STRUKTUR- OCH FÄRDPLAN FÖR BACKAPLAN

FEBRUARI 2015

INNEHÅLL

INTRODUKTION..... 3

STRUKTURPLAN - SAMMANFATTNING..... 4

BAKGRUND..... 6

GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER..... 8

KOPPLINGAR OCH SAMBAND..... 10

OFFENTLIGA RUM OCH PLATSER..... 14

INNEHÅLL OCH PROGRAM

KONTOR, ÖVRIG VERKSAMHET OCH BOSTÄDER..... 16

HANDEL, HANDEL BOTTENVÅNING OCH OFFENTLIG VERKSAMHET..... 18

UTSNITT - KNUTPUNKT HJALMAR..... 20

UTSNITT - HANDELSOMRÅDET..... 22

FÄRDPLAN..... 24

STRUKTUR- OCH FÄRDPLAN FÖR BACKAPLAN

Rapport februari 2015

MEDVERKANDE

Stadsbyggnadskontoret:
Anna Signal, Anders Svensson,
Fredrik Söderberg

Fastighetskontoret:
Lisa Häggdal, Stefan Unger

Trafikkontoret:
Magnus Ståhl, Jonas Andersson, Per Hedberg

Park- och naturförvaltningen:
Ylva Offerman

SDF Lundby:
Joel Blomgren

Coop Fastigheter:
Bjarne Fjellanger, Roddy Carlsson

Balder:
Anders Lundberg, Jan Aronsson

Platzer Fastigheter:
Ulrika Sjöswärd

JPA Fastigheter:
Johan Peterson Aldergren

Arbetsgrupp White:
Johan Lundin, Erik Nygren, Lisa Wistrand,
Ellen Aga Kildal (praktikant)
Joachim Karlgren (Trivector)

INTRODUKTION

Denna struktur- och färdplan är framtagen genom ett gemensamt arbete mellan Göteborg Stad och fastighetsägare på Backaplan. Många studier och utredningar har tidigare gjorts och detta är ett sätt att få samsyn och enas kring de viktigaste förutsättningarna inför de detaljplanearbeten som startar 2015 och framåt.

Området kring Backaplan på Hisingen är ett av de centrala områden i Göteborg som står inför en omvandling och förnyelse och som berörs av många övergripande plan- och trafikfrågor. Backaplan med Hjalmar Brantingsplatsen är utpekad i Göteborgs översiktsplan som en av stadens fem strategiska knutpunkter. Backaplan som helhet är också en viktig del i utvecklingen av Älvstaden, en utvidgning av Göteborgs centrum som ska bidra till att hela staden möter vattnet och stärker kärnan.

Struktur- och färdplanen är framtagen genom en samverkansprocess mellan aktörer från Göteborg Stad och fastighetsägare (Platzer, JPA, Coop, Balder) i området. Ett team från White arkitekter har lett samverkansgruppens arbete under hösten 2014. Struktur- och färdplanen ligger som grund för fortsatt planarbete inom Backaplan.

SAMMANFATTNING

I höstens arbetsprocess har arbetsgruppen utgått från de arbeten som tidigare genomförts för området. Tillsammans har gruppen vägt fördelar och brister i tidigare förslag och arbetat fram en ny gemensam strukturplan för Backaplan.

SLUTSATSER

Utvecklingen av Backaplan spelar en viktig roll för genomförandet av Vision Älvstaden. Strukturplanen tar fasta på områdets specifika roll för att leva upp till visionens strategier; hela staden, möta vattnet och stärka kärnan.

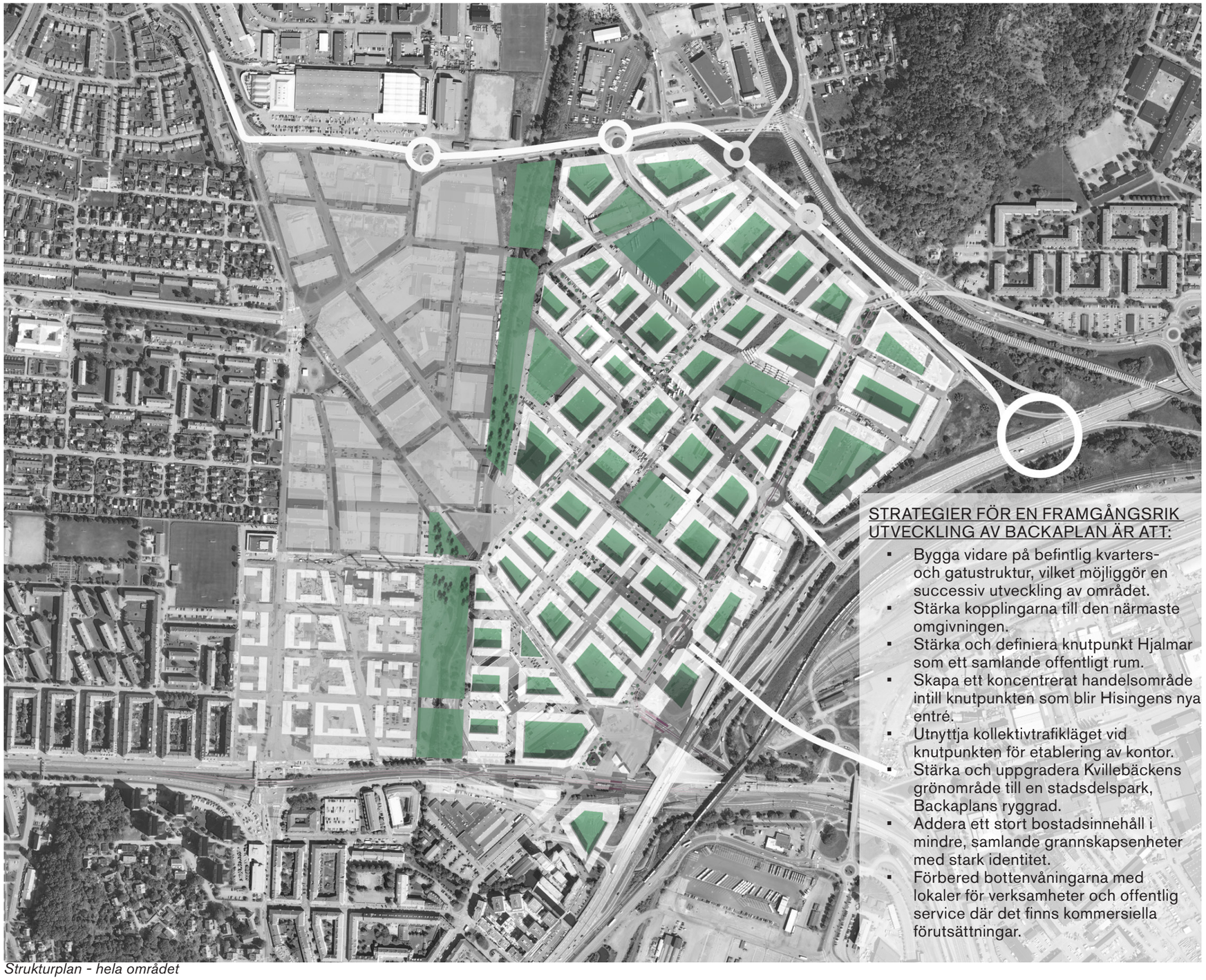
Förslaget bevarar befintliga samband mot om-givningen och utvecklar nya. Kopplingar mot Frihamnen och Ringön stärks och områdena knyts fysiskt närmare varandra med hjälp av ny bebyggelse i gränssnitten. Hjalmar Brantingsgatan får en stadsgatukaraktär och motet vid Lundbyleden ersätts med enklare på- och avfarter. Herkulesgatan kopplas ihop med Backavägen och det nya stråket binder effektivt ihop Kvillestaden med Backaplan.

Kvillebäcken med sitt grönområde utgör en strukturerande ryggrad genom hela området. Strukturplanen etablerar nya stråk längs bäcken och ändrar karaktären av baksida till en ny framsida. Den gröna ryggraden får karaktären av stadsdelspark med inslag av vatten.

Hela strukturen genomsyras av tydliga blandstadsambitioner men den exakta fördelningen av innehåll varierar mellan olika delområden. Närmast Knutpunkten, som byggs om till ett stadsdelstorg, föreslås högst densitet med en koncentration av handel, kontor och offentlig verksamhet. På det nya torget skulle ett nytt kulturhus kunna placeras, byggnaden bildar skärm mot Lundbyleden. Byggnaden skulle med fördel kunna rymma ett kulturhus. Det nya Hjalmar Brantings torg blir huvudentré till området och samtidigt en entré- och samlingsplats för hela Hisingen.

I övriga områden återfinns ett större inslag av bostäder och i varje enskilt delområde finns inslag av offentliga parker och torg samt offentlig service. Bottenvåningarna längs viktiga offentliga stråk förses med lokaler och förbereds för inslag av handel.

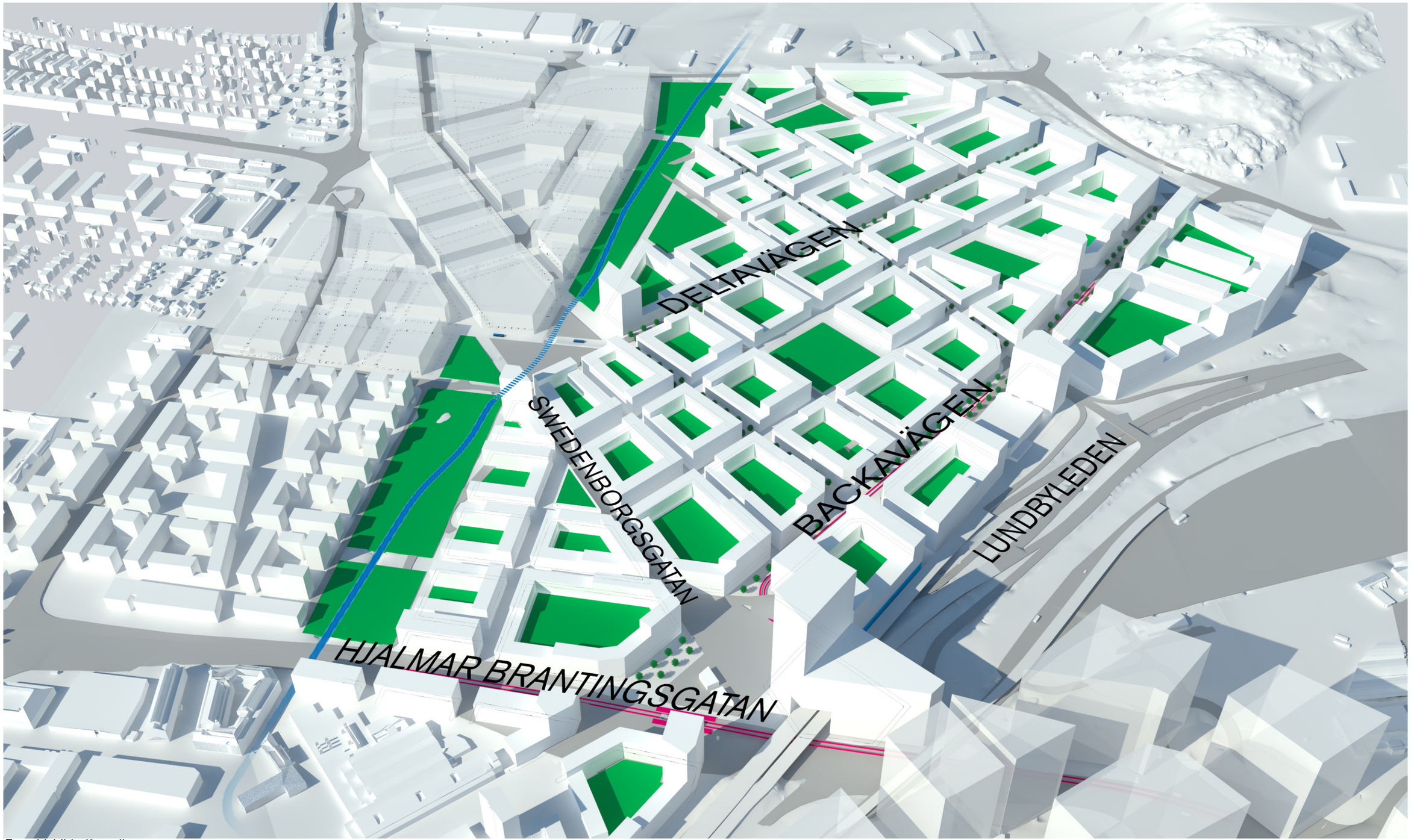
Redan nu pågår omvandling av Backaplan med utbyggnad i Kvillebäcken och planarbete för nytt Kvillemot på Lundbyleden med anslutningsgator i områdets norra del. Nästa steg är att starta planarbeten för utveckling av södra Backaplan runt handelsområdet och Knutpunkt Hjalmar. Sedan följer fortsatt planeringen för att möjliggöra vidare stadsutveckling norr ut. Omvandlingen kommer att pågå under 2020- och 2030-talet. Utvecklingen av nordvästra Backaplan bör ske successivt. Området kan även på sikt innehålla en stor andel verksamheter.



Strukturplan - hela området

STRATEGIER FÖR EN FRAMGÅNGSRIK UTVECKLING AV BACKAPLAN ÄR ATT:

- Bygga vidare på befintlig kvarters- och gatustruktur, vilket möjliggör en successiv utveckling av området.
- Stärka kopplingarna till den närmaste omgivningen.
- Stärka och definiera knutpunkt Hjalmar som ett samlande offentligt rum.
- Skapa ett koncentrerat handelsområde intill knutpunkten som blir Hisingens nya entré.
- Utnyttja kollektivtrafikläget vid knutpunkten 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.
- Förbered bottenvåningarna med lokaler för verksamheter och offentlig service där det finns kommersiella förutsättningar.



Framtidsbild - lång sikt

BAKGRUND

Denna struktur- och färdplan är framtagen genom ett gemensamt arbete mellan Göteborg Stad och fastighetsägare på Backaplan. Många studier och utredningar har tidigare gjorts och detta är ett sätt att få samsyn och enas kring de viktigaste förutsättningarna inför de detaljplanearbeten som startar 2015 och framåt.

BAKGRUND OCH UPPDRAG

Vision Älvstaden antogs av kommunfullmäktige i oktober 2012. Denna anger stadens vision och inriktningen för centrala Göteborg utmed älven, däribland Backaplan. Visionen syftar till att Göteborg ska vara en stark regional kärna och målet är att skapa en attraktiv och hållbar stad ur ett socialt, ekologiskt och ekonomiskt perspektiv. I januari 2013 godkände Byggnadsnämnden i Göteborg ”Planeringsförutsättningar för Backaplan” som anger den närmare inriktningen för utvecklingen av området. Denna inriktning innebär en utveckling av området mot blandstad, innefattande bostäder, handel, kontor och kommunal service.

