

# Stadsbyggnadsstudie BACKAPLAN/BRUNNSBO

- en studie i hur kopplingarna mellan stadsdelarna kan stärkas

FEBRUARI 2016



Göteborgs Stad  
Stadsbyggnadskontoret

Diarienummer: 0802/14

## Medverkande

Therése Radeklev, stadsbyggnadskontoret

Anna Signal, stadsbyggnadskontoret

## Arbetsgrupp

Kajsa Röntfors, stadsbyggnadskontoret

Mattias Westblom, stadsbyggnadskontoret

Josefine Johansson, trafikkontoret

Magnus Ståhl, trafikkontoret

Julia Emqvist, trafikkontoret

## Foton och kartor

Göteborgs stad om inget annat anges

## Kontaktpersoner

Therése Radeklev, planhandläggare, stadsbyggnadskontoret

E-post: [therese.radeklev@sbk.goteborg.se](mailto:therese.radeklev@sbk.goteborg.se)

Tel: 031-368 15 29

Anna Signal, projektledare, stadsbyggnadskontoret

E-post: [anna.signal@sbk.goteborg.se](mailto:anna.signal@sbk.goteborg.se)

Tel: 031-368 15 53

# innehåll

## INLEDNING

Bakgrund	5
Syfte	5
Mål	5
Avgränsning	5
Flygbilder över området	6

## STYRDOKUMENT

Budget 2016	8
Mål och inriktningsdokument 2015	8
Översiktsplan	9
Vision Älvstaden	10
Strategi för utbyggnadsplanering	10
Trafikstrategi för en nära storstad	11
Grönstrategi för en tät och grön stad	12
GMP - Stomnät	12
Sammanfattning styrdokument	13

## PLANER FÖR BACKAPLAN

Planeringsförutsättningar för Backaplan	14
Struktur- och färdplan för Backaplan	14
Stadsstrukturanalys och planrekommendationer	15
Pågående utbyggnad	15
Pågående detaljplaner	15
Pågående infrastrukturprojekt	17

## ANALYS OCH REKOMMENDATIONER

Övergripande analys - nuläge	20
Övergripande analys - planerade förändringar	22
Detaljstudier av ytor i anslutning till pendeltågstation	26

## REKOMMENDATIONER

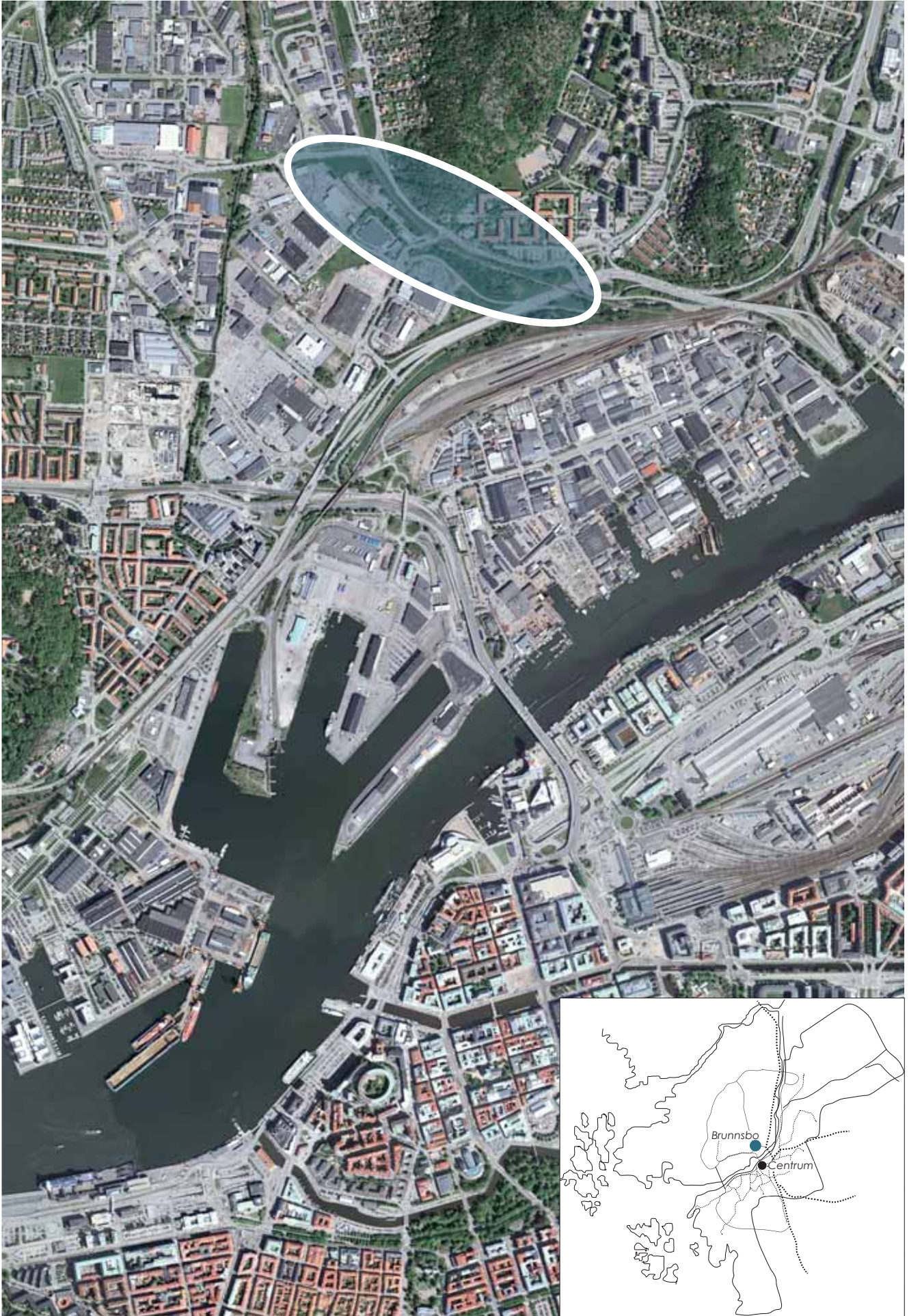
Rekommendationer övergripande för området	34
Rekommendationer för ytor i anslutning till pendeltågstation	35

