stråk skulle man komma till då man passerar över någon av de vackra gångbroar som anläggs över Kvillebäcken, det skulle kännas som att man lämnar ett område där de stora kedjorna har sina välfyllda butiker till ett mer småskaligt och personligt shoppingstråk. Just denna typ av trivsamma miljö med lite mindre butiker, är något som fullständigt saknats på Backaplan och Hisingen, och nu finns det en möjlighet att komplettera Backaplans goda egenskaper, som läget, de goda parkeringsmöjligheter, de goda kollektivtrafikförbindelser och det stora utbudet av stora affärskedjor, med något nytt som skulle vara positivt för alla. Andreas frågar sig om det just är dessa tankar som finns med det nya promenadstråket som ska anläggas.

Slutligen anser Andreas att det är självklart att hyrorna hålls nere för de affärsidkare som kan tänka sig att etablera sig – en förutsättning för att få ett levande affärsliv. I många nya områden hamnar hyrorna allt för högt för att det ska vara ekonomiskt hållbart att bedriva näringsverksamhet och då hjälper inte alla de välformulerade tankarna och ideerna ifrån planeringsstadiet.

### **Eva Lundgren**

### **Olof Persson**

konstnär och dansare, har med intresse följt planeringen av Backaplan. Olof är själv bosatt i Kvillestaden och kommer om ca 1 år flytta in i ett av de nya lägenheterna på porslinsfabrikstomten. Han tycker att det är ett mycket bra initiativ att förändra området men han skulle vilja ha in mer utrymme för konst, design, kultur och utbildning i den fortsatta planeringen. I Kvillestaden, området kring Wieselgrensplatsen och andra områden i närheten bor det idag en stor grupp konstnärer, musiker, författare, designers, dansare, skådespelare, fotografer m fl samt inte minst kulturkonsumenter i olika åldrar med behov av mer närhet. För att tillgodose behoven så föreslår Olof följande:

- En stor Konsthall med utställningslokaler i varierande storlekar med butik/kafé/restaurang – kanske är det hit Göteborgs Konsthall skulle kunna flytta till större och bättre lokaler. Konsthallen skulle kunna placeras mellan butiker, kaféer, restauranger, bostäder m m ungefär som New Museum i New York.
- Ett Dansens hus. En plats för samtida dans med 2-3 salonger av varierande storlekar med butik/kafé/restaurang. Skulle kunna placeras, på motsvarande sätt mellan butiker, kaféer, restauranger, bostäder m m
- En biograf (ej SF) av Hagabions mått, en lagom stor på 3-4 salonger i varierande storlekar och med kafé/restaurang. Även denna placerad i blandstaden ungefär som Hagabion.
- Lokaler för konstnärliga högskolor: Lokaler som passar för någon/några av stadens trångbodda Konstnärliga Högskolor. Om t ex HDK skulle flytta till större och bättre lokaler på Backaplan så kan Röhsska museet ta över de gamla lokalerna

och skapa ett stort designmuseum av Victoria & Albert museum-mått (London).

- Billiga lokaler i varierande storlekar som lämpar sig för ateljéer/studios/gallerier/små scener mm för olika typer av konstnärer och aktörer runt omkring – placerade mellan butiker, kaféer, restauranger, bostäder m m ungefär som i Berlin, Amsterdam, London mfl.

Det här skulle skapa bättre spridning av konst och kulturlivet i Göteborg, menar Olof. Om man förlägger konst och kulturställen mellan butiker, restauranger, bostäder mm så blir det mer tillgängligt och skapar ett bra liv för dygnets olika faser som tillgodoser invånarnas olika behov. Det håller också liv i och ger inkomster för näringslivet stora och små aktörer som finns och nya som kommer att etablera sig i området. Göteborg som helhet och stadsdelarna på Hisingssidan blir betydligt roligare att leva i. I Europa och världen finns det många bra exempel på hur ett blomstrande kulturliv i ett område genererar ökad turism och omsättning även i samhällets övriga delar.

Övriga önskemål från Olof:

En *saluhall*. Det skulle vara väldigt trevligt och mysigt med en saluhall liknade den vid Kungssportsplatsen på närmare avstånd och ger variation i matutbudet.

Behåll en del *gamla byggnader*. Olof anser inte att de gamla fabrikslokalerna på båda sidor om Färgfabriksgatan skall rivas, utan rustas upp och byggas till för lämplig verksamhet. Om de sparas så skapar det variation och kontraster av gamla och nya byggnader i området.

## Ingegerd Pettersson

boende på Dramatikgatan i Brunnsbo, saknar en viktig fråga om hur trafiken till Backaplan och sydvästra Hisingen, kommer fram till Lundbyleden, vid Brunnsbomotet. Då trafiken måste passera väldigt nära de nedersta två radhusen på Dramatikgatan, anser Ingegerd att även detta område skall omfattas vid planeringen. Radhusområdet byggdes 1964-65. Tingstadstunneln invigdes 1969. År 1971-72 började en ljuddämpande vall anläggas för att minska buller från trafiken. Trafiken till tunneln var relativt blygsam på den tiden men har ökat genom åren. Då Ingegerd flyttade in 1984 bytte man till treglasfönster på övre våningen, då det inte gick att sova annars.

