



PROGRAM FÖR BACKAPLAN

INOM STADSDELARNA BACKA, KVILLEBÄCKEN, TUVE,
LUNDBY, TINGSTADSVASSEN OCH LUNDBYVASSEN I
GÖTEBORG

SAMRÅDSHANDLING JUNI 2018

DIARIENUMMER: 0698/16



Göteborgs
Stad

Medverkande

Projektgrupp

Caroline Valen, Stadsbyggnadskontoret, projektledare
Hugo Lindblad, Stadsbyggnadskontoret, plan
Inger Bergström, Stadsbyggnadskontoret, plan
Filippa Andersson, Stadsbyggnadskontoret, plan
Ann Bergermark Rintala, Stadsbyggnadskontoret, kommunikation
Camilla Lidholm, Fastighetskontoret
Mattias Sjöholm, Trafikkontoret
David Palmqvist, Trafikkontoret

Arbetsgrupper

Ashwin Karjatkar, Stadsbyggnadskontoret, plan
Branka Strandberg, Stadsbyggnadskontoret, plan
Sandra Dahlgren, Stadsbyggnadskontoret, geotekniker
Anna Noring, Stadsbyggnadskontoret, strategiska
Martin Knape, Stadsbyggnadskontoret, strategiska
Helena Pyk, Fastighetskontoret
Matilda Landén, Fastighetskontoret
Ann Olausson, Fastighetskontoret
Andris Vilumsons, Fastighetskontoret, geotekniker
Christian Carlsson, Fastighetskontoret, markmiljö
Magnus Ståhl, Trafikkontoret
Anna-Karin Sintorn, Park- och naturförvaltningen
Kerstin Lönnhag, Park- och naturförvaltningen
Anna Ohlin, Kretslopp och vatten
Kristina Johansson, Kretslopp och vatten
Sofia Digerstedt, Kretslopp och vatten
Helena Frohm, Kretslopp och vatten
Stella Bergström, Miljöförvaltningen
Sophie Rychlik, Miljöförvaltningen
Axel Petersson, Idrott- och föreningsförvaltningen
Eva Stockfelt, Idrott- och föreningsförvaltningen
Gösta Malmryd, Idrott- och föreningsförvaltningen
Rasmus Wicander, Idrott- och föreningsförvaltningen
Johan Nyström, Lokalsekretariatet
Jan Öberg, Lokalförvaltningen
Stig Santa, Älvstranden Utveckling AB
Lovisa Grahn, Stadsdelsförvaltningen Lundby
Beatrice Klein, Stadsdelsförvaltningen, Lundby
Linn Ryding, Stadsdelsförvaltningen, Lundby
Barbara Ekström, Stadsdelsförvaltningen, Lundby
Frida Åberg, Stadsdelsförvaltningen, Lundby
Malin Clarke, Kulturförvaltningen
Stefan N Nilsson, Göteborg Energi
Lars Karlsson, GE GothNet AB
Göran Samuelsson, GE Fv AB
Rolf Edlund, GE Fk AB

Bilagor

Programhandlingar

01. Program för Backaplan
02. Kortversion program för Backaplan

Övriga handlingar

03. Struktur och färdplan för Backaplan (2015)
04. Backaplan: Fördjupade studier (2017)
05. Verksamhetsinventering Backaplan (2016)
06. Stadsbyggnadsstudie Backaplan/Brunnsbo (2016)
07. Planeringsförutsättningar Hjalmar Branting-stråket (2017)
08. Social och barnkonsekvensanalys Backaplan (2018)

Utredningar

09. Parkerings- och mobilitetsutredning för Backaplan (2017)
10. Trafikanalys Backaplan (2018)
11. Trafikförslag Backaplan (2018)
12. Geoteknik och markmiljö (2018)
13. a) Störande verksamheter (2018)
b) Fördjupad riskutredning störande verksamheter (2018)
14. PM Luftmiljö Backaplan (2018)
15. Dagvattenutredning Backaplan (2018)
16. Klimatanpassning Backaplan (2018)
17. Riskanalys för detaljplan för Backaplan Dp1 (2016)
18. Bullerberäkning Dp1 (2016)
19. Miljöpåverkan - Behovsbedömning (koncept)
20. PM MKN vatten Kvillebäcken (2018)
21. Naturvärdesinventering (utförs under sensommaren 2018)

Handlingarna finns på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt. Information om projektet finns även på <https://stadsutveckling.goteborg.se/>.

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om programmet lämnas av:

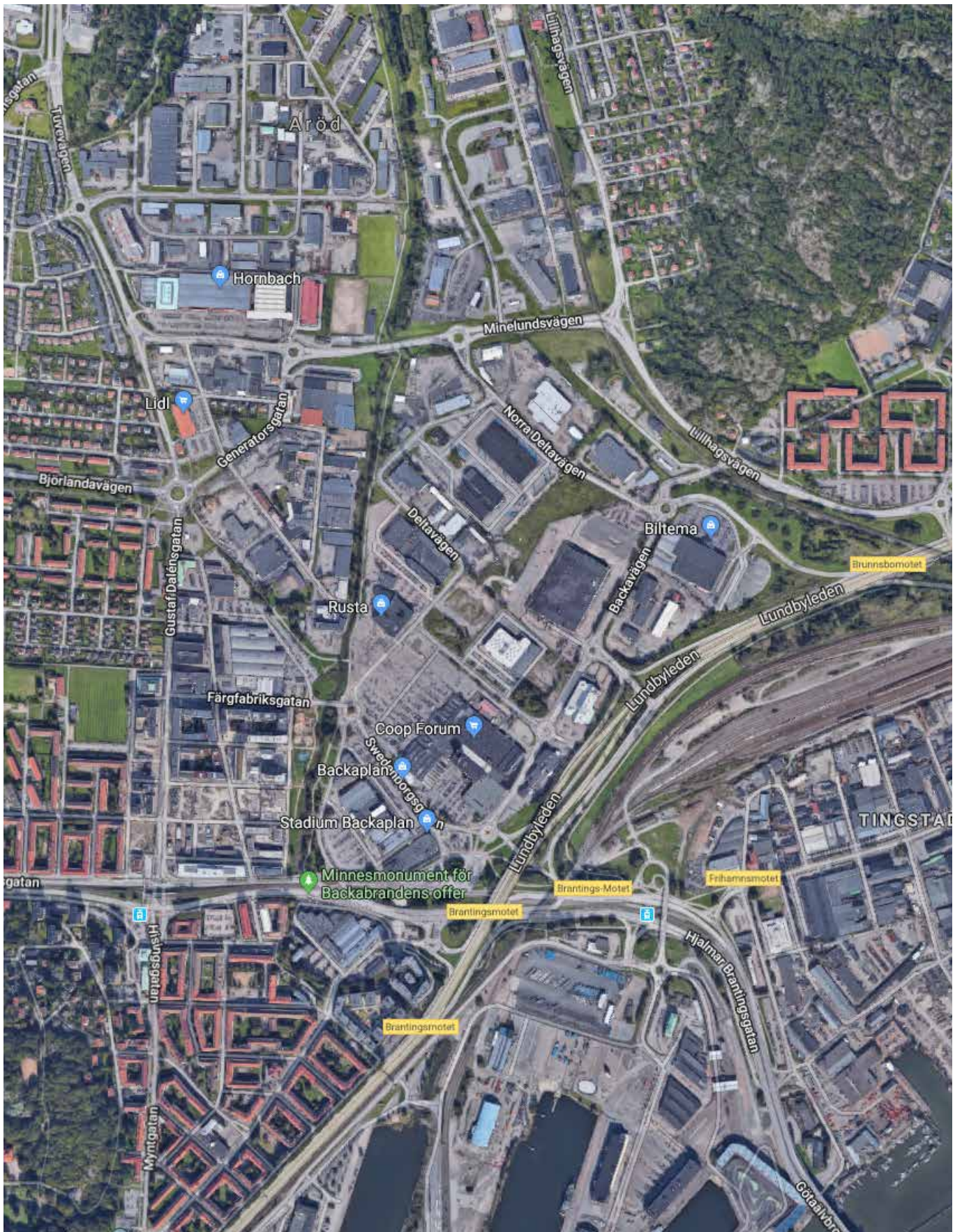
Caroline Valen, Stadsbyggnadskontoret, projektledare tfn 031- 368 17 04
Karin Slättberg, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 17 32
Inger Bergström, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 19 48

Samrådstitid: 5 september - 16 oktober

INNEHÅLL

Inledning	5
Sammanfattning	5
Kort om planprocessen.....	5
Uppdrag.....	6
Programmets syfte	6
Förutsättningar	10
Process och arbetsform	13
Backplan idag	16
Identitet och karaktär	16
Trafik	18
Vatten	20
Teknik	22
Programförslag.....	24
Programkarta.....	24
Riktlinjer för kommande detaljplaner	25
Övergripande programidé	26
Sociala och kulturella frågor	28
Struktur och exploatering	32
Trafik och infrastruktur.....	40
Grönstruktur och vatten.....	44
Genomförande.....	50
Konsekvenser.....	56
Sociala konsekvenser	56
Miljökonsekvenser.....	61
Ekonomiska konsekvenser	65

Adresskarta



INLEDNING

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden beslutade 2016-10-25 och 2017-12-19 om uppdrag för program för Backaplan. Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde. Uppdraget innebär att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för omvandlingen av Backaplan till en attraktiv blandstad.

Backaplan är en del av Älvstaden. Programmet ska utveckla Vision Älvstaden till konkreta planeringsförutsättningar och utreda vad som krävs för att uppnå en socialt blandad stad med varierat bostadsutbud, tillräcklig kommunal service, centrumhandel i blandstad, kultur och idrott, prioritering av fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, samt attraktiva mötesplatser. Placering av kulturhus är en central fråga liksom parker och gröna bostadsgårdar. Ca 7000 bostäder föreslås inom programområdet, offentlig service, ca 140 000 kvm handel inom hela området och verksamheter med tyngdpunkt kring Hjalmar Brantingsplatsen, knutpunkten kring Brunnsbo och längs Backavägen.

Genomförandefrågor som studerats är etappindelning, markmiljö, klimatanpassning och områdets möjligheter att utgöra god bostadsmiljö under utbyggnadstiden.

Programarbetet utgår ifrån tidigare framtagen Struktur- och färdplan för Backaplan (2015).

Programmet upprättas enligt PBL 2010:900 och förslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan.

KORT OM PLANPROCESSEN

Vad är ett planprogram?

Programmet anger kommunens avsikter med området, och utreder övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur Backaplan kan utvecklas från handels- och industriområde till blandstad. Programmet ska svara på frågan om vad som är lämplig markanvändning, beskriva eventuella konsekvenser, viktiga samband och behov av infrastruktur med mera.

Programsamråd

Programsamråd hålls **5 september - 16 oktober 2018**. Under samrådstiden har boende i området samt olika remissinstanser rätt att lämna synpunkter på förslaget. Inkomna synpunkter sammanställs i en så kallad samrådsredogörelse och är en del i det fortsatta arbetet med förslaget. Förutom i Plan- och byggprojekt på stadens webbplats så finns samrådsförslaget tillgängligt 5 september - 16 oktober på Stadsbyggnadskontoret och Visitors Centre på Lindholmen Science Park. 10 september - 16 oktober kommer det även finnas tillgängligt på Lundby Bibliotek.

Godkännande av programmet

Efter byggnadsnämndens godkännande av programmet kommer det att ligga till grund för de detaljplaner som upprättas inom området.

UPPDRAG

PROGRAMMETS SYFTE

Byggnadsnämnden beslutade 2016-10-25 att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett program för Backaplan. Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde. Uppdraget innebär att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur Backaplan kan omvandlas till en attraktiv ny stadsdel.

Programarbetet ska identifiera de viktigaste strukturerande elementen och belysa och klarlägga frågor om socialt blandad stad, kommunal service, trafik och parkering, handel i blandstad, kulturhus, exploatering, etappindelning och genomförandefrågor, samt särskilt beakta frågor om riksintressen som risk- och klimatfrågor. Programmet kommer att ligga till grund för kommande detaljplaner. Programarbetet utgår ifrån tidigare framtagna *Struktur- och färdplan för Backaplan* (bilaga 3) och ska utvecklas utifrån värden i Vision Älvstaden.

Mål

Backaplan ska utvecklas från en handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbyggd, grön och levande blandstad. En blandning av bostäder, service, kontor och cityhandel ska utveckla Backaplan till Hisingens centrum och koppla ihop staden över älven.

Mål med programmet är:

- att bygga blandstad med cityhandel, social service, kultur och attraktiva boendemiljöer
- att möjliggöra fortsatt inrymmande av befintliga kultur- och hantverksverksamheter
- att skapa nya mötesplatser
- att skapa fler och tydligare stråk och kopplingar
- att minska den trafik som genereras i området
- att tillföra grönska och rena dagvattnet
- att ge förutsättningar för socialt blandad stad
- att studera genomförandefrågor och etappindelning

Utökat uppdrag

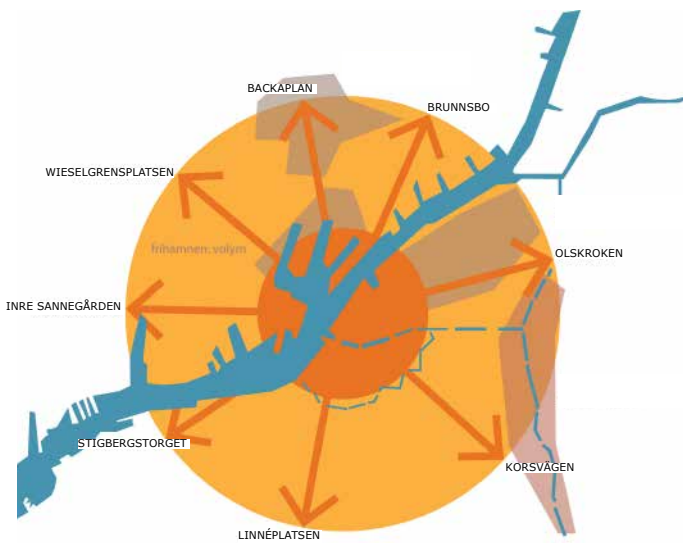
Byggnadsnämndens beslut att upprätta program 2016-10-25 omfattade Östra Backaplan, området öster om Kvillebäcken. Byggnadsnämnden beslutade 2017-12-19 att utöka programmet för att även omfatta området väster om Kvillebäcken samt söder om Hjalmar Brantingsgatan. Detta för att kunna säkra viktiga kopplingar och stråk, samt hantera riskfrågor som till exempel högt vatten och skyfall på ett tillfredsställande sätt för helheten.

Programområdet

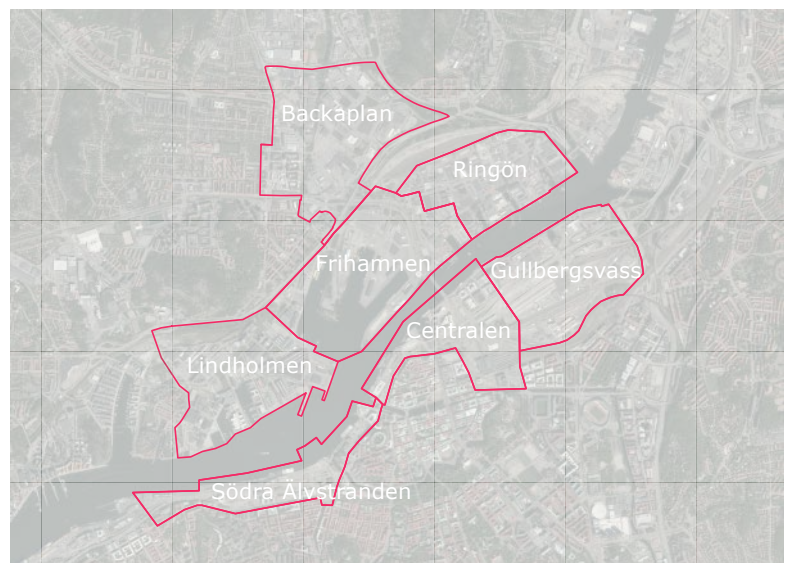
Programområdet är cirka 90 hektar och ligger två kilometer norr om Gustaf Adolfs Torg. Området avgränsas geografiskt av Lundbyleden i öster, Gustav Daléngsgatan i väster och Minelundsvägen och Lillhagsvägen i norr. I söder ansluter programområdet till Frihamnens utvecklingsområde samt befintlig kvarterstruktur vid Porslinsfabriken och Herkulesgatan. Programområdet angränsar i sydväst till det nybyggda området Kvillebäcken. Själva Kvillebäcken löper som en ryggrad genom Backaplan och delar programområdet i en östra och västra del.



Den vita linjen visar avgränsningen för programområdet.



Innerstaden växer över älven, principskiss från pågående arbete med Fördjupad översiktsplan.



Älvstadens delområden.

Vision Älvstaden

Backaplan är ett av sju utpekade delområden i Älvstaden och ska utvecklas i enlighet med Vision Älvstaden, antagen av kommunfullmäktige den 11 oktober 2012. Visionen anger att Älvstaden ska vara öppen för världen och utvecklas så att den *helar staden, möter vattnet och stärker kärnan*.

• Hela staden

Backaplan ska bli en del av ett stadsmässigt stråk över älven till Centralenområdet – en viktig pusselbit i att knyta ihop staden över älven och ett led i att hela staden fysiskt och socialt. Området ska knyta ihop övriga Lundby med Frihamnen och Brunnsbo. Knutpunkt Hjalmar ska bli en plats där många vägar möts. Hjalmar Brantingsgatan, Backavägen och Swedenborgsgatan ska utvecklas som attraktiva och levande stråk.

Den nya stadsdelen ska vara öppen och tillgänglig för alla. Vardagslivet ska underlättas med närhet till allt. Den ska formas med mötesplatser av olika slag och dessa ska inbjuda till aktiviteter. Segregation ska motverkas genom en bred variation av boendeformer, verksamheter och stadsrum som ger utrymme för många olika människor. En blandning av parker, platser, attraktiva gator, bostäder, verksamheter och kultur ska finnas.

• Möta vattnet

Kvillebäcken och dess gröna stränder har en stor utvecklingspotential. Kvillebäcken ska koppla Göta älv till Nordre älv som ett grönt och rekreativt stråk. Stråket planeras som stadsdelspark tillgänglig för alla. Ett nät ska skapas av flera gröna platser kopplade till de större parkerna i omgivningen och till vattnet. Klimatanpassningsstrategin ska utformas som ett tillskott i stadsbilden.

Orienterbarhet och hög tillgänglighet till offentliga platser är viktiga kvaliteter. Det ska vara lätt att röra sig som gående och cyklist. Det ska vara lätt att leva hållbart.

• Stärka kärnan

Innerstaden växer över älven. Backaplan ska utvecklas till tätbebyggd blandstad med bostäder, grönska, levande bottenvåningar med handel, offentlig service, verksamheter och kontor. Handeln som karakteriserar Backaplan idag ska fortsätta utvecklas till en mer citylik handel som integreras i stadsmiljön. Området ska erbjuda en spännande stadsmiljö med ett intressant kulturliv och en attraktiv boendemiljö.

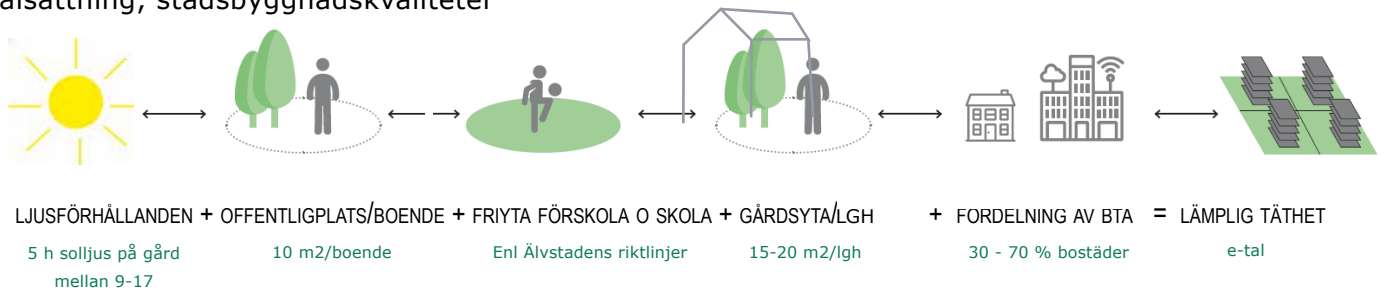
Knutpunkt Hjalmar är strategiskt viktig för området. Platsen ska utvecklas som knutpunkt och en inbjudande mötesplats. Knutpunkten ska vara tät, nära och innehållsrik med stor funktionsblandning och hög tillgång till kollektivtrafik.

Älvstadens planeringsförutsättningar

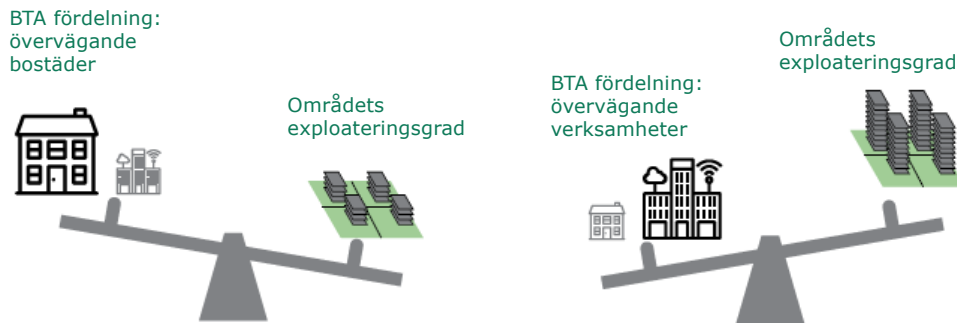
Arbetet med att konkretisera visionen och målbilden om en attraktiv blandstad sker gemensamt för Älvstaden inom uppdraget "Älvstaden konkret". Här anges de övergripande planeringsförutsättningarna - Älvstadens struktur med viktiga stråk, kopplingar och delområdenas innehåll och karaktär. Den belyser även täthetsfrågan och stadsbyggnadskvaliteter som balanserad blandning mellan bostäder och verksamheter, attraktiva gatamiljöer och byggnader med goda dagsljusförhållanden och solbelysta gårdar, god tillgång på offentliga friytor för boende och arbetande med attraktiva grönytor och parker, goda utemiljöer för barn där särskilda krav för förskolor och skolor ska efterlevas. En del av planeringsförutsättningarna anger rekommendationer, nyckeltal eller indikatorer som utgår från tex Boverket, stadens riktlinjer eller pågående forskning inom området. Arbetet med Älvstaden konkret sker parallellt med programarbetet för Backaplan och förväntas vara klart under hösten 2018.



Målsättning, stadsbyggnadskvaliteter



Viktiga stadsbyggnadskvaliteter i arbetet med konkretisering av Vision Älvstaden



Fördelningen mellan bostäder och verksamheter påverkar exploateringen. Fler bostäder kräver mer allmän plats, vilket gör att exploateringen blir lägre.

Tillämpning av planeringsförutsättningar

Att utveckla Backaplan till en tät grön kvarterstad innebär utmaningar med att förverkliga visionen och tillgodose stadsbyggnadskvaliteter. Ett antal kvaliteter har därför identifierats som särskilt viktiga att studera och följa upp i programförslaget. Det finns till exempel en tydlig koppling mellan antal bostäder som planeras och behovet av förskole- och skolplatser som det genererar. Skolornas friytor har krav på storlek, placering och utformning för att vara välfungerande. Det påverkar parkernas storlek, läge och utformning. Andel parkmark avgör också tillgången på grönyta för det antal boende och arbetande som planeras. Hur stort behovet blir av att samutnyttja ytor i parkerna med till exempel friytor för förskola/skola, påverkar i sin tur de boendes faktiska tillgång till offentlig plats och park inom området. Fördelningen mellan bostäder och verksamheter i en tät kvarterstad har också betydelse. En hög exploatering med stort bostadsinnehåll genererar behov av stor andel friyta för förskola/skola och parkmark. Bostäderna har även behov av attraktiva gårdar med goda sol- och dagsljusförhållanden där utformningen och storleken på gårdarna påverkar användningen och de sociala värdena. Etablering av kontor och verksamheter har andra förutsättningar och krav på sol- och dagsljus och gårdar. Detta påverkar exploateringsgraden i ett område och en balanserad blandning av bostäder och övrigt innehåll ger förutsättningar att uppnå en attraktiv stadsmiljö.

I programförslaget har avvägningar gjorts för att komma fram till ett antagande om antal bostäder, grönyta per boende, friytor för förskola, samutnyttjandegrad av parkerna etc. Detta beskrivs i vidare i programförslaget.

FÖRUTSÄTTNINGAR

En mängd strategiska dokument ligger till grund för programmet för Backaplan. Nedan beskrivs de viktigaste av dem.

Översiktsplanen

I översiktsplanen för Göteborg, antagen 2009-02-26, är Backaplan betecknat som område för stadsutveckling. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Att skapa attraktiva mötesplatser och nya stora och små parker är en viktig fråga liksom att ta tillvara och förbättra vattenkontakten. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik skall prioriteras och kopplingar mellan stadsdelar förbättras.

Översiktsplanen pekar även ut Backaplan som utredningsområde för framtida kommunikationer. Bland annat nämns att kopplingen från Björlandavägen och Tuvevägen mot Lundbyleden samt kollektivtrafik-kopplingen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Björlandavägen ska studeras.



Strategiska beslut för staden

Vision Älvstaden

Vision Älvstaden antogs av kommunfullmäktige i Göteborg den 11 oktober 2012, och beskriver hur Älvstaden ska utvecklas till en sammanhängande innerstad. Kärnan i visionen är att Älvstaden ska vara öppen för världen, den ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan.



Planeringsförutsättningar för Backaplan

2001 togs beslut av Byggnadsnämnden att påbörja arbetet med en Fördjupad översiktsplan för Backaplansområdet. Arbetet resulterade i dokumentet Planeringsförutsättningar. Förslagets målsättning är att tillvarata områdets centrala läge och utveckla området till en attraktiv blandstad, utnyttja Backaplans potential som handelsplats vid Hisingens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafiken, utveckla Kvillebäckens grönstråk genom området, förstärka områdets gång- och cykelkopplingar till omkringliggande stadsdelar, natur- och vattenområden samt förbättra trafikförhållandena i området.



Struktur och färdplan för Backaplan

Struktur- och färdplan för Backaplan (2015) är en produkt av samverkan mellan fastighetsägare och kommun, och visar en gemensam viljeriktning för fortsatt planering. I Struktur- och färdplanen beskrivs vikten av att överbrygga befintliga barriärer och undvika nya, samt att utveckla kopplingar och samband genom bland annat ny bebyggelse i gränssnitten. Programmet för Backaplan är en vidareutveckling och detaljering av den struktur som arbetades fram i Struktur- och färdplanen.