Med dessa förutsättningar som utgångspunkt har fem fastighetsägare på Backaplan (Balder, Fastighetskontoret Göteborgs Stad, JPA Fastigheter, Coop Fastigheter och Platzer Fastigheter) under våren 2014 gemen-samt utvecklat ett förslag till planstruktur för sina fastigheter.

För att kunna påbörja detaljplanearbete för olika delar av stadsutvecklingsområdet har fastighets-ägarna och stadsbyggnadskontoret nu gemensamt arbetat fram och enats om en gemensam övergripande struktur- och färdplan för Backaplansområdet. Samverkan har även skett med kommunens andra berörda förvaltningar.

Syftet har varit att ta fram en struktur som översiktligt redovisar kopplingar och samband, de offentliga rummens placering samt bebyggelsens innehåll. Arbetet ska även beskriva en möjlig etapputbyggnad och de övergripande genomförandefrågorna.

Struktur- och färdplanen ska ligga till grund för en överrenskommelse mellan fastighetsägarna och kommunen om hur man avser arbeta vidare med området i kommande detaljplanearbete.

White arkitekter har haft uppdraget att driva arbetsprocessen med berörda parter under hösten 2014 i syfte att ta fram en struktur- och färdplan för stadsutvecklingsområdet Backaplan.

PROCESSENS UPPLÄGG

Höstens process har varit intensiv och kollaborativ. Processen har tagit utgångspunkt i det arbete som tidigare gjorts av Göteborg stad och av fastighetsägarna. Den samlade bilden är att det arbete som redan är gjort är bra men behöver vägas samman i en gemensam struktur- och färdplan.

Höstens process har genomgått flera faser. Arbetsgruppen startade arbetet genom att tillsammans definiera projektets utgångspunkter. Tillsammans diskuterade vi problemformuleringar och frågeställningar i arbetet. Vi tittade på vad som är gjort samt identifierade drivkrafter och intressekonflikter.

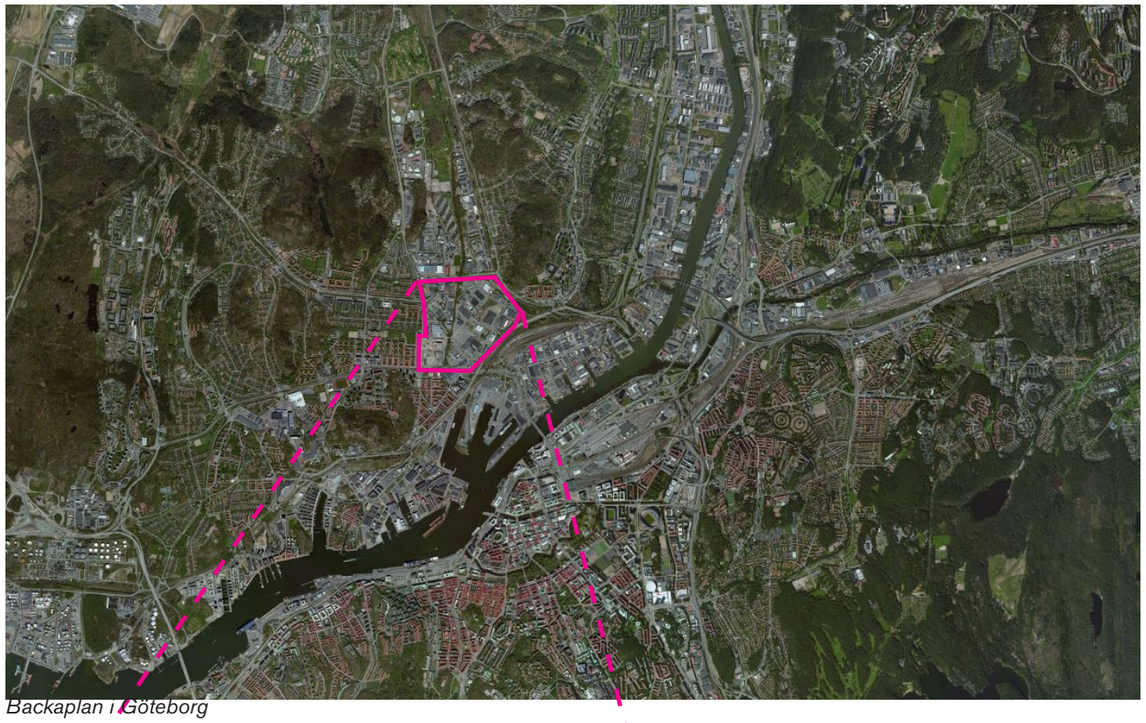
Därefter samlades vi för att formulera projektets mål och utgångspunkter. Vision för Älvstaden är en gemensam förutsättning, men här gäller det att bryta ner visionen till en gemensam målbild för själva Backaplansområdet. Vi värderade möjligheter och brister i de två befintliga planerna.

Med utgångspunkt i den formulerade målbilden och de identifierade knäckfrågorna samlades gruppen kontinuerligt och tematiskt för att skapa gemensamma lösningar för Backaplan. För att få en struktur i arbetet har tre teman analyserats var för sig; kopplingar och stråk, innehåll samt offentliga rum och grönstruktur. Hjalmar Brantingsplatsen som knutpunkt har krävt en geografisk inzoomning och en särskild diskussion. Arbetet har genomförts som en skissprocess där arbetsgruppen styrt arbetet vid täta återkommande avstämningar.

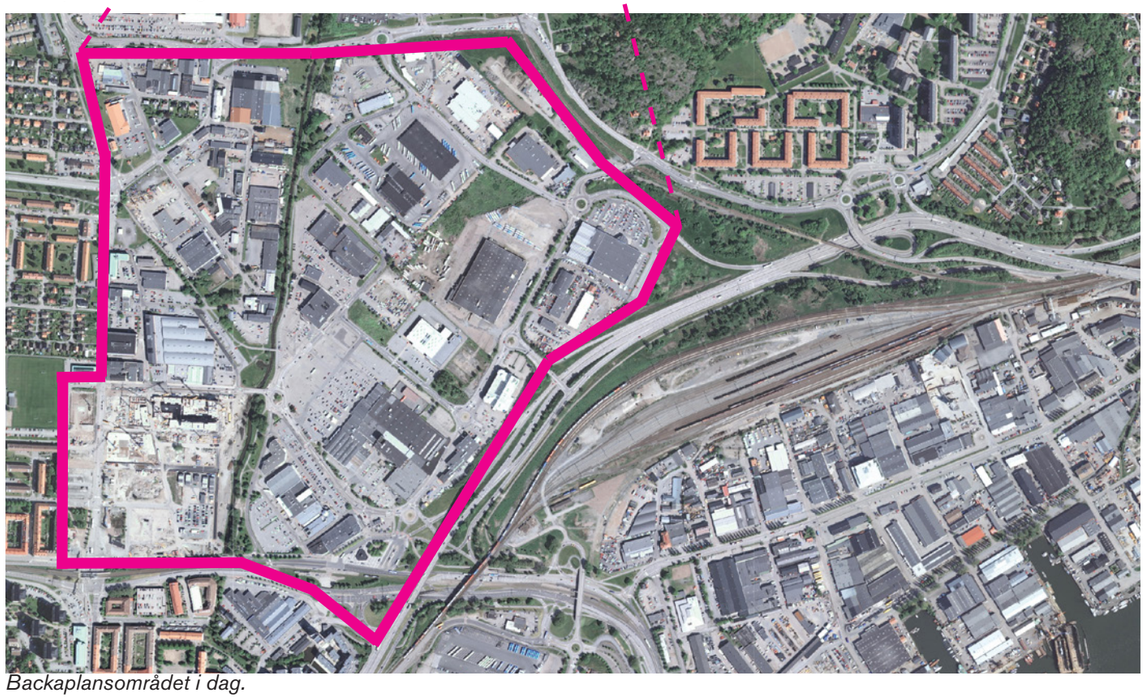
Resultatet av höstens process sammanfattas här i en struktur- och färdplan för Backaplan.

BAKGRUNDSMATERIAL

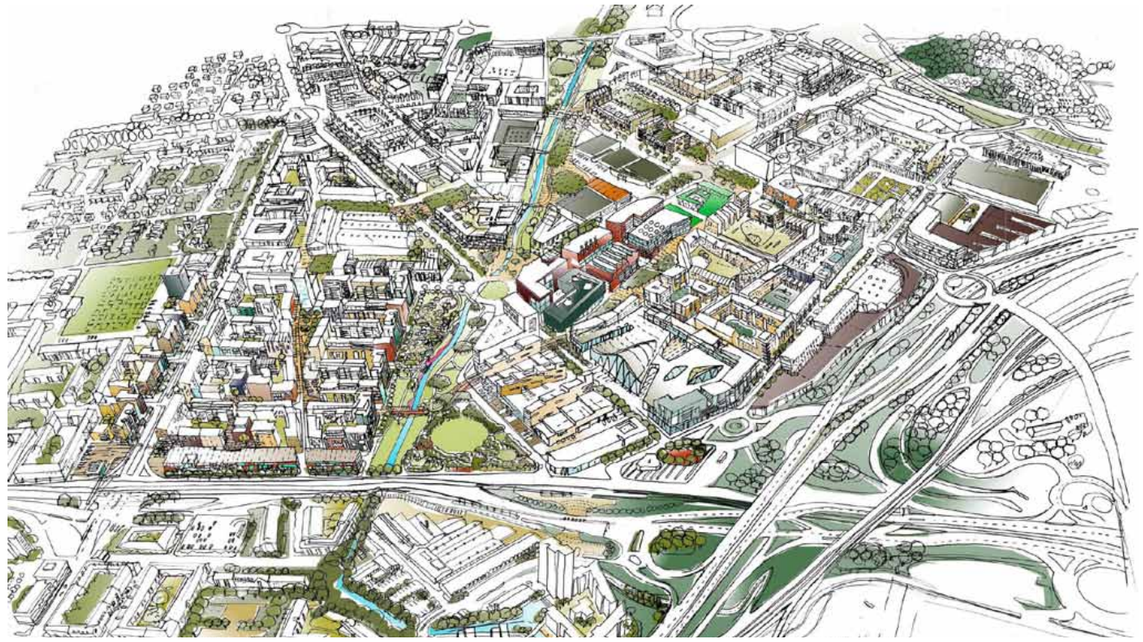
Utöver Vision Älvstaden, Planeringsförutsättningarna för Backaplan och fastighetsägarnas förslag har ytterligare planerings- och utredningsarbeten tagits fram under åren. I slutet av denna rapport listas de planeringsunderlag som tidigare genomförts och de arbeten som har pågått parallellt med höstens process.



Backaplan i Göteborg



Backaplansområdet i dag.



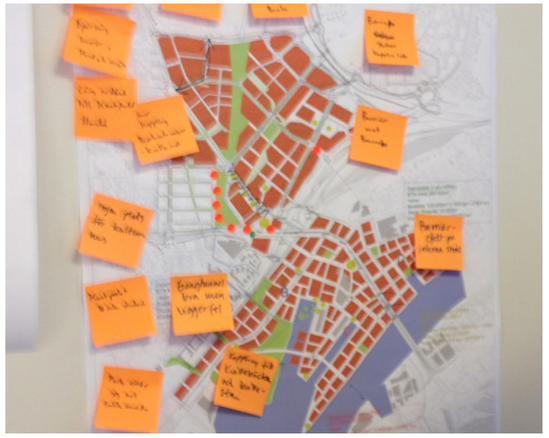
Visionsbild ur Planeringsförutsättningar för Backaplan, Göteborgs stad (2013)



Förslag till Masterplan för del av Backaplan, Fastighetsägarna/BDP (2014)



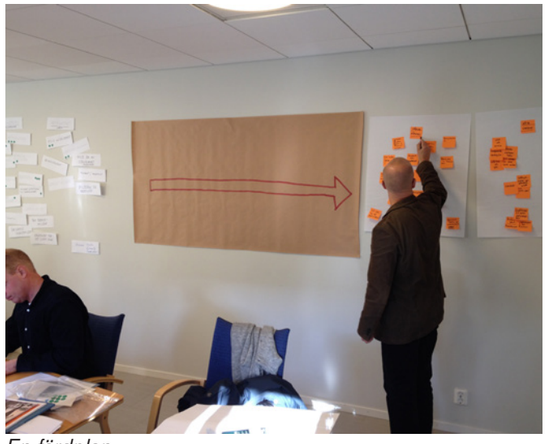
Fastighetsägarnas plan utvärderades gemensamt.



Planeringsförutsättningar utvärderades gemensamt.



Backaplans roll i vision Älvstaden diskuterades.



En färdplan



Sortera målen.



Se på sambanden till omgivande planering.

GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER

Backaplan utgör en viktig del och pusselbit för uppfyllandet av vision Älvstaden. Älvstaden ska vara inkluderande, grön och dynamisk. Den ska utformas så att den helar staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. För att lyckas med detta krävs aktiv öppenhet, samarbete, kunskapsutveckling och ett tydligt ledarskap.

UTGÅNGSPUNKT

Arbetet med att utveckla Backaplan ska ta utgångs-punkt i de tre övergripande strategierna för Älvstaden, hela staden, möta vattnet, stärka kärnan. Höstens arbete har syftat till att föra vidare och konkretisera Älvstadens vision till Backaplan och koppla samman dessa med fastighetsägarnas och stadens ambitioner. Nedan beskrivs Backaplans roll för stadens utveckling och den målbild de samlade parterna har för arbetet.

HELA STADEN

Vi ska bygga samman staden över älven, den ska helas fysiskt och socialt. Kopplingar och samband ska skapas och barriärer överbryggas. Området ska knyta ihop övriga Lundby med Frihamnen och Brunnsbo. Backaplan ska bli en del av ett stadsmässigt stråk över älven till Centralenområdet. Knutpunkt Hjalmar blir en plats där många vägar möts idag. En plats för alla. Vardagslivet ska underlättas med närhet till allt.

Staden ska vara öppen och tillgänglig för alla oavsett bakgrund, den ska formas med mötesplatser av olika slag och dessa ska inbjuda till aktiviteter. Segregation ska motverkas genom en tät stadsdel med en bred variation av boendeformer, verksamheter och stadsrum som ger utrymme för olika sorters människor. En blandning av parker, platser, arkitektur, bostäder, verksamheter ska finnas.

MÖTA VATTNET

Vi ska sträva efter en stadsutveckling där vattnets och det grönas kvalitéer tas tillvara. Orienterbarhet och hög tillgänglighet till offentliga platser är viktigt.

Backaplan som helhet saknar tillräckliga blå och gröna kvaliteter idag. Idag är området till stor del hårdgjort och storskaligt. Kvillebäcken ses som värde och potential för framtiden.