Idag är det mycket trafik både till och från Backaplan som passerar på Lundbyleden strax intill området. Eftersom trafiken är riklig, uppstår långa köer med såväl personbilar och stora långtradare under flera timmar varje dag. Stillastående trafik ökar mängden avgaser. Ljudskyddsvallen har sjunkit genom åren och nu ser man långtradarna från fönstret i nedre våningen och från uteplats och trädgård. På uteplatsen går inte att vistas då all trafik medför dels ett sådant ljud att samtal inte kan föras, samt om man inte vill inandas de miljöfarliga utsläppen. Vägverket har skalat av den befintliga ljudskyddsvallen för att göra plats för ytterligare ett körfält för både bussar och bilar, vilket innebär att trafiken kommer ännu närmare fastigheten. Då vällen sjunkit synbart och höjden på fordonen ökat, behöver åtgärder vidtas. Vid planläggningen av vällen, redovisades ett på vällen anlagt staket för avskärmning mot Lundbyleden. Vid Vägverkets pågående, snart slutförda ombyggnad, har vällens bredd minskats och de sista resterna av staketet raserats.

Ingegerd efterlyser en skyddande avskärmning i form av betong och glas en bit upp på befintlig vall. Hon har talat med Vägverket som i detta ärende sägs vilja ha påtryckningar från Stadsbyggnadskontoret. Varför ska infarten till Hisingen och Backaplan se så risig ut som idag? Varför inte göra ett estetiskt lyft genom att snygga till ljudvallen med avskärmning av betong med glas från Tingstadstunnelns uppfart och fram

till Brunnsbomotet? Ingegerd avslutar med att fråga sig om det finns hopp om Hisingens framtid även för boende i radhusen nära Lundbyleden intill Brunnsbomotet?

### **Thomas Rasmusson**

tycker att det vore trevligt och socialt angeläget att det nya området Backaplan fick en multikulturell saluhall. Det skulle skapa spännande mötesplatser mellan olika samhällsgrupper och ge en dynamisk injektion till området.

### **Sven Renquist**

har läst igenom den fördjupade översiktsplanen för Backaplan där det anges att området ska bli blandstad med innerstadskvaliteter och fungera som ett centrum på Hisingen. Detta låter bra menar Sven, som samtidigt påpekar att ”man har hört det så många gånger förr men ändå misslyckas man varje gång”. Svens tolkning är att modern planering i mycket handlar om att hindra exploatering. Flera sidor i plandokument beskriver markbehov för grönstrukturer, trafik, parkering, lekplatser osv. Det ger en upplöst och gles stad. Innerstadskvaliteterna har ingen chans att uppstå. Gör så här istället: Tona ner behoven ytor för ditten och datten i den här fördjupade översiktsplanen, det är sådant som man garanterat kan lösa ändå när man ritar detaljplanerna. Betona istället vikten av att det exploateras ordentligt, det finns nämligen inga andra vägar till att skapa innerstad på riktigt.

Parallellt med den fördjupade översiktsplanen presenteras en plan för Östra Kvillebäcken som inte kommer att kunna uppfylla målen om en bra blandstad med kapacitet att bli ett centrum på Hisingen. För det första anser Sven att man måste exploatera hårdare så att underlaget till lokal service ökar. I en 3-4 våningsstad så kommer gatulivet bli glest. Visst, det är så det ser ut i närliggande Kvillestaden och Västra Kvillebäcken och den lugna stadskaraktären har också sin charm. Men

Östra Kvillebäcken ska väl bli mer än så? Berika Hisingen istället för att bara skapa mer av samma! Innerstad kräver hus på 6-10 våningar. Det behövs garage i källaren. Gör riktiga slutna kvarter istället för lamellhus i gårdsformer. Den modellen hör hemma i förorten, inte i centrala lägen. Bjud in många byggherrar så att man får en varierad stadsbild. Håll nere fastigheternas storlekar så att många mindre aktörer också kan vara med och många arkitektkontor får rita. Då finns chansen att fler unga arkitekter får rita och utveckla vår stad från den stereotypa nyfunkisen som regerar på Norra Älvstranden.

Sven menar vidare att industriområden är de enda dynamiska stadsdelar man har i Sverige där marknadskrafter får spelrum att utveckla handel och kommersiell verksamhet på både hög och låg nivå. Varför inte utnyttja det unika läget här i ett gammalt industriområde och skapa detaljplaner som ger stor frihet för varje byggherre? Varför inte låta Backaplan bli en modern stadstyp där variation och dynamik tillåts istället för att reglera bort alla sådana möjligheter som vanligt? Planen för Östra Kvillebäcken med hushöjderna som hoppar upp och ner antyder, menar Sven, att man drömmer om något annat än det traditionellt genomreglerade svenska bostadsområdet. Skapa det på riktigt genom att sluta reglera och planera allt!

### **Margareta Skog**

Anser att Backaplan behöver vackra träbyggnader och träd samt att mötesplatser ordnas under träden. Mitt i området skulle man kunna lägga en park, kanske med ett 8-kantigt café, anser hon. Parkeringsplatser bör istället placeras i utkanten av området eller under mark.

### **Tuula och Ingvar Svanholm**

tycker att det skulle vara fantastiskt om man skulle bygga en gångbro från t ex Herkulesgatan (vid Aktuell Optik) över Lundbyleden och järnvägen till f d Götaverken. Då skulle även de boende i Bagaregården lätt kunna

ta sig till älvstranden, njuta av vattnet och promenera på kajerna vid älven. Alternativet idag är att först ta spårvagnen och sedan bussen från Eketrägatan, eller springa mellan bilarna på Lundbyleden, med livet som insats. Paret Svanholm anser vidare att, då man nu "äntligen" börjar bygga vid Kvillebäcken och Backaplan så bör man inte bygga grå betonglådor, utan sätta litet variation och färg på fasaderna.