Fördjupade studier för Backaplan

Under 2017 genomfördes ett flertal workshops för att vidareutveckla Struktur- och färdplanen. Under dessa workshops lyftes ett flertal frågor som inte diskuterats ingående tidigare, som lokalisering av skola, förskola och grönstruktur. Resultatet utmynnade bland annat i dokumentet *Fördjupade studier* (2017).



Pågående planering

Älvstaden konkret

Arbetet med att konkretisera visionen och målbilden om en attraktiv blandstad sker gemensamt för Älvstaden inom uppdraget ”Älvstaden konkret”. Här anges de övergripande planeringsförutsättningarna för Älvstaden.

Fördjupad översiktsplan, centrala Göteborg (FÖP Gbg)

FÖP Gbg fördjupar analysen av hur olika frågor och förutsättningar påverkar den centrala staden, hela Göteborg och regionen. Man arbetar med att identifiera målkonflikterna i stadens olika strategidokument så att relevanta konsekvensbedömningar och intresseavvägningar kan göras. Dessa fördjupningar och konkretiseringar ska ligga till grund både för fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg, och vägleda pågående stadsutvecklingsprojekt.

Genomförandestudie Hjalmar Brantingsgatan

Planeringen av stråket sker i en genomförandestudie, GFS, som omfattar sträckan Hisingsbron - Kvillebäcken. Till grund för det pågående arbetet ligger dokumentet *Hjalmar Brantingsstråket, ett stadsmässigt stråk mellan Hisingsbron och Wieselgrensplatsen* (2017). Det fortsatta arbetet kommer ske i samarbete mellan trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret, och i dialog med Trafikverket.

Pågående detaljplaner

- Gator vid Backaplan (dnr: 0369/ 12)

Detaljplan för gator i Backaplans norra delar, med syftet att möjliggöra en bussgata och pendeltågstation på Bohusbanan samt ett nytt mot på Lundbyleden, Kvillemotet. De nya gatorna är grunden i det framtida trafiknätet för Backaplansområdet. Det handlar bland annat om att minska trafikbelastningen på Gustav Dahléngsgatan och underlätta för trafik från Björlanda och väster för vidare passage till Lundbyleden. Projektet utgör samtidigt en avgörande pusselbit för genomförandet av delar i det så kallade Västsvenska paketet, bland annat Marieholmsförbindelsen.

- Handel mm vid Backavägen (dnr: 15/0589)

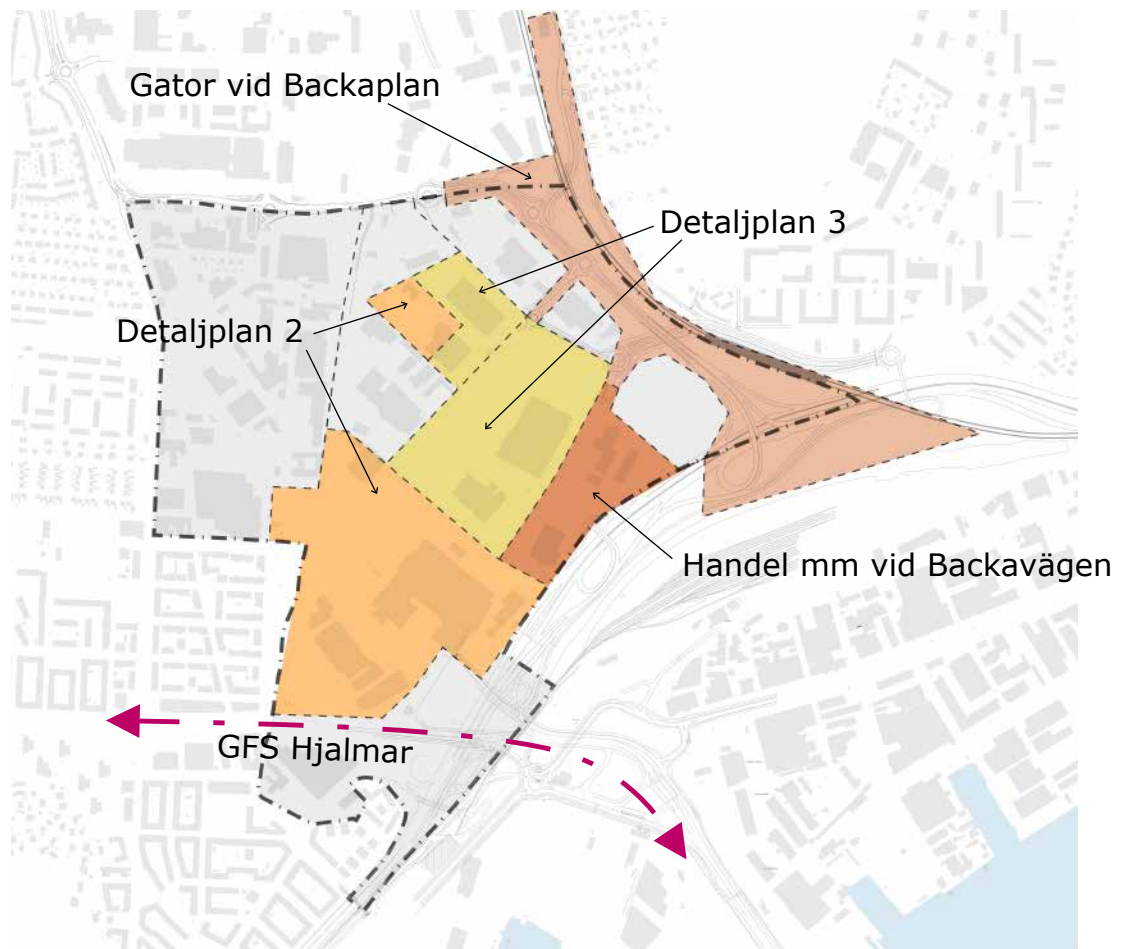
Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av centrumverksamheter och bostäder. Planen syftar också till att kunna möjliggöra en omvandling av Backavägen för att säkerställa en del av Backaplans övergripande gatunät och möjliggöra för spårväg mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. Granskning april 2018.

- Detaljplan 2

Detaljplanen syftar till att utveckla området kring Hjalmar Brantingsplatsen och norrut längs Kvillebäckens södra del. Förslaget ska studera möjligheten att utveckla området med bostäder, handel, offentlig service, kontor och allmän plats. Planen syftar också till att möjliggöra del av en stadsdelspark längs med Kvillebäcken och skapa en ny mindre park centralt i området. Syftet är också att studera Kvilleplatsen och ge möjlighet till en utveckling av den. Planen är nu vilande i avvaktan på programmet.

- Detaljplan 3

Detaljplan 3 har fått planbesked. Planen omfattar centrala Backaplan och innehåller övervägande bostadskvarter med lokaler i bottenvåningar mot huvudgator, samt skola och park.



Utbyggnadsområden

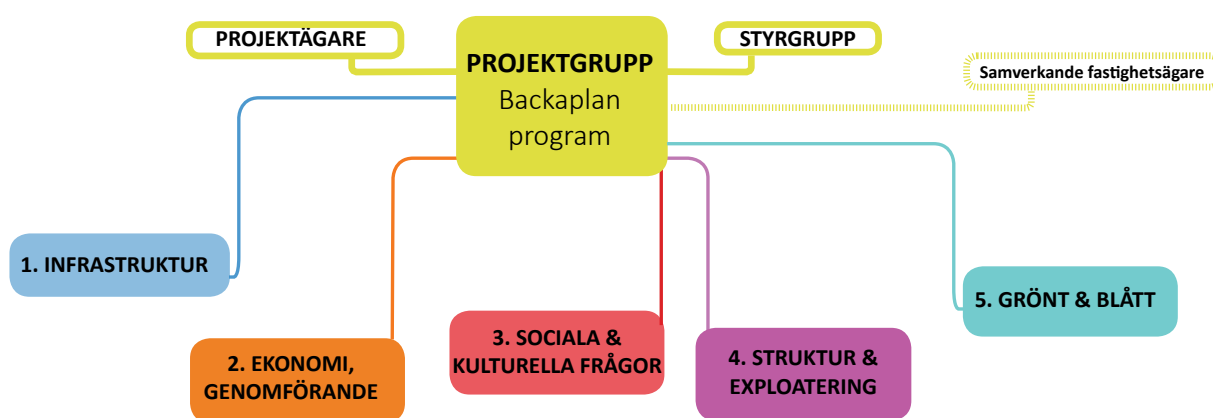
Kartan redovisar ungefärlig avgränsning av:

- Pågående detaljplanearbeten
- Områden som fått positivt planbesked
- Pågående utbyggnadsområden
- GFS för Hjalmar Brantingstråket

PROCESS OCH ARBETSFORM

Projektorganisation och arbetsgrupper

Programarbetet har letts av en projektgrupp med representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret. Utöver den har fem arbetsgrupper organiserade efter teman arbetat med *infrastruktur*, *ekonomi och genomförande*, *sociala och kulturella frågor*, *struktur och exploatering* och *grönt och blått* (frågor som rör grönska och vatten). Sak- och knäckfrågor fördelades inledningsvis på arbetsgrupperna, som under processens gång berett frågor och levererat in utredningar till projektledningsgruppen för beslut. Berörda förvaltningar, intressenter och expertstöd har varit representerade i arbetsgrupperna. Flera förvaltningar har deltagit i ett antal av arbetsgrupperna.



Projektorganisation

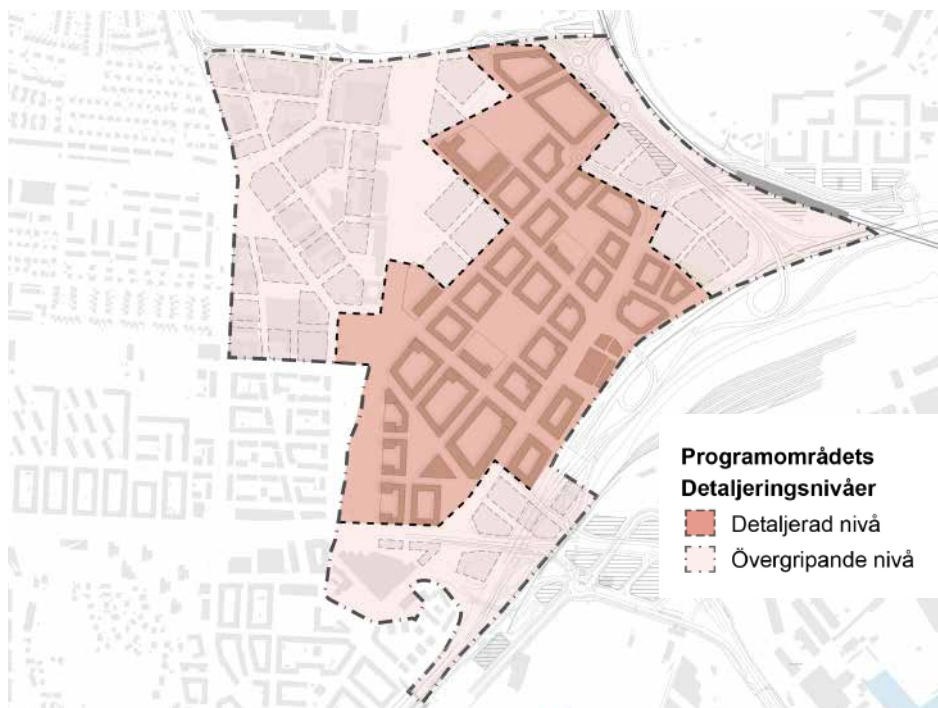
Utgångspunkt: Struktur och färdplanen

En utgångspunkt för programförslaget har varit *Struktur och färdplan för Backaplan* (2015). Struktur- och färdplanen arbetades fram i samverkan mellan staden och berörda fastighetsägare i området i syfte att ta fram en gemensam målbild för fortsatt utveckling av Backaplan. I strukturplanen pekas områdets viktigaste stråk, noder och övergripande gatustruktur ut. Den bygger på en kvarterstruktur med en indelning i större kvarter samlade runt en bostadsnära park samt en större stadsdelspark kring Kvillebäcken.

Strukturplanen har således varit en ram inom vilken ett antal frågor har studerats i programarbetet, så som kommunal service, parkytor, översvämningsrisk, trafikföring, exploateringsgrad mm. Justeringar har gjorts i strukturen under programarbetet men huvuddrag och principer ligger i stort sett fast från den ursprungliga Struktur- och färdplanen.



Struktur och färdplanens struktur



Samverkan med fastighetsägarna

En stor del av östra Backaplans fastigheter ägs av fastighetsägare som aktivt samverkar med staden för Backaplans utveckling. Dessa är Platzer Projektutveckling AB, Fastighets AB Balder, Skandia Fastigheter, Norra Backaplan Bostads AB, och JPA Fastigheter. Samverkan med dessa fastighetsägare har skett via dialog i fastighetsägarnas gemensamma forum, samt särskilt kunskapsutbyte kring handelsfrågor företrätt av Skandia Fastigheter och programförslagets struktur och tätthet där White Arkitekter har företrätt fastighetsägarna vid två workshops under processen.

Ett informationsmöte som vände sig till samtliga fastighetsägare inom programområdet hölls den 27 februari 2018 på Stadsbyggnadskontoret i syfte att informera och svara på frågor om pågående utveckling av Backaplan.

Programmets detaljeringsnivåer

I programmet redovisas två detaljeringsnivåer. En för hela programområdet där en övergripande struktur är framtagen och där det finns ett antagande om antal bostäder och principer för ytor för kommunal service, park och typ av kvartersstruktur. I den östra delen av programområdet har dessa övergripande strategier omsatts i ett mer konkret förslag. Området som studerats mer i detalj redovisas inom den streckade linjen på kartan nedan och är den del av programområdet där ett närmare samarbete med fastighetsägarna ägt rum under processen.



Social konsekvensanalys

I programarbetet har en social konsekvensanalys, SKA, och en barnkonsekvensanalys, BKA, genomförts. Den 7 mars 2018 hölls en workshop på Stadsbyggnadskontoret tillsammans med ÅF, med brett deltagande från staden, fastighetsägarna och berörda intressenter, bland annat personer som idag är verksamma på Backaplan. Under workshopen diskuterades programförslaget och Backaplan idag utifrån 4 teman: *socialt blandat boende, grönstruktur och livsmiljö, verksamheter och kultur* och *barn i tät stad*. Utredningen bifogas programhandlingen (bilaga 8).



BACKPLAN IDAG

BACKAPLAN IDAG

IDENTITET OCH KARAKTÄR

Backaplan är beläget på Hisingen, cirka 2 km från Göteborgs centrum. Området är ett industri- och handelsområde utbyggt på 1960-talet, och är bland göteborgarna känt som en viktig handelsplats. Landskapet inom området är flackt, men bryts strax utanför programområdet av med högre belägna områden. Backaplan saknar i stort sett parker, idrotts- och grönområden. Vegetation inom området finns främst längs Kvillebäcken och längs de större vägarna som omger området. På de privata fastigheterna finns ett mindre antal träd och grönområden. Området har generellt stor brist på grönska.

Verksamheter

Backaplan är främst ett handels- och verksamhetsområde. Handeln finns framförallt i närheten av Hjalmar Brantingsplatsen och i anslutning till trafikmoten. Detaljhandelsomsättningen för området är cirka 1 900 miljoner kronor på cirka 75 000kvm. Det står för cirka 7% av Göteborgs sällanköpshandel (*Övergripande handelsutredning för Göteborgs stad*, WSP, 2016). Det finns även en del kontor, restauranger och olika kulturella verksamheter. En inventering av befintliga verksamheter inom Backaplan har tagits fram och bifogas till programhandlingen (bilaga 5).

Störande verksamheter

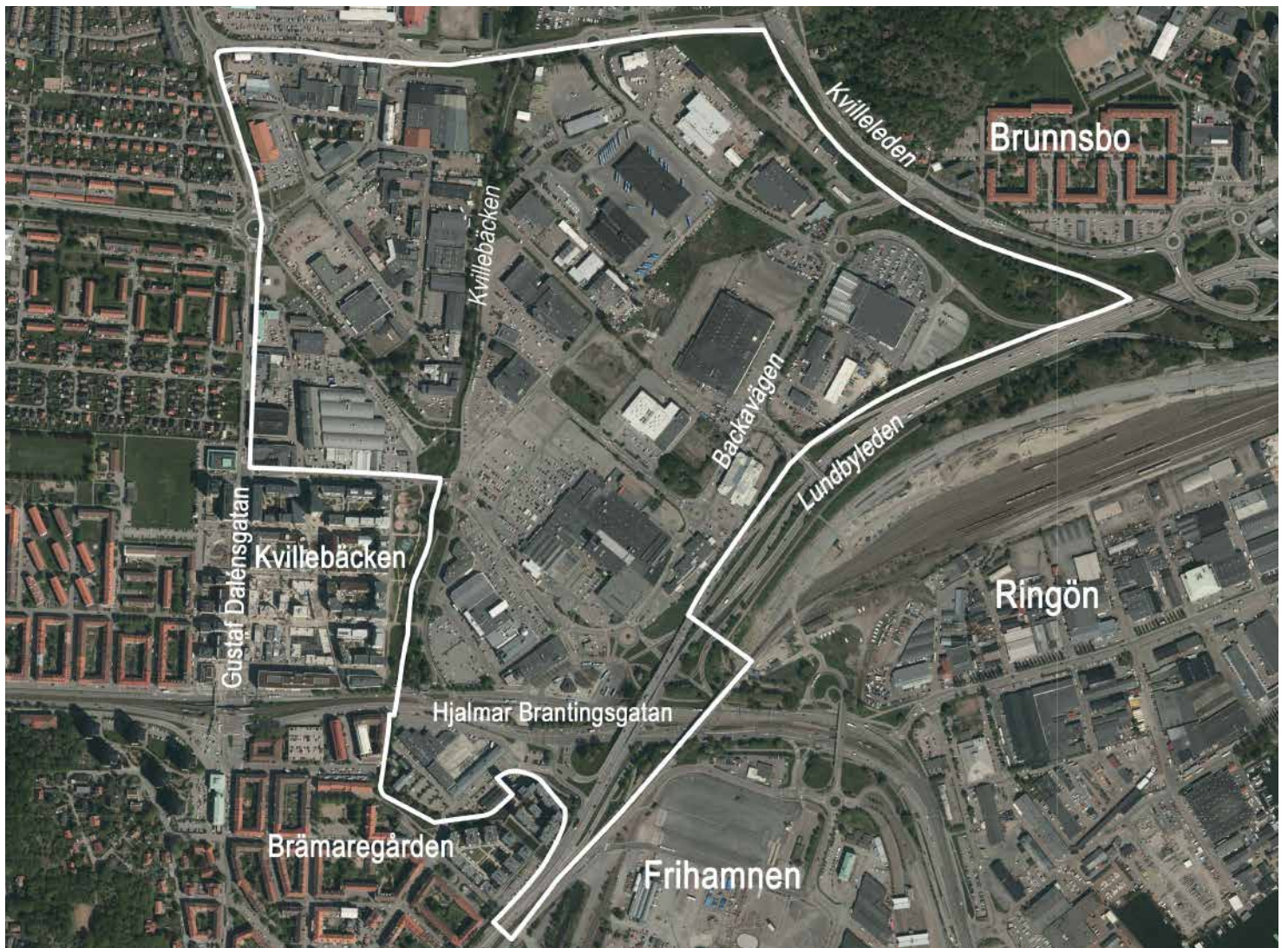
En utredning som redovisar de störande verksamheter som finns inom och i anslutning till området har tagits fram av Sweco. (Se karta på s. 21) Utredningen bifogas programhandlingen (bilaga 13).

Bebyggelse

Bebyggelsen i området är i huvudsak en till fyra våningar. Runt om området finns områden med högre bebyggelse, bland annat den som tillkommit i Nya Kvillebäcken väster om området, och i gamla Porslinsfabriksområdet söder om programområdet. I den nordvästra delen av Backaplan finns sex villor, men utöver det finns inga bostäder inom programområdet. Området innehåller inte några byggnadsminnen eller fornlämningar och berörs inte av bevarandeprogrammet från 1999, av bevarandeprogram Moderna Göteborg eller av kulturmiljöunderlaget från 2012. Platsen för Backabranden 1998 ligger inom programområdet.

Samband och barriärer

Backaplan kopplas ihop med omkringliggande områden främst via Backavägen och Hjalmar Brantingsgatan. Biltrafiken till och från området leds främst via Lundbyleden. Hjalmar Brantingsplatsen har goda kollektivtrafikförbindelser, vilket gör att den västra delen av Backaplan har goda kopplingar till centralstationen. Lundbyleden, Hamnbanan och Bohusbanan utgör stora barriärer mellan Backaplan och Ringön och mellan Backaplan och Brunnsbo. Även älven utgör en stor barriär mellan Backaplan och centrala Göteborg, särskilt för gående och cyklister. Sammantaget gör dessa barriärer att området upplevs ligga längre bort än det gör. Ett arbete pågår med att utveckla Frihamnen och således stärka Backaplans kopplingar till centrala Göteborg.



Programområdet



Parkeringsytor framför Coop



Handel på Backaplan



Kvillebäcken sedd från söder

Markägoförhållanden

Huvuddelen av fastigheterna inom området ägs av privata aktörer eller är upplåtna med tomträtt.

TRAFIK

Biltrafik och godstransporter

Området trafikförsörjs främst via Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan men även Gustaf Daléngsgatan, Björlandavägen, Tuvevägen och Lillhagsvägen står för en del av tillfartstrafiken.

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan utgör riksintresse för transporter. Hamnbanan är en viktig järnvägslänk till Göteborgs hamn och utgör riksintresse för sjöfarten.

Kollektivtrafik

Hjalmar Brantingsplatsen är den starkaste knutpunkten för kollektivtrafik på Hisingen. Hållplatsen trafikerar av ett flertal buss- och spårvagnslinjer, och turtätheten är mestadels mycket hög. Till Brunnsparken tar resan från Hjalmar Brantingsplatsen ca 7 minuter. Programområdets norra delar ligger dock relativt långt ifrån Hjalmar Brantingsplatsen och har i dagsläget sämre tillgänglighet, med endast en busshållplats vid Backavägen.

Gång- och cykeltrafik

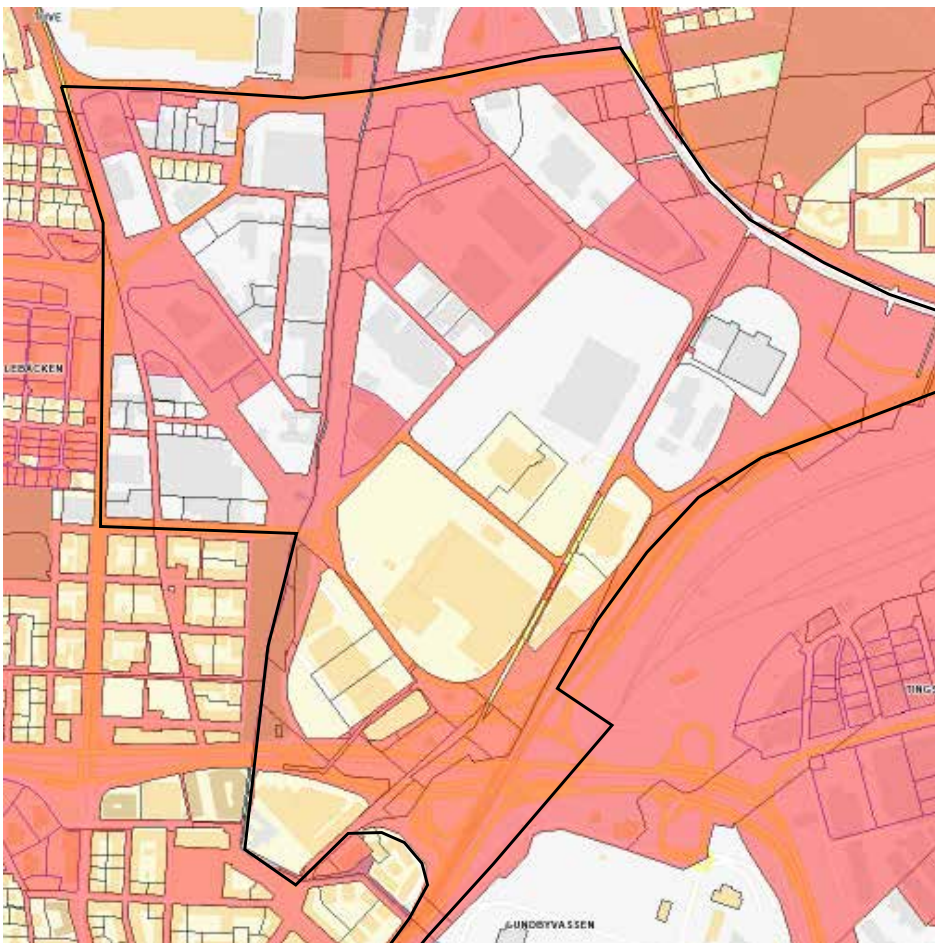
Utmed Hjalmar Brantingsgatan finns ett av stadens största cykelstråk med koppling till Frihamnen och Hisingsbron. Tvärs genom programområdet går en cykelbana mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Swedenborgsplatsen, med vidare sträckningar mot Tuve och Björlanda. Området har stora fotgängarflöden mellan hållplatser, butiker och bostäder i närområdet. Backaplan är i dagsläget dåligt utformat för gående med stora öppna ytor.

Parkering

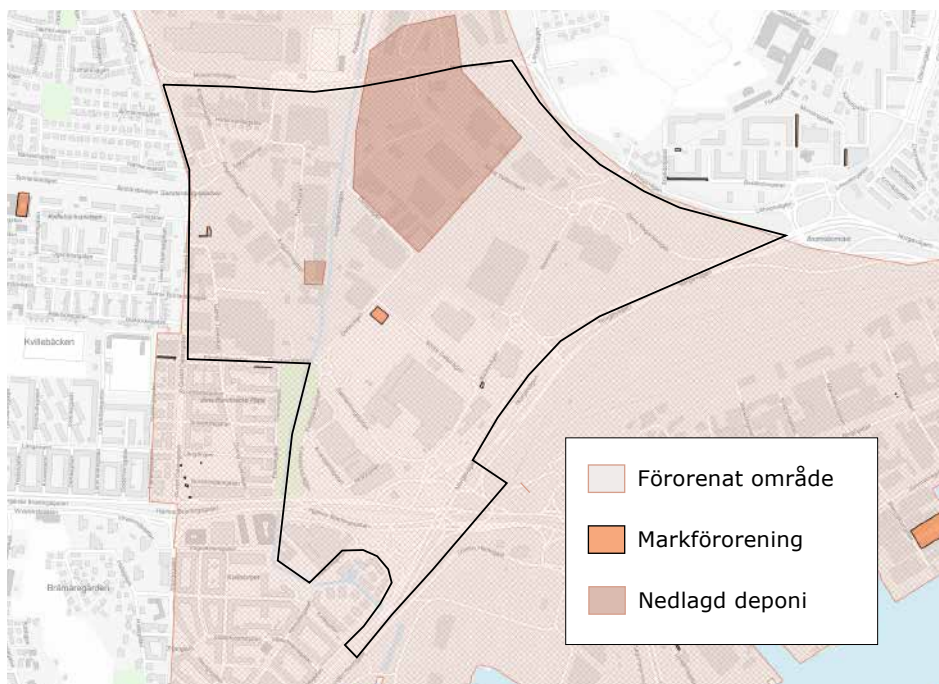
Programområdet domineras av stora ytor med markparkering för handelsområdets kunder. Gatuparkering tillåts endast utmed enstaka gator i områdets nordvästra del. Parkeringen är i övrigt lokaliserad inom respektive fastighet.