Kvillebäckstråket kan utvecklas till en gemensam park som ska vara en tillgång för alla och locka göteborgare från alla stadsdelar i alla åldrar. Ett nät av många små gröna platser kopplade till de större parkerna i omgivningen och till vattnet ska skapas. Det ska vara lätt att röra sig som gående och cyklist. Kvillebäcken ska koppla Göta älv till Nordre älv som ett grönt och rekreativt stråk.

STÄRKA KÄRNAN

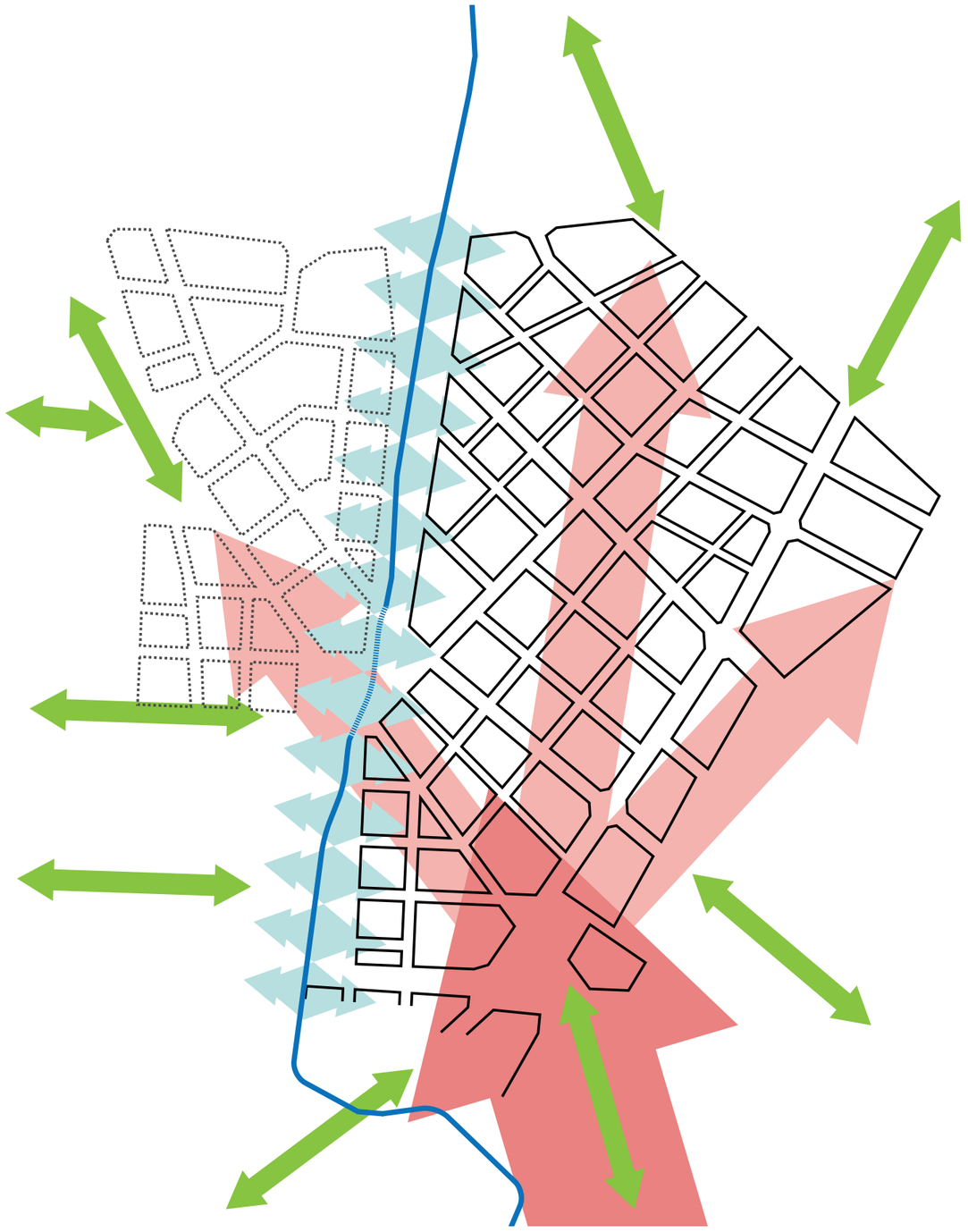
Innerstaden växer över älven. Utveckla en levande stad som knyter ihop omgivningen och förstärker kärnan över älven. Blandstaden ses som potential där knutpunkt Hjalmar är strategiskt viktig för området. Idag finns liten variation i innehåll, platser och grönt. Området är storskaligt och avstånden känns långa.

Knutpunkten ska vara tät, nära och innehållsrik med stor funktionsblandning och hög kollek-tivtrafiktillgång. Hjalmar ska stärkas som en av stadens strategiska knutpunkter med en täthet och stadsmässighet. En mer citylik handel ska utvecklas på Backaplan. Området ska erbjuda en spännande stadsmiljö med ett intressant kulturliv och en attraktiv boendemiljö.

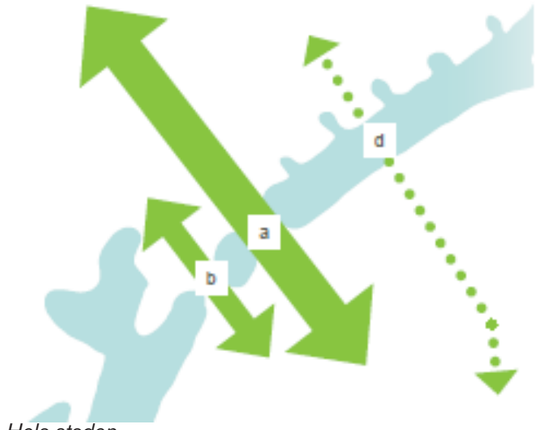
HELA STADEN
BYGGA SAMMAN KOPPLINGAR
EN STAD FÖR ALLA
OFFENTLIGA PLATSER
BOSTÄDER HANDEL KULTURLIV
ENKELT VARDAGSLIV RUMSLIGA KVALITETER
BLANDNING DELAKTIGHET

MÖTA VATTNET
NÄT AV PARKER & PLATSER
LYFT FRAM VATTNET & DET GRÖNA
ÄLV TILL ÄLV
HÖGA MILJÖAMBITIONER
GRÖNA TRANSPORTER
FOTGÄNGARE CYKLISTER KOLLEKTIVTRAFIK
DYNAMISK UTVECKLING

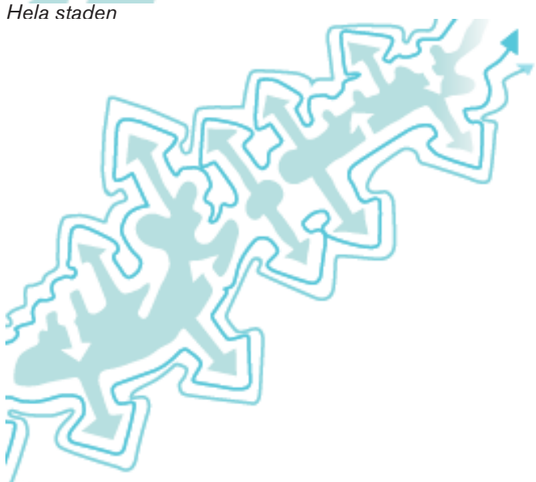
STÄRKA KÄRNAN
KOMMERSIELLT & KULTURELLT CENTRUM
HISINGENS CENTRUM
LOKAL & REGIONAL TILLGÄNGLIGHET
KNUTPUNKT TÄTHET BLANDNING
SAMLAD HANDEL FLEXIBLA LÖSNINGAR
SAMARBETE MELLAN AKTÖRER



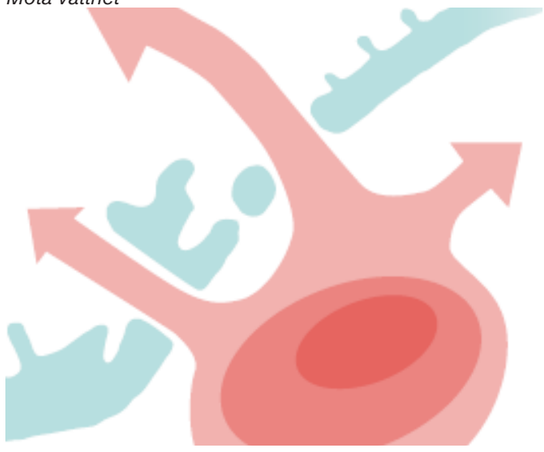
Backaplans roll i att kärnan stärks, att staden knyts samman och att vatten och gröna kvaliteter stärks och utnyttjas.



Hela staden



Möta vattnet



Stärka kärnan

KOPPLINGAR OCH SAMBAND

Backaplan utgör en viktig pusselbit för utvecklingen av regionens kärna, stärka stadens centrum och utgöra en viktig strategisk knutpunkt. Idag omgärdas området av stora barriärer. Internt har området stora öde ytor iform av inaktiva byggnader och stora parkeringsytor.

KNÄCKFRÅGOR OCH MÅLBILD

Om ombyggnaden av Backaplan ska vara en del i att hela staden och stärka kärnan är det viktigt att överbrygga befintliga barriärer och undvika att skapa nya. Detta gäller såväl internt inom området som externt mot den närmaste omgivningen.

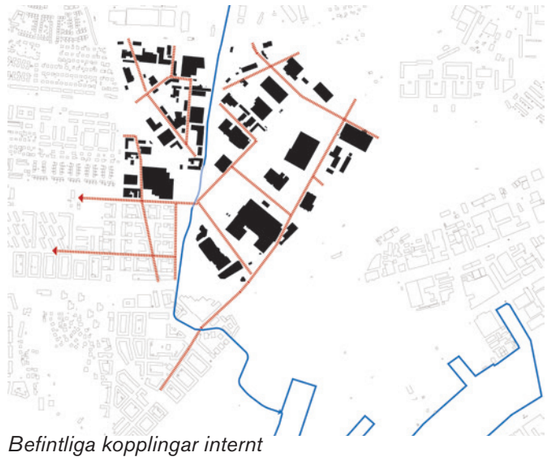
Det finns idag befintliga samband och kopplingar till omkringliggande områden som måste tas till vara och förstärkas. Exempel på detta kan vara Långängen, Swedenborgsgatans förlängning och Herkulesgatan. Det finns även nya kopplingar samband som bör introduceras för att öppna upp för nya flöden genom området. Exempel på det kan vara Deltavägens förlängning, Långängens förlängning och stråk längs östra sidan om Kvillebäcken.

Det finns en stor potential att binda ihop ett utvecklat Backaplan både söderut mot befintliga Kvillestaden och västerut mot nybyggda Kvillebäcken.

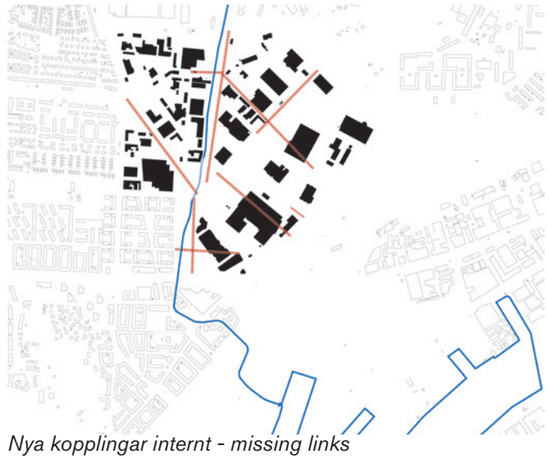
Mer utmanande är situationen i norr med Bohusbanan och den nya Minelundsleden som försvårar kontakten med Brunnsbo i norr. Stora utmaningar finns också kopplat till Hamnbanans och Lundbyledens sträckning som skär av ger stora barriäreffekter mot Ringön och Frihamnen. I arbetet har man utgått ifrån att Hamnbanan och Lundbyleden ligger kvar. Strukturen omöjliggör dock inte en framtida nedgrävning.



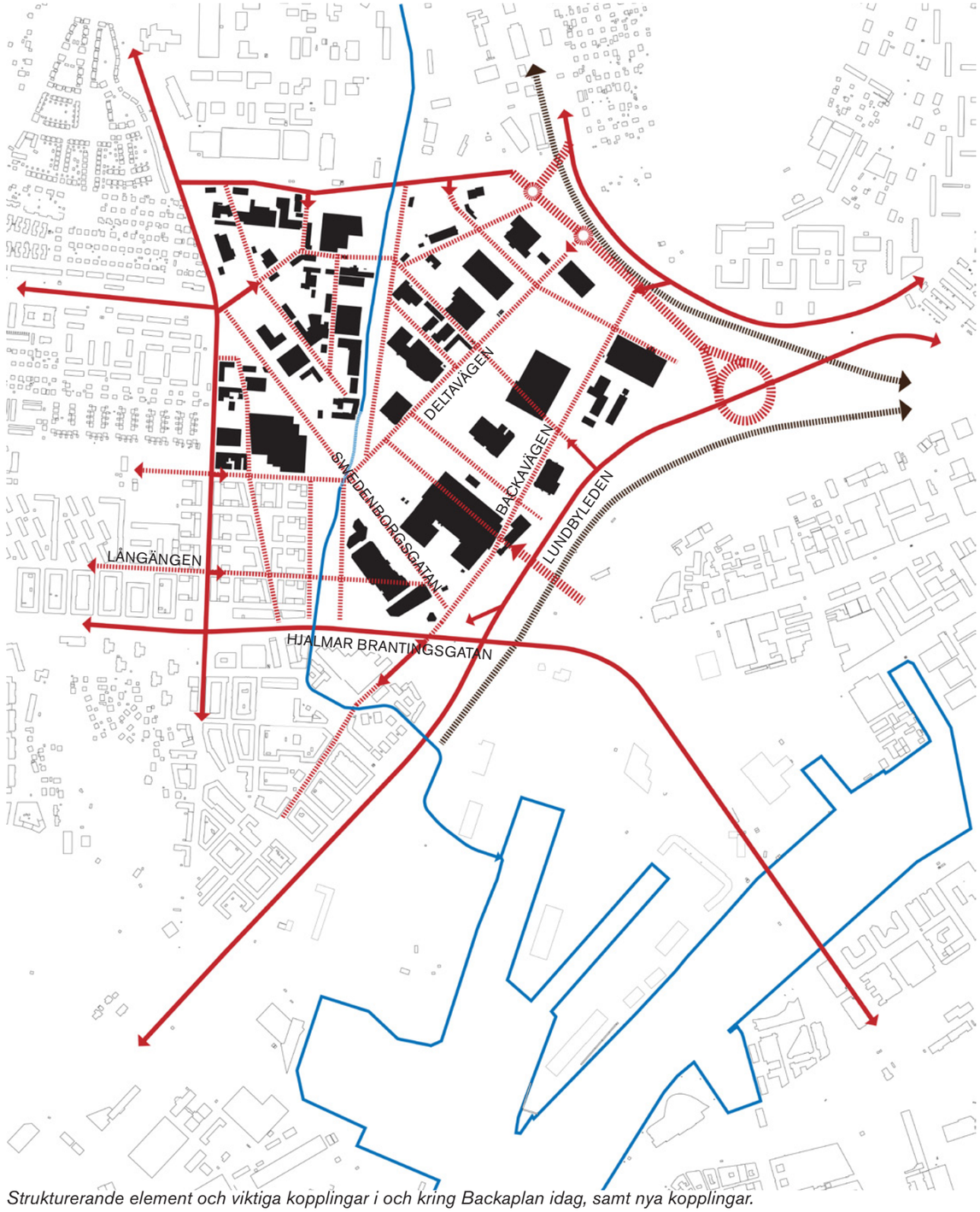
Befintliga kopplingar externt



Befintliga kopplingar internt



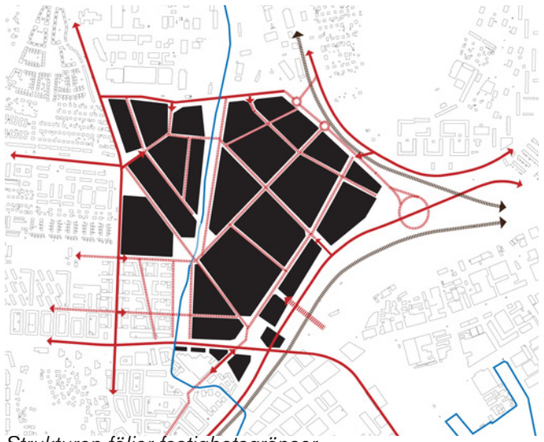
Nya kopplingar internt - missing links



Strukturerande element och viktiga kopplingar i och kring Backaplan idag, samt nya kopplingar.