### **Håkan Svensson**

har yttrat sig både över översiktsplanen och förslaget för Östra Kvillebäcken. Han anser att "promenaden" som överlagras kvartersstaden är åter ett exempel på förortsplanering som överförs till staden. Hans tolkning är att trafiken differentieras enligt samma tankegång som i SCAFT-planering, vilket man försöker undvika numera. Håkan menar att det är ont om goda förebilder till detta bilfria promenadstråk i kvartersstad. Bilfria stråk i nybyggd kvartersstad blir ofta ödsliga och otrygga. Folk väljer därför ofta gator där bilarna går.

Ända sedan 60-talet har man försökt bygga nya bostadsområden som ska ha stadskvaliteter över sig men inte lyckats. Men på Backaplan finns de förutsättningar som krävs för att skapa stadsmässig blandstad: folkrika omgivningar och ett stort inslag av handel. Det är viktigt att inte göra misstaget att förstöra det som är bra med kvartersstaden. Människor ska röra sig på gatorna i ett gemensamt rum. Marken ska utnyttjas effektivt för att få in så mycket människor som möjligt. Det är enda sättet att skapa en behaglig och trygg stad. Håkans råd är att satsa på att göra gatornas trottoarer trevliga. Kvillebäcken är en stor tillgång. Satsa på att göra den parken riktigt bra istället!

Beträffande planförslaget för Östra Kvillebäcken anser Håkan att man bör låta flera byggherrar och arkitekter vara med, bygga kvartersstad med slutna kvarter. Alternativa vägar genom kvarteren är inte önskvärd. Höga hus bör ligga vid, och definiera större dynamiska stadsrum och inte placeras vid mindre platser, anser Håkan. Synpunkter

på detta planförslag behandlas mer i detalj i samrådsyttrande tillhörande denna detaljplan.

### **Michael Zurowetz**

Backaplan ska byggas om. Här ges ett unikt tillfälle att skapa en helhetslösning där även omkringliggande stadsdelar som Ringön, Frihamnen samt Gullbergsvass ingår. Genom att detaljplanera hela området som en helhet skapas förutsättningar för en alldeles egen centrumkärna på Hisingen med alla de kvaliteter som kännetecknar göteborgsk innerstadsmiljö. Man ska helt enkelt inte behöva gå över älven efter vatten.

Omvandlingen av Backaplan handlar inte bara om att rusta upp några gamla förfallna kvarter på centrala Hisingen. Frågan är betydligt större än så. Det handlar om att bygga en ny stadskärna, ett alternativt centrum, med samma kvaliteter, möjligheter till boende och arbete, och lika höga sociala och kulturella värden som på andra sidan älven.

För att inse Backaplans fulla potential som innerstad är det viktigt att all planering kopplas ihop med planerna för angränsande områden. Ett antal essentiella frågor måste utredas och beslutas innan en välgrundad detaljplan kan tas. Till dessa frågor hör hur bil- och tågtrafik ska hanteras på centrala Hisingen samt hur förbindelserna med fastlandet ska utvecklas. Även kopplingen till sovstäderna runt planområdet bör utredas. En lösning av dessa grundläggande frågor är en förutsättning för en långsiktig planering av hela området. När grundförutsättningarna för att bygga den goda staden väl är lösta gör det ingenting om det sedan tar tid att förverkliga alla planer. Om man vet vart man är på väg behöver inte allt göras genast.

En av de viktigaste förutsättningarna för att kunna planera staden är att hitta en hållbar ersättning för Götaälvbron. Ett förslag är att bygga älvförbindelsen som en lågbro i två våningsplan, där det övre ska vara till för spårvägen. Med en sådan lösning skapas kontakt mellan de båda citykärnorna och Nordstansområdet skulle på ett naturligt sätt kopplas



samman med Hisingsstad. De motor- och tågleder, som idag hindrar människor från att ta sig fram mellan olika områden på ett naturligt sätt, kan överäckas, kanske inte överallt, men punktvis. På så sätt bildas naturliga stråk för cykel och promenad och staden kommer att upplevas mer som en enhet. Vi får helt enkelt en rundare stadskärna.

Att bygga staden logistiskt hållbart är nödvändigt. Kollektivtrafiken måste vara trygg, tillförlitlig och tillgänglig. Spårvagnen kan graderas upp till en slags pre-metro som går planskilt eller på egen banvall istället för att trängas med övrig trafik. Möjligheten att introducera duospårvagn måste tas på allvar så att kollektivtrafiken kan konkurrera ut bilismen där denna inte är önskvärd. Ett stadsmässigt liv innebär att åka kollektivt, cykla eller promenera - avstånden måste vara korta och staden tätbebyggd. Att leva hållbart ska vara det enklaste och naturligaste levnadssättet för stadens invånare.

Om man planerar väl redan från början skulle Hisingsstad kunna bli en innerstad för hela centrala Hisingen med sitt eget existensberättigande. Intresset för att korsa älven skulle minska. Genom att hämta inspiration från hur Göteborg tidigare har byggt stadskärna istället för att imitera stadskärnebildningar runt om i Europa kan en innerstadsstruktur med starka göteborgska karakteristika skapas. På detta sätt blir Hisingsstad ett unikt exempel och en förebild.