Buller

Området påverkas av buller från vägtrafik och tågtrafik. Vägtrafiken är den dominerande typen av buller i större delen av området och ljudnivåerna är som högst nära de större lederna. Tidigare bullerutredningar i området visar att man i de flesta delarna av programområdet kan uppföra bostäder om de utformas med en ljuddämpad innergård. Vidare bullerutredningar kommer tas fram inom området för respektive detaljplan. En bullerutredning har tagits fram i samband med den första detaljplanen, Handel vid Backavägen. Utredningen bifogas programhandlingen (bilaga 18).



Markägoförhållanden där kommunal ägd mark är rosa. Mark ägd av kommunala bolag, andra bolag eller privatpersoner är ofärgade.



Karta, markmiljö

Luftmiljö

Luften i området bedöms som sämst i anslutning till de större lederna, men även i dessa områden klaras MKN för luft. Området bedöms därför kunna utvecklas med bostäder. För mindre delar av området är det dock oklart om MKN för luft klaras. Ett Luft-PM har tagits fram och bifogas handlingarna (Bilaga 14). En luftmiljöutredning tas fram i samband med detaljplanearbetet.

Risk och farligt gods

Lundbyleden och Hamnbanan är en primär transportled för farligt gods.

VATTEN

Kvillebäcken

Genom området rinner Kvillebäcken. Bäckens rinner från Hökälla i norr och har sitt utlopp i Göta Älv vid Frihamnsbassängen i söder. Avrinningsområdet är ca 15 kvadratkilometer stort. I bäcken växer den rödlistade arten Knölnaten, som endast finns på ett fåtal platser i Sverige. Växten finns främst i den södra delen av Kvillebäcken, och är känslig för igenväxning av andra arter och för skugga. En naturvärdesinventering (NVI) för Kvillebäcken med stränder kommer göras under sommaren 2018.

Den del av Kvillebäcken som sträcker sig genom Backaplansområdet berörs inte av strandskydd.

Miljö kvalitetsnormer för vatten (MKN)

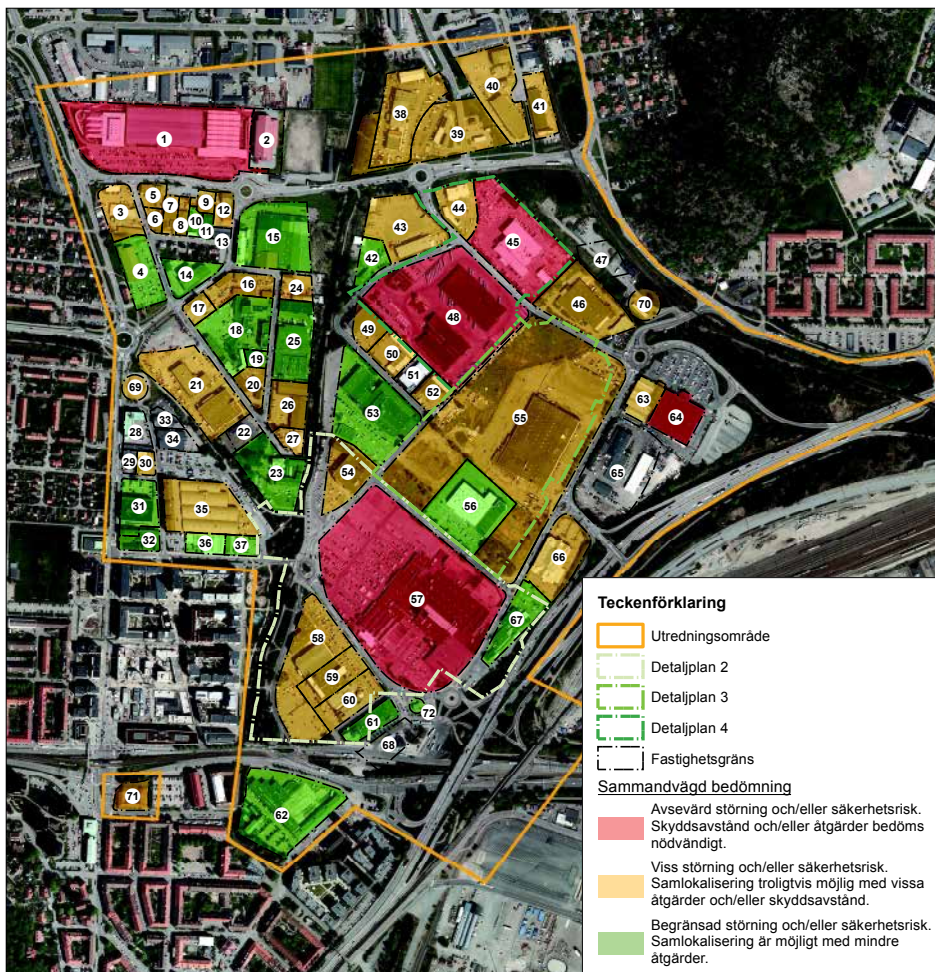
Kvillebäcken har enligt VISS (Vatteninformationssystem i Sverige) måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Stora delar av strandzonen har försvunnit eftersom den bebyggts. Stränderna saknar därför flera naturliga livsmiljöer för fiskar, smådjur och växter. Biologiska undersökningar saknas. Vattenkvaliteten i bäcken ska enligt Vattendirektivet (EU) uppnå god ekologisk och kemisk status till 2027. Ett PM om MKN vatten för Kvillebäcken bifogas (bilaga 20).

Översvämningsrisk

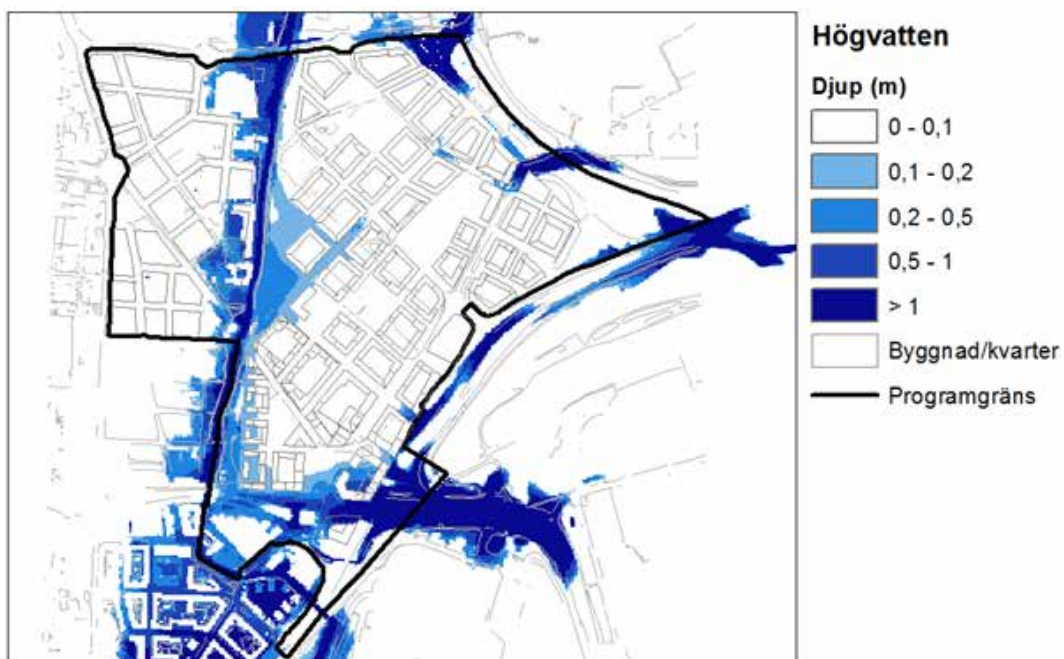
Backaplan ligger lågt och i direkt anslutning till Kvillebäcken. Området berörs därför av betydande översvämningsrisker från högvatten i havet och älven, höga flöden i Kvillebäcken och vid kraftiga skyfall (se bilaga 16).

Grundvatten

En grundvattenförekomst enligt vattenförvaltningsförordningen finns i området. Vid exploatering som berör grundvattenförekomsten ska skyddsåtgärder utredas.



Karta över störande verksamheter. Kartan visar en bedömning av riskerna per fastighet.



Översvämningsutbredning vid högt vattenstånd i havet. Figur visar djup vid nivån +2,3 m i Göta älv (högvatten-nivå år 2070).

TEKNIK

Ledningsnät

Ledningsnät för vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme, fiber och telefoni finns utbyggt i området och i huvudsak följer nätet befintlig gatustruktur. Delar av befintliga ledningar ingår i det så kallade kritiska nätet, vilket innebär att de har central betydelse för försörjningen av ett större område inom staden. Dessa ledningar kräver särskild hantering. Den ledning som framför allt bedöms påverka planeringen är en kombinerad dagvatten- och avloppsledning i Backavägen. En flytt av denna ledning innebär stora kostnader och den avses därför ligga kvar i norra delen av Backavägen även efter utbyggnad av spårväg.

VA-system och dagvatten

Vatten- och avlopps (VA)-systemet inom programområdet består av både duplikat och kombinerat system. Inom programområdet finns ledningar som avleder spill och dagvatten från stora delar av Hisingen. Dagvattnet från det duplikata systemet leds ut i Kvillebäcken medan det kombinerade avloppsvattnet leds via en pumpstation till Ryaverket. Det befintliga ledningssystemet är inte dimensionerat för den utbyggnad som föreslås i programmet. I och med klimatförändringar krävs även åtgärder för ökad kapacitet. Dagvattnet behöver även tas om hand och renas enligt gällande miljökvalitetsnormer. En övergripande dagvattenstrategi har tagits fram för programområdet (bilaga 15).

Avfallshantering

Det finns en återvinningsstation inom programområdet, vid Södra Deltavägen, där det går att lämna förpackningar och tidningar.

Markmiljö och geoteknik

Backaplansområdet har använts som tipp för blandade rivnings- och schaktmassor med start på 1940-talet. Sammansättningen och föroreningshalterna i massorna kan därmed variera kraftigt. De provtagningar som genomförts inom området visar bland annat på föroreningar av tungmetaller och petroleumprodukter med halter över både MKM och FA.

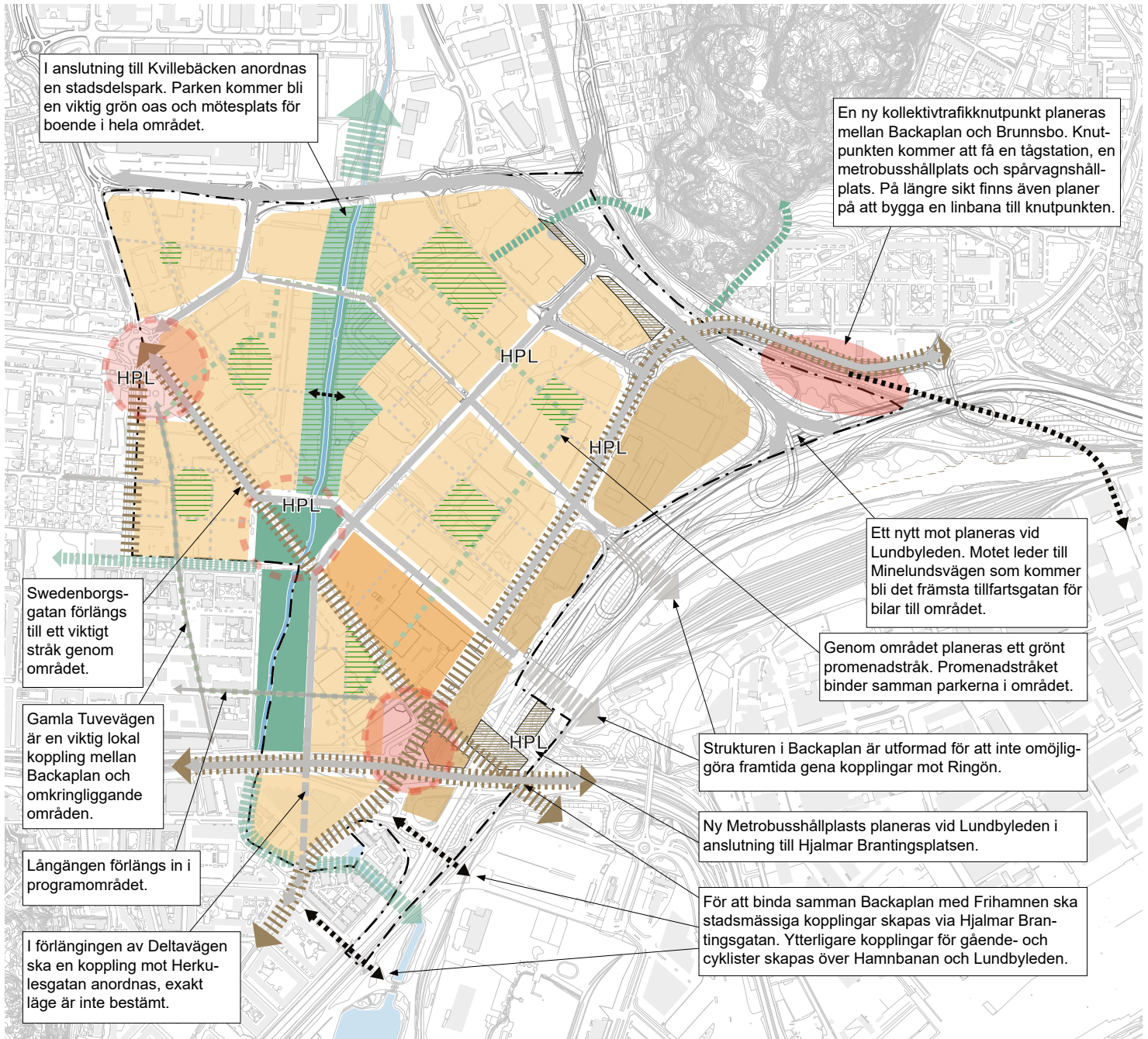
Idag varierar mäktigheten av massorna mellan 0,5 m till 4 m. Uppfyllnaden har resulterat i stora sättningar över området som bedöms vara pågående. De geotekniska förhållandena innebär att alla tillkommande belastningsökningar medför att sättningstakten i området ökar. Då det bedöms pågå sättningar idag krävs geotekniska åtgärder även vid mindre markhöjningar. En geoteknik- och markmiljöutredning har tagits fram under programarbetet (bilaga 12).



PROGRAMFÖRSLAG

PROGRAMFÖRSLAG

PROGRAMKARTA



— · — · — ·	planområdesgräns	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	grönt promenadstråk
↔	genomfartstrafik	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	viktiga gröna kopplingar
↔	huvudgator	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	utvecklingsområde, främst verksamheter även bostäder och handel
↔	viktiga lokala kopplingar	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	utvecklingsområde främst bostäder även verksamheter
	övergripande stråk	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■	utvecklingsområde, handel och verksamheter i entreplan och plan ovan entreplan. Främst bostäder i övriga plan
↔	gång- och cykelkoppling		potentiellt utvecklingsområde
◀ ● ● ● ● ● ▶	ungefärligt läge för gång- och cykelkoppling	●	viktiga kollektivtrafknoder
· · · · ·	ungefärliga lägen för lokalgator	○	viktiga platsbildningar
▶	Ungefärligt läge för möjliga framtida kopplingar för lokaltrafik	HPL	hållplats
■	stadsdelspark		
■ ■ ■ ■ ■	ungefärligt läge för stadsdelspark		
■ ■ ■ ■ ■	ungefärligt läge för bostadsnärapark		

RIKTLINJER FÖR KOMMANDE DETALJPLANER

SOCIALT OCH KULTURELLT

Social service

För att Backaplan ska fungera för barnfamiljer redan vid inflyttning ska varje utbyggnadsetapp/detaljplan ha full behovstäckning för skola och förskola. FriytekraV per barn ska följa Älvstadens riktlinjer. Entrésituationen vid skolor och förskolor ska vara bilfria.

Socialt blandad stad

Om Backaplan inte kan erbjuda bostäder för familjer med flera barn riskeras utflyttning av barnfamiljer och därmed mindre social blandning mellan generationer. Skolor i området riskerar bristande underlag. Stor omflyttning innebär sämre trygghet och ökat slitage på bostäder och på området. Stadsdelen Lundby kan behöva komplettera med bostadsutbudet. För att undvika detta kan lägenhetsfördelningen komma att regleras.

Verksamheter

Backaplan har i dag flera attraktiva kulturella verksamheter, hantverksidkare och aktivitetsgrupper för ungdom. De som önskar vara kvar och inte är störande ska beredas möjlighet att vara kvar i området, såväl under utbyggnaden som i det färdiga Backaplan.

Handeln

Handeln ska organiseras både i centrum av Backaplan och i bottenvåningar utefter huvudgator. Leveranser till handelskvarteren ska styras till nätter och tidiga morgnar. Gator genom handelskvarteren ska vara allmän plats, ev med enskilt huvudmannaskap.

Kulturhuset

I anslutning till kulturhuset ska allmän plats utformas så att kulturhusets utomhusaktiviteter kan utvecklas.

STRUKTUR OCH EXPLOATERING

Bebyggelsen

Vision Älvstadens kvaliteter beskrivna i Älvstaden konkret ska följas. Särskilt ska krav på dags - och solljus i bostäder och på gårdar och gator uppnås. Byggnader ska placeras med fasad i fastighetsgräns. Undantag får göras vid uteserveringar och större indragna entréer. Bostadsgårdar ska vara gröna och medge trädplantering. Entréer ska vätta mot gata/torg.

Kopplingar och stråk

Stor ansträngning ska läggas på att skapa attraktiva kopplingar till omgivande områden, särskilt Frihamnen och Brunnsbo. Fotgängare och cyklister ska prioriteras. Utöver den koppling till Ringön som planeras vid Brunnsbo ska ytterligare en framtida koppling möjliggöras i strukturen. För trygghet och attraktivitet ska samtliga huvudgator samt stråket i Swedenborgsgatan ha aktiva bottenvåningar.

Torg och platser

På torg och platser ska fotgängare prioriteras, zoner för vistelse ska skapas och biltrafik undvikas.

GRÖNSTRUKTUR OCH VATTEN

Parkerna

Stadsdelsparken behöver både ge plats för invånarna och för naturen. En ekologisk brynzon på 10m längs stränderna ska etableras och säkerställa förbättrad vattenkvalitet i bäcken. Samnyttjande med skolor ska rymmas (max 30 % parkytan) och parken får inte

bli så sliten att den tappas attraktivitet. Parken måste därför utökas i förhållande till dagens grönska. Bostadsnära parker ska erbjuda goda ljusförhållanden och grönska. Samutnyttjande med förskolor ska begränsas till 50% av gårdsytan.

Promenaden

Promenadstråket ska utformas såväl för aktivt friluftsliv som för lek och vila, koppla ihop parkerna och länka till omkringliggande grönområden.

Dagvatten

Dagvatten ska fördröjas och renas på kvartersmark och allmän plats/vägar i enlighet med gällande miljö kvalitetsnormerna före utsläpp i Kvillebäcken.

Klimatanpassning

Översvämningsrisken ska hanteras genom höjdsättning av marken med fall mot Kvillebäcken så att området fungerar vid skyfall och högvatten. Utbyggnad ska ske söderifrån för att skydd från högvatten ska fungera. Planerad bebyggelse ska följa stadens planeringsnivåer för översvämningsrisker.

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Trafik

Trafik och parkering planeras så att ökade bilrörelser inte uppstår. Genomfartstrafiken ska flyttas från Hjalmar Brantingsgatan till Kvilleleden. Biltrafiken ska i huvudsak gå via Deltavägen inom området. Man kommer kunna köra på alla gator men trafiken styrs så att lokalgatorna endast får måltrafik och kan utformas som lågfartsgator med blandtrafik. Biltrafiken ska begränsas över Hjalmar Brantingsplatsen som ska utvecklas till en plats för möten och vistelse.

Parkering och mobilitetsåtgärder

Parkeringsanläggningar förläggs i huvudsak med entré från Deltavägen. Parkeringstal ska följa stadens riktlinjer. För varje etapp ska mobilitetsutredning klargöra hur biltrafiken kan begränsas.

Cykelstråk och cykelparkering

Man kommer kunna cykla på alla gator men snabb cykeltransport styrs så att konflikter med fotgängare undviks. Tillräcklig cykelparkering ska finnas vid bostäder och i omedelbar anslutning till butiksentréer.

Avfallshantering

Inom Backaplan ska fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar och tidningar tillämpas. Insamlingen ska ske inomhus. Långsiktiga avtal om detta ska upprättas med fastighetsägarna.

GENOMFÖRANDE

Etappvis utbyggnad söderifrån

Området ska utvecklas söderifrån och varje etapp ska vara så stor att den kan tillgodose grönstruktur och social service.

Transformatorstationer

Transformatorstationer och övriga tekniska byggnader ska förläggas på kvartersmark.

Störande verksamheter

Inga nya störande verksamheter ska tillåtas. Bostadsmiljön planeras så att störningar från befintliga och tillkommande verksamheter kan accepteras.

ÖVERGRIPANDE PROGRAMIDÉ

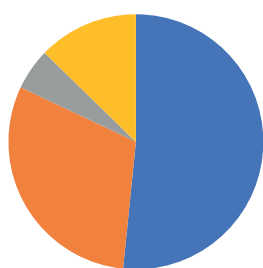
Programförslaget visar hur Backaplan kan utvecklas till en tät, grön och stadsmässig del av innerstaden med en attraktiv blandning av bostäder, handel, arbetsplatser, service, god kollektivtrafik och en blå-grön stadsdelspark längs Kvillebäcken. Hjalmar Brantingsgatan, Backavägen och Swedenborgsgatan utgör viktiga stadsmässiga stråk som binder ihop Backaplan med innerstaden och länkar området till västra och norra Hisingen. Området tillförs en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik där Knutpunkt Hjalmar blir en av stadens viktigaste noder och entrén till området. Andra viktiga noder och platser i området blir nya stationsläget vid Brunnsbo, Swedenborgsplatsen och Kvilleplatsen. Handeln som utmärker Backaplan idag kommer integreras i stadsstrukturen och utvecklas till en citylik handel med stort inslag av upplevelser, service, restauranger, mm som blandas med bostäder, verksamheter, kultur och service. Handeln etableras med tyngdpunkt kring Hjalmar Brantingsplatsen och längs huvudstråken i området och bidrar till attraktiva och levande gatumiljöer. Vid Hjalmar Brantingsplatsen planeras även Hisingens nya kulturhus. Området kan på sikt utvecklas med 7000 bostäder med god tillgång på service. Förskolor och skolor är placerade med närhet till bostäder och parker och blir en integrerad del av stadsstrukturen. En levande blå-grön stadsdelspark löper längs Kvillebäcken och binder ihop östra och västra delen av området. Gröna kopplingar och stråk binder ihop stadsdelsparken med de bostadsnära parkerna.

Backaplan kommer utvecklas etappvis under många år framöver. Omvandlingen kommer ske succesivt med utgångspunkt i området kring Hjalmar Brantingsplatsen där kollektivtrafiken är god och handeln etablerar sig i ett tidigt skede.

Innehåll i korthet:

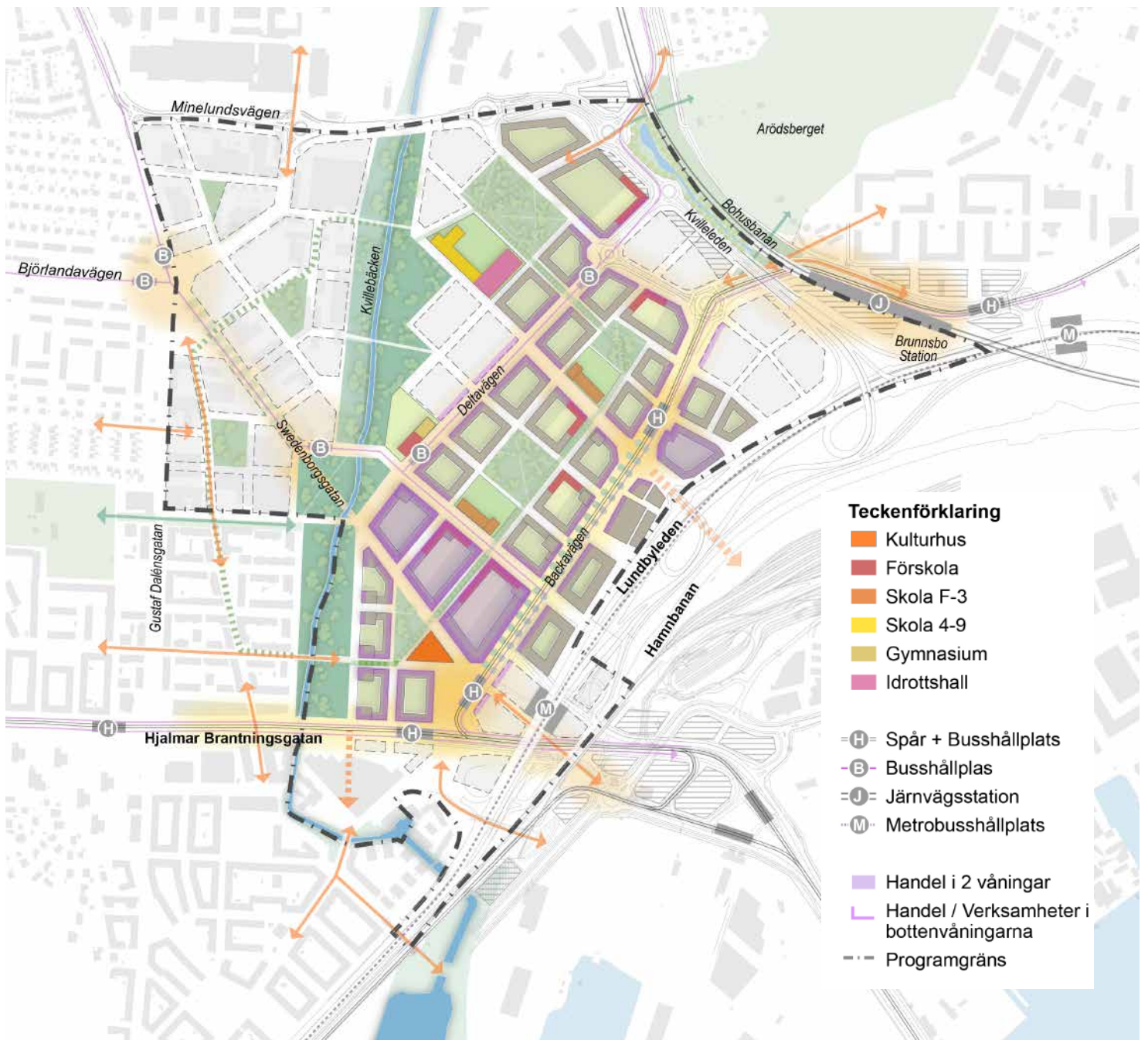
Inom programområdet möjliggörs cirka 7 000 bostäder för 14 000 boende, en stadsdelspark, 5-6 bostadsnära parker, ett kulturhus och ett antal skolor och förskolor, en stor idrottshall och flera mindre i anslutning till skolor. En dryg fördubbling av dagens handel (totalt cirka 140 000 kvadratmeter i hela programområdet), kontor och övriga verksamheter innebär ett stort tillskott av arbetsplatser.