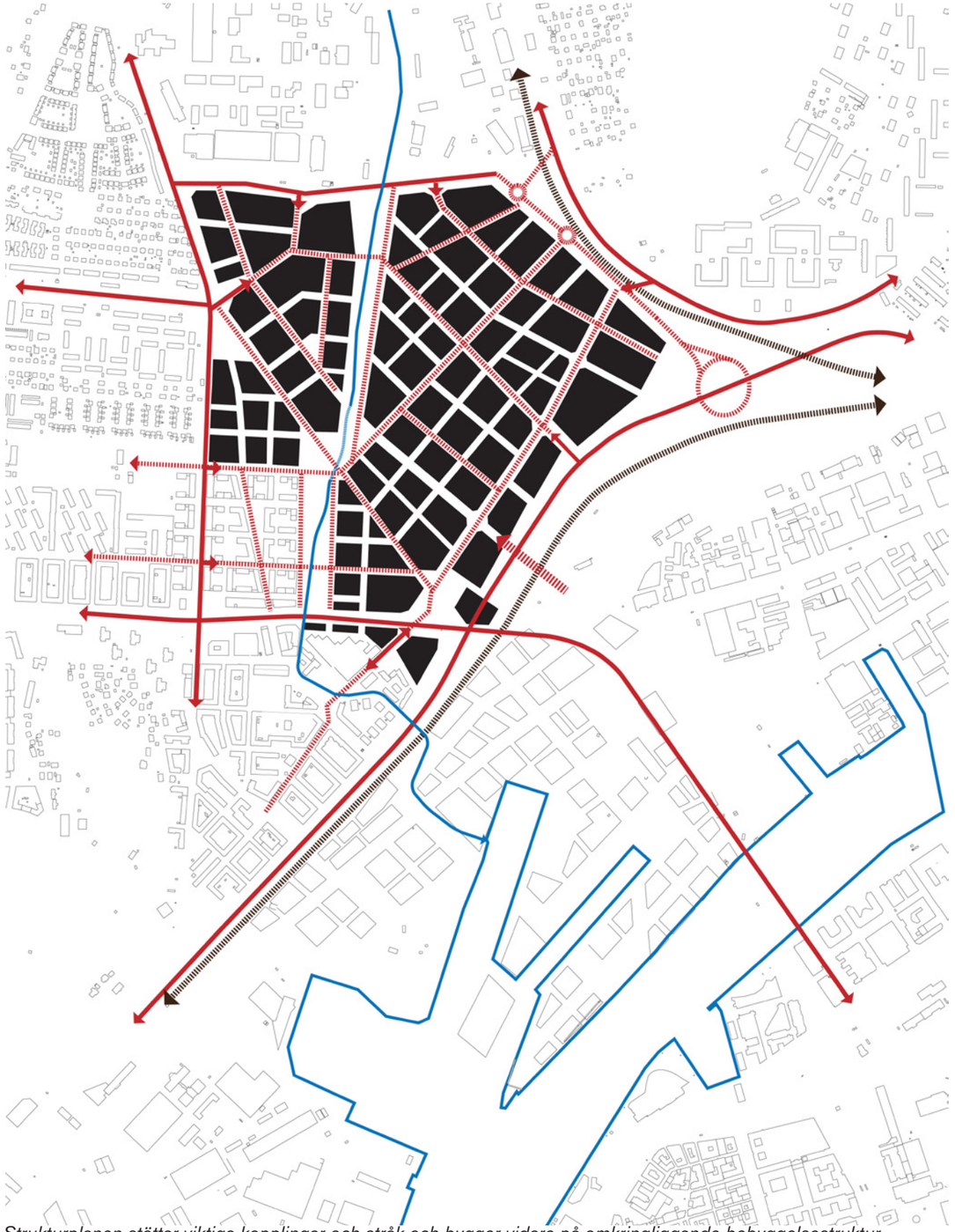
Möjligheter att utnyttja befintliga fastigheter i en ny struktur.



Strukturen följer fastighetsgränser.



Flexibel och småskalig kvartersstruktur.



Strukturplanen stöttar viktiga kopplingar och stråk och bygger vidare på omkringliggande bebyggelsestruktur.

SLUTSATSER / REKOMMENDATIONER

För att leva upp till ambitionerna i Vision Älvstaden och säkerställa förutsättningarna för Backaplans utveckling spelar stadsbyggandet en avgörande roll. En hög tillgänglighet i gatunätet, en hög täthet av både boende och arbetande och en god tillgång till både torg, parker och vatten är alla exempel på strategiska stadsbyggnadsfrågor som måste säkerställas.

En stor utmaning ligger i att minska reducera bebyggelseglappen och skapa en sammanhängande stadsbebyggelse. Här behöver transportsystemets yteffektivitet ses över, Knutpunkt Hjalmars utbredning och placering, samt möjligheten att tillskapa nya byggrätter och trygga och levande stråk för gående och cyklister.

STRUKTURERANDE ELEMENT

Ryggraden genom området är Kvillebäcken med sin grönstruktur. Idag upplevs mycket av Kvillebäcken som en baksida. För att vända Kvillebäcken till områdets framsida behöver grönområdet förtydligas, förstäkas med kvaliteter och göras tillgängligt. En ökad tillgänglighet sker enklast genom att anlägga offentliga stråk/gator på ömse sidor.

För att stärka sambandet mellan Kvillestaden och Backaplan bör Herkulesgatan och Backavägen kopplas ihop till ett starkt internt stråk.

Långängen bör förlängas genom området ända fram till Knutpunkten.

Swedenborgsgatan skär som en diagonal genom området och utgör övergång mellan två huvudriktningar i planstrukturen. Från väster kommer Långängen med omgivande parallella stråk och norrifrån är det Backavägen som etablerar huvudriktningen. Så blir Swedenborgsgatan det viktiga offentliga stråket där olika flöden möts.

KOPPLINGAR OCH SAMBAND

HUVUDSTRUKTUR

Strukturen återanvänder befintliga kopplingar och adderar nya. Ambitionen är att åstadkomma ett orienterbart nätverk av gator och stråk som ger en god tillgänglighet och bra orienterbarhet. I en tät stadsstruktur bör varje möjlighet till koppling mellan två punkter utnyttjas. Många kopplingar ger en rik och varierad upplevelse. Få kopplingar ger en ensartad och mer begränsad upplevelse.

GATUSTRUKTUR

Systemet bygger på en hierarki av olika stråk från breda huvudgator till smalare lågfartsgator. På huvudgatorna är framkomlighet och tillgänglighet är prioriterad. Här samsas alla trafikslag. Gemensamt för huvudgatorna är deras karaktär av huvudstråk och att de utgör gräns mellan olika delområden. Inom varje delområde är det lågfart som gäller. Här sker rörelserna på de gåendes och cyklandes vilkor.

Exempel på huvudgator är Backavägen, Deltavägen och Hjalmar Brantingsgatan. Även tvärgatan som leder in från Leråkersmotet och den nya kopplingen över till Ringön hör hit.

KOLLEKTIVTRAFIK

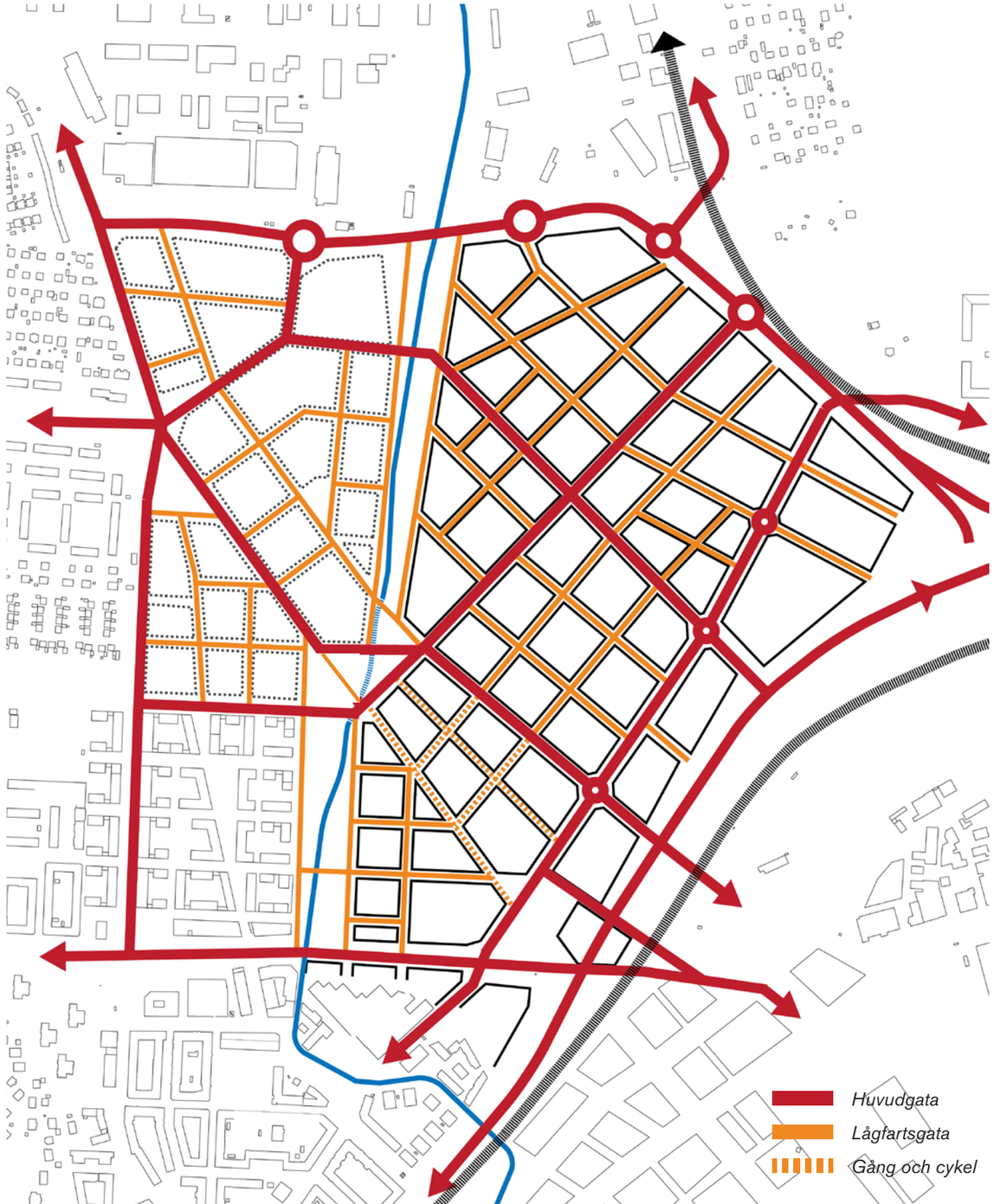
Den nya spårvagnslinjen till Backa dras i Backavägen. En hållplats förläggs till Hjalmar Brantingsplatsen och ytterligare en till ett läge norr om Leråkersmotet vid den planerade livsmedelsbutiken. Stombussar som kommer in från Lillhagsvägen leds in via Deltavägen och de bussar som kommer in från Tuve alternativt Björlanda leds in via Swedenborgsgatans förlängning.



Backavägen är i längd jämförbar med Linnégatan.



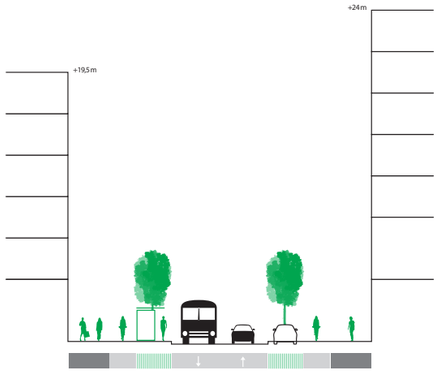
Backaplan är i storlek jämförbart med Linnéstaden.



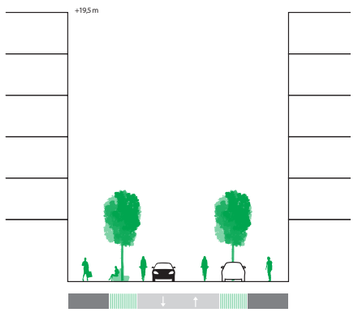
Gatuhierarkier



Huvudgata A (28 - 32m) - Backavägen



Huvudgata B (22 - 24m) - Deltavägen m.fl.