## DISKUSSION

## BILAGA

Överrensommelse om avgränsning och principiell utformning av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet - Ringömotet	
---	--







# inledning

## BAKGRUND

Stadsbyggandet i centrala Göteborg står inför stora förändringar. Stadens norra och södra sida kommer att närma sig varandra när city tar ett steg över älven. Göteborgs city som regionens kärna kommer att stärkas. För att möta detta initierade kommunstyrelsen projektet Centrala Älvstaden med uppdraget att utarbeta en vision och strategi för de kommande årens stadsutveckling i Göteborgs centrala delar. Visionen för Älvstaden antogs 2012 och ligger till grund för stadens fortsatta arbete med att planera och utveckla Älvstaden.

Backaplan på Hisingen är ett av de områden inom Älvstaden som står inför omvandling och förnyelse. Omvandlingen som beräknas pågå under en 20-års period avser att skapa tät blandstad i ett område som idag kännetecknas av externhandel. I nuläget omgärdas Backaplan av komplexa trafiksystem vilka skapar barriärer såväl inom som till omkringliggande områden. För att Backaplan ska kunna bli en del av city behöver trafikströmmar inom, till och från området omfördelas och kopplingar till omgivande stadsdelar stärkas. Brunnsbo, norr om Backaplan, är ett av de områden som kommer att påverkas av den omvandling som Backaplan står inför. Stadsbyggnadskontoret avser under de kommande åren att påbörja ett programarbete för Brunnsbo för att studera hur området kan kompletteras med ny bebyggelse.

Denna studie behandlar området mellan Backaplan och Brunnsbo, vilket kommer förändras till följd av föreslagna infrastrukturella förändringar. Större åtgärder som planeras i trafiksystemet och som berör ovan nämnda område är;

- Öppnandet av Marieholmsförbindelsen
- Ombyggnad av Lundbyleden
- Dubbelspår på Bohusbanan
- Höjning av järnvägsprofil
- Möjlig framtida järnvägsstation i Brunnsbo
- Nytt trafikmot - Kvillemotet
- Stängning av Brunnsbomotet
- Spårväg till Selma Lagerlöfs torg
- Utbyggnad av pendlingscykelnät

I samband med ovan nämnda planer har behovet uppkommit av en övergripande stadsbyggnadsstudie som förenar kommande transportplaner med stadsutvecklingsbehov och säkerställer att kopplingar mellan områdena skapas. Detta i linje med Vision Älvstaden att hela staden och stärka den regionala kärnan.

## SYFTE

Studiens syfte är att, i samband med planerade infrastrukturella och trafikala förändringar, studera hur området mellan Backaplan och Brunnsbo kan utvecklas ur ett stadsbyggnads-perspektiv med fokus på kopplingar och barriärer.