Fördelning av innehåll, Östra Backaplan:



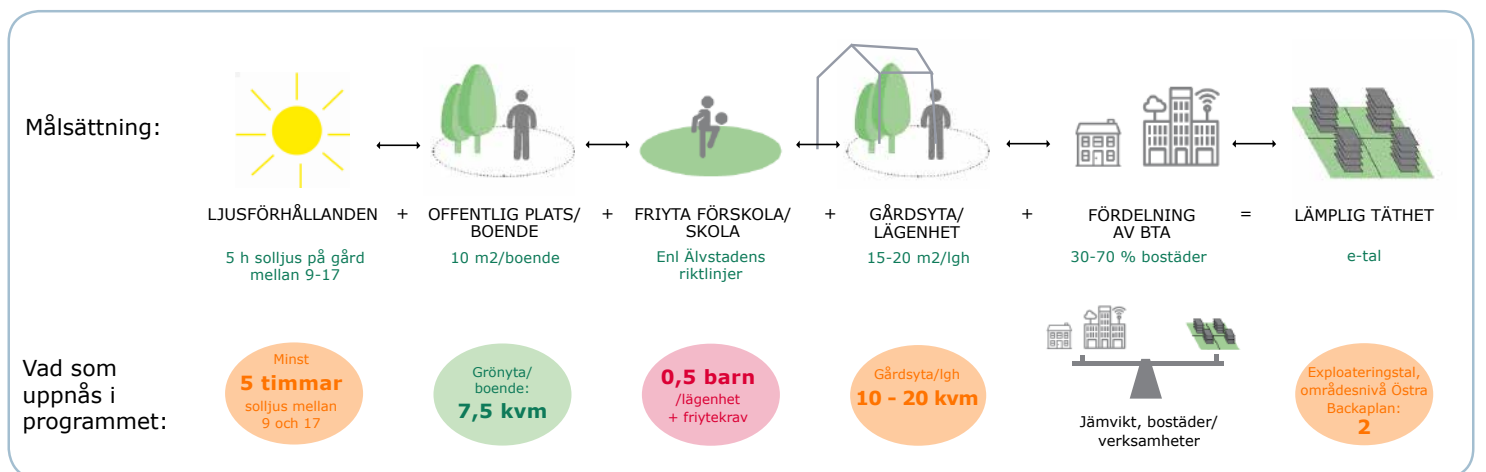
Strategier för en framgångsrik utveckling av Backaplan:

- Bygga vidare på befintlig kvarters- och gatustruktur, vilket möjliggör en succesiv utveckling av området.
- Stärka kopplingarna till omgivningen och innerstaden.
- Stärka och definiera knutpunkt Hjalmar som ett samlande offentligt rum.
- Skapa ett koncentrerat handelsområde intill knutpunkt Hjalmar som blir Hisingens nya entré.
- Utnyttja kollektivtrafiklägen vid knutpunkterna i norr och söder för etablering av kontor.
- Stärka och uppgradera Kvillebäckens grönområde till en stadsdelspark, Backaplans ryggrad.
- Addera ett stort bostadsinnehåll i mindre, samlande grannskapsenheter med stark identitet och höga sociala värden.
- Förbereda bottenvåningarna med lokaler för verksamheter och offentlig service längs huvudgator.



Illustrationsplan med programförslaget.

Stadsbyggnadskvaliteter



Viktiga stadsbyggnadskvaliteter i arbetet med konkretisering av Vision Älvstaden

SOCIALA OCH KULTURELLA FRÅGOR

I stadens mål- och inriktningsdokument framgår att planeringen ska säkerställa tillgången till lokaler för näringsliv, handel och civilsamhälle, skolor och andra kommande behov och att nyckeltal för de olika behoven bör användas.

I programarbetet för Backaplan har en arbetsgrupp arbetat med sociala och kulturella frågor. Gruppen har haft representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret, park- och naturförvaltningen, lokalsekretariatet, lokalförvaltningen, Idrotts- och föreningsförvaltningen, SDF Lundby, Kulturförvaltningen och Älvstranden AB. Till sociala frågor har även hänförts handel och till kulturella frågor befintliga verksamheter. I möten om framtida handel på Backaplan har fastighetsägarna företrätt av Skandia Fastigheter.

0,5 barn
/lägenhet*

*Riktlinjerna för Älvstaden har under programarbetets slutfas ändrats till 0,4 barn, men programmet är beräknat utifrån 0,5 barn/lägenhet.

Social service

Skolor och förskolor

Behov av utbildningsplatser som skolor och förskolor till den föreslagna utbyggnaden föreslås i programmet. Då inget överskott av skolor och förskolor finns i Lundby, måste det behov utbyggnaden genererar lösas inom området.

Förskolorna föreslås vara integrerade i bostadskvarteren medan skolorna ligger på egna tomter för att kunna få en flexibilitet i utbyggnaden. Varje detaljplan ska lösa de behov den genererar av förskola och F-3-skolor. En 4-9-skola som tar hand om hela programområdets behov planeras på kommunal mark (där bussdepån idag ligger) och kan byggas ut allt eftersom behovet ökar.

I snitt bor det i staden som helhet 0,5 barn per lägenhet, vilket också är den siffra mängden förskole- och skolplatser i programmet grundar sig på. Cirka 33 % av dessa går på förskola, 22 % på lågstadieskola (F-3) och 45 % på mellan- eller högstadieskola (4-9). De föreslagna skolorna och förskolorna följer stadens riktlinjer för friytor, vilket i programmet uppnås genom en kombination av ytor på direkt anslutande gård och kompensationsytor i närliggande park. Vid Kvilleplatsen planeras även en gymnasieskola.

Idrotts- och föreningslokaler

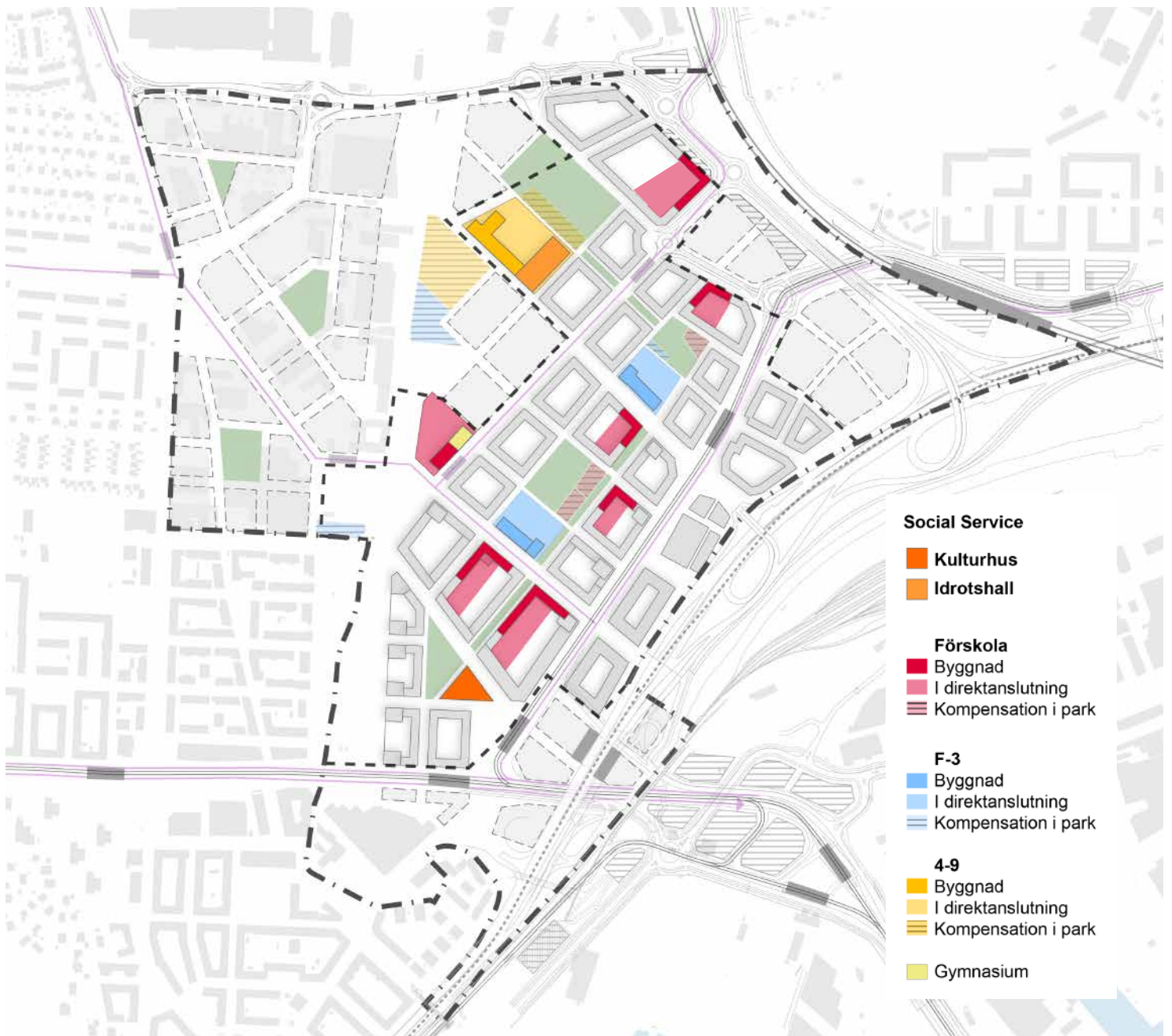
Det finns ett stort behov av idrottshallar i och omkring programområdet. En större idrottshall på ca 3000 kvm BYA föreslås uppföras för att lämpligen kunna samutnyttjas mellan skola och föreningsliv. Hallen placeras i anslutning till den 4-9-skola som uppförs i detaljplan 2, och ska kunna samutnyttjas mellan skola och föreningsliv. I direkt anslutning till hallen föreslås miljön utformas för fysisk aktivitet eller idrotter, såväl planerade som spontana. Investeringsunderlag för hallen kommer att finnas för perioden 2020-2023.

Mindre idrottshallar för de två F-3-skolor som finns inom programområdet inkluderas i respektive enhet.

Särskilt boende

Backaplan ska även täcka sitt behov av särskilt boende, såsom äldreboende och boende med särskild service. För detta sker samverkan mellan lokalsekretariatet och fastighetsägarna. Särskilda boenden är inte markerade i illustrationskartan.

Idrottshall:
3000 kvm
BYA



Placering av social service och friytor.

Förskolor/skolor i östra Backaplan

1 4-9-skola
å 1260 elever.

2 F-3-skolor
å 300 elever, totalt 600 elever.

7 förskolor*
38 avdelningar å 18 barn/avd, totalt 684 barn.

* Inom detaljstuderat område. Då siffran 5000 lgh är baserad på hela östra Backaplan kommer ytterligare 1-2 förskolor behöva tillskapas när resten av östra Backaplan byggs ut. F-3 och 4-9 skolorna täcker hela östra sidans behov.

Friytor, förskola/skola

Förskola:
35 kvm/barn, varav minst 20 på gård i direkt anslutning och 15 i närliggande park.

F-3:
20 kvm/barn, varav 10 på gård i direkt anslutning och 10 i närliggande park.

4-9:
15 kvm/barn, varav 5 på gård i direkt anslutning och 10 i närliggande park.



Exempel, förskola i innerstadsmiljö: Forfatterhuset Kindergarten, Köpenhamn.

Kultur

Kulturhus

Kommunfullmäktige beslutade i juni 2016 om budget för ett kulturhus på Backaplan. Beslutet omfattar 4000 kvadratmeter (BTA). Programmet illustrerar ett läge vid Hjalmar Brantingsplatsen och i anslutning till en central mindre park där uteaktiviteter kan ta plats. En lokaliseringsutredning har föregått förslag på läge som bifalls av SDF Lundby m fl. Kulturhuset på Backaplan ska finnas i blickfånget för förbipasserande och i så stor utsträckning som möjligt erbjuda verksamheter och aktiviteter för olika målgrupper.

Kulturhus:
4000 kvm
BTA



Befintlig verksamhet,
Stievens glashytta

Befintliga verksamheter inom hantverk och kultur

En inventering visar befintliga verksamheter på Backaplan. Många verksamheter är, liksom i många äldre industriområden, av den art som trivs i billiga lokaler och lokaler med krav på ömhet och frihet för verksamheten. De verksamheter som kan trivas i en ny stadsstruktur och går att förena med bostäder kan beredas nya lokaler i det framtida Backaplan. I samverkan med fastighetsägarna har värdet av sådana verksamheter för stadsdelens attraktivitet slagits fast. SDF Lundby arbetar med ett kulturprogram där dessa verksamheters behov klargörs.

Handel

Backaplan är utpekad som en av stadens viktigaste handelsplatser, där handeln ska växa och utvecklas maximalt. Handeln är ett av Backaplans viktigaste inslag, och en viktig del i att utveckla Backaplan till Hisingens centrum. Handel planeras dels i form av nya COOP vid Backavägen (pågående detaljplan) och dels i tre större handelskvarter vid Hjalmar Brantingsplatsen. Handelskvarteren omfattar två våningar handel med bostäder ovanpå. Alla butiker i handelskvarteret planeras få entréer mot gatan, vilket kommer föreskrivas i detaljplanen. Ytterligare handel planeras i alla bottenvåningar utefter huvudgator i området, där bostäder inte kommer tillåtas. I östra Backaplan innebär det nära en fördubbling av handelsytorna, från dagens 75 000 kvm till omkring 120 000 kvm. Av dessa ligger ca 80 000 kvm i kvarteren kring Hjalmar Brantingsplatsen, varav ca 60 000 i de tre centrala handelskvarteren i två våningar. 20 000 kvm skapas i aktiva bottenvåningar och 20 000 utgörs av nya Coop och omkringliggande kvarter. I hela området, östra och västra, blir det totalt ca 140 000 kvm handel, vilket ligger i linje med den senaste handelsutredningen (*Handelsytorna - centrala Göteborg*, Tyréns 2018).



Ex, handel i bottenplan.
Linnégatan

Kontor

Övergripande utredning för staden (*Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg*, Evidens, 2015) visar att mark för kontorsetableringar främst efterfrågas runt Centralen, i Gårda och vid Järnvågen. Backaplan är ur ett kontorsperspektiv mer av ett B-läge som kompletterar de mest centrala lägena. En framgångsrik kontorsmiljö kräver att relativt stora kontorsvolymmer tillkommer snabbt, vilket möjligen kan anses riskfyllt. Med goda förbindelser som ger hög tillgänglighet till brofästet på Frihamnsidan kan möjligen utvecklingen på sikt också bli gynnsam här. De främsta lägena för kontor bedöms vara kring Hjalmar Brantingsplatsen och knutpunkten vid Brunnsbo när tågstationen byggs ut.

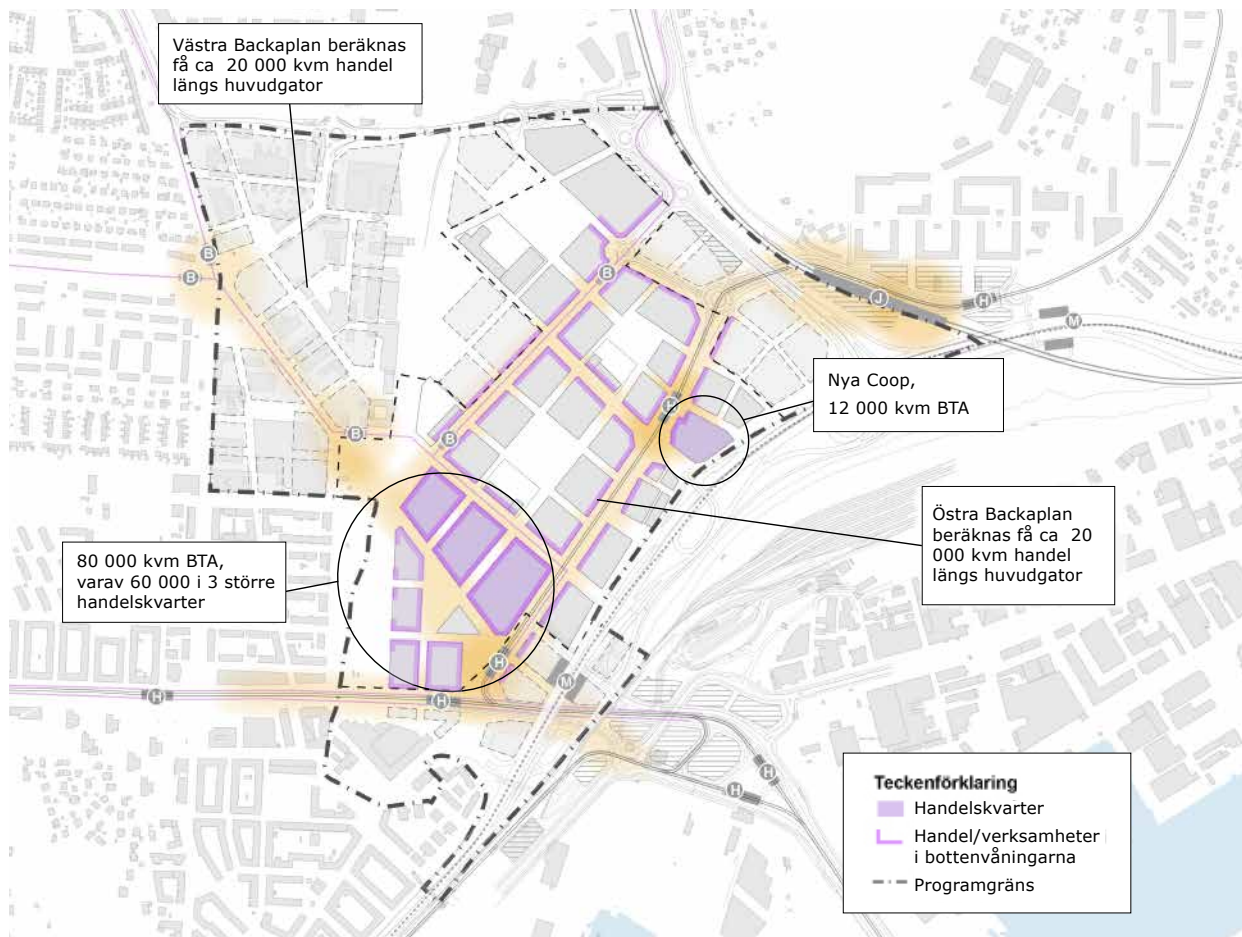


Ex, väderskyddad handel.
Mall of Berlin

Socialt blandad stad

Backaplan ska bli en socialt blandad stadsdel och har med sitt varierade innehåll goda förutsättningar för detta.

Det planeringen kan bidra med är att tillse att området blir väl sammanbundet



Placering och fördelning av handelsytor

med omgivande områden så att ett flöde av "andra" bidrar till den sociala miljön. Backaplan kommer som Hisingens centrum bli en magnet med många besökare utifrån, såväl från omlandet som från stora delar av Göteborg. Med ny station i Brunnsbo ökar även förutsättningarna för fler regionala besök. Planeringen kan reglera tillgängligheten för allmänheten genom andelen och utformningen av allmän plats, så att boende och besökare möts i vardagen. Trygghetsskapande åtgärder som gör att människor möts i den yttre miljön är befolkade gator, att entréer vetter mot gata, att fotgängare prioriteras (fysiska möten i staden sker till fots), belysningens karaktär och varierat innehåll i parker och på platser. Planeringen kan även bidra med att blanda verksamheterna så att boende och arbetande (natt- och dagbefolkning) möts. Reglering av innehållet i bebyggelsen kan riktas in mot att en funktion inte får ta upp för stort område.

Planeringen kan reglera bostadssammansättningen, så att olika stora familjer och grupper kan bo nära varandra. Med ett bestånd av olika stora bostäder ökar även kvarboendet i Backaplan när familjestorlekar ändras vilket utöver blandning av åldrar och generationer även ger minskad omflyttning och därmed social trygghet och hemkänsla. Stadsdelsnämnderna har behov av stora bostäder för mångbarnsfamiljer. Många studenter föredrar att bo i kollektivt i stället för ensamma i studentlya. Sammantaget ger ett varierat bostadsutbud en större social mångfald och minskad omflyttning vilket innebär vinst både socialt och ekonomiskt.

Det är dyrt att bygga nytt och ny bebyggelse ger därför höga boendekostnader och lokalhyror. Att Backaplan byggs ut över en relativt lång tid kan något motverka detta. När de senaste etapperna byggs är de först etapperna 15-20 år gamla. Kanske blir även några av dagens byggnader kvar under en längre framtid. I samverkan med fastighetsägarna har diskuterats möjligheten att subventionera lokalhyror för hantverkare och kulturarbetare, vilket kan bidra till ytterligare attraktionskraft för Backaplan och öka mångfalden i det sociala livet. Vad planeringen kan bidra med är att planera in tillräckligt med lokalyta i bottenvåningar så att visst överskott i förhållande till efterfrågan uppstår. Frågor som variationer i upplåtelseformer och boendekostnader/lokalhyror är viktiga för socialt blandad stad men kan inte regleras enligt PBL utan kräver andra åtgärder.

STRUKTUR OCH EXPLOATERING

I arbetet med program för Backaplan har en arbetsgrupp ansvarat för struktur och exploatering. Gruppen har bestått av representanter från stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret, och har arbetat med frågor kring exploatering och täthet, gator och allmänna platser och utformning av kvartersstrukturen. Syftet har varit att ta fram en struktur som är ekonomiskt och socialt hållbar, framhäver viktiga stråk och tillgodoser stadsbyggnadskvaliteter såsom sol- och dagsljus, attraktiva bostadsgårdar mm för att uppfylla Vision Älvstaden. Vid två workshoptillfällen under processen har dialog kring frågor om struktur, täthet och exploatering förts med samverkande fastighetsägare genom deras konsult White Arkitekter. Trafikkontoret och Park- och naturförvaltningen har även medverkat vid dessa workshops. Frågorna har även diskuterats med fastighetsägarna i en tidigare workshopserie som anordnades innan programarbetet påbörjades.

Stråk, noder och kopplingar

Programförslaget kopplar genom en förlängning av gator åt norr, söder och väster ihop Backaplan med omkringliggande bebyggelse, kopplingar som behöver bli tydliga och lättorienterbara för att skapa en kontinuerligt sammanhängande stad. Tre stora övergripande stråk är centrala för att länka samman programförslaget med områdena runt omkring, och i förlängningen för att koppla ihop stadens övergripande struktur. Dessa är Backavägen, Hjalmar Brantingsgatan och Swedenborgsgatan – gator som får olika karaktär, men som alla kommer vara viktiga stadsmässiga stråk med verksamheter i bottenplan och breda trottoarer. Stråken kopplar ihop viktiga noder, som knutpunkt Brunnsbo och Swedenborgsplatsen, och korsar varandra vid Hjalmar Brantingsplatsen. En rutnätsstruktur med en tydlig skillnad mellan huvudgator och lokalgator skapar en lätt orienterbar stadsväv däremellan.

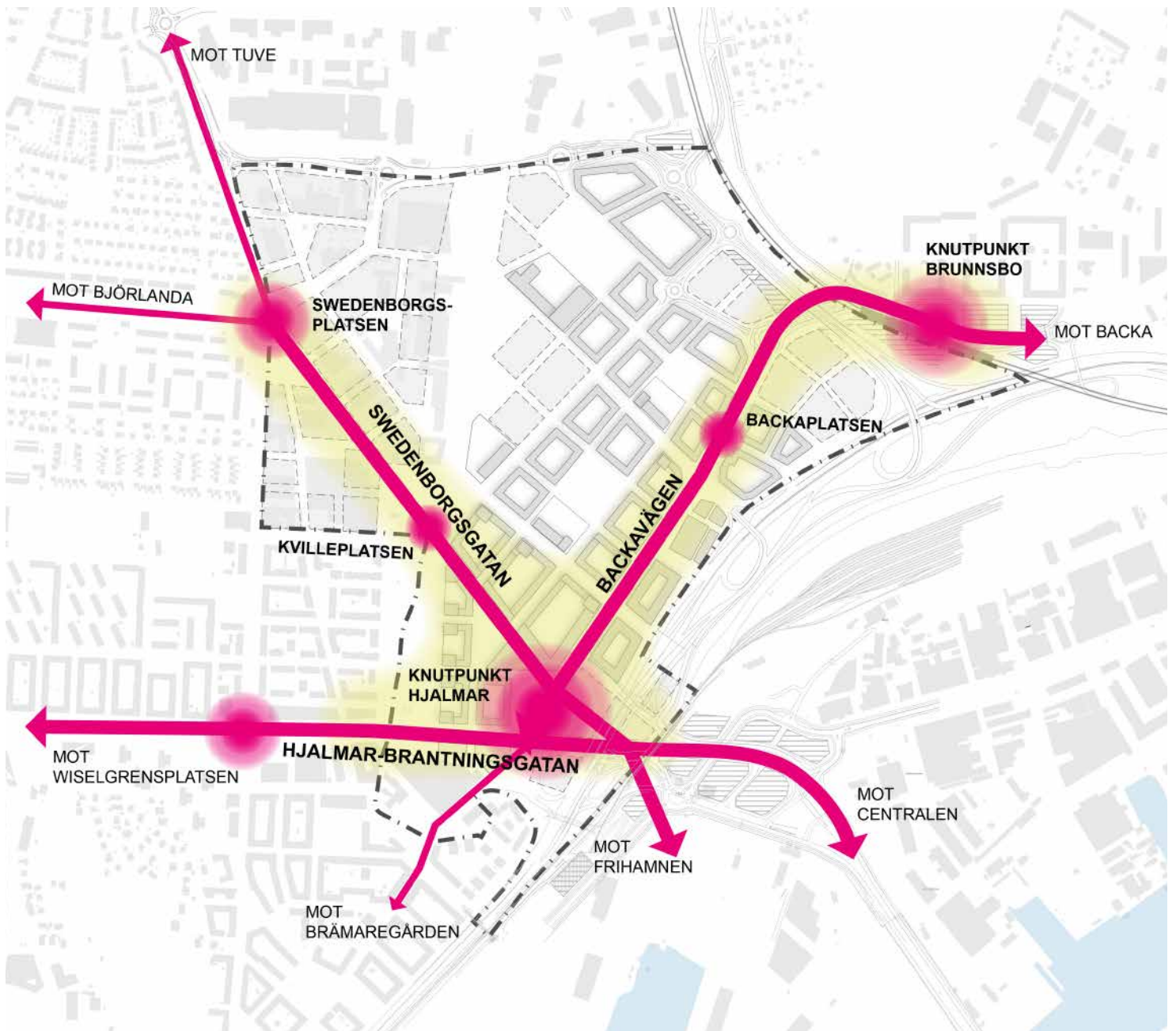
I stråkens förlängning behöver kopplingarna till Frihamnen och Brunnsbo förbättras, vilket gör att det kommer krävas insatser för att möjliggöra attraktiva kopplingar under trafikbarriärerna. Mot Ringön åt öster förblir kopplingen dock bristfällig under lång tid. Barriären med Lundbyleden, Hamnbanan och den nya spårvagnsdepån på Ringön är betydande, och har bedömts för dyr att överbrygga i detta skede. Undantaget är en gång- och cykelbro till Ringön som planeras vid den kommande metrobusshållplatsen vid Brunnsbo.