Lågfartsgata (12-16m)



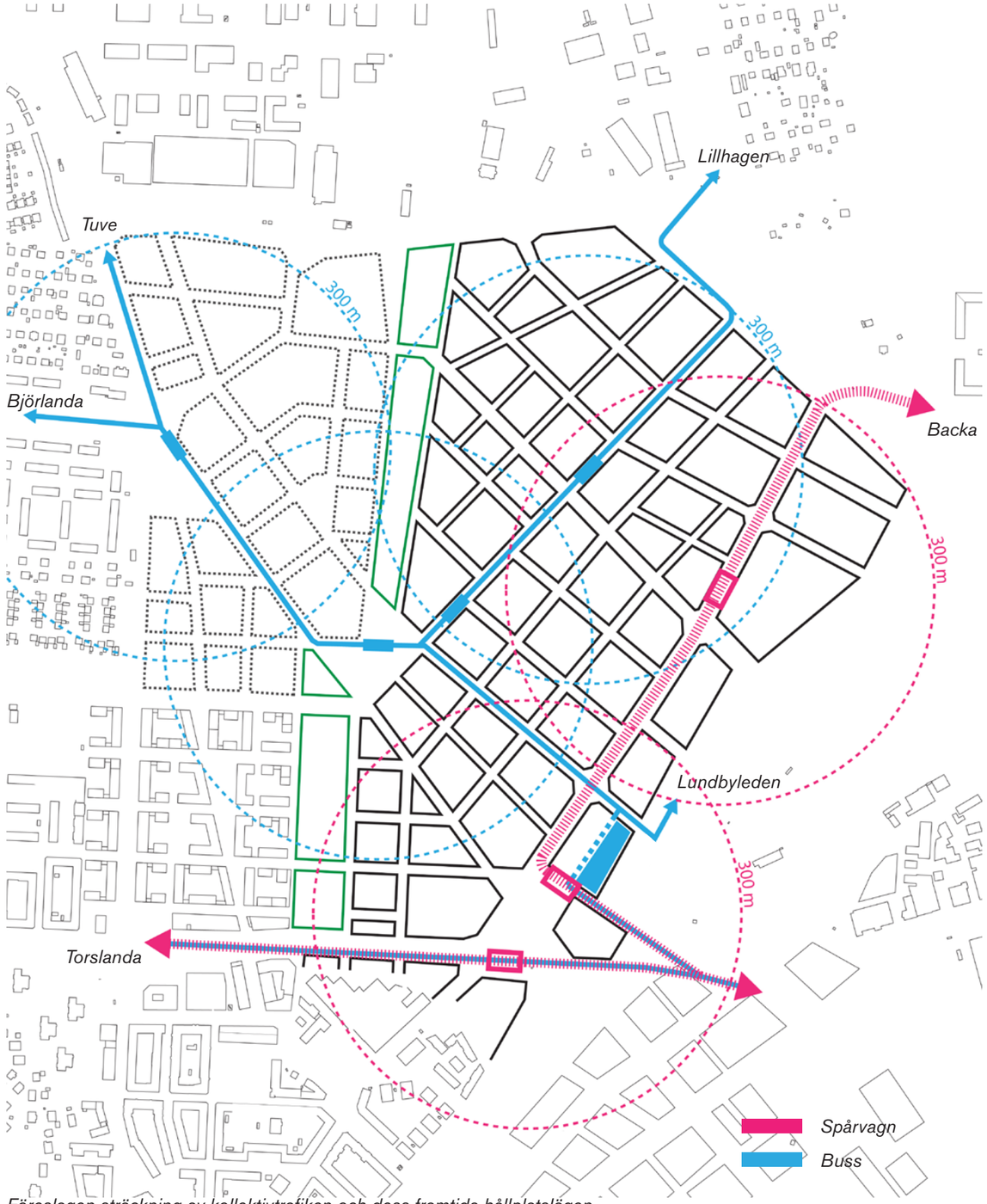
Linnégatan - 28 m



Friggagatan - 22-24 m



Drottninggatan - 8-10 m



Föreslagen sträckning av kollektivtrafiken och dess framtida hållplatslägen.

OFFENTLIGA RUM OCH PLATSER

För att Backaplan ska kunna bidra i att hela staden och möta vattnet krävs en variation av platser, parker och offentliga rum som underlättar samspel och bidrar i invånarnas vardag. Kvillebäcken som miljömässig och rekreativ potential ska tas tillvara.

KNÄCKFRÅGOR

Göteborg ska ha attraktiva och varierade gröna offentliga rum som främjar möten mellan människor. Tydliga platser i det offentliga rummet inbjuder till användning och gör det lättare att orientera sig i staden.

Idag har Backaplan få gröna och rekreativa miljöer som underlättar ett socialt liv och ett djur- och växtlivt. De offentliga rummen och stråken inom området är storskaliga och bilorienterade. Hjalmar Brantingsplatsen och områden i direkt anslutning till handeln har däremot en sammanhållande funktion för möten och samspel eftersom kollektivtrafiken möts här och handelsutbudet kompletterar övrigt centralt utbud.

När nya bostäder, arbetsplatser och målpunkter ska utvecklas behöver saknade stora offentliga platser som inkluderar hela staden och regionens invånare stärkas. En utveckling av stora områden behöver också mindre rum och platser för mer lokala sammanhang och möten, för lek, vila etc nära bostaden eller nära arbetsplatsen.

SLUTSATSER/REKOMMENDATIONER

En stor variation av både små och stora parker och torg där var och en kan hitta en plats att identifiera sig med ger goda förutsättningar för attraktiva och goda livsmiljöer. Med tydliga entréer kan identiteten och orienterbarheten stärkas.

Backaplan bebyggelse behöver innehålla bostadsnära parker och torg såväl som mindre fickparker och platser. Kvillebäckens potential tas till vara som en grön ryggrad genom området, en stadsdelspark. Grönytans innehåll och storlek behöver studeras vidare i kommande planarbete, i syfte att åstadkomma en funktionell och attraktiv park för stadsdelen.

Välintegrerade och samlande platser och stråk skapar flöden av gående. Genom en varierad och innehållsrik torg- och grönstruktur i området kan fysiska och sociala barriärer överbryggas och kommunikation och rörelse skapas.

Parker lokaliseras bäst i lägen som inte är buller-utsatta, medan offentliga platser bäst tillförs i anslutning till kollektivtrafik och hållplatser.



Exempel pocket-torg



Exempel bostadsnära torg



Exempel stadsdelstorg

TORG



Översikt offentliga platser, stadsdelstorg och bostadsnära torg.

PARKER



Översikt stadsdelsparker och bostadsnära parker.

Definitioner:

Stadsdelspark: ca 2 ha*

Bostadsnära park: ca 0,2 ha*

Pocket park: ca 300 m^2

**källa: Grönstrategi, Göteborgs stad*

PARK OCH OFFENTLIGA PLATSER



Översikt grönstruktur och torgstruktur - offentliga torg och parker.



Exempel pocketpark



Exempel bostadsnära park



Exempel stadsdelspark

TORG

Storleken och karaktären på ett torg kan variera. På Backaplan behöver alla olika skalor tillföras för att skapa en varierad stadsmiljö och ge förutsättningar för viktiga funktioner för invånarnas vardagsliv. Det är vid torget som möten sker, vardagens sysslor uträttas eller större målpunkter finns.

I den föreslagna strukturen utgör Hjalmar Brantings torg en viktig strategisk knutpunkt som en stor offentlig mötesplats och som entré till Backaplan. Som komplement finns ett större torg vid Kvilleplatsen som möter upp via ett torgstråk genom handelsområdet. Utöver dessa platser finns flera bostadsnära torg och pockettorg. Användningen av ett pockettorg kan vara flexibel och variera över dygnet och säsongerna. Dessa platser kan fylla en viktig funktion som platser för medskapande och kan inbjuda till kreativitet.

PARKER

På Backaplan ska det finnas flertalet mindre grönytor samt en eller två större parker med olika karaktär. De kompletterar varandra genom att skapa ytor för lek, rekreation, umgänge och egna initiativ likaväl som oaser för lugn och vila.

Backaplan omgärdas av viktiga stadsparker - där den planerade Jubileumsparken och Ramberget är exempel på sådana. Till dessa skapas tydliga kopplingar och samband. Kvillebäcken har potential att stärkas och utvecklas till en ny stadsdelspark. Detta innebär att Kvilleparken behöver en stor och sammanhängande yta med flera viktiga ekologiska och sociala kvaliteter. Som komplement till stadsparker och stadsdelsparken behövs flera mindre bostadsnära parker introduceras för de som bor och arbetar i området.

Utöver en stadsdelspark och flera bostadsnära parker tillförs en struktur av smarta och multifunktionella fickparker som kan bidra till att förtydliga kopplingar mellan parker och för att öka orienterbarheten. En pocket park kan även bidra till att skapa fler intima platser och platser för vila och avkoppling. Utöver dessa offentliga parker skapas privata och halvprivata innegårdar och bostadsgårdar.

INNEHÅLL OCH PROGRAM

Idag är bebyggelsen på Backaplan gles och innehållet ensidigt. Med sitt strategiska läge har Backaplan alla förutsättninagr att utvecklas till en blandstad med relativt hög täthet. Handeln har redan idag en stark ställning som kan utvecklas ytterligare. Det nya bidraget blir bostäder och kontor som sammantaget skapar den varierade stadsmiljö som är ambitionen med området.

KNÄCKFRÅGOR

Backaplan kan bidra med att hela staden och stärka kärnan genom att skapa en ökad täthet och inte minst ha höga blandstadsambitioner.

Den täta staden kan erbjuda närhet till service, handel och andra målpunkter. Den täta staden ger fler möjligheter att klara sin vardag till fots, med cykel och med kollektivtrafik. För att vara hållbar behöver den täta staden även ha rum för attraktivt stadsliv, ett rikt växt- och djurliv och fungerande ekosystemtjänster.

Idag har Backaplan en karaktär av storskalig handel som är bilorienterad. Det finns få lägen för kontor, bostäder och offentlig service. Park- och torgkvaliteterna är låga och strukturen gles.

Utmaningen blir att bevara förutsättningarna för en rationell handel och samtidigt exploatera området med nytt innehåll.

SLUTSATSER/REKOMMENDATIONER

Nära knutpunkten och vid de mest integrerade och sammanlänkande stråken föreslås en hög täthet av bebyggelse och därmed av människor som rör sig i området. Genom tillskapandet av viktiga målpunkter och lokaler i bottenvåningarna längs med och i anslutning till stråken utnyttjas och styrs flödet av människor hit. Den offentliga karaktären förstärks genom en variation i gaturummet, aktiva bottenvåningar, korta kvartersmått och en visuell tydlighet. En tyngdpunkt för handeln i södra delen i nära anslutning till Knutpunkt Hjalmar och en etablering av en livsmedelsbutik norr om Leråkersmotet stärker området som målpunkt och skapar interna samband. Förutom handelns utveckling kan knutpunkten stärkas med kontor, kultur, skolor och bostäder etc.



Referens: Bo01, Malmö



Referens: BDP illustration bostadsområde Backaplan



Referens: Bostadsområde, Freiburg

BOSTÄDER



Bostäder med flera upplåtelseformer, specialbostäder, äldreboenden, studentbostäder m.fl.

KONTOR OCH ÖVRIG VERKSAMHET

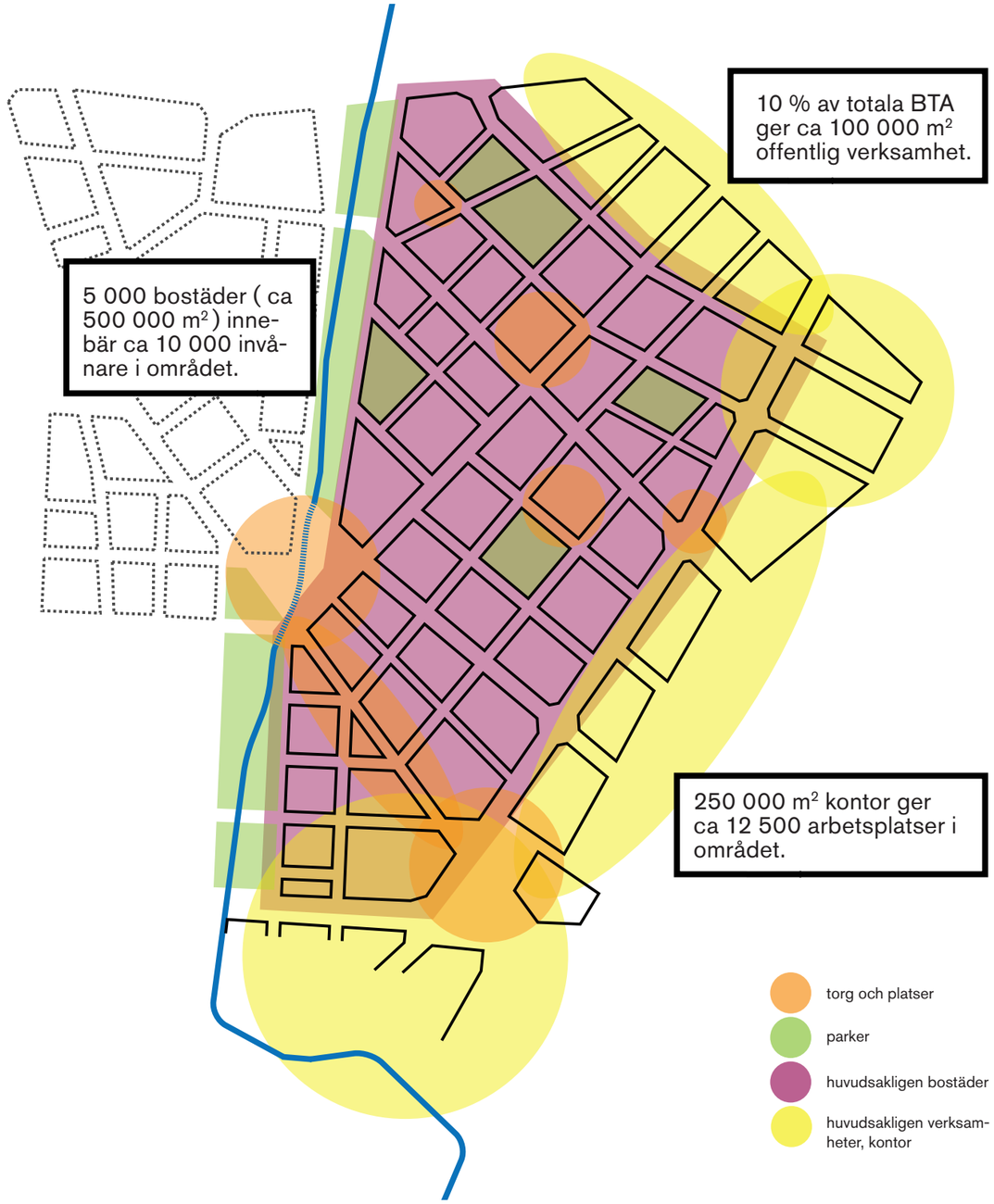


Kontor, service och övriga verksamheter som kan lokaliseras nära knutpunkt och som buffertzon till lederna.

JAMFÖRELSE BOENDETÄTHET:

Haga: ca 120 inv/ha
Masthugget: ca 196 inv/ha
Olivedal: ca 284 inv/ha
Nya Frihamnen: ca 225 inv/ha
Backaplan: ca 180 inv/ha

BOSTÄDER, KONTOR OCH ÖVRIG VERKSAMHET



Möjliga lägen för bostäder, lokaler, kontor och andra verksamheter i blandstad.