Hisingsstad ska kännetecknas av en hög grad av exploatering. Detta kapacitetsstarka centrum ska tränga in i de omgivande stadsdelarna, istället för tvärtom. Stora krav bör ställas på att skapa grönområden. Det ska vara grönt, tätt och blandat i Hisingsstad med radiella stråk av stadsparkar.

När sedan de nersmutsade jordarna vid Backaplan forslas bort behöver inte allt fyllas igen med nya massor. Istället kan Kvillebäckens kvaliteter lyftas fram, ett vattendrag som en gång utgjorde gräns mot Norge och då var allt annat än ett dike. Tag fram det vatten som fanns naturligt i landskapet. Låt Göran Johansson bygga så många kanaler han vill och ge Paddan möjlighet att förlänga sin tur in i Hisingsstad. Detta, om något,

kommer att få göteborgarna att se Hisingen som en naturlig fortsättning på centrala stan och ge centrala Hisingen ett existensberättigande som stadskärna.

Att promenera i Hisingsstad ska kittla sinnen. Gårdsgator med ett myllrande stadsliv och ändamålsenliga grönytor ska göra det tilltalande att vistas i detta alternativa centrum. Den nya centrumbildningen kan tränga in i angränsande bostadsområden och vitalisera dessa med nya funktioner. Att tvingas resa över älven för rekreation eller nya upplevelser är i framtiden överflödigt. Det krävs politiskt mod att våga höja blicken och ta ett större helhetsgrepp för Hisingen. Gör man det kan, å andra sidan, något unikt skapas, samtidigt som det hållbara samhället kommer några steg närmare ett förverkligande.

### **Schillerska gymnasiet**

Har inkommit med tre separata yttranden från tre olika grupper av elever:

*Michaela Bremander* m fl anser överlag att planen är bra och genomtänkt och pekar på några saker som man menar är extra bra, som genomtänkta cykelvägar, bilfria gator. Modern arkitektur bör blandas med äldre hus, där så är möjligt och även få inslag av hus som upplevs typiskt göteborgska. Det är viktigt med både hyres- och bostadsrätter, och studentbostäder menar man, för att bidra till mångfald. Daghem och lekplatser är viktigt. Ett badhus skulle kunna locka "utomstående" till området och bidra till hälsa och välbefinnande. Träd i området bör bevaras. Fontäner som inslag i miljön lyfts fram, liksom någon form av halvmåneformad trappa, typ amfi-teater, där man skulle kunna ha evenemang. Kyrkobyggnader och samlingslokaler bör finnas för olika föreningar och religiösa grupper. Tillfälliga konstutställningar längs Promenaden skulle kunna locka besökare till området. Den mångfald av restauranger som präglar området idag bör bevaras.

*Anna Forsberg* m fl vill att man funderar på att bygga ett sport- och aktivitetscenter, då man tycker att det saknas ett riktigt bra sådant på

Hisingen. Ett sådant kan göra att människor blir mer aktiva och att fler tar sig till Backaplan så att området blir mer levande. Äventyrsbad, bowlinghall och gym nämns som några aktiviteter man vill se. Detta sportcenter får gärna placeras invid Kvillebäcken. Längs Promenaden vill man se uteserveringar, så att fler människor kommer att vistas i området. Stora affärer och köpcentra med döda ytor emellan vill man inte ha utan hellre närliggande, mindre affärer så att det blir mer citykänsla.

*Karl Olsson* m fl tycker att man bör rusta upp parken vid Kvillebäcken så att den kan bli det gröna hjärtat av Backaplan. Kan man skapa ett bad invid bäcken? Går det att avleda en del av bäcken? Några delar av Östra Kvillebäcken bör bevaras för att behålla en mysig ”shoppingkänsla” och atmosfär. En skatepark kan gärna byggas i närheten av ett grönområde, gärna i anslutning till Promenaden. Offentliga toaletter och trevliga picknickområden nämns också.

*Mariam Maghder* m fl tycker att det skall finnas en säkrare och tryggare cykelväg längs Kvillebäcken som gör det lättare och snabbare för cyklister att ta sig till exempelvis Minelundsvägen. Undvik biltrafik i centrum och bygg p-hus i utkanten, menar man. Kollektivtrafiken bör gå runt centrum för att skapa trygga och säkra gång- och cykelstråk. Man vill ha spårvagn även i Swedenborgsgatan. Fler studentbostäder och hyresrätter vill man ha.

*Alma Samuelsson* m fl tycker att man kan ha ett servicecenter med allmänna nyttigheter längs promenadstråket. Här kan t ex finnas försäkringskassa, arbetsförmedling, post, apotek, vårdcentral, bank och eventuellt badhus. Vid knutpunkten vill man ha en bra lösning för bussar som minskar kötiden. Parkeringshuset vid Astra Zeneca i Mölndal nämns som förebildligt. Höga bostadshus med solfångare vill man ha. Hyresrätter och studentbostäder med närhet till kollektivtrafik och älvförbindelser. Man vill också skapa en naturlig stadsmiljö runt Kvillebäcken i stil med Mölnlycke centrum.