Koppling till Frihamnen

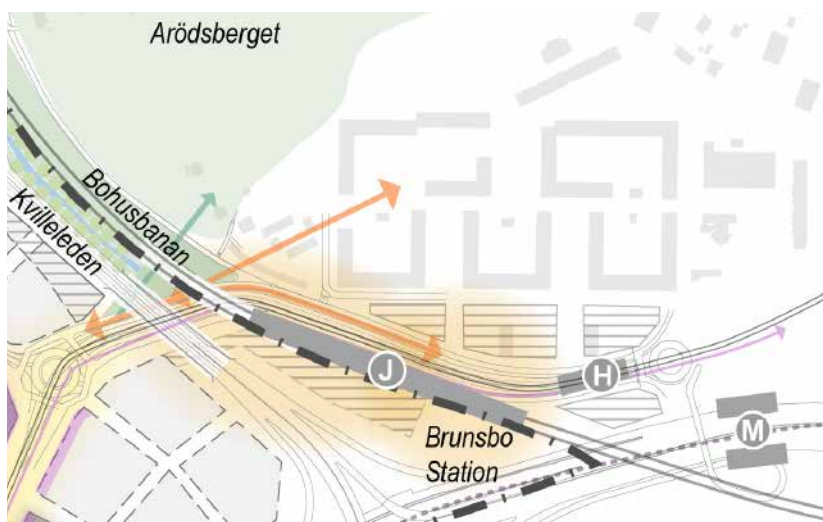
En av områdets viktigaste kopplingar är den till Frihamnen. Kopplingen är idag otydlig på grund av Hamnbanan och Lundbyleden som ligger som barriärer mellan områdena. Programmet föreslår bland annat lägen för gång och cykelkopplingar mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Frihamnens programområde och pekar ut det blå-gröna stråket längs Kvillebäcken, som viktiga kopplingar att arbeta vidare med. Läge, utformning och trafiklösning för dessa kopplingar behöver utredas vidare i kommande detaljplaner inom både Frihamnen och Backaplan, i samverkan med genomförandestudien för omvandling av Hjalmar Brantingsstråket och i dialog med Trafikverket.

Knutpunkt Brunnsbo

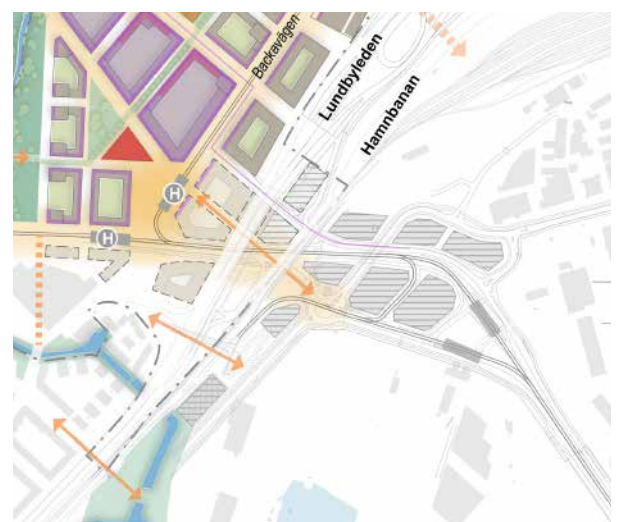
Norr om programområdet planeras en ny tågstation längs Bohusbanan, Brunnsbo Station, där det lokala kollektivtrafiknätet kopplas ihop med Bohusbanan. Det blir en viktig knutpunkt och mötesplats, där många människor kommer röra sig, och det är också en viktig punkt för att binda ihop Backaplan med Brunnsbo. Det innebär att utformningen av platsen blir av stor vikt – miljön kring stationen behöver vara ett väl utformat offentligt rum, med en öppen plats som markerar stationen i stadsrummet och tydliga gångförbindelser mot Brunnsbo och Backaplan. Noden kring Brunnsbo station har stor potential att utvecklas med verksamheter, handel och även bostäder.



Viktiga stråk och noder



Inzoomning, kopplingar kring Brunsbo station



Inzoomning, kopplingar till Frihamnen

Hjalmar Brantingsplatsen

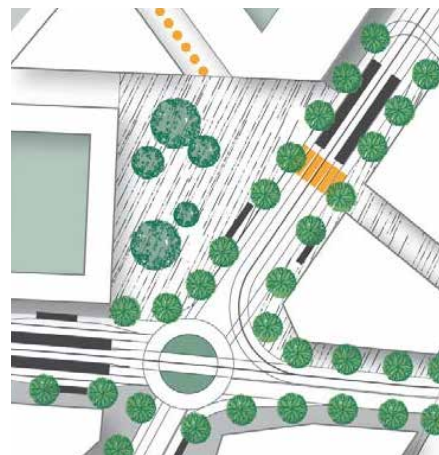
Hjalmar Brantingsplatsen kommer även i fortsättningen vara en central kollektivtrafiknod, men blir också ett viktigt offentligt rum som utgör entré till handelscentret, Kulturhuset och hela Backaplan. Platsen är den första i en serie av platsbildningar som ligger längs med Swedenborgsgatan och dess förlängning, som utgör ett viktigt stråk från områdena nordväst om Backaplan in mot Frihamnen och centrala Göteborg. Själva torget föreslås lokaliseras till Backavägens västra sida och upplevs därigenom som en mer skyddad plats med tydliga rumsliga kvaliteter. Delar av Hjalmar Brantingsplatsen föreslås byggas ut redan i den andra etappen

Kvilleplatsen och Swedenborgsplatsen

Kvilleplatsen får en betydelsefull roll, som den plats där Backaplan möter det nybyggda området Östra Kvillebäcken. Om Hjalmar Brantingsplatsen blir entrén, knutpunkten och handelscentret så blir Kvilleplatsen ett grönt stadsrum präglad av mer småskaliga aktiviteter som växt fram över tid. En temporär dansbana som tagits fram i samarbete med tonårstjejer från området invigs redan i maj 2018 som en del av Göteborgs Stads jubileumssatsningar, och senare planeras en parkourbana. Platsen genomkorsas av områdets viktigaste gång- och cykelstråk och får en busshållplats för stombuss, vilket ger goda förutsättningar för att etablera Kvilleplatsen som mötesplats. I förlängningen av stråket som länkar ihop Hjalmar Brantingsplatsen och Kvilleplatsen ligger Swedenborgsplatsen, som blir en viktig nod för koppling åt nord-väst när västra sidan av Backaplan utvecklas.



Illustration, Kvilleplatsen (Radar Arkitektur)



Illustration, Hjalmar Brantingsplatsen (Radar Arkitektur)



*Referensbild, koppling till Brunnsbo.
Väl upplyst passage under infrastruktur*

Gator och allmänna platser

Kommersiella funktioner som handel och café/restauranger är en stor källa till liv på gator och torg. En mångfald i verksamheter bidrar till ett levande och tryggare stadsrum. Gatubredder och byggnadshöjder föreslås planeras så att ljusa och attraktiva gaturum skapas. Hållplatslägen för kollektivtrafik utnyttjas för att skapa mötesplatser genom att de förstärks med lokaler i bottenplan.

Huvudgator

Huvudgatorna i området är ca 27 m breda, och ger möjlighet för bilar att färdas i 40 km/h. Gatubreddens bedöms vad gäller ljus tåla upp till 9 våningar hög bebyggelse. Huvudgatorna utformas för att bilar, cyklar och gående ska kunna ta sig fram på ett effektivt sätt. Huvudgatorna har gång- och cykelbanor och det är endast huvudgator som trafikeras av kollektivtrafik. Huvudgatorna leder trafik från de större vägarna till och genom området. Parkeringshus placeras med anslutning till områdets huvudgator för att styra biltrafiken dit. Huvudgatorna har lokaler i alla bottenvåningar, och längs gatorna föreslås trädplanteringar.

Lokalgator

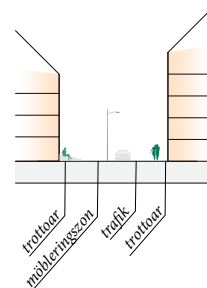
Mellan huvudgatorna föreslås ett antal kvarter samlade kring en bostadsnära park. Inom dessa storkvarter finns endast lokalgator, vilka erbjuder en mer skyddad trafikmiljö. En standardlokalgata i området föreslås bli 15 meter bred och har plats för fordonstrafik och breda gångbanor. På gatorna finns också en smalare zon där användningen kan variera. Där kan det exempelvis finnas kantstensparkering, cykel-parkering, grönska eller parkbänkar. För att skapa goda ljusmiljöer tål en 15 meter bred gata bebyggelse som är upp till 5 våningar hög. Lokalgatorna är en del av boendemiljön och främst till för de enskilda fastigheterna, och är därför inte tänkta för genomfartstrafik. Hastigheterna är låga, och gatorna föreslås utformas som mestadels enkelriktade gångfartsgator.

Dagsljus på gator

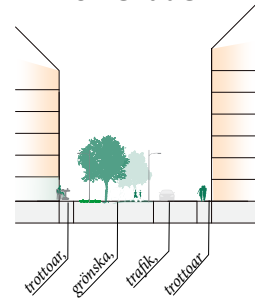
Det som främst avgör mängden dagsljus på en plats är omkringliggande bebyggelse. Framförallt avgörs detta av höjden på omkringliggande byggnader, och hur nära de ligger. Ju högre byggnader, desto längre avstånd krävs för att uppnå goda ljusförhållanden. Det innebär att om man tvärtom vill bygga tätt, kan man inte bygga hur högt som helst utan att få dåliga ljusförhållanden.

Gatans väderstreck spelar också in, men en tumregel i arbetet med programmet är att relationen mellan bredden på gatan och höjden på byggnaderna är 1:1, dvs att gatan är lika bred som byggnaderna är höga. Detta skapar en stadsmässighet och ger bra förutsättningar att forma estetiska rum. Det ger också möjlighet att skapa en hög exploatering. Det kan finnas gator där bebyggelsen är högre än 1:1, men det är dock viktigt att det även finns gator där byggnaderna är lägre och således släpper in mer ljus. Detta för att stadsdelen som helhet inte ska upplevas som för mörk.

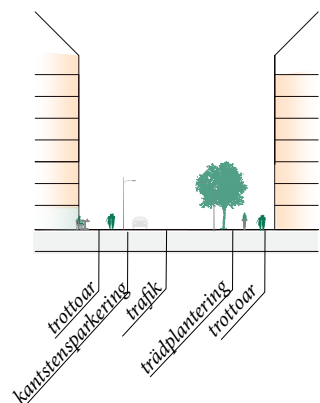
Ex. Lokalgata



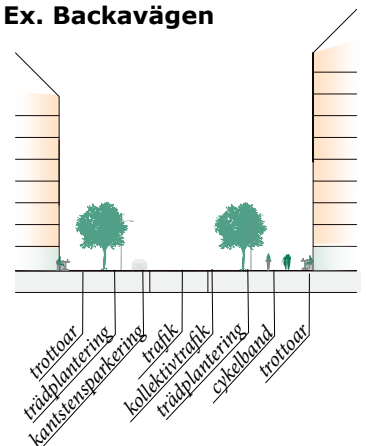
Ex. Promenaden



Ex. Huvudgata utan kollektivtrafik



Ex. Backavägen



Blandstad

För att ett område ska upplevas och fungera som blandstad krävs en blandning av bostäder och verksamheter. En målsättning för Älvstaden är minst 30 och högst 70 % bostäder. Programområdet bedöms totalt kunna innehålla ca 7000 bostäder varav 5000 i den östra delen av programområdet. I programförslaget föreslås fördelningen variera i olika delar, vilket gör att delområdena får olika identitet och karaktär. Fördelningen inom hela området bedöms bli ca 50 % bostäder.

Vid all byggnation i stadsmiljö krävs att offentlig plats anordnas i form av gator och parker. Om byggnaderna innehåller bostäder behövs mer offentlig plats än om de innehåller verksamheter. Kraven på social service ökar också med antal bostäder, exempelvis behöver skolor och förskolor byggas för de barn som ska flytta in i området.

Eftersom det behövs mer offentlig plats och grönska vid uppförandet av bostäder jämfört med verksamheter går det att få till en högre exploatering om man ökar andelen verksamheter. I programmet har en avvägning av antal bostäder gjorts enligt ovan. Exploateringen kan dock inte bli hur hög som helst även om den skulle fyllas på med endast verksamheter, då gårdarnas och gatornas ljusförhållanden påverkas.

Kvartersstruktur

En förutsättning för programmet är att den nya bebyggelsen har formen av kvartersstad och utvecklas med en innerstadskänsla. Kvartersstrukturen innebär tydliga gränser mellan privat/halvprivat och offentligt, gata och gård. En kvartersstruktur ger också goda möjligheter att placera fönster och verksamheter så att levande gator skapas. Den halvprivata gården blir tydligt till för de boende, medan gatan och parkerna är öppna allmänna platser som samlar rörelser och verksamheter och blir trygga för både boende och besökande. Den tydliga rumsliga uppdelningen skiljer kvartersstaden från 1900-talets modernistiska bostadsområden med lameller och punkthus i park, där gränserna mellan privat och offentligt, gård och allmän plats, är mer flytande.

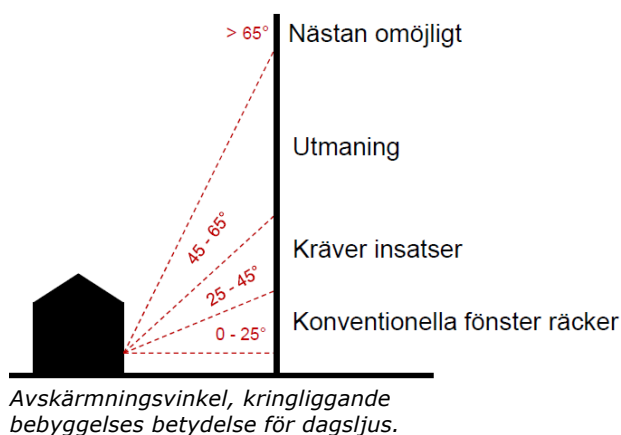
Kvartersstrukturen möjliggör en hög exploatering, men det finns begränsningar i hur hög, eftersom dagsljusförhållanden och gårdsstorlek mm begränsar. I en struktur med höga lameller eller punkthus är det i regel lättare att få till en hög exploatering då det bland annat ger bättre förutsättningar att hantera ljus. Dock är det i regel svårare att hantera buller och de positiva rumsliga effekterna av gårdar och gaturum går förlorade.



Jämvikt, innehåll och exploatering



Exempel, innergård



Sol, dagsljus, gårdar

Gården är en viktig plats i en kvartersstad. Den har en social funktion för de boende, är ett komplement till parken och en viktig plats för de som har svårt att röra sig längre sträckor. Den avskilda, halvprivata gården ger bra förutsättningar för att hantera buller, då lägenheter kan få en tyst sida mot gården. Forskning visar också att en avskild gård är en viktig aspekt om de boende ska känna tillhörighet till gården. En avskild gård är också ofta en bra miljö för små barn och skapar en tydlig skillnad mellan det halvprivata och det offentliga, vilket behövs för trygghetskänslan i en central stadsdel.

Om man ska få människor att använda gården är dock storleken av avgörande betydelse. En målsättning är 15 -20 kvm gård/lgh – i programmet uppnås i snitt ca 10 - 20 kvm/lgh. En mindre gård kan kompenseras genom exempelvis takterrasser. I den sydvästra delen av programmet föreslås gårdar som har mindre gård per lägenhet än i övriga delar av området. Detta har bedömts acceptabelt då dessa kvarter har nära till god kollektivtrafik, ligger direkt intill en stadsdelspark och i ett område med stort utbud av service. Bostadsgårdar får inte heller samutnyttjas mer än 50% med till exempel förskolegårdar.

Att få tillräckligt med sol- och dagsljus är viktigt för människors hälsa. Sol och ljus är även viktigt för upplevelsen av bostadsgårdar som attraktiva. Ett vanligt tillvägagångssätt i stadsplanering är att på gårdar och platser studeras solljus, men på gator studeras dagsljus. För att få goda solljusförhållanden har gårdarna analyserats så varje gård har en del av ytan som får 5 timmar solljus mellan kl 9:00 och 17:00 på vårdagjämningen. Detta enligt rekommendationer från Boverket (*Solklart*, Boverket 1991).

Gårdsyta/lgh
10 - 20 kvm

Minst
5 timmar
solljus mellan
9 och 17

Rumsliga principer för täthet



Exempel, storkvarter med park och lokalgator omgärdat av huvudstråk.



Princip 1: Bebyggelsen är högre längs med huvudstråken och lägre in mot lokalgatorna och parken.



Princip 2: Bebyggelsen är lägre i söder och högre i norr för att uppnå goda solvärden.

Exploateringsgrad,
områdesnivå Östra
Backaplan:
2

Invånare/hektar,
hela program-
området:
150

Exploateringsgrad

Backaplans exploateringsgrad beräknas bli ungefär 2 på områdesnivå, vilket kan jämföras med Linnéstaden och Haga som har en exploateringsgrad på 1,1. De avvägningar vad gäller exploateringsgrad som gjorts i programmet varierar i områdets olika delar. En högre exploatering har prioriterats i området närmast knutpunkterna, medan områdena längre bort bedöms få en lägre exploatering.

Den högsta exploateringsgraden föreslås vid Hjalmar Brantingsplatsen och vid knutpunkt Brunnsbo. Här föreslås också en högre andel verksamheter än i övriga delar av programområdet, vilket gör att krav på till exempel ljus och friytor inte blir lika höga här. Denna del av området erbjuder en högre tillgänglighet till service och kollektivtrafik än övriga delar av området där andra kvaliteter får högre prioritet. Hela programområdet beräknas få en invånartäthet på drygt 150 personer/hektar.

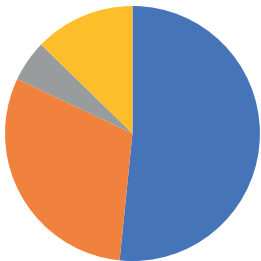
Området kring Hjalmar Brantingsplatsen: Byggnadshöjden varierar här från 2 till 16 våningar. Grunden är en kvartersstruktur på mellan 6-10 våningar med enstaka högre och lägre bebyggelse. Fördelningen av verksamheter och bostäder är ca 50-50. Totalt bedöms området rymma cirka 1900 bostäder. Jämfört med övriga delar i Backaplan föreslås mindre gårdar och något mindre friyta för förskolorna.

Centrala Backaplan: I denna del av området är grunden en kvartersstruktur på 5-8 våningar. I några kvarter har det varit svårt att tillgodose bra solförhållanden varför principen med en lägre kvartersstruktur med ett uppstickande punktthus föreslås som princip. Området bedöms mer lämpat för bostäder än verksamheter, och föreslås få cirka 1900 bostäder. Verksamheter föreslås i bottenvåningarna mot de större gatorna. Området har en lägre exploateringsgrad än området kring Hjalmar Brantingsplatsen men högre än området intill Kvilleparken.

Norra Kvilleparken: Området bedöms främst lämpat för bostäder, och föreslås rymma cirka 800 bostäder. Grunden är en kvartersstruktur i 4-6 våningar men högre bebyggelse kan förekomma längs de större gatorna. Verksamheter föreslås i entréplan mot huvudgatorna. Området har nära till god kollektivtrafik men den är inte lika nära som i övriga delar av Backaplan. Området ligger vid Kvilleparken och med närhet till attraktiva grönområden.

Nordöstra Backaplan: Noden kring Brunnsbo kommer att bli en av stadens viktigaste kollektivtrafikknutpunkter. Området ska utvecklas med tågperon, spårvagn och metrobusshållplats. På sikt planeras även linbana till knutpunkten. Detta kommer att öka områdets attraktivitet och programmet föreslår således en hög exploateringsgrad i kvarteren närmast den nya knutpunkten. Områdets placering nära både Lundbyleden, Kvilleleden och Hamnbanan, gör att programmet främst föreslår verksamheter i dessa kvarter. I pågående detaljplan i området planeras cirka 400 bostäder, varav 200 är äldreboende och 200 hyreslägenheter. Det fortsatta arbetet kommer visa om det finns möjlighet att bygga fler. Det bedöms som viktigt att bebyggelsen samspelar med den nya knutpunkten så att den upplevs trygg och levande.

Fördelning av innehåll,
östra Backaplan:

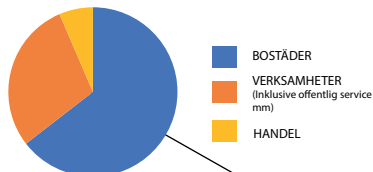


Västra Backaplan

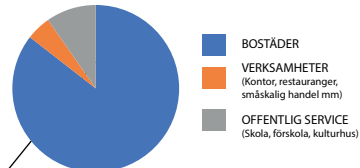
Bostäder: 200 000 kvm BTA
 Verksamheter inkl
 offentlig service: 90 000 kvm BTA
 Handel: 20 000 kvm BTA

 Totalt: 310 000 kvm BTA

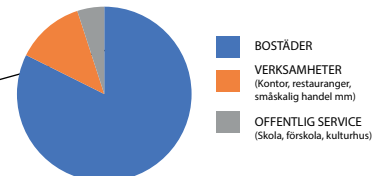
Västra Backaplan



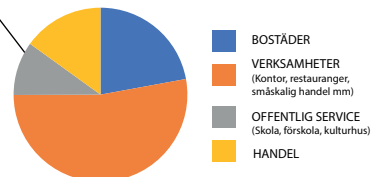
Norra Kvilleparken
 (Del av östra Backaplan)



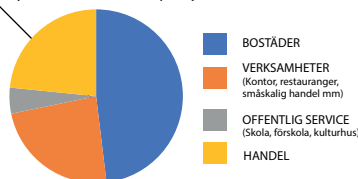
Centrala Backaplan
 (Del av östra Backaplan)



Nordöstra Backaplan
 (Del av östra Backaplan)



Området kring
 Hjalmar Brantingsplatsen
 (Del av östra Backaplan)



Östra Backaplan

Bostäder: 500 000 kvm BTA
 Verksamheter: 350 000 kvm BTA
 Offentlig service: 65 000 kvm BTA
 Handel: 120 000 kvm BTA

 Totalt: 1 035 000 kvm BTA

Fördelningen av innehåll varierar i områdets olika delar. Illustrationen beskriver Västra Backaplan i sin helhet, medan Östra Backaplan beskrivs områdesvis uppdelat i 4 delar.

Riktlinjer för mobilitet och parkering:

Den parkerings- och mobilitetsutredning som tagits fram i programarbetet anger siffror för p-tal. Dessa ligger inom spannet för den politiskt beslutade p-normen, och betraktas som målsättningar. Nedan anges talen för gällande p-norm.



P-norm, bostäder:

0,2-0,5 platser
/lägenhet

P-norm, handel:

0-13 platser
/1000 kvm BTA

P-norm, kontor:

0-5 platser
/1000 kvm BTA

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Frågor som rör trafik och infrastruktur har i programarbetet hanterats i en arbetsgrupp bestående av representanter för stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, fastighetskontoret, miljöförvaltningen och kretslopp- och vatten. Trafikkontoret har tagit fram de utredningar som ligger till grund för trafikförslaget i programmet. Dessa utgår från stadens styrande dokument, trafikstrategin, parkeringsstrategin etc.

Trafikförslag

På samma sätt som idag kommer Lundbyleden tillsammans med Hjalmar Brantingsgatan, Gustaf Daléngsgatan, Lillhagsvägen och Tuvevägen stå för trafikförsörjningen till och från området, tillsammans med den nya Kvilleleden som byggs ut. Hjalmar Brantingsplatsen kommer fortsätta att utvecklas som den centrala kollektivtrafiknoden för Backaplan och Hisingen.

För att skapa bättre koppling mot sydväst föreslås att Deltavägen och Herkulesgatan binds samman. I den nordöstra delen skapar en utveckling av Backavägen en förbättrad koppling mot Brunnsbo och Bohusbanans kommande station. Förbättrade kopplingar över Kvillebäcken för både gång och cykel föreslås också med ett antal nya broar. Områdets lokalgator utformas för låga flöden och anpassas efter boendes och verksamheters behov.

Biltrafik

Det föreslagna bilvägnätet på Backaplan består av ett strukturerande huvudnät samt lokalgator i storkvarteren. Deltavägen blir den huvudsakliga vägen för biltrafik inom området genom dess koppling till Kvillemotet och Hjalmar Brantingsgatan. Även Backavägen blir viktig för delar av biltrafiken på grund av kopplingen mellan Backavägen och Leråkersmotet. I programmet pekas alternativa dragningar ut för biltrafiken från Hisingsbron samt kopplingen till Herkulesgatan. Trafiklösning för programområdets södra del, särskilt i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan, behöver studeras vidare i samverkan med Frihamnens utveckling, genomförandestudien för Hjalmar Brantingsstråket och i dialog med Trafikverket.