Referens: BDP illustration kontor och övrig verksamhet



Handel och bostäder, Almere



Bostäder över handel. Trondheim

KONTOR OCH ÖVRIG VERKSAMHET

En tät och levande stadsmiljö är attraktivt för näringslivet, både för kontorsetableringar och för handelsetableringar. Strukturen möjliggör stor utbyggnad av arbetsplatser inom urbana näringar som kontor, handel, service, kultur, offentlig verksamhet etc. För kontor och verksamheter med liknande lokaliserings- och byggnadspreferenser finns möjlighet för ca 250 000 m². Med ytterligare lokaler, handel, offentlig och övrig verksamhet i bottenvåningar skulle detta kunna innebära ett tillskott på ca 17 250 arbetsplatser inom hela Backaplan, inklusive arbetsplatser i handelsområdet.

BOSTÄDER

Strukturen möjliggör för ca 5 000 - 6 000 lägenheter, dvs ca 10 000 boende. Bostäderna behöver vara av varierat innehåll såväl i upplåtelse som storlek. Bostäder kan med fördel placeras ovanpå handelskvarter eller med handel och kontor i bottenvåningarna. Äldreboende och boende med särskild service behöver planeras i området. Dessa inryms integrerat i övrig bebyggelse. Redan nu ser man att minst ett äldreboende kommer att behövas inom området.

Varje bostads/grannskapsenhet behöver innehålla parkyta, torgyta, handel, förskola/skola.

EXPLOATERINGSTAL:

Ett genomsnittligt exploateringstal på 1,8 (beräknat på 5-7 vån) ger ca 1 000 000 m² BTA.
Exploateringstalet kan komma att variera mellan delområdena.

INNEHÅLL OCH PROGRAM

HANDEL

I området finns med hjälp av den planerade tätheten och den goda tillgängligheten hög potential för ett stort utbud av urbana verksamheter, t ex restauranger, kulturverksamhet, detaljhandel och sällanköpshandel liknande innerstadens. I strukturen skapas en samlad tyngdpunkt av handel med hög tillgänglighet i direkt anslutning till knutpunkten. Strukturen innehåller även en tanke om handel i bottenvåningarna längs de viktigaste huvudstråken.

I området finns möjligheter för ca 80 000 m² sammanhängande handelsyta uppdelat i två områden, och det finns ytterligare potential för lokaler och handel i bottenvåningar. Den mångfacetterade handelsstrukturen ska bidra till ett praktiskt vardagsliv för de boende i området samt utgöra en destination och en målpunkt för Hisingen, övriga staden och regionen.

OFFENTLIG VERKSAMHET

För den offentliga servicen krävs en relativt omfattande utbyggnad, framförallt när det gäller skolor och förskolor, vilket är särskilt viktigt för att skapa ett område som är attraktivt för barnfamiljer. Behovet av utbyggnaden bygger på det stora tillskottet boende i området och närområdenas avsaknad av tillräckligt med offentlig service.

Med den föreslagna strukturen är det totala behovet 11-12 stycken förskolor, 2-3 stycken F-3-skolor och 1-2 stycken 4-9-skolor (beräknat på 10 000 boende). Till dessa behövs också idrottshallar och markytor till skolgårdar. Skolor och förskolor placeras i så stor utsträckning som möjligt i anslutning till parkmark då detta kan utgöra en förlängning av utemiljön. Förskolor behöver lokaliseras i nära anslutning till bostadsområdena medan skola för högre åldrar lokaliseras bäst närmare knutpunkten.

Ett kulturhus med flera funktioner och stort innehåll kan med fördel lokaliseras i nära anslutning till knutpunkten. Utöver skolor, idrottsanläggningar och kultur kommer yta för äldreboende (ingår i bostäder) och yta för annan administrativ offentlig service behövas (ingår i ytor för handel eller kontor).

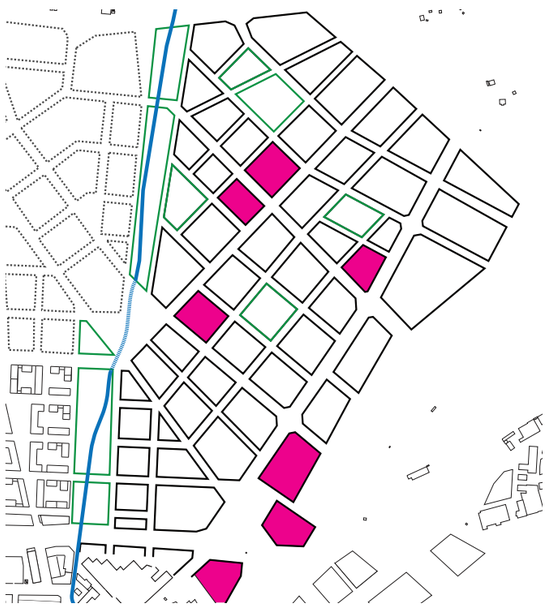
Baserat på Ramprogrammet (Lokalsekretariatet)
- 11-12 Förskolor: 4-5 avdelningar per förskola, ca 18 barn per avdelning.
- 2-3 Skolor F-3: ca 300 barn per skola.
- 1-2 Skolor 4-9: ca 550 barn per skola.

HANDEL OCH
HANDEL BOTTENVÅNING



Exempel på möjliga lägen för handel.

OFFENTLIG VERKSAMHET



Exempel på möjliga lägen för offentliga verksamheter.



Forfatterhuset Kindergarten, Köpenhamn



Ströget, Köpenhamn



Verksamhet med park och lek, Almere



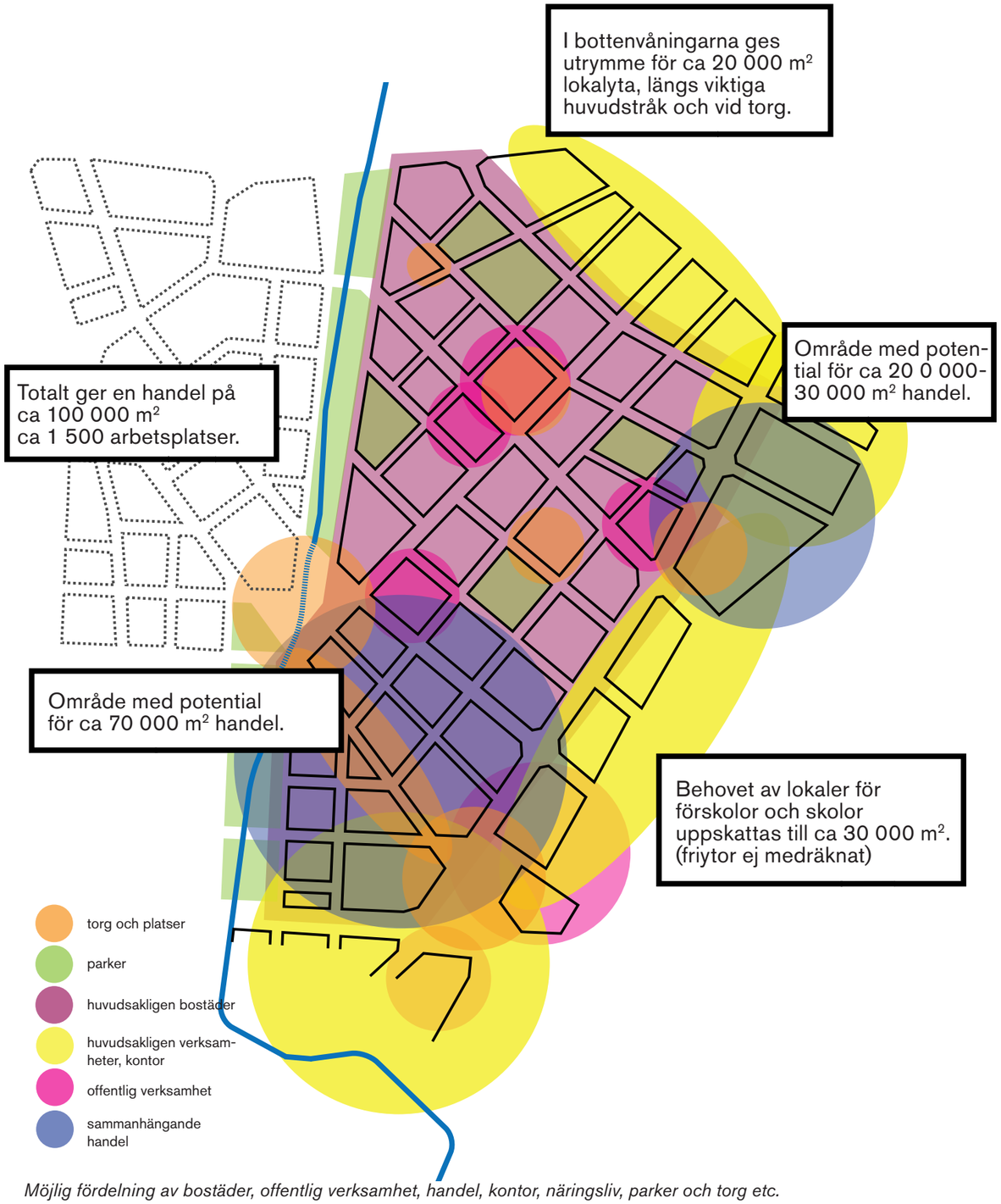
Stadsgata med handel och verksamhet, Orebro



Stadsbiblioteket, Göteborg



Förslag för ett handelsstråk, BDP



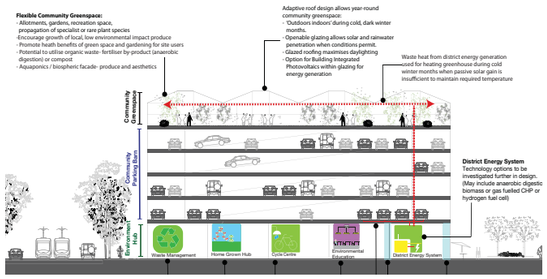
Möjlig fördelning av bostäder, offentlig verksamhet, handel, kontor, näringsliv, parker och torg etc.

PARKERING

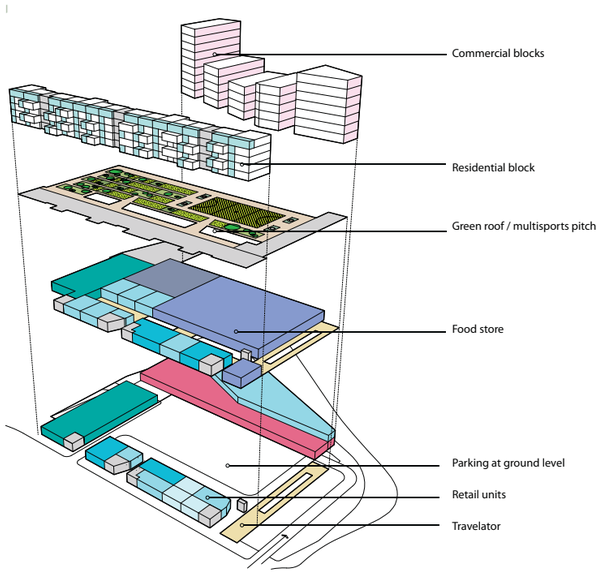
Bilanvändandet ska vara lågt i Backaplan. Det finns flera verktyg för att uppnå detta, till exempel genom antalet parkeringsplatser, utbud av kollektivtrafik, bilpooler m.m. Transportplaner ska upprättas för Backaplans delar där alla inblandade aktörer samverkar kring åtgärder för att minska bilanvändandet. Dessa kan innehålla bland annat trafikalstring, behov av parkering, resor, leveranser, gods, avfall m.m.

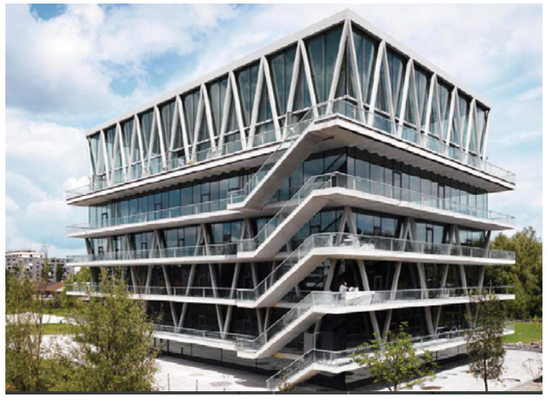
För att uppnå målet om en attraktiv stadsmiljö krävs troligen avsteg från gällande parkeringspolicy med avsevärt lägre parkeringstal. Detta utreds vidare i respektive transportplan.

Å andra sidan behöver handelskvarteret en rationell och effektiv lösning både av parkering och inlastning. Detta skulle t ex kunna lösas i p-hus som integreras i bebyggelsen.



Exempel på parkeringslösning från BDP





UTSNITT - KNUTPUNKT HJALMAR

En av de viktigaste nycklarna till en framgångsrik etablering på Backaplan är gestaltningen av Knutpunkt Hjalmar. Här sammanstrålar kollektivtrafiken och detta är samtidigt det fysiska mötet mellan de tre stadsdelarna Backaplan, Frihamnen och Kvillestaden. Rätt utformad har platsen alla förutsättningar att bli ett attraktivt offentligt rum och uppfattas som entrén till Hisingen.

KNÄCKFRÅGA HJALMAR

Den stora utmaningen med Hjalmar är dess komplexitet. Kan man kombinera en av de mest trafikerade bytespunkterna med en attraktiv miljö att vistas i? Här möts alla trafikslag och detta är samtidigt huvudentrén till det planerade handelsområdet.

KNUTPUNKT HJALMAR
(HJALMAR BRANTINGS TORG)

En bärande idé med strukturen är en tät bebyggelse som definierar ett slutet torgrum. Detta kräver en hel del ombyggd infrastruktur. Hjalmar Brantingsgatan får en smalare sektion och ny bebyggelse söder om gatan sluter gaturummet. Öppningen under Lundbyledens och Hamnbanans broar är samtidigt både ett problem och en möjlighet. Genom att bygga över Lundbyleden med exempelvis ett Kulturhus görs dygd av en nödvändighet och torgrummet definieras ytterligare mot öster. Samtidigt blir en gata till två och vi har plötsligt flera olika kopplingar mellan Frihamnen och Backaplan.

Strax norr om torget etableras en ny terminal för express- och stombussar och i ingenmanslandet mellan Lundbyleden och Hamnbanan finns utrymme för regleryta. Expressbussarna kan på det här sättet åka av och på Lundbyleden utan några omvägar och stombussarna kan passera här på sina turer till och från norra Hisingen.