## Synpunkter från icke namngivna privatpersoner

Många anonyma yttranden har inkommit. Responsen är övervägande positiv. Exempel på synpunkter är:

- Bra att det händer något i det här området! Bra för Hisingen.
- Köpcentrat behöver renoveras!
- Skapa en stadsarkitektur – bygg vackra hus med variation och färg (låt förslagsvis många arkitekter få chansen att rita)
- Bygg slutna kvarter med öppna portar in till skyddade gårdar.
- Bygg praktiska lägenheter av olika slag och för olika behov (goda planlösningar, blandade upplåtelseformer)
- Bygg så att alla har råd att bo i området!
- Tänk på hur byggnationen påverkar segregationen.
- Glöm inte helheten - knyt samman stadsdelarna (ex bro över Kvillebäcken vid Långängen är bra)
- Fler grönområden!
- Bygg mysiga caféer och uteserveringar!
- Bygg passivhus! Bostäder är stora energitjuvar.
- Förstör inte gatornas potential för stadsliv med ett ogenomtänkt parkstråk. Koncentrera flanörerna till trottoarer och butikslägen.
- Undvik rondeller som är otrygga ur trafiksäkerhetssynpunkt!
- Bra med en pendeltågsstation i områdets norra del. Planera även för en framtida spårväg till Backa
- Pendelparkering behövs vid Kvillängen och ger mindre bilar i innerstaden! Se i detta sammanhang över banvallen och vibrationer, särskilt som trafiken på Bohusbanan förväntas öka.
- Fler soffor och stolar så att gamla människor har något att sitta på!
- En saluhall behövs och är efterfrågad i området
- Myrorna behöver ha en bra lokal i området. De fyller en social funktion.

- Gör tydligare kartor med gatunamn, särskilda byggnader mm så att man lättare känner igen sig!

# INTRESSEFÖRENINGAR

## Fastighetsägare Centrala Hisingen

Fastighetsägare Centrala Hisingen (FCH) tycker intentionerna planen är bra, och att det är viktigt att en så stark kraftsamling och fokusering på Backaplan görs. FCH saknar dock några delar i planförslaget, vilket kan sammanfattas i både behov av aktiviteter och behov av ett vidare synsätt.

För att lyckas med visionen för Backaplan, är det en förutsättning att Backaplan både ses, planeras, och blir en del av Göteborgs centrumkärna. FCH ställer sig frågande till att i förslaget finns det flera ställen där å ena sidan Backaplan ska vara city, och å andra sidan ska Backaplan serva mer lokala marknader (Hisingen). För att kunna förändra den negativa bilden av Backaplan krävs samsyn mot målet. Den dubbelhet som skymtar fram i förslaget visar på en problematik som är reell - olika förvaltningar, markägare m fl ser olika på vad som bör göras. Ska Backaplan vara nästa del av innerstaden eller en komplementär stadsdel med väl utvecklad vardagsservice? Synen är betydelsefull i val av såväl arkitektur, attraktioner som kollektivtrafik och gatunät.

Det är viktigt med ordningen på omstruktureringen av Backaplan. Nu ligger det området som kanske har störst behov nästan sist i förändringen – område 6 Norra delen av Östra Kvillebäcken. Däremot är det också ett område som inte säkert kommer att genomgå så stora förändringar. Ge möjligheter till förändring i plan, men arbeta samtidigt med att stärka infrastrukturen i området och tydliggör att det är värt att långsiktigt som handlare/aktör engagera sig i verksamheter i området, så kommer en positiv och dynamisk tillväxtspiral kunna skapas. En tillväxt som kan ge betydande vinster för de nybyggda områdena.

Det är bra att det i planen prioriteras kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. Människor ska i en stadsmiljö ha företräde i gatumiljön i marknivå. Men - även om det i förslaget står att barriären som Hjalmar

Brantingsgatan bör överbyggas - saknar FCH en tydlig markering att trafiken på Hjalmar Brantingsgatan ska bli i samklang med gående och cyklister.

FCH saknar att de omliggande områdenas kvaliteter inte tas upp som en god förstärkning av Backaplansområdet och en utförligare diskussion över hur det närliggande området som redan idag är bebyggt – t ex Kvillestan, Lindholmen, Långängen - påverkas och kan utvecklas i samklang med idéerna för Backaplan. Även om planområdet rör Backaplan är det vid en så omfattande förändring viktigt att se till och utveckla kopplingar och samband med närliggande områden. För att få ett område som känns sammanhängande och inte blir segregande behöver det finnas flera gemensamma passager och anledningar att vistas i varandras hemnära miljö. Det är först när man känner till varandras historier som en äkta samhörighet kan skapas.

För att fylla andelen nya bostäder som planeras behövs en ny målgrupp attraheras till området. Processen att byta etablerings- eller bostadsområde tar tid och det är viktigt att de som kanske kan tänka sig att verka och bo i området kan besöka centrala Hisingen och uppleva en livlig, trygg och harmonisk miljö. Expansionen av Backaplan (tillsammans med övrig bebyggelse av Hisingen och senare Frihamnen och Ringön) innebär inte bara en upprustning av ett nedgånget köpcenter utan innebär en genomgripande förändring av strukturen för alla områden på Centrala Hisingen.

Det är viktigt att de bostäder som byggs innehåller rätt mix av lägenhetstyper för att skapa en mångfald i området. Idag finns ett gott utbud med många små, och prisvärda lägenheter på Centrala Hisingen. Fler större och mer attraktiva lägenheter för barnfamiljer, kompisboende och 55+ behövs på Backaplan.

Förslag på förstärkning av planen:

- Tydliggör att Backaplan ska skall räknas och rustas upp som en attraktiv blandstad i Göteborgs stadskärna.