Bilparkering och mobilitetsåtgärder

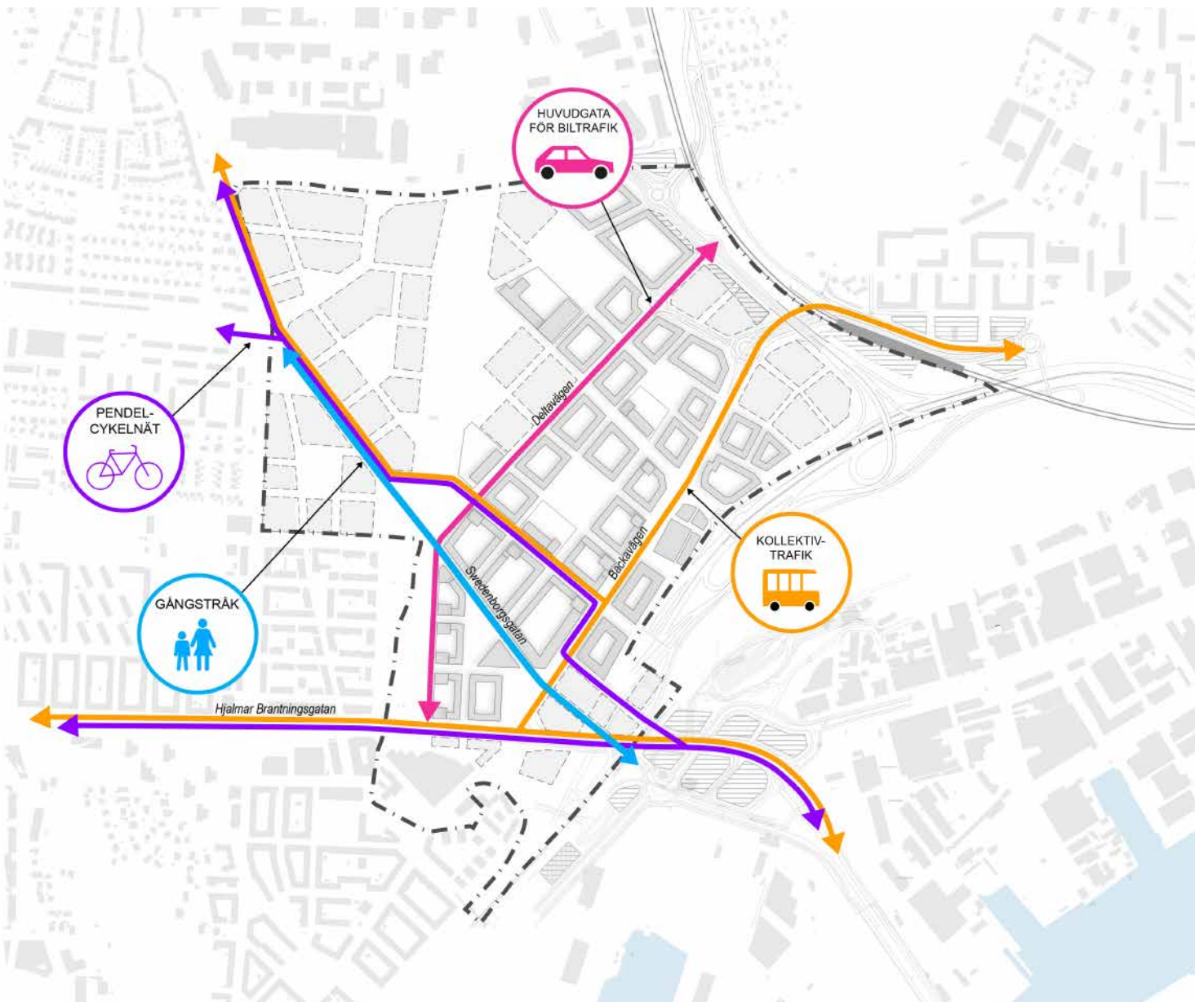
En parkerings- och mobilitetsutredning (bilaga 9) har tagits fram utifrån den målsättning för färdmedelsandelar som tagits fram för Backaplan.

Utredningen visar att området kan ha cirka 3 500- 4 000 parkeringsplatser i kombination med olika mobilitetslösningar för att skapa goda förutsättningar för att nå målsättningarna om ett ökat hållbart resande. Parkeringarna föreslås placeras i 5-7 parkeringsanläggningar i området. Mobilitetstjänsterna kan tex vara fordonspoler och information till boende och företag i området.

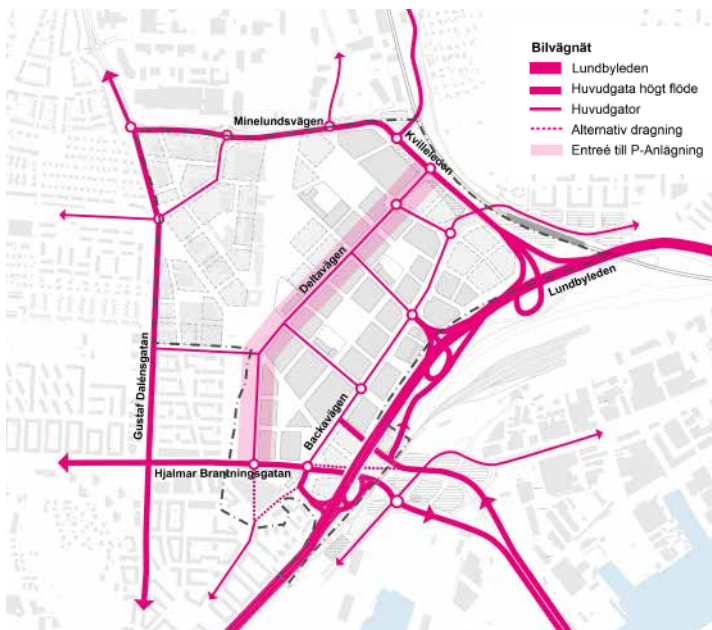
Kollektivtrafik

Hjalmar Brantingsplatsen är redan idag en av stadens största knutpunkter för kollektivtrafik. Platsen föreslås utvecklas genom att busslinjer inte längre vänder här, vilket minskar ytorna som behövs av väntande och vändande fordon och ökar funktionen som torg.

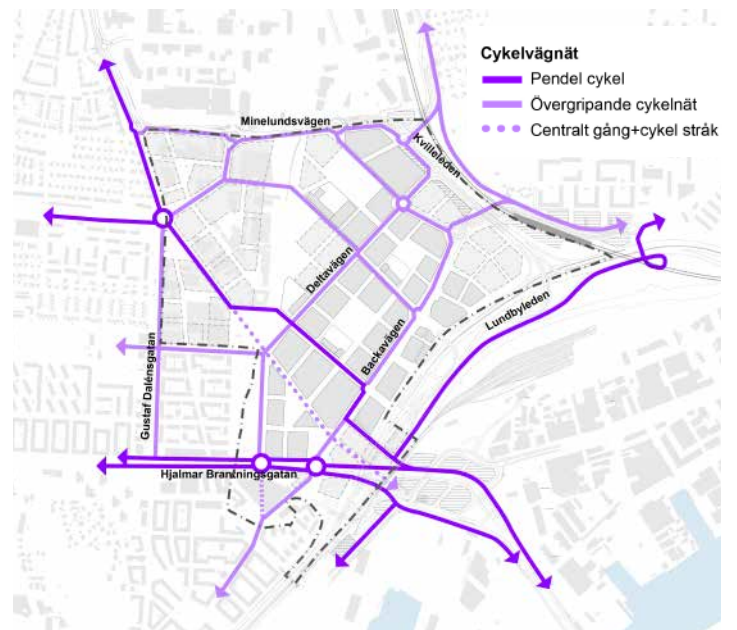
En stombuss kommer gå genom området, med hållplats vid Hjalmar Brantings-



Trafikförslag, övergripande princip för stråk inom programområdet



Detaljerat trafikförslag, bil



Detaljerat trafikförslag, cykel

platsen, Kvilleplatsen och Swedenborgsplatsen. Även Deltavägen får en busslinje med en hållplats i norra delen av programområdet. Backavägen kommer trafikeras av stombussar med hållplatser vid Hjalmar Brantingsplatsen, Norra Deltavägen och Brunnsbo torg, en sträckning som senare även kompletteras med spår- väg. Den nya spårvägen vid Backavägen kommer även angöra Brunnsbo station och därigenom koppla till Bohusbanan.

Gång- och cykeltrafik

Samtliga gator i programområdet kommer att kunna nyttjas av gående och cyklande. Utmed Hjalmar Brantingsgatan, Swedenborgsgatan och vid Lundbyleden går områdets större cykelbanor som kopplar ihop området med bland annat Frihamnen, Brunnsbo, Lindholmen och Lundby. Längs huvudstråken i området och kring Hjalmar Brantingsplatsen kommer handel och verksamheter att lokaliseras. Detta medför stora fotgängarflöden som behöver breda trottoarer och ytor att vistas på. Swedenborgsgatan blir mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Kvilleplatsen en gågata där mycket handel etableras.



P-norm, bostäder:
2,5 cyklar
/lägenhet

Cykelparkering

Stadens parkeringspolicy ska följas vilket inom programmet innebär plats för 2,5 cyklar per lägenhet.

Handelns logistik

Handelskvarteren nås med bil och lastfordon genom parkering och lastning/lossning i källarplan. Nya COOP nås via Leråkersmotet och från norr och väster till rondellen på Backavägen. Handelskvarteren vid Hjalmar Brantingsplatsen nås från Deltavägen och Södra Deltavägen. Handelns logistik förutsätts vara tidsstyrd med leveranser före skoltid.

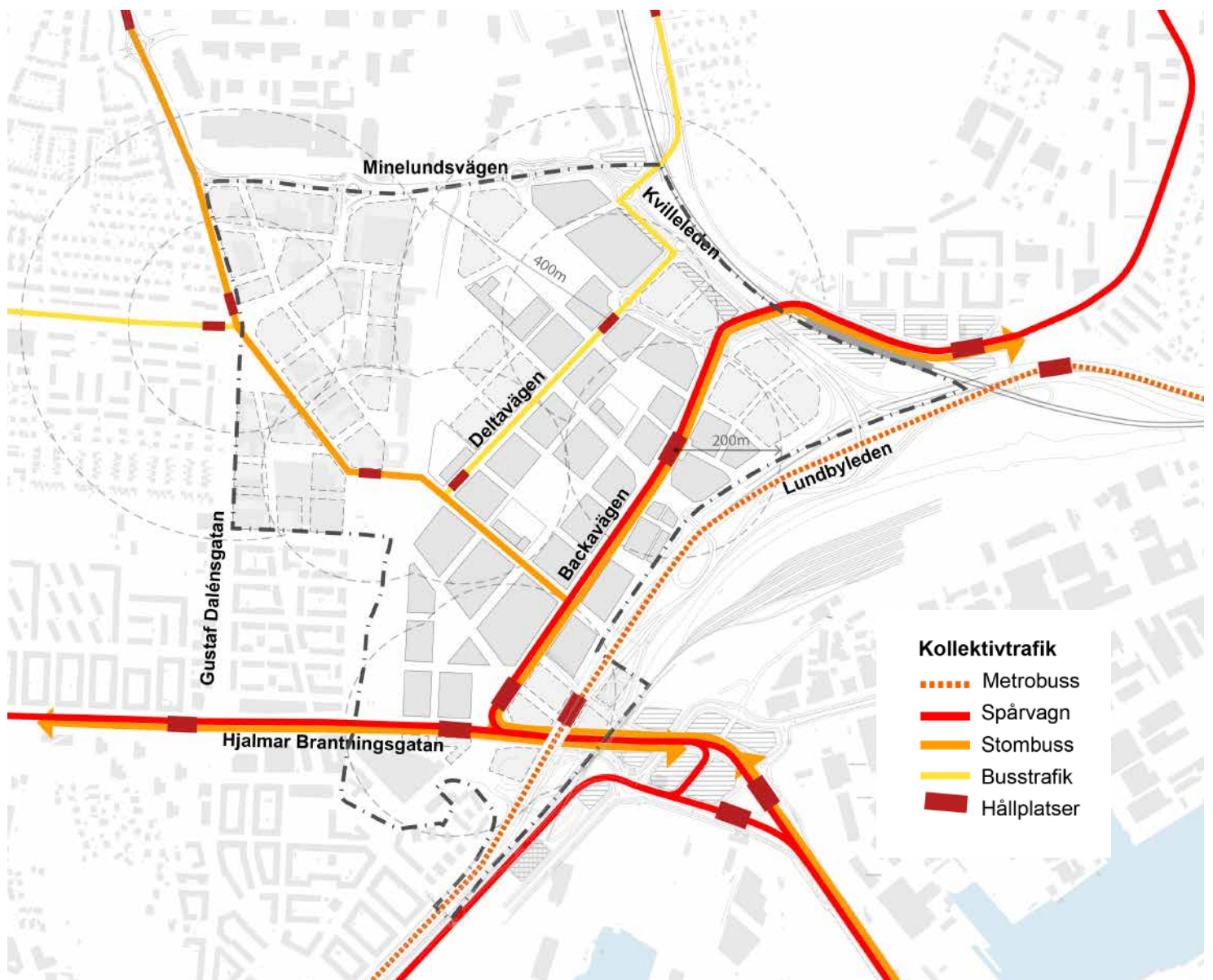
Teknisk försörjning

Transformatorstationer och övriga tekniska byggnader ska förläggas på kvarter- smark.

Ledningsnät

Det finns ett ledningspaket under norra delen av Backavägen som har bedömts för kostsamt att flytta och byta ut. Framtida Backavägen kommer att ligga något förskjutet i förhållande till dagens väg men är anpassad i sidled för att ledningarna i stort ska kunna bevaras. För att undvika en mycket kostsam ledningsflytt infodras befintlig ledning för att den ska kunna ligga kvar även vid en utbyggnation av spårväg.

Uppvärmning inom programområdet kan erbjudas med fjärrvärme, nytt ledningsnät kommer byggas ut. Nyförläggning av fjärrkyla planeras inom programområdet. Matning in i området kommer ske via den "fjärrkyla-ring" som planeras av Göteborg Energi. För el kommer nya ledningar dras fram och nya transformatorstationer kommer förläggas inom bebyggelsestrukturen. Befintliga ledningsstråk för bredband finns bland annat i Backavägen samt längs med Kvillebäcken och Swedenborgsgatan. Ledningarna går att flytta vid konflikt med planerad exploatering och bedöms inte vara styrande för planeringen. Befintliga teleledningar finns i Backavägen, Deltavägen, Norra och Södra Deltavägen samt Swedenborgsgatan. Ledningarna går att flytta vid konflikt med planerad exploatering och bedöms inte vara styrande för planeringen.



Detaljerat trafikförslag, kollektivtrafik

Vatten och avlopp

Kretslopp och vatten planerar att bygga ett separerat system där spillvattnet och dagvattnet leds i separata ledningar. Vid Leråkersmotet planeras en ny pumpstation där dagvatten från Lundbyleden pumpas tillsammans med dagvatten från ledning i norra delen av Backavägen till ytligt dagvattensystem. Se bifogad dagvattenutredning (bilaga 15).

Avfallshantering

För bostäder ska det anordnas hantering av rest-, mat och grovavfall inomhus på kvartersmark. Alla fastigheter bör byggas med FNI, fastighetsnära insamling. Även verksamhetsavfall ska tas om hand inom kvartersmark.

För förpackningar och tidningar finns det idag en återvinningsstation i området som vid en utbyggnad inte kan vara kvar i sitt befintliga läge. En till två nya återvinningsstationer behöver istället tillskapas. I en så tät och stadsmässig struktur som det framtida Backaplan finns dock inte utrymme, varken fysiskt eller estetiskt, för öppna återvinningsstationer. Dessa behöver ligga i en byggnad, förslagsvis i anslutning till en p-anläggning.

GRÖNSTRUKTUR OCH VATTEN

Programmet föreslår en blå-grön struktur med stadsdelspark längs Kvillebäcken, flera bostadsnära parker, ett promenadstråk och förbättrade kopplingar till omkringliggande grönområden. Förslaget grundas i planeringsförutsättningar för offentlig plats inom Älvstaden och stadens riktlinjer för vattenfrågorna.

I programarbetet för Backaplan har en arbetsgrupp bestående av stadsbyggnadskontoret, park- och naturförvaltningen, miljöförvaltningen, trafikkontoret, SDF Lundby och idrott- och förening arbetat brett med de blå-gröna frågorna.

Kvilleparken - stadsdelspark

Stadsdelsparken blir en större park på totalt ca 8,5 hektar, varav ca 7,5 hektar tillskapas inom programområdet. Parken rymmer många människor och kan innehålla en mängd olika aktiviteter, vilket gör att den blir en målpunkt för boende från ett större område. En attraktiv stadsdelspark fyller därför en viktig funktion för att integrera människor och knyta ihop stadens delar. Vilka aktiviteter som ryms i parken avgörs av bredden och storleken på grönyterna. I söder, där parken är smalare, finns plats för promenader och vila och ett relativt varierat växt- och djurliv. Norr om Kvilleplatsen föreslås parken vidgas för att kunna rymma fler olika typer av aktiviteter – här finns utöver det som ryms i den södra delen, plats för lek och picknick, motion och mer oprogrammerade mötesplatser. Skolorna behöver också nyttja delar av stadsdelsparken för sin verksamhet för att tillgodose friytekraven.

Kvillebäcken löper genom stadsdelsparken och ger den en särskild identitet. Kantzonen – ett tio meter brett stråk längs båda sidor av bäcken – behövs för att förstärka och förbättra bäckens vattenkvalitet och utformas för ett rikt djur- och växtliv och varierade möten med vattnet. Det blå-gröna stråket länkar Backaplan till omgivande områden både norrut och söderut och bidrar med viktiga ekosystemtjänster.



Exempel, stadsdelspark



Exempel, bostadsnära park

Minimibredd,
grönska i
promenadstråk:
10 m

Bostadsnära parker

Programförslaget innehåller flera bostadsnära parker. Parkerna i direkt närhet till bostaden blir extra viktiga för de som har svårt att röra sig långa sträckor, exempelvis barn och äldre. De bostadsnära parkerna fyller även en viktig funktion för förskolorna och skolorna som är placerade i anslutning till parkerna. Varje park föreslås få en egen karaktär och innehåll. Eftersom det är många som ska dela på parkerna, behöver de vara väl tilltagna för att slitaget inte ska bli för högt. Detta beskrivs mer utförligt under rubriken *Samutnyttjan av parkerna*.

Promenaden - Aktiv urban grönska

Ett grönt promenadstråk löper genom området och kopplar samman parkerna. Syftet är att skapa ett socialt stråk som bidrar med mer grönska i stadsrummet, ekosystemtjänster och uppmuntrar till aktivitet, rörelse och rekreation. För att vara funktionellt och rymma olika aktiviteter längs vägen har promenadstråket zon för grönska och aktivitet en bredd på i snitt 10 meter. Sammantaget bidrar det med cirka 0,7 hektar grönyta till området som helhet. Promenadstråket är en tillämpning av det förslag på ett grönt, urbant aktivitetsstråk som togs fram av Radar Arkitekter i arbetet med "Fördjupade studier för Backaplan" (2017) inför programarbetet.



Inspirationsbild,
Promenaden



Grönstruktur



22 m
Exempelsektion, promenadslingan
(Radar Arkitektur)



24 m
Exempelsektion, stadsdelsparken söder om Kvilleplatsen



Kvillebäcken söder om programområdet

Kopplingar till omgivande grönområden

Flera stadsparker, stadsdelsparker och grönområden finns i Backaplans omgivning; Arödsberget i nordost, Flunsåsparken, Hisingsparken och Keillers park i väst och den planerade Jubileumsparken i Frihamnen i söder. Kopplingarna till dessa grönområden behöver förstärkas och utvecklas för att binda ihop Backaplan med omgivande grönska och öka tillgången till rekreativa värden för boende i området. Det görs bland annat genom att stråket längs med Kvillebäcken förstärks även utanför stadsdelsparken. I den södra delen av programområdet utvecklas ytorna längs bäcken till ett grönt promenadstråk ner mot Frihamnen, och längs med hela bäckens sträckning planeras olika platsskapande aktiviteter som en del i stadens Jubileumssatsning. Med ombyggnaden av Kvilleleden och nya gång- och cykelstråk under Bohusbanan, kan kopplingen till Arödsberget, också kallat Telegrafberget, utvecklas.

Offentlig plats och grönyta

I planeringsförutsättningar för Älvstaden (Älvstaden Konkret) framgår att programförslaget ska säkerställa god tillgång till offentlig plats för boende, arbetande och besökare i området, och att nyckeltal för offentlig plats bör användas. *Offentlig plats* innefattar alla grönområden, parker, torg och platser. Med *grönyta* menas alla gröna ytor som parker, promenaden mm, vilket är en del av *offentlig plats*.

Mängden offentlig plats är direkt relaterad till antal bostäder, eftersom varje boende genererar ett behov av dessa ytor. Ju tätare staden är desto högre krav ställs på yta och kvalitet på parker, grönområden och offentliga mötesplatser. Även människor som arbetar i området behöver kunna ta del av de offentliga ytor som finns. Programförslagets parker, grönytor, torg och gågator ger sammantaget de boende och arbetande i området god tillgång till rekreation och mötesplatser. De gröna ytorna kommer också till viss del samutnyttjas med förskolor och skolor. Delar av grönytorna behöver dock vikas för andra användningar eller anses mindre lämpade att samutnyttja. Det handlar dels om en 10 m bred kantzon längs med Kvillebäcken som behövs för bäckens vattenkvalitet, djur och växtliv, och dels om bullerutsatta ytor och branta slänter längs med bäcken. Det innebär att den faktiska tillgången på grönyta som är möjlig att samutnyttja blir något lägre. Programmet föreslår minst 7,5 kvm grönyta/boende *utöver kantzonen och de ytor som är för utsatta för buller mm* för att parker och grönytor ska vara tillräckligt stora för att på ett hållbart sätt rymma både samutnyttjan och rum för boende och arbetande i området. Tillsammans med torg och andra offentliga vistelsesytor ger detta området goda förutsättningar att nå upp till Älvstadens målsättning om 10 kvm offentlig plats/boende.

Grönyta/
boende:

7,5 kvm

Ekologisk kantzon:

10 m

Maxtal för
samutnyttjan av gård:

50 %

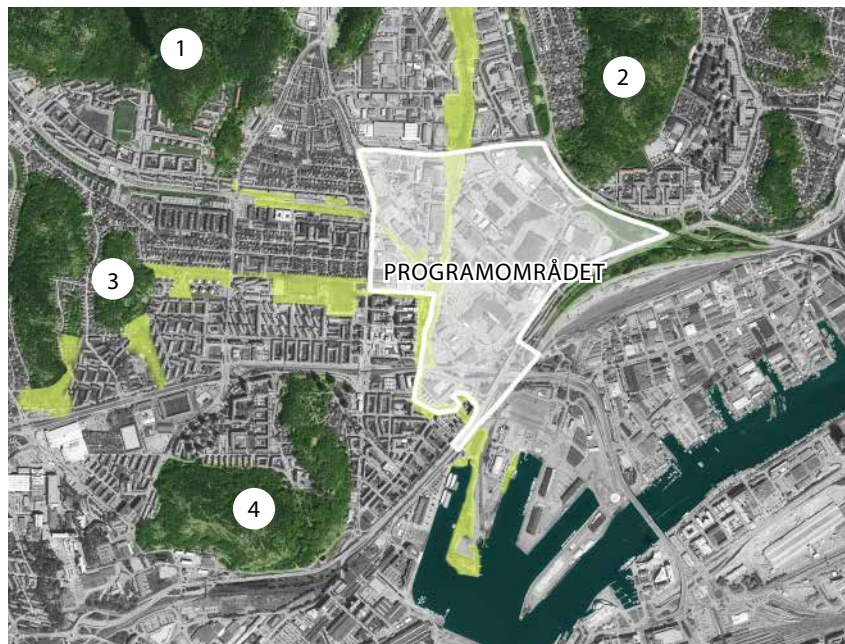
Maxtal för
samutnyttjan av park:

30 %

Samutnyttjan av parkerna

Programmet föreslår att högst 50 % av bostadsgårdar ska upptas av förskolegård, vilket innebär att resterande ytor behöver tillgodoses i närliggande park. Även skolorna med fristående gårdar behöver kompletteras med ytor i parkerna för att nå friytekraven. Samutnyttjan till en viss procent är positivt för området då det går att göra flera flexibla lösningar som gör att det blir mer liv i området under en större del av dagen. Dock finns en gräns för när slitaget blir för stort och/eller en yta inte längre upplevs som offentlig. För parkerna har en gräns för samutnyttjande satts vid 30 %. Förskolorna får alla sina kompensationsytor tillgodosedda i de bostadsnära parkerna, medan skolbarnen även har tillgång till ytor i stadsdelsparken. En strandzon på 10 m med höga naturvärden behövs längs båda sidor av bäcken för att klara god ekologisk status i bäcken. Denna zon utgör ca 20% av stadsdelsparkens yta och samutnyttjas inte med ytor för skolbarnen.

- 1 **Hisingsparken**
20-25 min promenadavstånd.
- 2 **Arödsberget**
4-10 min promenad-avstånd, skiljs av från programområdet av Kville-leden och Bohusbanan.
- 3 **Flunsåsparken**
20-25 min promenad-avstånd.
- 4 **Ramberget & Keillers park**
10-15 min promenad-avstånd. Skiljs av från programområdet av Hjalmar Brantingsgatan.



Programområdets placering i förhållande till omgivande grönområden.

Offentlig plats innefattar alla grönområden, torg och platser.

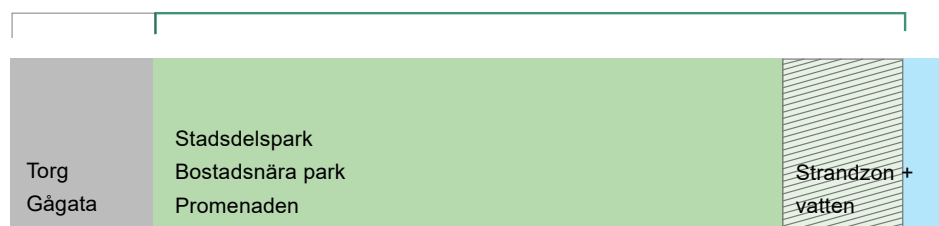
Med **grönyta** menas alla gröna ytor som parker, promenaden mm, vilket är en del av offentlig plats.

Samutnyttjansbar grönyta är den del av grönytan som är möjlig att samutnyttja med förskola/skola och som inte behövs för ekologiska funktioner mm.

Offentlig plats - **10,5 kvm/boende**

1,5 kvm/boende

Grönyta - **9 kvm/boende**



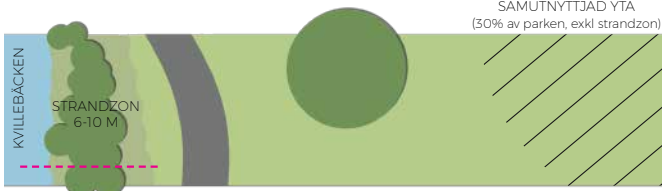
Samutnyttjansbar grönyta - **7,5 kvm/boende**

Yta i direkt anslutning till förskola/skola



Programförslagets nyckeltal för offentlig plats och samutnyttjandegrad.

Ekologiska värden i kantzonen.



Planutsnitt och sektion, framtida Kvilleparken med ekologisk kantzonen.