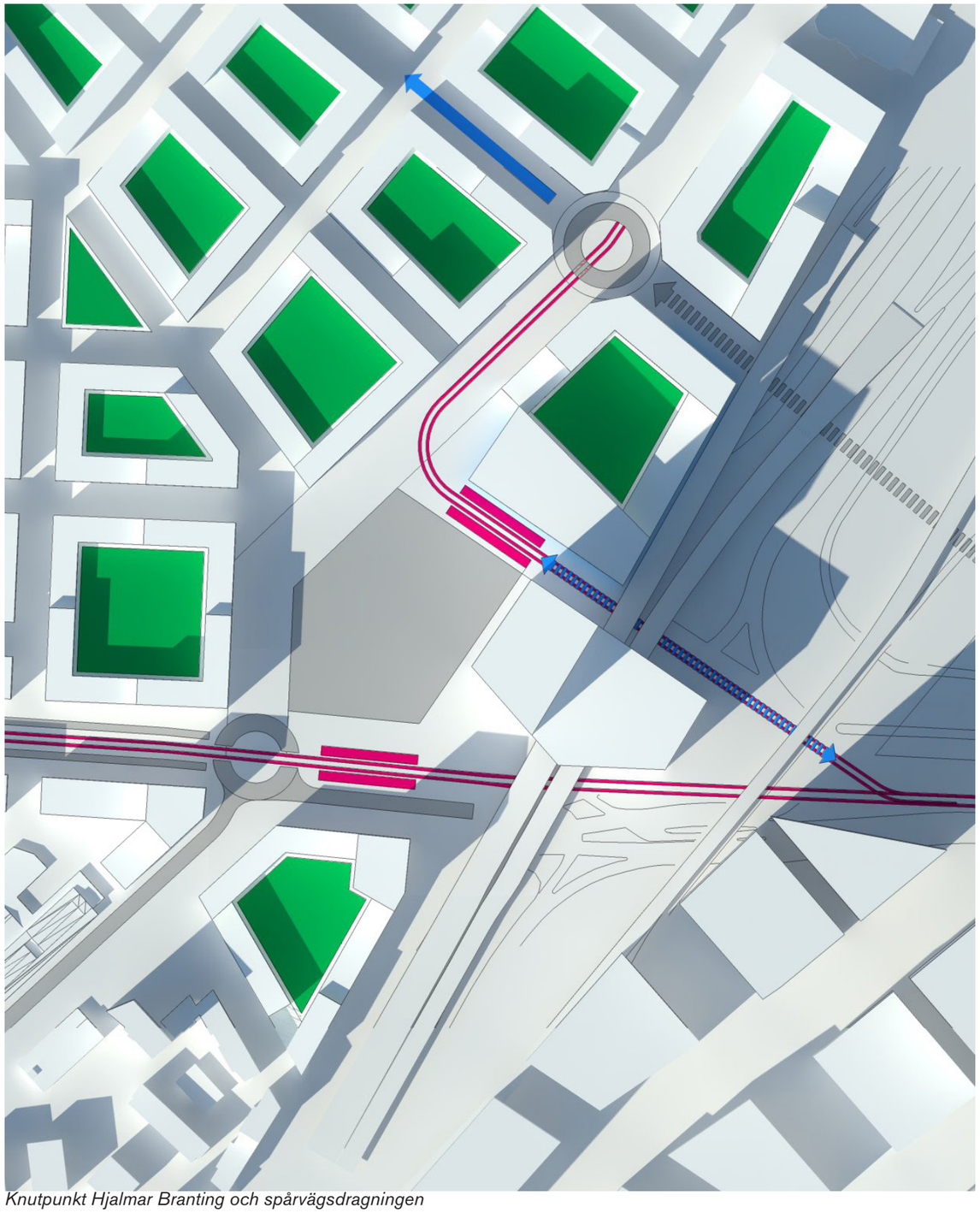
Jämförelse Järntorget



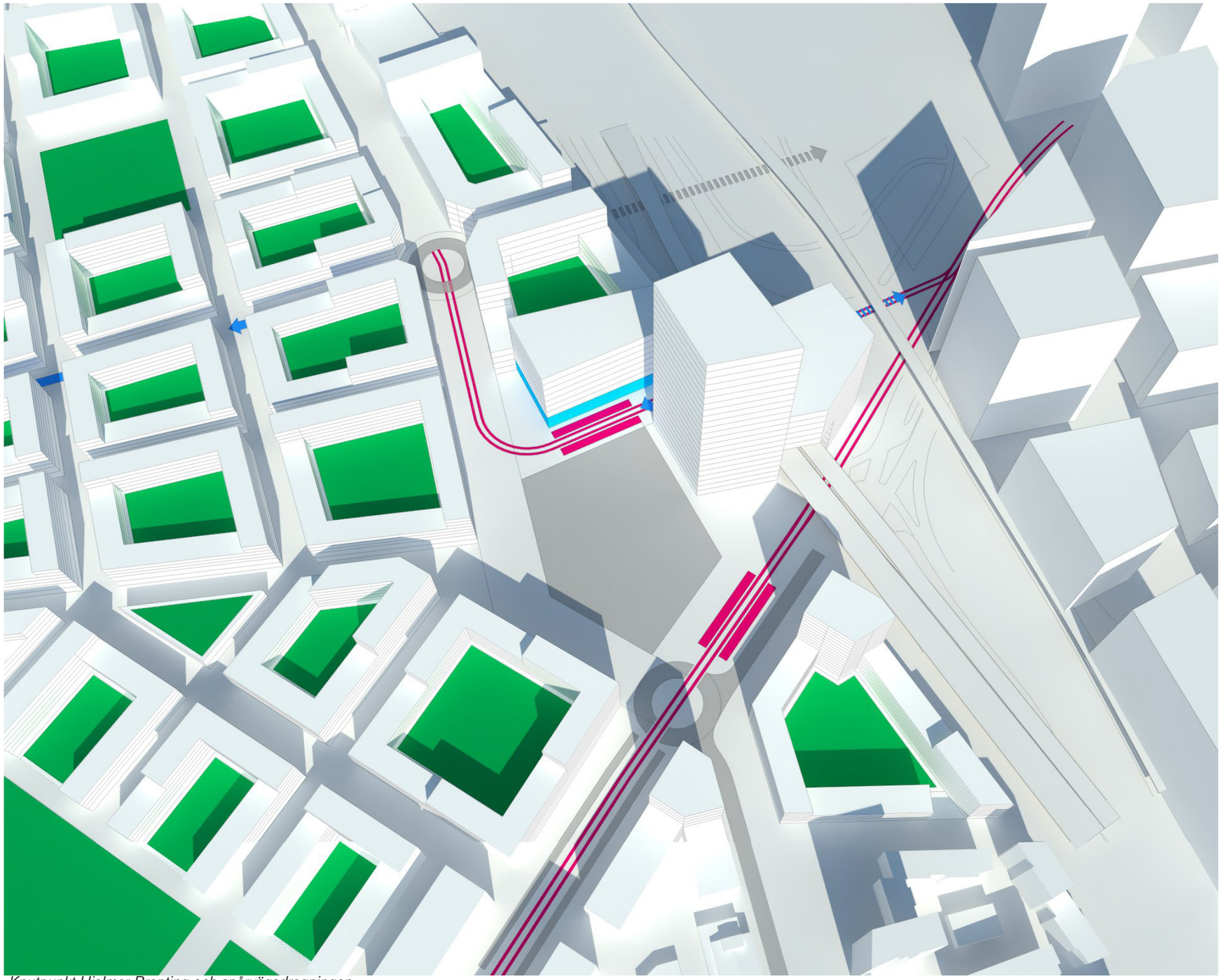
Jämförelse Korsvägen



Jämförelse Drottningtorget



Knutpunkt Hjalmar Branting och spårvägsdragningen



Knutpunkt Hjalmar Branting och spårvägsdragningen

UTSNITT - HANDELSOMRÅDET

Ytterligare en förutsättning för en framgångsrik exploatering av Backaplan är hur attraktivt området närmast Knutpunkten blir som handelsdestination. Backaplan är idag ett etablerat varumärke och en välkänd handelsplats i regionen. Utmaningen ligger i att behålla attraktiviteten och tillgängligheten när området byggs ut och förändrar karaktär.

KNÄCKFRÅGAN HANDELSOMRÅDET

När externhandelsområdet transformeras till cityhandel sätts den på prov. Kravet på rationell drift ställs mot önskan om småskalighet och trivselvärden. Hur säkras framkomlighet och tillgång till billig parkering när marken ska exploateras? Går det att kombinera önskemålet om blandstad med kommersiell effektivitet?

HANDELSOMRÅDET

För att hitta fram till rätt lösning har vi kommit fram till ett antal kriterier som bör styra den fortsatta planeringen.

- Det måste finnas möjlighet att skapa tillräckligt stor sammanhängande handelsyta utan korsande biltrafik.
- Det måste finnas möjlighet till rationell inlastning och effektiv parkering med god tillgänglighet.
- Det måste finnas möjlighet att öka storleken på kvarteren till ca 10000kvm.
- Det måste finnas möjlighet att glasa in alternativt glasa över vissa gator och stråk.
- Butikerna måste utformas ”back to back” så att introverta lösningar undviks.
- Det ska finnas en blandning av större och mindre butiker.
- Det måste finnas möjlighet att blanda funktioner så att kvarter med handel kombineras med bostäder och eller kontor.

I den aktuella strukturen bör Långgängens förlängning och Swedenborgsgatan fredas som helt offentliga stråk.



Alemere, Holland



Nordstan, Göteborg


Jämförelse, Nordstan, Göteborg



Handel, Liverpool



Handel och aktivitetsyta, London


Jämförelse, Liverpool One, Liverpool

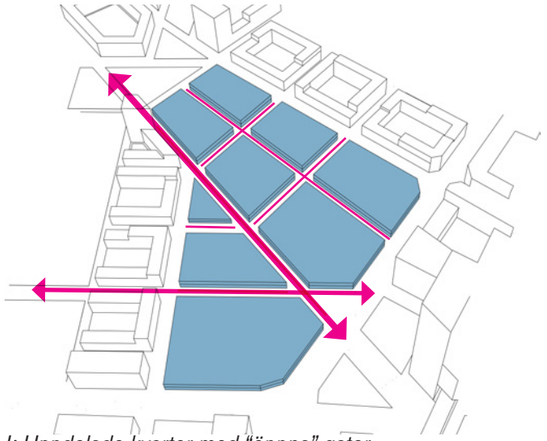

Handel, Liverpool



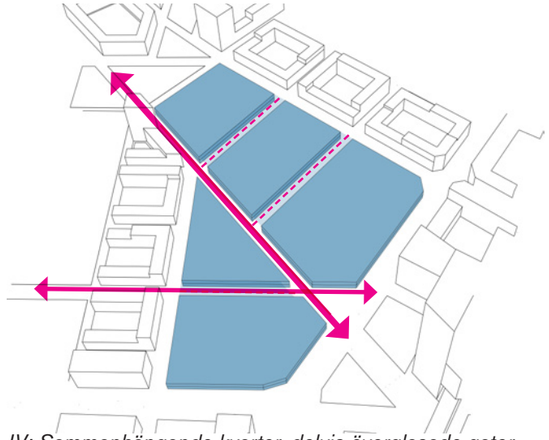
Overglasad handel, London


Jämförelse, Fredsgatan, Göteborg

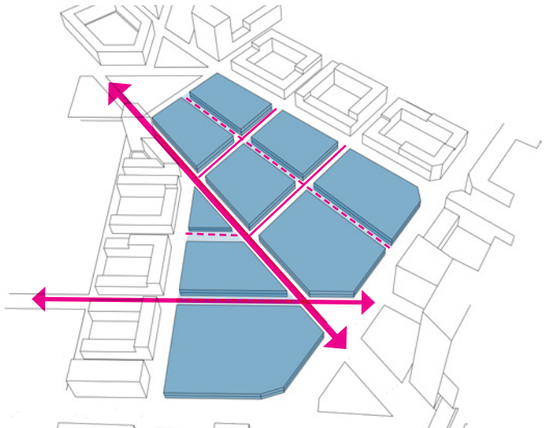
HANDELSOMRÅDET - EXEMPEL: GRAD AV OFFENTLIGHET



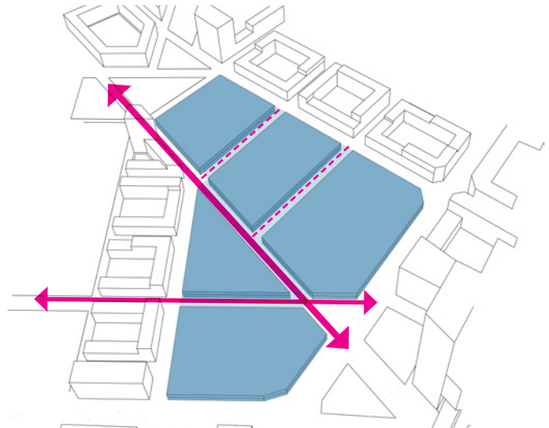
I: Uppdelade kvarter med “öppna” gator



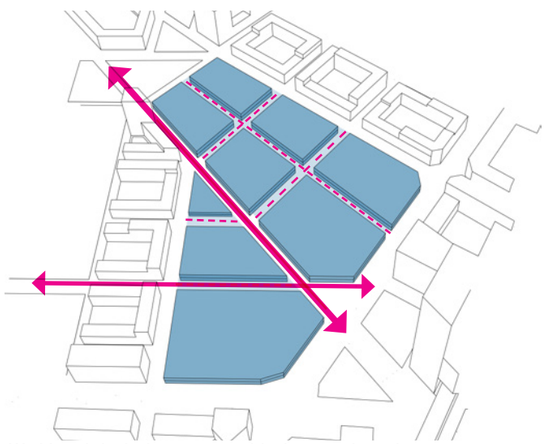
IV: Sammanhängande kvarter, delvis överglasade gator



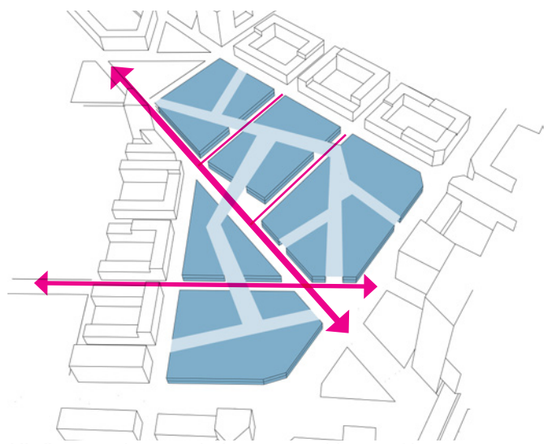
II: Uppdelade kvarter med delvis överglasade gator