- Knyt ihop och skapa en tydlig gemensam stadsdel med Kvillestan, Långängen och Backaplan – via Vågmästarplatsen, Kvilleparken och Hjalmar Brantingsplatsen. Tydliggöra att denna process startar nu.
- Se gång- och cykelbron över älven via Lindholmen som en del av utvecklingen av Backaplan. Då blir det snabbt, tryggt, vackert och lättillgängligt att cykla från stan till Backaplan – eller tvärtom.
- Rusta upp området från Götaälvbron - Porten mot Hisingen - fram till Backaplan med belysning, målning och grönytor som kan göra att området inte längre bara är ett tomt industriområde, utan också ett värdefullt stråk för cyklister och kanske t o m för promenader och gående, samt att Centrala Hisingens attraktioner skyltas bättre
- Var tidig med att skapa den sociala infrastrukturen – förskolor, skolor, lekplatser och ungdomslekplatser.
- Utveckla Hjalmar Brantingsgatan till en allégata med lugn trafik och flera övergångar i plan.
- Låt Swedenborgsgatan komma på plats tidigt för att – tillsammans med allmän upprustning - stimulera en dynamisk utveckling i planområde nr 6.
- Led bort den tunga trafiken från Lundbyleden.
- Utgå från en förändrad syn på handel. Rekreations- och livsstilshandel kommer sannolikt att växa i betydelse.
- Uppmuntra lokala initiativ och hitta nya former för näringsidkares möjligheter att verka i ett nybyggt område.
- Undersök redan nu vilka centrala förvaltningar som kan lokaliseras till Backaplan
- Undvik P-hus ovan mark

Stimulera och underbygg goda initiativ i område 6 genom att så fort som möjligt bygga ut Swedenborgsgatan och ny kollektivtrafik.

Låt Kvilleparkens stråk sträcka sig längs hela Kvillebäcken. Låt parken växa ut över Hjalmar Brantingsgatan till Kvillestaden. Ett torg kan kanske skapas i anslutning till området vid Lek och Buslandet som kan bli både en träffpunkt och ge stadga åt minnesplatsen för brandkatastrofen.

Ta ett aktivt ansvar för att skapa trygga och lättillgängliga miljöer och marknadsföra dessa platser och andra gröna miljöer för allmänhet och besökare.

Planera starkare utifrån ett socialt och miljömässigt hållbarhetsperspektiv i första hand. Genom förändrad infrastruktur, kommer de beteendemässiga förändringarna att komma till stånd.

Förläng allén på Gustaf Dahléngsgatan, till att även omfatta Vågmästarplatsen och Myntgatan. Låt den tunga trafiken gå längs Hisingleden, och inte som idag, på Lundbyleden. Använd delar av den lokala trafiken till att öka tryggheten inne i området genom att lagom mycket bilar finns i området.

Förändra karaktären på Hjalmar Brantingsgatan till en allégata från Hjalmar Brantings Platsen till Wieselgrensplatsen, där gatans utformning bidrar till en lugnare trafikmiljö.

Se den planerade gång- och cykelbron som en framgångsfaktor för Backaplan och övriga Centrala Hisingen och prioritera byggnation av den i ett tidigt skede.

Rusta upp, komplettera eller dra nya cykelbanor i närområdet för att skapa den tillgänglighet med cykel som Backaplan behöver för att minska bilberoendet. Förstärk cykelmöjligheterna vid Lindholmsmotet.

Utveckla Vågmästareplatsen till en sammanhållen plats, med tydligare trafikstruktur för oskyddade trafikanter: Behåll Vågmästareplatsen som kollektivtrafikhållplats!

Bygg ut kollektivtrafiken inne i området i ett tidigt skede.

## **Lundby (s)-förening**

Anser att utvecklingen inom området aktualiserar frågan om ett samlade kulturhus för alla Hisingsbor. Läget är mycket bra med utmärkta kommunikationer samtidigt som det bara är ett stenkast från Göteborgs centrum. Biblioteket i Lundby stadsdelshus ligger avsidet för flertalet Hisingsbor. Ett kulturhus som tar alla moderna hänsyn till rörelsehindrade och människor med synnedstättning är därför efterlängtat. Ett kulturhus vid Backaplan skulle bli än mer attraktivt med ett stort utbud av media på utländska språk och service för vuxenstuderande. Kulturskolan och kulturaktiviteter för barn och unga har länge varit en prioriterad verksamhet i kommunen. Med ett nytt kulturhus finns möjlighet att erbjuda lokaler anpassade till dagens behov med ett bredare utbud och fler barn kan ges möjlighet att pröva sina vingar. Ett kulturhus skulle kunna erbjuda stimulerande verksamheter och mötesplatser där inga krav ställs vilket är viktigt ur ett demokratiskt perspektiv. Möjlighet till samhällsinformation och konsumentupplysning nämns. En parallell dras till ett slags idélager som finns på flera platser i London, bl a i Docklands, där människor kan träffas, ta en fika och dyka in i det mångfacetterade kulturutbudet.

# FASTIGHETSÄGARE

## Catena i Göteborg AB

Ser positivt på förändringar av Backaplan mot den i samrådet framförda inriktningen. Man önskar tätare dialog och kontakt med stadsbyggnadskontoret i det fortsatta arbetet och framför även att man förutsätter full markkompensation för de delar av Catenas fastigheter som kan komma att tas i anspråk för allmänna ändamål.