Kvillebäckens vattenkvalitet

Programförslaget innehåller åtgärder för att Kvillebäckens ska uppnå god ekologisk och kemisk status enligt miljökvalitetsnormerna. Det handlar bland annat om att förbättra bäckens utformning samt minska tillförseln av skadliga ämnen och näringsämnen som tex fosfor. I programförslaget föreslås en ekologisk funktionell kantzonen på 10 meter etableras längs stränderna på båda sidor av bäcken. Delar av Kvillebäckens är idag ett kanaliserat vattendrag och behöver bearbetas i strandlinjen för att skapa vikar och uddar. För att vara funktionell bör strandlinjen vara sluttande, variera i sidled och innehålla olika vegetation och material. En väl fungerande kantzonen har höga naturvärden och möjliggör för ett stort antal arter av flora och fauna att etablera sig. Kantzonen i södra delen av stadsdelsparken, där den främsta förekomsten av den rödlistade knölnaten återfinns, bör däremot inte bearbetas och samma utformning som finns idag ska eftersträvas om så görs. Inom en 30-meters zon från bäckens stränder får anlagda ytor som till exempel lekplatser, mindre paviljonger, gång- och cykelvägar samt andra hårdgjorda ytor max utgöra 15%, för att förbättra de ekologiska värdena.

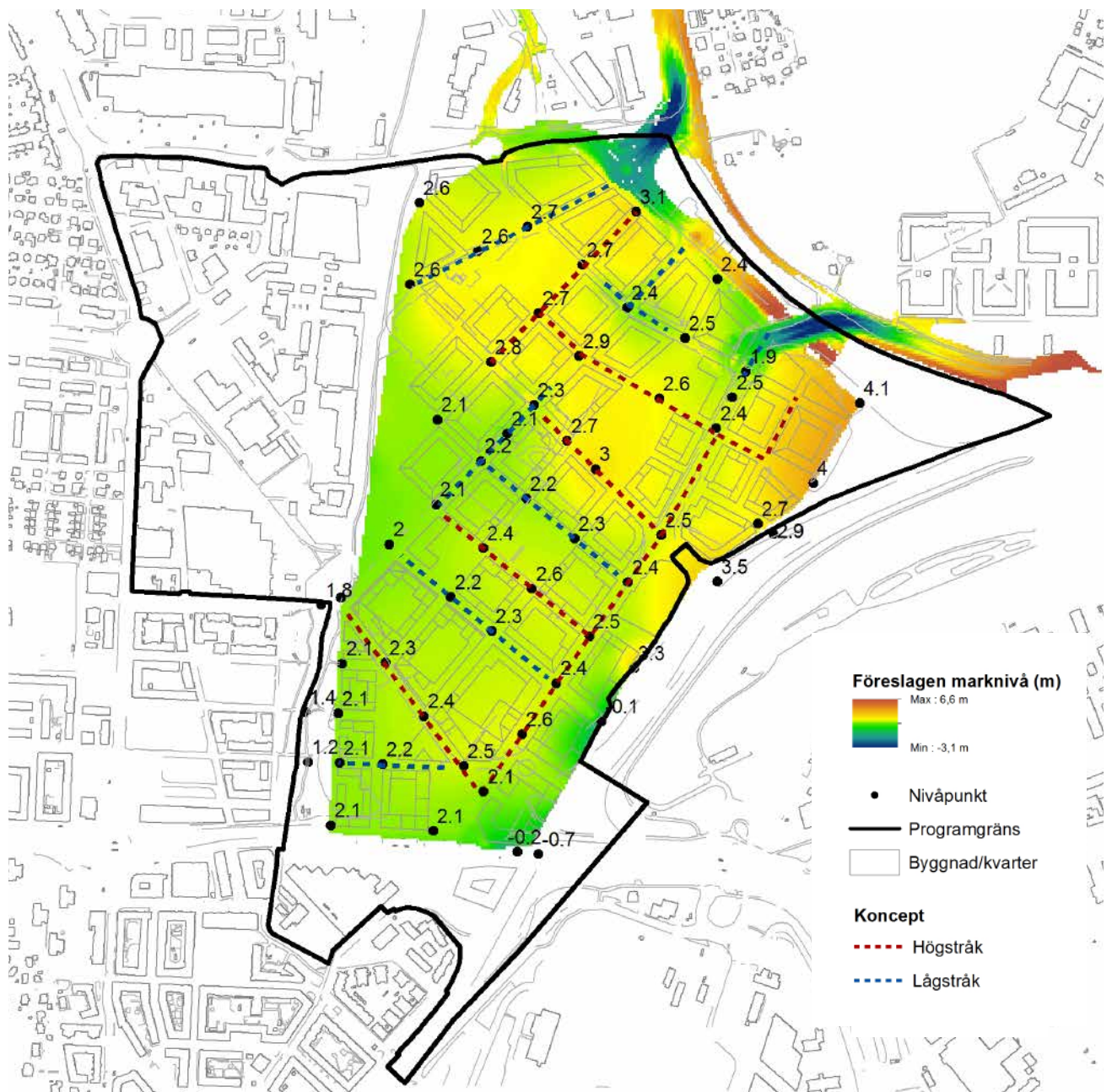
Genom föreslagna åtgärder för hantering av dagvattnet minskar tillförseln av skadliga ämnen och näringsämnen. Kvillebäckens status och vattenkvalitet bedöms som helhet förbättras avsevärt genom programförslaget. Se vidare under Dagvattenhantering (bilaga 15) och i PM MKN vatten i Kvillebäckens (bilaga 20).

Dagvattenhantering

Principlösningar för dagvatten inom programområdet, inklusive dagvatten från Lundbyleden, säkerställer att regnvattnet fördröjs och renas innan det släpps ut i Kvillebäckens. Enligt programmets förslag kommer mycket av kvartersmarken bestå av slutna kvarter med upphöjda gårdar på bjälklag. Med fall ut från fasad och en lätt nedsänkt mitt kan dagvatten fördröjas och avledas ytligt på gröna innergårdar utformade som biofilter. Även vatten från de takytorna som inte avvattnas mot innergård kan hanteras i anslutning till fasaden för fördröjning och rening i biofilter. Dagvatten från vägytor föreslås renas i makadamfyllda diken eller magasin under mark, exempelvis placerade under gång- och cykelväg. Åtgärderna för att hantera fördröjning och rening från kvartersmark är schablonmässigt uträknad till ca 2,5% yta per 1000 kvm. För dagvattnet från allmänna ytor så som vägar krävs även 2,5% per 1000 kvm med föreslagna åtgärder. Dagvattenhanteringen beskrivs i bilaga 15.



Exempel, fördröjning och rening av dagvatten på kvartersmark



Princip för markhöjning som säkerställer avledning mot Kvillebäcken och skydd vid högvatten.

Klimatanpassning

Programförslaget föreslår principer för höjdsättning av marken som säkerställer att området fungerar vid skyfall och högvatten. Principerna innebär att marknivåerna i södra delen av Backaplan höjs med ca 1 m, vilket skyddar området om vattnet stiger i havet och orsakar höga nivåer i Kvillebäcken. Vid ett extremt skyfall (100-årsregn) gör föreslagen höjdsättning att vattnet snabbt och säkert kan ledas i utpekade stråk till Kvillebäcken. Delar av ytorna i parken utformas även så de kan översvämmas vid en extremhändelse. Höjdsättningen säkerställer att området fungerar vid en översvämningssituation, att räddningstjänstens framkomlighet säkras och att man kan ta sig till och från bostäder och verksamheter.

Utbyggnadsordningen måste ske söderifrån för att skydd från högvatten ska fungera. Golvnivåer i planerad bebyggelse ska följa stadens riktlinjer för översvämningssrisker. Framtagna principer och åtgärder ger en robust strategi för att hantera skyfall och högvatten på medellång sikt, till och med ca år 2070. För skydd mot högvatten på längre sikt än år 2070, krävs storskaliga åtgärder som skyddar hela staden. Principer och åtgärder finns beskrivna i PM Klimatanpassningsstrategi för Backaplan (bilaga 16).

Markhöjning
minimum
+2,1 m

Golvnivå:
+2,8 m

GENOMFÖRANDE

I programarbetet har en arbetsgrupp med representanter för Fastighetskontoret, Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Miljöförvaltningen, Park- och naturförvaltningen och Kretslopp och vatten arbetat med genomförandefrågor.

Utbyggnaden av Backaplan kommer att pågå under många år med många aktörer inblandade. Ekonomiska, juridiska och tekniska genomförandefrågor har studerats för att få fram en ram inom vilken utvecklingen kan överblickas och styras.

Utbyggnad

Backaplan är ett omvandlingsområde som förvandlas från handels- och verksamhetsområde till blandstad. Detta gör att påverkan från befintliga störningar på den successiva omvandlingen måste ges särskilt stor hänsyn i utbyggnadsplanering och utförande.

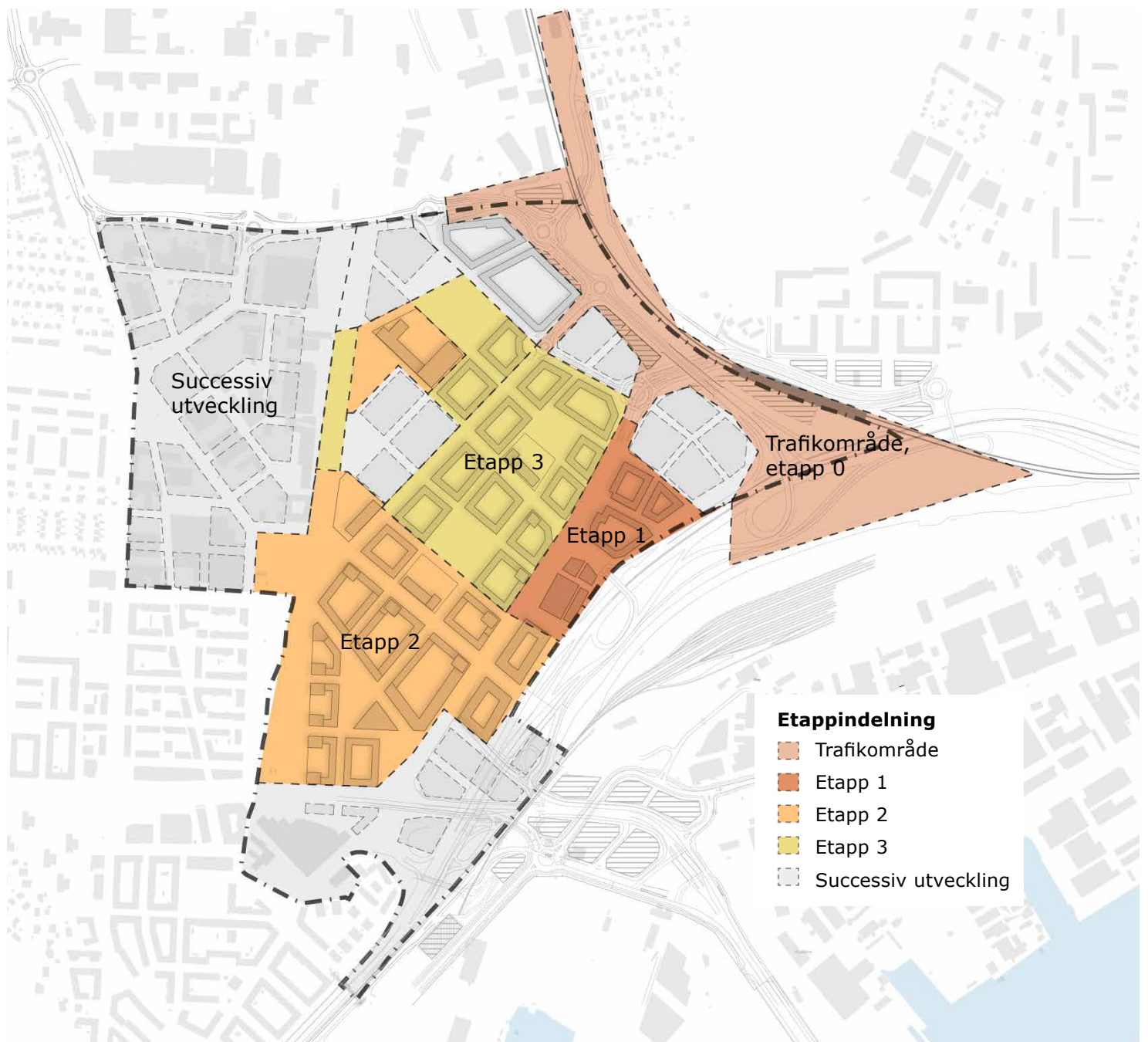
Backaplan kommer att utvecklas etappvis över en relativt lång period med beräknad byggstart 2019 och utbyggnad under 15-20 år. En etappvis utbyggnad innebär att funktioner och kvaliteter tillkommer efter hand. I utbyggnaden ska privata aktörer, Göteborgs stad, befintliga verksamheter, statliga organisationer och andra involverade parter samverka. Alla aktörer ska bidra till att skapa en kostnadseffektiv och säker utbyggnad där Backaplan ska utgöra en fungerande stadsmiljö även under utbyggnadstiden. Varje etapp bör få en storlek som gör att den kan erbjuda erforderlig social service. För att säkerställa en fungerande vardag bör tillgängligheten till kollektivtrafik och kommersiell service fungera bra redan för de som först flyttar in i området. Särskilt viktigt är det att utbyggnaden av kommunala verksamheter ligger i fas med eller före övrig bebyggelse för att Backaplan ska bli en attraktiv bostads- och arbetsplats. Respektive etapp ska inte upplevs som en isolerad enhet utan skapa trygghet för de som vistas i och kring de nya kvarteren. Grupper som är känsliga för störningar och otrygga platser under byggtiden bör särskilt beaktas; framför allt boende, barn i förskolor och skolor samt gångtrafikanter och cyklister. Tillfälliga aktiviteter ska hjälpa till att kommunicera att området är under omvandling och att de människor som rör sig i området bereds plats.

Området öster om Kvillebäcken planeras att byggas ut i etapper från Hjalmar Brantingsgatan och Backavägen, och vidare norrut med huvudetapper och flertalet inbördes deletapper. Tre huvudetapper är förnärvarande under detaljplanering (etapp 1), under uppstart för detaljplan (etapp 2) eller har positivt planbesked (etapp 3). Utbyggnaden längst i norr blir beroende av Trafikverkets utbyggnad av Kvillemotet och stationen i Brunnsbo och den nya gatustrukturen som Trafikkontoret ska genomföra och bebyggelsen där behöver studeras noggrant för att överbrygga den barriärverkan som uppstår. Hjalmar Brantingsplatsen och kvarteren söder och öster om Hjalmar Brantingsgatan är beroende av färdigställandet av Hisingsbron och successiv omvandling av Hjalmar Brantingsgatan från brofästet. Den utbyggnadsetappen kommer därför i slutet av utbyggnadsordningen.

Backaplan norr om Kvillestaden planeras byggas ut successivt efter intresse från exploatörer.

Etapp 0

Etappen omfattar Trafikkontorets och Trafikverkets gemensamma utbyggnad av gator norr om Backaplan samt Kvillemotet. Aktuell detaljplan är antagen och överklagad. Utbyggnaden kommer att pågå i ca 4 år med beräknad produktionsstart 2020.



Utbyggnadsetapper

Etapp 1

Etappen vars detaljplan är varit på granskning i april 2018 är en förutsättning för att möjliggöra Coops flytt till Backagatan från befintliga lokaler och möjliggör i sin tur utveckling av de nya kvarteren vid Swedenborgsgatan inom efterföljande etapp. Etappen innehåller handel, kontor, bostäder samt äldreboende. Beräknad byggstart för Etapp 1 är 2019 och beräknat färdigställande slutet av 2020. I etapp 1 ingår även tillfällig bussgata mellan etapp 1 och Hjalmar Brantingsplatsen.

Etapp 2

Etappens lokalisering nära god kollektivtrafik och service gör att Backaplans högsta exploatering föreslås här. Etappen omfattar bostäder, handel, kontor, kulturhus, förskolor, skola, idrottshall, gator, torg och park. Etapp 2 är den mest arbetsintensiva och samordningskrävande etappen. Preliminär byggstart är 2023. Etapp 2 är geografiskt uppdelad och i norr startar utbyggnaden av planerad 4-9-skola först i samband med att befintlig bussdepå flyttar.

Etapp 3

Etappen omfattar bostäder med lokaler i bottenvåningar, skol- och förskoleverksamhet samt park. Etappen är viktig för att skapa ett sammanhängande Backaplan. När etapp 3 byggstartar har Backaplan sin tyngsta produktionssamordning och det är därför viktigt att omkringliggande gatuutbyggnad samordnas i särskilt stor utsträckning med kvartersutbyggnaden under den här fasen. Preliminär utbyggnad för etapp 3 är inom tidsramen 2024-2029.

Kommande etapper

Kommande etappers utbyggnadsordning är beroende av hur de kan vara till fördel för Backaplans utveckling, och huruvida stark framdrift bedöms finnas för ett särskilt område.

Kommande etapper är området nordväst om Kvilleplatsen och de nordligaste delarna av östra Backaplan, där kopplingarna till Brunnsbo särskilt ska utvecklas. Den sydligaste delen av Backaplan ingår i en större omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, och är därför beroende av framdriften i det projektet. Utöver att Hjalmar Brantingsplatsen och direkt anslutande kvarter med i huvudsak kontorsverksamhet byggs om, utvecklas också kvarter söder om Hjalmar Brantingsstråket och öster om Lundbyleden.

Utbyggnadstakten beror, förutom på stadens planarbete, även på marknadens efterfrågan. Utbyggnadstiden kan komma att förkortas eller förlängas på grund av politiska beslut. Utbyggnadsplaneringen kommer att uppdateras under hela planerings- och byggnationstiden med successiv fördjupning och ökad detaljeringsgrad. I programskedet kartlägger utbyggnadsplaneringen dels balans mellan och fördelning av bostäder, kommunal service, handel och grönområden i ett tidsperspektiv, dels identifierar utbyggnadsplaneringen beroenden och kritiska punkter utifrån ett byggproduktionsperspektiv. Utbyggnadsordningen ska också hjälpa till att skapa en så effektiv väg som möjligt mellan investering av offentliga medel i framför allt infrastruktur och en så fungerande vardag och närmiljö som möjligt för boende och besökare. Utbyggnadsordningen ska i programskedet identifiera möjliga risker och krockar och på så sätt kunna hantera dessa innan detaljplane- och/eller byggskede. I kommande faser av utbyggnadsplaneringen är effektiv och kvalificerad planerings- och produktionssamordning avgörande för hur området framskrider och hur området upplevs under byggtiden. Detta ska samordnas mellan fastighetsägare och Göteborgs Stad och även involvera befintliga verksamheter och andra intressenter.

Ekonomi

Backaplan har ett mycket attraktivt läge mitt i centrala Göteborg och de ekonomiska vinsterna av en stadsutveckling förväntas vara stora. Att utveckla ett område från ett verksamhets- och externhandelsområde är en utmaning. Helt nya gator, parker och torg måste skapas, miljöer som nästan inte alls finns i området idag, och stora åtgärder krävs för att iordningställa byggbar mark.

För att programmets vision ska uppnås krävs även tidiga investeringar i bland annat kollektivtrafik, skolor, förskolor, kultur med mera. Programförslagets inriktning mot tät stad och den mängd nya bostäder som därigenom genereras bedöms vara en förutsättning för att programmet ska vara ekonomiskt genomförbart.

Inom ramen för stadsutvecklingsprojektet tas en exploateringskalkyl fram. Kostnaderna för projektet beräknas på den översiktliga nivå som programmet ger kunskap om. Kalkylen omfattar samtliga åtgärder på allmänplats, stabilitet, marksanering, ledningsflytt, anläggning av gator, parker mm.

Iordningställande av kvartersmark finansieras fullt ut av respektive exploatör. Utbyggnaden av allmän plats finansieras delvis av exploateringen och dels av skattemedel. Fördelning av kostnader och intäkter enligt ovan kommer regleras i avtal mellan berörda markägare och exploatörer inom programområdet.

Staden har ett begränsat markägande i området. Dock kommer områden som i dagsläget utgör trafikområde kunna omvandlas till kvartersmark med tillkommande byggrätter vilket bedöms kunna ge intäkter till staden.

Stadens utgifter i projektet omfattar utöver iordningställande av allmänplatsmark även förvärv av mark för skolor och kulturhus inom området.

Målsättningen är att stadsutvecklingen för Backaplan ska bära sina kostnader. Utbyggnaden av Backaplansområdet sker under mycket lång tid varför även stadens kostnader och intäkter måste ses i detta sammanhang. Parallellt med programsamrådet löper en ekonomisk förstudie där stadens intäkter och kostnader utreds närmare.

Juridik

För att försäkra sig om bla finansiering av allmän plats samt grundläggande principer för genomförande av kommande detaljplaner inom östra delen av programområdet ska kommunen och de fastighetsägare som driver omvandlingen av östra Backaplan träffa ett ramavtal. Berörda fastighetsägare har gått samman i vilja om att genomföra en stadsutveckling i området. Avsikten är att i detta tidiga skede tydliggöra åtaganden mellan staden och fastighetsägarna och därmed även underlätta och effektivisera kommande detaljplanarbeten.

Under kommande detaljplanarbeten upprättas exploateringsavtal som är ett avtal om genomförande av en detaljplan mellan staden och fastighetsägare. Avtalet beskriver detaljplanens konsekvenser för exploatören/fastighetsägaren, åtaganden och kostnader för planens genomförande tydliggörs. I avtalet regleras t ex exploateringsbidrag, utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Innan en detaljplan antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal ha tecknats mellan staden och berörda exploatörer. Ett exploateringsavtal är alltid kopplat till antagandet av en ny detaljplan och villkorat av att detaljplanen vinner laga kraft. Exploateringsavtalet föregås normalt sett av ett föravtal tecknas mellan staden och fastighetsägaren och som reglerar förutsättningar, ansvarsfördelning med mera under arbetet med upprättandet av detaljplanen.

Störande verksamheter

Av de över 300 verksamheter som identifierats i området har drygt 130 bedömts utgöra risk för störning eller säkerhetsrisk.

Utredningen som genomförts (bilaga 13) ger en tydlig bild om var störningar och säkerhetsrisker, som kan påverka möjligheten till exploatering, utgör problem. En fördjupad studie har gjorts av de verksamheter som ligger inom eller i nära anslutning till detaljplaneområdet.

Den övergripande bedömningen är att majoriteten av verksamheterna går att samlokalisera med bostäder under utbyggnadstiden och att eventuella störningar kan minskas genom mindre omfattande åtgärder.

Med avseende på säkerhetsrisker och störningar kan fördjupade detaljstudier av verksamheter som bedöms påverka exploateringsmöjligheterna genomföras då det blir relevant för respektive detaljplan.

Eftersom bedömningarna i denna utredning grundar sig på generella antaganden, kan det i vissa fall vara tillräckligt att söka fördjupad information om respektive verksamhet för att på så vis kunna avfärda verksamheten som risk.

Geoteknik och markmiljö

Marken i större delen av programområdet består av fyllnadsmassor ovanpå den naturliga leran. Väster om Kvillebäcken finns endast lera. Fler undersökningar krävs för att säkerställa hur grundläggning av allmän plats kan ske för att minimera sättningar. Större markarbeten kommer krävas inom området både till följd av föroreningar i marken samt den klimatanpassning som planeras ske genom markmodellering för att åstadkomma fall mot Kvillebäcken. Sammantaget är de nödvändiga markarbetena för att få fram byggbar mark omfattande och kostnadskrävande. Åtgärder och kostnader för marken kommer studeras närmare i den ekonomiska förstudie som löper parallellt med programmet.

En geoteknik- och markmiljöutredning (bilaga 12) har genomförts där de geotekniska åtgärder som föreslås innebär att relativt stora volymer av befintliga uppfyllnadsmassor kommer att schaktas ur/ersättas/överbyggas med rena massor.

För hårdgjorda ytor på allmän plats antas att 1 meter rena massor ovan färdig mark innebär att markmiljöåtgärderna når en godtagbar nivå. För både kvartermark och parkmark innebär de geotekniska åtgärderna att en relativt stor del av befintliga fyllnadsmassor tas bort, alternativt överfylls med en relativt stor mäktighet av rena massor. Detta är ett generellt antagande men det går inte att, utan vidare studier, säkerställa att antagna åtgärder räcker för att klara markmiljökraven med den kunskap som finns idag. Studier krävs för att veta vilka verksamheter som planeras för att hitta lämpliga åtgärder.

Utredningen rekommenderar att vidare studier görs och att en kartering av fyllnadsmassornas mäktighet inom området tas fram. Denna information, tillsammans med information om vilka mäktigheter som behöver tas bort till följd av de geotekniska åtgärderna, ger ett nytt utgångsläge för att bedöma vilka eventuella kompletterande åtgärder som krävs för att nå en tillräckligt god nivå avseende förorenad mark. Kompletterande markprovtagning och riskbedömning kommer därmed att krävas, ett arbete som redan har påbörjats.



KONSEKVENSER

KONSEKVENSER



SOCIALA KONSEKVENSER

När Backaplan omvandlas från industri- och handelsområde till blandstad med 5-7000 bostäder så innebär det en stor förändring av områdets sociala karaktär. Här återges en sammanfattning av konsekvenser som dels identifierats i arbetet med analys av sociala konsekvenser (SKA) och barnkonsekvenser (BKA) och dels i jämförelse med liknande omvandlingsprojekt. Även kulturella konsekvenser (KKA) har analyserats med nytt kulturhus och frågan om möjligt bevarande av befintliga kulturella verksamheter i focus. Konsekvensanalyserna har identifierat både positiva och negativa konsekvenser, samt risker som kan uppstå om vissa identifierade målbilder inte utvecklas.

Sammanhållen stad

Backaplan är en viktig länk mellan stora delar av Hisingen och centrala Göteborg. Förslaget innebär en förbättring och förtätning av vägnätet inom området och bidrar till en bättre struktur för tillgänglighet med gång och cykel. Kopplingarna till omgivande områden förstärks och särskilt viktig är kopplingen till Frihamnen för gång- och cykeltrafik till älven (Möta vattnet i Vision Älvstaden) samt till centrala staden via planerad GC-bro. Omvandlingen av Hjalmar Brantingsgatan från trafikled till stadsgata är en förutsättning för att binda samman Älvstaden. Kopplingen till Brunnsbo behöver studeras ytterligare sedan miljön runt kommande station klarlagts. Kopplingen till Ringön återstår att skapa, en GC-bro hade varit idealet men har hittills bedömts vara för dyr.

Med föreslagen utbyggnad ökar underlaget för kollektivtrafiken vilket binder området till fler platser i staden. Spårväg till Brunnsbo ingår i Sverigeförhandlingen och på sikt kan spårvägen binda samman Selma Lagerlöfs torg och Backaplan. Stationen i Brunnsbo innebär tillgänglighet från omgivande regionen. Genom området går bland annat gatorna Backavägen, Hjalmar Brantingsgatan och Swedenborgsgatan. Det är viktigt att dessa gator utvecklas som stråk med verksamheter och upplevs som trygga under en stor del av dygnet.