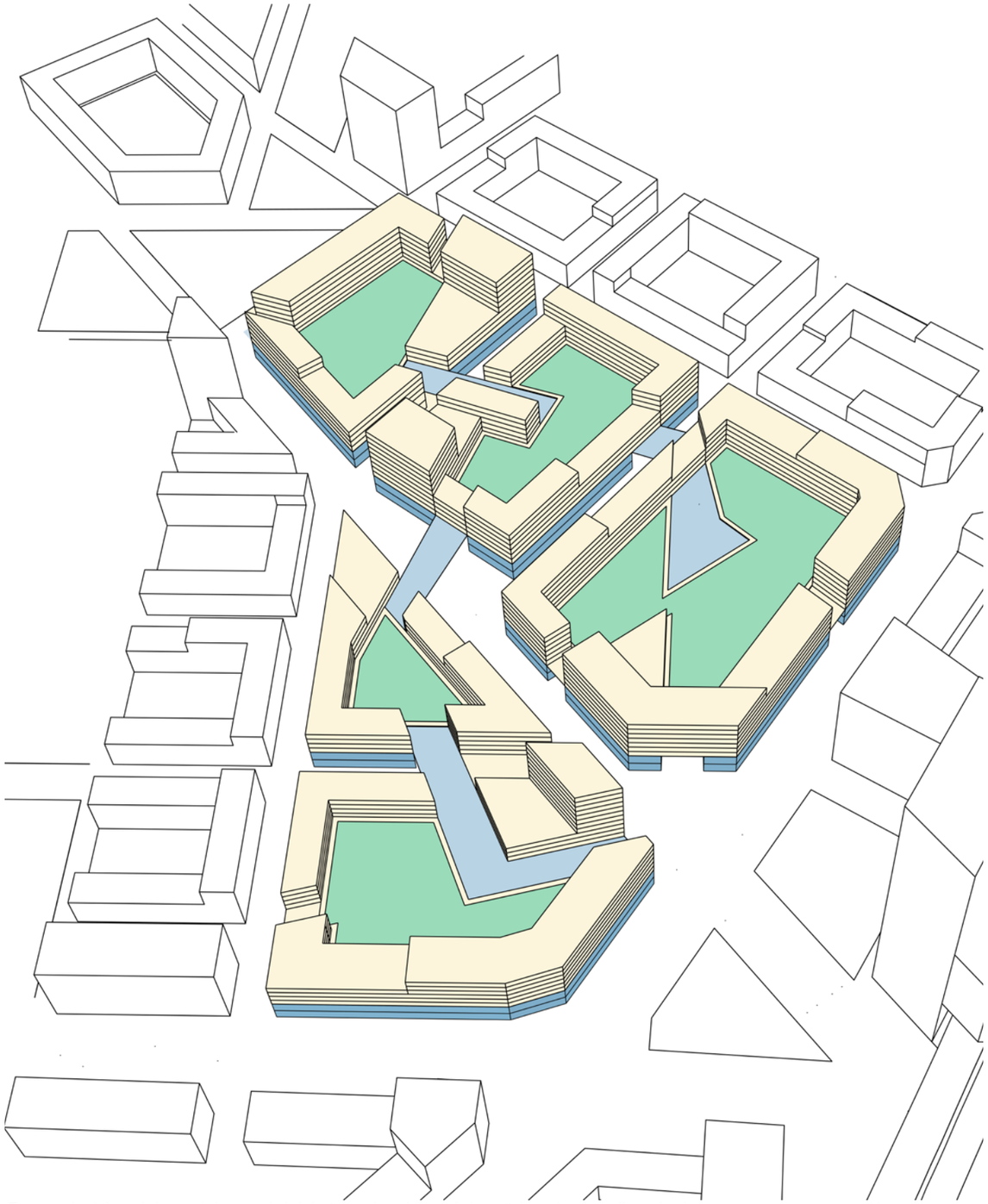
V: Sammanhängande kvarter, helt överglasade gator



III: Uppdelade kvarter med helt överglasade gator



VI: Sammanhängande kvarter med inre stråk



Exempel på handelsområde, med delvis överglasning och bostäder på taket. Swedenborgsgatan som torgstråk.

FÄRDPLAN

Älvstaden ska växa utifrån knutpunkterna, stråken och redan pågående projekt. För Backaplans del innebär detta att området ska utvecklas från Hjalmar Brantingsplatsen, Kvillebäcksområdet och norrut. Dock innebär dagens handelverksamhet att interna flyttkedjor måste skapas för att frigöra mark i Backaplans södra delar.

KNÄCKFRÅGOR

Utvecklingen av Backaplan hänger ihop med den omfattande stadsomvandling som kommer pågå samtidigt i Göteborg, främst övriga Älvstaden. Detta ställer höga krav på samordning och samarbete mellan pågående projekt under planskeden och utbyggnadsskeden.

Då flera aktörer är inblandade i utvecklingen och det faktum att Backaplan redan idag är en välbesökt handelsplats och kollektivtrafikknutpunkt ställer även krav på samordning och samarbete inom projektet. Interna flyttkedjor och tillfälliga omflyttningar av verksamheter är nödvändiga för att handelsplatsen och knutpunkten ska fungera under tiden Backaplan omvandlas.

Utveckling av Backaplan kommer att pågå under lång tid. Detta ställer kvar på etappindelning och struktur så att även de första delarna fungerar trots att hela området inte är utbyggt.

SLUTSATSER/ REKOMMENDATIONER

Ett nytt läge för Coops livsmedelsbutik mm vid Backavägen i områdets östra del är en förutsättning för att starta utvecklingen. Samtidigt som planering för livsmedelsbutiken pågår startar mer omfattande planering för komplettering med bostäder samt utveckling av Knutpunkt Hjalmar, handelsområdet och Kvillebäcksparken i Backaplans södra delar. Tanken med detta är att det skall finns en laga kraft vunnen detaljplan det södra delarna samtidigt som befintlig Coopbutik flyttat till nytt läge vid Backavägen.

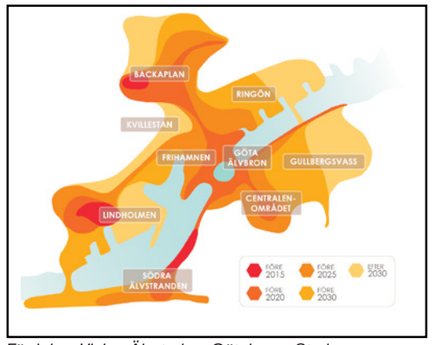
En av huvudprinciperna i strukturplanen är indelning i storkvarter/ grannskapsenheter där varje enhet förutom bostäder innehåller bostadsanknutna verksamheter som förskola, skola, park mm. På detta sätt skapas en robust struktur som kan delas in i tydliga etapper som går att bygga ut efter hand.

Samarbete och samordning är nödvändigt för utveckla Backaplan. Detta innebär bland annat att överenskommelser måste tecknas mellan kommunen och berörda fastighetsägare för att reglera genomförandeprinciper för utvecklingen. Dessa överenskommelser kommer sedan följas upp av exploateringsavtal i samband med antagande av framtida detaljplaner.

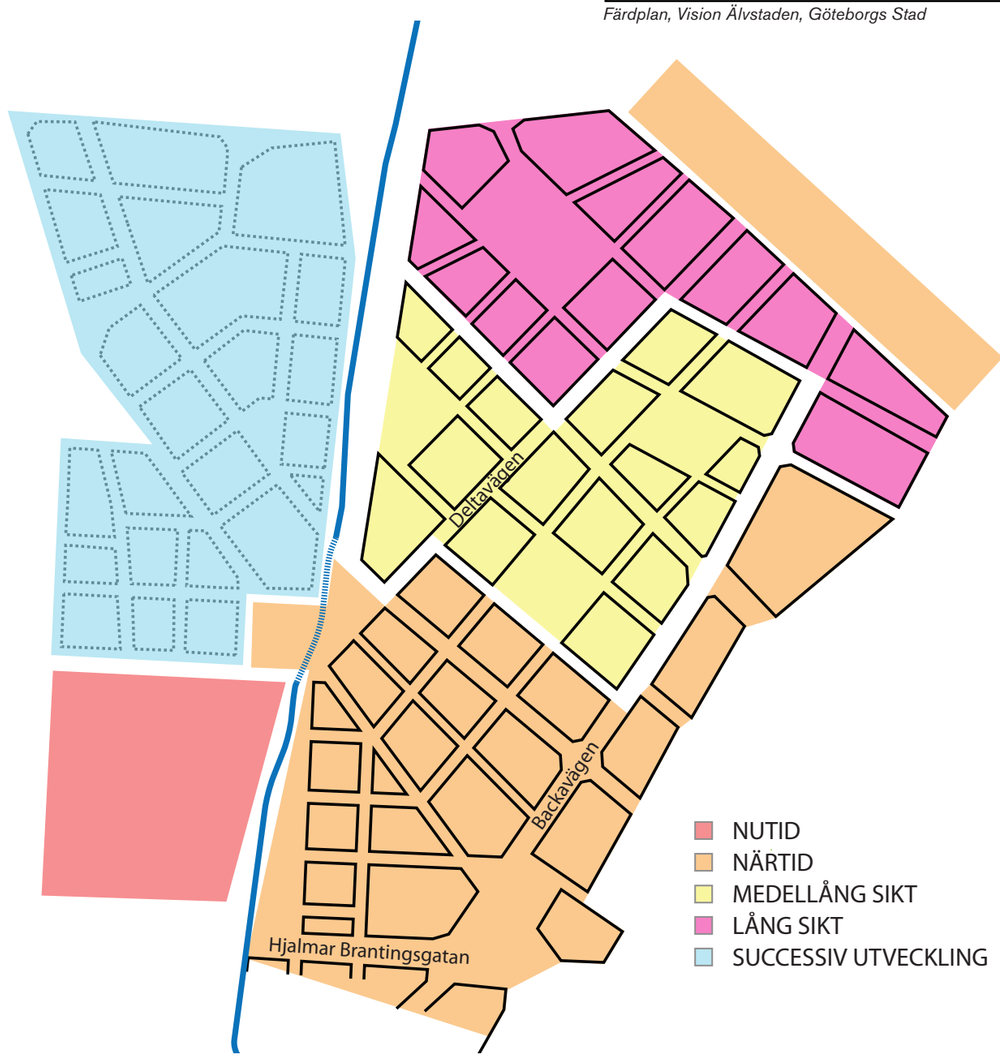
Utvecklingen av knutpunkt Hjalmar är en viktig del i det framtida Backaplan. En intention är att Knutpunkten ska invigas samtidigt som handelsområdet öppnas. För att lyckas med detta krävs samarbete och samordning med Västra Götalandsregionen.

FÄRDPLAN

Redan nu pågår omvandling av Backaplan med utbyggnad i Kvillebäcken och planarbete för nytt Kvillemot på Lundbyleden med anslutningsgator i områdets norra del. Nästa steg är att starta planarbeten för utveckling av södra Backaplan runt handelsområdet och Knutpunkt Hjalmar. Sedan följer fortsatt planeringen för att möjliggöra vidare stadsutveckling norr ut. Omvandlingen kommer att pågå under 2020- och 2030-talet. Utvecklingen av nordvästra Backaplan bör ske successivt. Området kan även på sikt innehålla en stor andel verksamheter.

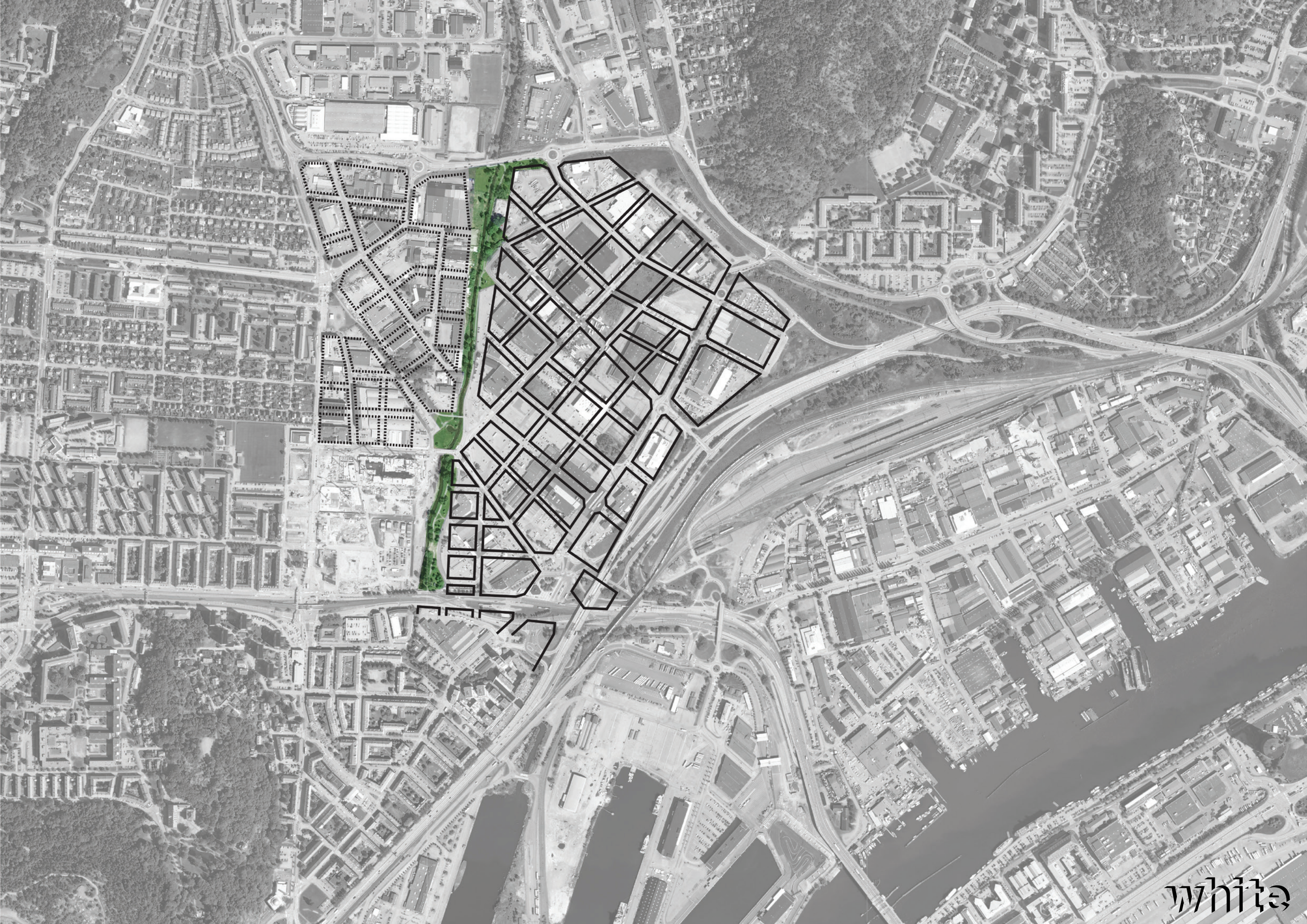


Färdplan, Vision Älvstaden, Göteborgs Stad





Visionsbild på lång sikt.


white