## HCJ Fastigheter

Önskar att fastighetsägarna blir tydligare medaktörer i planarbetet på ett sätt som ökar möjligheterna till ett genomförande av en succesiv stadsförnyelse av Backaplan. HCJ är i grunden positiva till planförslaget. Hotbilden menar man är att stadsförnyelsen väster om Kvillebäcken dröjer ytterligare en tjuugoårsperiod och/eller att KF:s projektplaner inte heller denna gång leder till ett genomförande eller att de endast delvis genomförs och infrastrukturutbyggnaden dröjer. Älvstranden Utvecklings AB's roll i planarbetet behöver klarläggas. Om kommunen vill använda älvstrandsbolaget som stadsbyggnadskonsult är det en sak, om man överlåter stadsbyggnadskontorets och fastighetskontorets roller på det insynsskyddade bolaget är det en annan, anser man. Vidare pekar man på att Backaplan som namn är ett registrerat varumärke av stort värde och har därför starka invändningar mot att namnet Backaplan används för ett mycket större planområde. Beträffande visionen för området anser man att det hade varit mer givande om planförslaget hade illustrerat olika möjliga sätt att utveckla Backaplan i riktning mot den verbalt formulerade visionen.

Man ifrågasätter det realistiska i att bygga ihop Backaplan med Frihamnen, Lindholmen och Ringön. Det krävs, menar man, betydligt större förändringar i infrastrukturen än nya goda förbindelser över älven för att dessa områden skall kunna växa samman på ett sätt som svarar

mot visionen om en blandstad. Det är nödvändigt att trovärdiga trafiklösningar utarbetas och genomförs såväl inom det övergripande trafiknätet som lokalt, varvid trafikförsörjningen av befintliga verksamheter inte får försämrans under utbyggnadstiden. Man föreslår vidare att tankarna om huvudgatunätet presenteras för fastighetsägare inom planområdet vid ett möte där trafikkontoret och Vägverket deltar och där tillfälle till frågor och diskussion ges.

Det verkar, menar man, logiskt att förlägga volymhandel nära trafiklederna och mer småskalig handel i den södra delen som är mer lättillgänglig med kollektivtrafik och inte nås lika lätt från lederna. Dock vore det olyckligt om livsmedelshandeln helt koncentreras till de nordöstra delarna. Livsmedelshandel i ett mer kollektivtrafikbaserat läge nära befintliga och planerade bostäder bör inte uteslutas.

Den föreslagna markanvändningen avviker mycket påtagligt från pågående markanvändning. Nya detaljplaner får inte försvåra en fortsatt användning av befintliga verksamheter. En omvandling till blandstad med inslag av bostäder ställer krav på samordning så att förutsättningar för en god boendemiljö kan skapas utan att det sker på bekostnad av etablerade användningar.

## KF Fastigheter AB

KF Fastigheter AB (KFF) äger direkt och genom dotterbolag fastigheterna Backa 169:1 och Backa 172:1 med en sammanlagd tomtyta av ca 160 000 m<sup>2</sup>. KFF – som deltagit i framtagandet av planförslaget i samverkan med Stadsbyggnadskontoret och Älvstranden Utveckling AB – anser att förslaget ger unika möjligheter att långsiktigt bygga en ny stadsdel med höga krav på kvalitet i boende, service och tillgänglighet. KFF vill framhålla vikten av ett målinriktat och samordnat arbete i den fortsatta planeringsprocessen. Inte minst stödet från de olika kommunala förvaltningarna som deltar i denna är av avgörande betydelse för att slutprodukten ska bli till gagn och tillgång för Göteborgs stad som helhet, menar KFF.

## **Kusinhus AB**

Kusinhus AB, ägare till fastigheten Tingstadsvassen 4:3, är positiva till att ett översiktligt planarbete görs för Backaplansområdet. De hade önskat att övriga fastighetsägare inom "egentliga" Backaplan hade givits möjligheter att delta i planarbetet i ett tidigare skede och önskar inför framtiden att betraktas som betydelsefulla medaktörer som ges möjlighet att delta i planeringen på ett sätt som ökar möjligheterna till ett genomförande och en succesiv stadsförnyelse.

Kusinhus AB menar, liksom HCJ (se ovan) att hotbilden är att stadsförnyelsen väster om Kvillebäcken dröjer ytterligare en tjuugoårsperiod och/eller att KFF's projektplaner inte heller denna gång leder till ett genomförande eller att de endast delvis genomförs och att infrastrukturutbyggnaden dröjer.

Kusinhus yttrande överensstämmer i stora delar med HCJ's yttrande (se ovan). Kusinhus AB uttrycker även förvåning över att man inte i planförslaget hänvisar till den vision man redovisat i samband med tidigare planbegäran för kvarteren Lagret och Remskivan och som väl överensstämmer med det nya förslagets ambition att förtäta planområdets kärna för cityhandel. Man önskar vidare aktualisera tidigare planbegäran. Alternativt bör en detaljplan upprättas för enbart fastigheten Tingstadsvassen 4:3 (kv Lagret). Kvarteret har ett läge vid knutpunkten och Hjalmar Brantingsgatan som kan motivera en hög byggnad. De nedersta våningarna kan gärna användas för handel och service som stöder kollektivtrafikläget, t ex en saluhall, medan såväl kontor som bostäder är tänkbara högre upp, menar man. Läget är också lämpligt för ett hotell. Samtidigt vill man, tillsammans med kommunen, finna en lösning på fastighetens parkeringsbehov. Man påpekar även att illustrationer på olika sidor i planmaterialet visar motstridiga bilder avseende kv Lagret.