Det fortsatta arbetet behöver ta ställning till fördelning av upplåtelseformer och lägenhetsfördelning för att social blandning bland de boende ska uppnås och därmed bidra till en socialt sammanhållen stad.

Samspel

Programmet föreslår en utveckling av mötesplatser, grönytor och offentliga rum. Konkreta åtgärder för att fylla mötesplatserna med mening för många åldersgrupper behöver vidtas i kommande detaljplaner. Kopplingar till övriga Älvstaden och staden är viktiga för att skapa synliga mötesplatser och genomströmning av folk.

En viktig mötesplats för hela Hisingen blir det planerade kulturhuset. Verksamheten bör utvecklas till en mötesplats mellan generationer. Samarbete mellan staden och fastighetsägarna är viktigt för att skapa strategier för levande mötesplatser och möjlighet för icke-kommersiella verksamheter som föreningar samt kulturidkare med liten ekonomi.

Vardagsliv

Föreslagen stadsomvandling blandar bostäder verksamheter, service och handel i tät stadsstruktur vilket gör att det blir lätt för de boende att nå vardagens målpunkter såsom förskolor, service och handel. Många människor kommer få nära till nästan allt och med kollektivtrafiknoden Hjalmar kommer ytterligare fler att lätt kunna nå det utökade utbudet. Programmet innebär en förbättring för gång- och cykeltrafikanter.

Programmets innehåll av social service behöver säkerställas i kommande detaljplaner för att undvika negativa konsekvenser.

Utformning, belysning, levande stråk och god kollektivtrafik över dygnet är mål som måste uppnås för att människor verkligen ska känna sig trygga att promenera hem genom området.

I det fortsatta arbetet behöver särskilt barnperspektivet beaktas och att utbyggnaden av vardagslivets funktioner taktar med bostadsutbyggnaden. Inte minst gäller detta grönstrukturens iordningställande.

Identitet

Omvandlingen kommer innebära en stor förändring av områdets identitet och vilka som känner sig tillhöriga till platsen. För att uppnå en fungerande blandstad är det viktigt att såväl boende med olika förutsättningar som olika verksamhetsidkare och besökare känner en tillhörighet till det framtida Backaplan. I dag är Backaplan ett attraktivt handelsområde i Göteborgarnas medvetande. Denna identitet får inte blekna utan ska stärkas genom komplettering med service, kultur och ett rikare stadsliv.

Bostäder och liv i området även utanför handelns öppettider är en förbättring av identiteten som centrum, både ur trygghetsaspekt och attraktivitet.

Risken för undanträngningseffekter måste beaktas under utbyggnaden. De verksamheter som kan och vill vara kvar i det framtida Backaplan måste beredas tillfälliga och senare nya ändamålsenliga lokaler. För kulturidkare måste dessa lokaler vara möjliga att hyra inom verksamhetens ekonomiska förutsättningar. Dessa mindre hantverks- och kulturidkares fortsatta tillskott till framtidens Backaplan är mycket viktigt för bevarande och stärkande av identiteten.

Områdets kopplingar till övriga Älvstaden och centrala staden är avgörande för identiteten (och för funktionen) som Hisingens centrum. För den nya identiteten som attraktivt centralt bostadsområde är utvecklingen av föreslagen grönstruktur avgörande.

Barnperspektivet

Barn i tät stad har utmaningar men också möjligheter. Mindre barns rörelsebehov måste tillfredsställas i närmiljön medan äldre barn har goda möjligheter att nå områden för sport och träning med den goda kollektivtrafiken. Backaplan kommer även rymma en eller flera idrottshallar. Det sociala behovet tillgodoses väl i tät stad, på förskolor, i skolor och på Backaplan även i Kulturhus och på handelsplatser vilka är omtyckta mötesplatser för äldre barn och ungdomar. Kopplingen till staden och regionen är utmärkt och utgör stora möjligheter för ungdomar att nå vänner och aktiviteter i hela regionen.

Jämställdhetsperspektivet

Den ökade tätheten och förbättrade kollektivtrafiken i området gör det lättare att röra sig till fots, vilket underlättar för alla som inte har tillgång till bil – statistiskt sett oftare kvinnor, barn och äldre och personer med begränsade ekonomiska resurser. Den utmärkta kollektivtrafiken och det stora serviceutbudet i vardagen är därmed en stor tillgång ur ett jämställdhetsperspektiv då man kommer kunna bo och leva på Backaplan utan bil. Den trygghet som gator i ett område med både dag- och nattbefolkning (verksamma och boende) är också bra ur ett jämställdhetsperspektiv då kvinnor och barn kan känna större trygghet i en sådan gatumiljö; kön är idag är den mest utslagsgivande faktorn för om en person upplever otrygghet i det offentliga rummet eller inte. Dock måste åtgärder med trygghetsskapande belysning och undvikande av svårbevakade platser skapas för att trygghetsmålet ska nås.

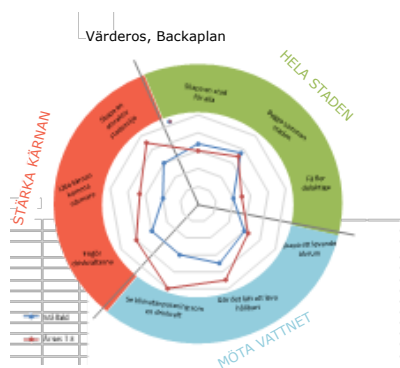
Mångfaldsperspektivet

Områdets utveckling bidrar till att koppla samman staden vilket kan leda till att segregationen minskar. Backaplan är redan idag en plats där människor från stadens olika delar på ett naturligt sätt möts. Detta utvecklas vidare i förslaget, dels genom att en tät stadsdel med stor variation av boendeformer och verksamheter lockar och ger utrymme för många olika människor, dels genom fortsatt mycket goda kollektivtrafikförbindelser till staden och regionen. Den sociala blandningen på Backaplan kommer främst att uppträda genom det stora antalet arbetsplatser som Backaplan kommer innehålla, samt genom den stora handelsplats som Backaplan redan är och kommer förbli. Backaplan besöks i dag av folk från hela staden och delar av regionen och målet är att Backaplan ska bli Hisingens centrum. Många ”andra” än de boende kommer ha delar av sitt vardagsliv på Backaplan och många besökare till handeln kommer befinna sig på gator och torg, i kulturhuset, idrottshallen och i handeln.

Den sociala blandningen bland boende är svårare att åstadkomma i ett nybyggt område men dessa förhållanden förbättras vanligtvis över tid. Blandningen av generationer kan nås genom lämplig lägenhetsfördelning så att familjer kan bo kvar med växande barnskara. Staden kommer markanvisa till några hyresrätter och där kan avtal tecknas om bostäder möjliga för många att hyra.

Vision Älvstaden

För Vision Älvstaden – Hela Staden, Möta Vattnet och Stärka Kärnan – arbetas för närvarande med mätbara indikatorer och resultatet av måluppfyllelsen redovisas i s. k. värderosor. Måluppfyllelsens grad framgår av värderosens röda linje i jämförelse med målbildens blå linje. Det man kan utläsa är att Backaplan har stor måluppfyllelse av Vision Älvstaden men att indikatorerna som kan skapa en stad för alla brister något men då menas för alla boende och där syftas det på den troligen ganska höga bostadskostnaden det vanligtvis blir i centrum och nybyggt. Den yttre miljön; parker, handel, sport och kultur kommer vara tillgänglig för alla. Indikatorn bygga samman staden hänger på hur kopplingar mellan områden skapas, där råder inte Backaplan över hela bilden då det krävs samverkan med övriga områden i Älvstaden. Den indikatorn kommer stärkas i kommande arbete då kopplingarna studeras närmare.



Värderosor visar mätbara indikatorer i Vision Älvstaden

Workshop SKA/BKA/KKA

I mars 2018 hölls en workshop för att analysera sociala och kulturella konsekvenser och konsekvenser för barn av stadsomvandlingen på Backaplan. Deltagare från staden och de samverkande fastighetsägarna samt boende i närområdet och personer verksamma på Backaplan diskuterade platsens förutsättningar och vad man bör tänka på i kommande detaljplanering.

Planområdet, dess kopplingar till närliggande områden analyserades. Nedslag gjordes i etapper eller specifika platser. Dagens Backaplan och programförslaget diskuterades utifrån fyra teman: socialt blandat boende, grönstruktur och livsmiljö, verksamheter och kultur samt barn i tät stad.

Socialt blandat boende

Under rubriken *socialt blandat boende* konstaterades att nya bostäder tenderar bli dyra men en lång utbyggnadstid kan något ta udden av de negativa konsekvenser som uppstår genom att endast bostadssökande med god ekonomi kan hitta bostad på Backaplan. När sista etappen byggs runt 2035 är redan de först byggda bostäderna i området Kvillebäcken över 20 år gamla. I Backaplan eftersträvas en balans mellan hyres- och bostadsrätter och det kommer finnas äldreboende och bostäder med särskild service. Lägenhetsfördelningen behöver också studeras i varje etapp så att stadsdelen Lundby med omnejd kompletteras de lägenhetstyper som saknas. Med ett utbud av olika stora lägenheter kan familjer växa och ändå bo kvar, stora familjer kan beredas plats och kollektivboende för studenter och andra kan uppstå.

Grönstruktur och livsmiljö

När *grönstruktur och livsmiljö* diskuterades framkom vikten av att Stadsdelsparken runt Kvillebäcken får många olika aktiviteter som kan utgöra mötesplatser. Kvillebäcken är en resurs som kan utvecklas för rikare upplevelser i parkområdet. De bostadsnära parkerna är extra viktiga socialt på grund av den slutna kvartersstrukturen. I dag finns ett underskott av grönområden och mindre parker och vistelseytor med sittmöjligheter saknas. Parker utgör en möjlighet till ”konsumtionsfria” mötesplatser. Den gröna promenaden blir ett aktivt stråk för kvällspromenad och joggingrundan, men också en grönskande träffpunkt för hela stadsdelen.

Verksamheter och kultur

Verksamheter och kultur utgör ett särskilt intressant fokusområde då Backaplan i dag är hemvist för många verksamheter som, om de ekonomiska möjligheterna öppnar sig, kan finnas kvar i den tätare staden. En modern kvartersstad med smala, slutna kvarter har dock begränsningar när det kommer till innehåll i lokaler. Här måste särskilda strategier utvecklas för att möjliggöra för mindre verksamhetsutövare och kunna erbjuda lokaler i en mängd olika storlekar, prisnivåer och standarder. Att jobba med konst, kultur och temporära åtgärder under etapputbyggnaden är en möjlighet för ett kontinuerligt kulturutövande i området. Här behövs fortsatt koordinering i stadens regi.

Barn i tät stad

För *barn i tät stad* blir det nödvändigt att fördjupa sig i de olika åldrarnas krav på vardagssysslor och utemiljöer. De mindre barnen behöver få utlopp för sitt rörelsebehov på bostadsgårdar, i de stadsdelsnära parkerna och på förskolornas friytor. För de något äldre barnen och tonåringarna är Backaplan i dag en plats där de umgås på både offentliga och kommersiella platser. Ett köpcentrum bör ta särskild hänsyn till ungdomars behov då det är en naturlig mötesplats för dem. Billiga ställen att fika/äta på, laddstationer för mobiltelefoner, gratis platser att sitta, bibliotek/kulturverksamhet nära till hållplats, mycket cykelparkering, inga oövervakade baksidor mm.

Sammanhållen stad – överbrygga barriärer

1. Backaplan ska vara tillgängligt och lätt att hitta för alla trafikanter och vara en stark bytespunkt i staden genom stärkta kopplingar och stråk till omkringliggande områden.

- Programförslaget ligger i linje med målet och lägger goda förutsättningar för att det ska uppnås.

2. På Backaplan ska det finnas möjlighet för många att bo, verka och vistas i en tät kvartersstad med blandat innehåll. Boendemiljöerna i Backaplan ska ha attraktiva lägen med fungerande gårdar och goda ljus- och ljudförhållanden.

- Programförslaget ligger i linje med målet, men behöver arbetas med i kommande detaljplaner för att säkerställa ett resultat.

Vardagsliv

4. Planeringen i Backaplan ska bidra med förutsättningar för ett rikt handels- och verksamhetsutbud som underlättar vardagslivet och bidrar till en levande stadsmiljö.

- Programförslaget ligger i linje med målet och ger goda förutsättningar för att det ska uppnås.

5. I Backaplan ska det finnas god tillgång offentlig service för livets alla skeden med full behovstäckning i förskola och skola.

- Programförslaget ligger i linje med målet och ger goda förutsättningar för att det ska uppnås.

Samspel och möten

3. Backaplan ska innehålla tillåtande, generationsöverskridande mötesplatser i en balans mellan olika typer av platser och forum.

- Programförslaget visar på ett behov av offentliga rum och pekar ut mötesplatser och knutpunkter som bör utvecklas. Åtgärder behöver vidtas i kommande detaljplaner.

Identitet

6. Varje etapp av utveckling i Backaplan ska innehålla förutsättningar för en mångfald och blandning i uttryck och aktiviteter som tar avstamp i det befintliga och området utvecklas succesivt.

- Programförslaget ligger i linje med målet, men det finns utmaningar som beskrivs närmare i avsnittet om konsekvenser.

MILJÖKONSEKVENSER

Ur de flesta aspekter innebär ett genomförande av programmet och kommande detaljplaner positiva miljökonsekvenser. Komplettering av bostäder och verksamheter inom ett befintligt område innebär ett nyttjande av befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt, vilket bidrar till minskat behov av biltransporter i staden med den luftmiljö som biltrafik medför. Trafiksituationen kommer att förbättras genom att biltransporterna förväntas minska, dagvattenhantering och vattenrening förbättras i och med att förorenad mark kommer saneras och hårdgjorda ytor omvandlas till infiltrerande för att kunna ta hand om vatten och stadsdelsparken bidrar till att Kvillebäckens ekologiska status förbättras avsevärt genom återskapandet av funktionella strandzoner och rening av dagvatten.

En rad frågor utreds under programarbetet för helheten och en preliminär behovsbedömning har genomförts i programskedet. Denna kommer ligga till grund för bedömning av miljöpåverkan i kommande detaljplaner.

Trafik

En förutsättning för utvecklingen av området är att det sammanlagda resandet med bil till och från området inte ökar jämfört med dagens nivå. Vid en omvandling av Backaplan ger ett ökat underlag i form av tillkommande bostäder förutsättningar för förbättrad kollektivtrafik vilket minskar bilberoendet. Parkering till bostäder genererar långt färre trafikrörelser per dygn än parkering till handel. Områdets sammanlagda biltrafikgenerering förändras marginellt av förslaget genomförande. Tung trafik minskar. Verksamheterna kommer att gå från transportintensiva till personalintensiva vilket innebär en förändring av trafikslag. Programförslaget ska skapa blandstad vilket även innebär en trafikstruktur som gynnar gående och cyklister.

Natur- och kulturmiljö

Backaplan är i dag ett äldre industri- och handelsområde med mestadels stora asfalterade parkeringsplatser och industribyggnader i varierande skick.

Naturmiljö

Kvillebäcken med omgivande slänter och grönska är den stora naturtillgången i området och hemvist för den rödlistade knölnaten. En naturvärdesinventering kommer göras för att närmare lokalisera bestånd och kvalitet på knölnaten samt undersöka om fler speciella naturvärden kan lokaliseras. I övrigt finns enstaka träd och en mindre obebyggd yta med viss grönska. Omlandet runt Kvillebäcken kommer särskilt beaktas vilket kommer förbättra naturmiljön inom programområdet. Förslaget kommer innebära ökad yta anlagd grönska vilket utöver en ökad mångfald växtarter beräknas öka djurlivet med fåglar, insekter, groddjur mm.

Kulturmiljö

Området bedöms inte innehålla bevaransvärd bebyggelse eller annan kulturmiljö. Förslaget kan därför bedömas kunna genomföras utan åtgärder för kulturmiljön.

Dagvatten

Dagvattnet är i dag förorenat från stora hårdgjorda trafikytor. Såväl infiltrationen som reningen kommer avsevärt förbättras vid programförslagets genomförande

då grönyrtorna ökar markant och dagvatten från trafikytor kommer renas. Angående skyfall se även nedan under Klimatanpassning.



Kvillebäcken - miljö kvalitetsnormer för vatten

Programområdet består av redan ianspråktagen mark med övervägande hårdgjord yta. Med omvandling av området kommer dagvattnet renas, området tillförs grönska med ökad infiltration och bäckens strandzoner kommer återskapas för bättre biologiska mångfald. Markmiljön förbättras även genom sanering av förorenad mark. Programförslaget bedöms därför, ur ett helhetsperspektiv, förbättra situationen för Kvillebäcken avsevärt. Möjligheten att klara god ekologisk status i den aktuella delen av bäcken är god med de åtgärder som föreslås. Ingen av normernas kvalitetsfaktorer bedöms påverkas negativt, i princip alla delar av normen påverkas positivt inom området. För fosforbelastningen sker dock endast en icke-försämring enligt miljö kvalitetsnormen.

Strandskydd

Inom området finns i dag inget strandskydd. När detaljplaner görs som berör området inom 100 meter från vatten återinträder strandskydd. För att byggnadsnämnden ska kunna upphäva strandskyddet i detaljplan krävs minst ett av sex särskilda skäl. För Backaplan gäller skälet redan i anspråkstagen mark.

Ett av skälen till strandskyddet är allmänhetens tillträde till vattenmiljön. För att möjliggöra allmänhetens tillträde planeras en park längs med Kvillebäcken. Parken kommer bli ett avlångt grönstråk som också kommer att fungera som spridningskorridor för växter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en utbyggnad enligt förslaget innebär att allmänhetens tillträde till vattnet förbättras.

Tillstånd för vattenverksamhet

Programförslaget innebär att nya broar byggs över Kvillebäcken. I detaljplaneskedet för respektive bro ska tillstånd för vattenverksamhet sökas.

Miljö och hälsa

Geoteknik och markmiljö

Marken i området kännetecknas av omfattande markföroreningar och sättningar på grund av att marken till stor del består av utfyllnadsmassor. Marksanering och geotekniska åtgärder kommer krävas vid kommande byggnation. En fördjupad markmiljöutredning tas fram inom ramen för den ekonomiska förstudie som löper parallellt med programmet, för att bedöma hur stora volymer av massor som behöver utschaktas ur/ersättas/överbyggas med rena massor för att nå godtagbar markmiljö. Även en fördjupad utredning för geotekniken tas fram för området inom denna studie.

Klimatanpassning

Klimatanpassning för att klara högt vatten och skyfall kommer på Backaplan ske genom markmodulering till en höjdsättning i enlighet med stadens mål på medellång sikt och med avrinning av dagvatten till Kvillebäcken.

Markhöjder för klimatanpassning och tillgänglighet har tagits fram tillsammans med Kretslopp och vatten att beakta i kommande detaljplaner. Kontoret bedömer därmed att hälsa och säkerhet vid högt vatten och skyfall tillgodoses i förslaget.

Störande verksamheter

En utredning om befintliga miljöstörande verksamheter har genomförts. Utredningen anger skyddsavstånd till bostäder och känsliga verksamheter som skola, sjukvård, äldreomsorg, etc. Utredningen visar att vissa fastigheter bör studeras närmare i detaljplaneskedet. En separat utredning har tagits fram gällande 4-9-skolan i detaljplan 2. På ytterligare fastigheter finns i gällande plan med industriändamål möjlighet att utan tillstånd starta störande verksamhet, t ex bullrande sådan. För varje detaljplan måste därför omgivande bebyggelses möjligheter inom gällande tillstånd granskas och eventuella störningar från verksamheter kommer behöva upphöra.

Luftmiljö

Hjalmar Brantingsleden kommer omvandlas till stadsgata med en betydande minskning av trafiken vilket möjliggör bostäder utefter gatan. Inom området kommer trafiken minska. De större trafikflödena kommer finnas på Lundbyleden och den nya genomfartsleden mellan Backaplan och Brunnsbo. Vid detaljplanering ska luftvärdena i dessa leders närhet noga studeras och nödvändiga tekniska åtgärder vidtas i bebyggelsen. Luftmiljön i Backaplans gatumiljö behöver också granskas i detalj när bebyggelsen studerats mer ingående i detaljplaneskedet.

Buller

Buller från Lundbyleden måste beaktas särskilt då den ligger högre än omgivande bebyggelse. Buller från Hamnbanan bedöms inte påverka utbyggnaden. Bullret från Hjalmar Brantingsgatan kommer minska sedan trafik flyttats till den nya gatan mellan Backaplan och Brunnsbo. Buller från framtida spårväg på Backavägen måste beaktas och bostäder måste ordnas med tyst sida, liksom troligen utefter Deltavägen. Kontorets bedömning är att programförslaget är genomförbart med bostäder i de flesta lägen. Bullerstudier genomförs i detaljplaneskedet.

Risk

Lundbyleden är en primärled för farligt gods. Emellertid används leden inte för transporter av farligt gods annat än i fall av behov av omledning från Oskarsleden. Målpunkter för farligt gods saknas i inom ett större område nära Backaplan. Riskanalysen föreslår därför ett bebyggelsefritt område på 0-15 m från leden, samt att bostäder inte ska placeras som första radens bebyggelse inom 30 m från leden. Programmet föreslår dock att möjligheterna att bygga närmare leden studeras ytterligare kring korsningspunkten Hjalmar Brantingsgatan/Lundbyleden. För detaljplanerna med bebyggelse som gränsar till leden ska kompletterande riskanalyser tas fram.

Mellan ny föreslagen bebyggelse och Kville bangård eller Hamnbanan är det minst 70 m. I Riskanalysen har bedömning gjorts att den planerade bebyggelsen i stort följer den riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods (2006) som Länsstyrelsen i Skåne, Stockholm och Västra Götaland gemensamt har tagit fram.



Miljömål

Miljökvalitetsmål	Relevans i förhållande till programmet	Målen beaktas/ påverkas genom att programmet anger:	Förslag till rekommendationer	Miljökvalitetsmålen kan motverkas genom
Begränsad klimatpåverkan	Stor	Delmålet <i>Utsläpp av koldioxid</i> påverkas positivt eftersom handel och bostäder planeras nära god kollektivtrafik.	God kollektivtrafik, bra cykelbanor, promenadvänligt.	Bristande kollektivtrafikförsörjning ger ökat bilberoende.
Bara naturlig försurning	Liten			
Ett rikt odlingslandskap och myllrande våtmarker	Ingen			
Ett rikt växt- och djurliv	Liten	Stora hårdgjorda ytor i dagens industrilandskap omvandlas till grön bostadsmiljö	Ekologisk kantzon vid Kvillebäcken, ökad mängd grönska.	För mycket hårdgjorda ytor.
Frisk luft	Stor	Luftmiljön förbättras när bilbaserad externhandel omvandlas till icke-bilberoende.	Studeras vidare i detaljplaneskedet	Om programmet inte genomförs.
Giftfri miljö	Stor	Miljön förbättras genom att inga tillståndspliktiga verksamheter tillåts samt genom marksanering.	Sanering av förorenad mark.	Om programmet inte genomförs.
God bebyggd miljö	Stor	Äldre industri- och handelsområde omvandlas till blandstad.	Grön bebyggd miljö med god kollektivtrafik.	Om programmet inte genomförs.
Grundvatten av god kvalitet	Liten	Omhändertagande och rening av dagvatten.	Rening av dagvatten.	Trafikytor utan rening blir kvar.
Ingen övergödning	Ingen			
Levande sjöar och vattendrag	Liten	Kvillebäckens status förbättras.	Bidrar till förbättrad miljö runt Kvillebäcken.	Om programmet inte genomförs.
Levande skogar	Ingen			
Hav i balans samt levande kust och skärgård	Ingen			

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Backaplan har ett mycket attraktivt läge mitt i centrala Göteborg och de ekonomiska vinsterna av en stadsutveckling förväntas vara stora. Att utveckla ett område från ett verksamhets- och externhandelsområde är en utmaning. Helt nya gator, parker och torg måste skapas, miljöer som nästan inte alls finns i området idag, och stora åtgärder krävs för att iordningställa byggbar mark i ett område med omfattande marksättningar och markföreningar. Det är viktigt att de första som flyttar in erbjuds en fungerande bostadsmiljö och vardag. Det krävs därför tidiga investeringar i park och förskolor, kollektivtrafik och möjligheter till aktivitet i närmiljön.

Staden äger en mindre andel mark inom området och del av denna nyttjas för att tillskapa en av de tre planerade skolorna. Fastighetskontoret har under programarbetet beräknat kostnader för iordningställande av allmän plats. Kostnaden är, utifrån angivna förutsättningar, hög vilket har lett fram till att en ekonomisk förstudie av programmet kommer tas fram parallellt med planprogrammet. Studien avser analysera och föreslå förändringar av kostnadsdrivande delar av programförslaget. Den ekonomiska förstudien kommer kunna påverka programmets utformning och kommer biläggas programmet vid godkännandet.

Projektet är förenat med risker. I detta tidiga skede finns frågor som ännu inte är utredda och som kan ha stor påverkan på genomförbarheten av projektet. De nu identifierade riskerna är:

Markföreningar

Graden av markföreningar inom kvartersmark är ännu inte undersökts fullt ut. Bland de fastigheter som återstår att undersöka ingår stadens fastighet, som idag rymmer en bussdepå. Ansvaret för sanering av mark på kvartersmark ligger på markägaren.

Riskavstånd

Riskavståndet från Lundbyleden är ännu inte klarlagt och risk finns att föreslagna byggrätter kan påverkas av begränsningar med hänsyn till skyddsavstånd mot farligt gods. Detta påverkar då intäkterna i projektet negativt.

Tillfälliga åtgärder

Fortsatt arbete måste ske för att studera behovet av tillfälliga åtgärder. Åtgärder som avses är huvudsakligen trafikåtgärder men även åtgärder kopplade till klimatanpassningen av område med ny höjdsättning på allmänplatsmark och konsekvenser för dagvatten under utbyggnadstiden.

Fastighetsmarknaden

projektet är beroende av fastighetsmarknaden vars utveckling är svår att bedöma på sikt. Då det är stora investeringar som kommer att krävas finns också större risk för att de tidiga kalkylerna skiljer sig från de faktiska utgifterna.

Kommunala behov

Projektet bygger på möjligheten att för kommunen att tillgodose kommunal service med bland annat skolor och förskolor i området. Om detta inte löses på ett fullgott sätt kan de ekonomiska konsekvenserna bli stora då skyldighet finns att tillhandahålla dessa verksamheter.



Göteborgs
Stad

Stadsbyggnadskontoret, Köpmangatan 20, Box 2554, 403 17 Göteborg Tel 031-368 00 00
E-post: sbk@stadsbyggnad.goteborg.se www.stadsbyggnad.goteborg.se