Man efterlyser en större öppenhet och möjlighet till delaktighet i det fortsatta arbetet med fler möten mellan kommunen och fastighetsägare

inom området så att kunskaper och önskemål som finns hos de lokala aktörerna kan tas tillvara.

## **Lidl Sverige KB**

Lidl Sverige KB är positiva till den framtida utveckling av Backaplansområdet som beskrivs i handlingen. Förslaget ger bl a relativt stora ytor mellan Lidls fastighetsgräns och en framtida omplacering av Magnetgatan. Dessa överytor, samt förslaget om byggnation av cirkulationsplats mm vid Swedenborgsgatan gör att Lidl vill bli kontaktade av Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret i samband med att arbetet med utformningen av trafikapparaten i området inleds.

## **Mililo Fastigheter**

Anser att förslaget i stora drag är intressant och säkert kommer att innebära ett lyft för denna del av Backaplan. Många fastigheter, framförallt de med stor mark och lågvärdiga byggnader, gynnas starkt av den tänkta utvecklingen. Mililos tomträtt är bebyggd med en större byggnad om ca 4000 m<sup>2</sup>, uppförd 1982, som under 2007 genomgått en större ombyggnad i samband med nytecknade hyresavtal på lång sikt med nya hyresgäster. Det finns dessutom en enklare byggnad om ca 550 m<sup>2</sup> som nybyggdes 2002 på tomträten.

På lång sikt ser Mililo fördelar med de möjligheter ett förbättrat läge kan ge, på kort sikt är man dock begränsade av de hyresavtal som nyligen tecknats med avtalstider på mellan 3 och 10 år.

Av planförslaget framgår att ett stort antal funktioner skissats in på Mililos mark, vilken då kraftigt beskurits av gator, broar, allmän plats och hållplats/vändplats för kollektivtrafik. Man efterfrågar därför en dialog runt dessa frågor, då de skisser som hittills presenterats innebär stora nackdelar för Mililos fastighet. Mililo tar upp följande punkter kring vilka man vill ha en fördjupad dialog:



- Minelundsleden (?) – den nya vägen mellan Minelundsvägen och det nya Kvillemotet kommer enligt skisserna (s. 21 del 2) att tangera eller beskära fastigheten i nordost.
- Deltavägen, med nytt kollektivtrafikstråk, har enligt skisserna (s. 21 del 2) förlängts och förlagts på Mililos mark i nordväst för att ansluta mot nya Minelundsleden i en rondell, som även den beskär fastigheten.
- Hållplatser och vändplats för stombuss / spårvagn – är enligt skisserna (s. 25 del 2) placerade på fastigheten.
- Ny gångbro över Minelundsleden och Bohusbanan för passage till Brunnsboberget är placerad på fastigheten (s. 25 del 2).
- Ytterligare en bro över Minelundsleden till ny pendeltågsstation har hamnat på Mililos mark (s. 25 del 2).
- Ny ”allmän plats” i anslutning till ny pendeltågsstation är enligt skisserna (s. 37 del 2) placerad där Mililos befintliga byggnad står.

Man upplever detta mycket negativt och menar att det känns som om att samtliga allmännyttiga försörjningar i området har placerats på Mililos mark och vissa delar verkar förutsätta att deras byggnader rivs. De befintliga verksamheterna inom fastigheten är alla beroende av att det finns rymligt med mark runt byggnaden för parkering, lastning och lossning samt rundkörning med stora transporter. Även med en framtida ändrad användning av fastigheten är markens storlek mycket viktig då det starkt påverkar hur fastigheten kan användas.

Mililo kan tänka sig en dialog om att släppa mark för vissa ändamål, under förutsättning att möjlighet till ersättningsmark i anslutning till

fastigheten erbjuds. Om möjligheten finns önskar man utöka sin mark, genom att införliva delar av arrendemarken som gränsar till tomträdden i sydost och nordost. Vad gäller trafiklösningar kanske det finns kreativa lösningar som ändrar förutsättningarna? Kommer Norra Deltavägen att behövas om Minelundsleden skapas för genomfartstrafik? Behövs Minelundsleden? – kan trafiken istället styras till Lillhagsvägen?

### **AB Remvassen (SIBA)**

Har enligt sitt yttrande svårt att förstå förslaget indelning i områden där SIBA-huset placerats i ett område för bostäder och handel. En sådan markanvändning förutsätter att huset rivs då de för nuvarande verksamhet specialgjorda byggnaderna inte till rimliga kostnader går att konvertera till bostäder. Detta menar man skulle innebära en enorm värdeförstöring för SIBA och få katastrofala följder för verksamheten i övrigt.

Även om nuvarande byggnader tillåts ligga kvar innebär planförslaget stora problem för SIBA's verksamhet. Att låta en spårväg skära av Backaplan menar man är direkt oförenligt med den verksamhet man bedriver. Ca 80 % av SIBA's kundkrets kommer idag med bil och har behov av bil. Av naturliga skäl lämpar sig merparten av varusortimentet i normalfallet inte för kollektiva transporter. Det är uppenbart, menar SIBA, att deras verksamhet skulle skadas väsentligt om det längs Deltavägen drogs spårväg som skulle utgöra en barriär mellan deras del av Backaplan och den del som i förslaget benämns ”centrala Backaplan”.

AB Remvassen ställer sig, med dessa reservationer, i övrigt positiva till att Backaplan blir föremål för en fördjupad planering och deltar gärna i den fortsatta diskussionen angående översiktsplanens utformning.