## MÅL

Studiens mål är att;

- studera hur kopplingar mellan Backaplan och Brunnsbo kan förbättras
- studera hur barriärer i form av infrastruktur kan överbryggas
- undersöka hur området kan utvecklas ur ett stadsbyggnads-perspektiv

## AVGRÄNSNING

Studien behandlar dagens trafikytor mellan Backaplan och Brunnsbo inom stadsdelen Backa på Hisingen i Göteborg.



## BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN - FLYGBILDER ÖVER OMRÅDET



Vy från Telgrafberget i nordlig riktning.



Vy från Backaplan i sydlig riktning.





Vy från Brunnsbo i västlig riktning.



Vy från Lundbyleden i östlig riktning.



# styrdokument

## BUDGET 2016

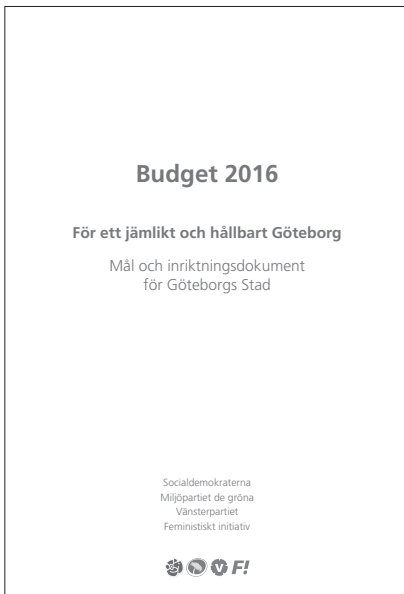
Kommunfullmäktiges budget utgör Göteborgs Stads övergripande styrdokument och syftar till att styra utvecklingen av staden. Nedan följer ett utdrag som beskriver de frågor som berör utveckling av aktuellt område.

- Nybyggnation ska framför allt ske i redan exploaterade lägen och med god kollektivtrafik.
- Torgen ska bli mer levande och trygga av nybyggnation och de lokala verksamheterna stärkas, detta är i linje med stadens strategi för utbyggnadsplanering.
- Genom att bygga samman områden med fokus på sociala perspektiv kan segregationen minska och det blir lättare att ta sig mellan stadens olika delar.
- Värdefulla naturområden ska bevaras.
- Trafiken ska bidra till stads- och regionutveckling.
- Biltrafiken ska minska till förmån för kollektivtrafik, cykel och gående. För att göteborgarna ska välja kollektivtrafiken före bilen, så måste kollektivtrafiken vara attraktiv. Ett större kollektivtrafiknät krävs också för att alla ska kunna resa miljövänligt, enkelt och mer tillgängligt.
- Trafikplaneringen ska utformas på ett sätt som ger fotgängare och barn rörelsefrihet och en vistelsemiljö som blir ännu säkrare.
- Möjligheten att gå till fots mellan olika platser ska prioriteras högt. Trottoarer och gångbanor ska skiljas från cykelbanor och gångstråken ska vara gena och tydligt markerade.
- Göteborg ska utvecklas till en cykelstad genom att bygga sammanhållna, gena, separata och tydligt markerade cykelstråk.

## MÅL OCH INRIKTNINGS- DOUMENT 2015

Byggnads-, fastighets- och trafiknämnden har utarbetat ett gemensamt mål och inriktningsdokument. I dokumentet går att läsa att förvaltningarna ska verka för en hållbar, jämställd och modern stadsplanering inriktad på att minska stadens klimatpåverkan och öka samhörigheten i staden. Ett flertal punkter i dokumentet är av särskild betydelse för denna studie;

- Målet att bygga staden tät, grön, och blandad är överordnat. Yteffektiv, klimatsmart, kollektivtrafiknära bebyggelse ska



Kommunfullmäktiges budget utgör Göteborgs Stads övergripande styrdokument och syftar till att styra utvecklingen av staden.



Byggnads-, fastighets- och trafiknämnden har utarbetat ett gemensamt mål och inriktningsdokument.



premieras.

- I stadsbebyggelse ska slutna kvarter med hög exploateringsgrad föredras och bottenvåningar inrättas så att de går att använda som lokaler. Vid avsteg ska det finnas goda skäl.
- Genomförandet av Utbyggnadsplanering, Trafikstrategi och Grönplan ska säkerställas i dialog med kranskommuner om behovet och nyttan av att följa intentionerna i K2020 och GR ”Strukturbild för Göteborgsregionen” för att lokalisera nya bostäder i omedelbar närhet till stationer och hållplatser i pendelstråken.
- Trafikstrategins mål om max 30 minuters restid med kollektivtrafik mellan stadens samtliga tyngdpunkter och viktiga målpunkter ska börja genomföras. Möjligheten till ytterligare kollektivtrafikkörfält på motorlederna och på/i älvförbindelserna ska utredas tillsammans med Trafikverket. Kontoret ska utreda möjligheten till trafikering av nya ”stadsexpresser” som med busstrafik förbättrar tvärförbindelser och direkta kopplingar till yttre knutpunkter tillsammans med Västtrafik.

## ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanen är en kommunal långsiktig vision om användning av mark- och vattenområden och bebyggelseutveckling.

### Området i staden

Översiktsplanen delar upp staden i olika typer av stad med områdesvisa inriktningar. Området mellan Backaplan och Brunnsbo ligger i gränzonen mellan centrala förnyelseområden och mellanstaden.

Strategier för mellanstaden är; komplettera och blanda, bevara och stärk befintliga kvaliteter, bygg i första hand på i anspråkstagen mark, bygg tätare kring bytespunkter och kollektivtrafikstråk, överbygga barriärer genom att länka samman befintliga bebyggelseområden med ny bebyggelse eller nya stråk samt skapa goda möjligheter att cykla och gå.

Strategier för centrala förnyelseområden är; bygg med inriktning på blandstad, skapa rumsliga kvaliteter med människors mått och upplevelse i fokus, prioritera resande med cykel, till fots och med kollektivtrafik, eftersträva goda kopplingar till omgivande stadsdelar genom att minska trafiksystemens barriäreffekter.

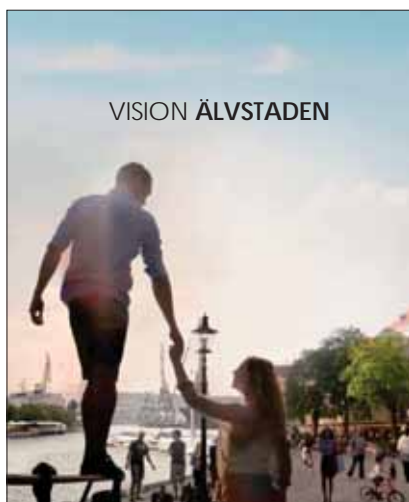
### Strategiska frågor

En större region ställer stora krav på bostadsförsörjning och infrastruktur. Detta betyder att lokala intressen ibland får stå tillbaka för regionala. Transportsystemet måste byggas ut med nya länkar och en koncentration av utbyggnad föreslås i de strategiska knutpunkterna. Stationerna utmed Västlänken tillsammans



Översiktsplanen är en kommunal långsiktig vision om användning av mark- och vattenområden och bebyggelseutveckling.

med nya stationslägen i Gamlestaden och utmed Bohusbanan i Brunnsbo kombinerat med en utbyggnad av den lokala kollektivtrafiken i Göteborg ger en bättre regional tillgänglighet.



Vision Älvstaden antogs den 11 oktober 2012 och ligger till grund för stadens arbete med att planera och utveckla Älvstaden.

## VISION ÄLVSTADEN

Älvstaden är centrala Göteborg utmed älven. Det är omfattande områden som väntar på att omvandlas till en levande och aktiv innerstad. Arbetet med visionen och strategierna har skett på kommunfullmäktiges uppdrag under ledning av kommunstyrelsen. Ett omfattande dialog- och idéarbete har lett fram till en samstämmig bild av hur staden bör utvecklas. 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.

I visionen beskrivs hur Älvstaden ska utvecklas till en sammanhängande innerstad där trafikleder, gator, järnvägsområden parkeringsytor och avstängda eller outnyttjade ytor ska omgestaltas och användas så att de blir en del av den nya innerstaden. Mellanrummen i staden ska utformas för ett blandat stadsliv där avstånden känns korta. Om Backaplan går att läsa att stadsdelen ska knyta ihop övriga Lundby med Frihamnen och Brunnsbo. Området ska utvecklas som knutpunkt med ett tätt och blandat innehåll där handeln fortsätter utvecklas. Backaplan är en del av det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven till Centralenområdet.

Frågor som är av särskild vikt för aktuellt område är de som berör Lundbyleden, Hamnbanan och Bohusbanan. I visionen går att läsa att det ska studeras vidare när och hur Lundbyleden och Hamnbanan kan läggas i tunnlar samt att det ska hållas öppet för att kunna ansluta Bohusbanan till Västlänken genom en tunnel under älven.



Strategi för utbyggnadsplanering visar vilka platser som har särskilt goda förutsättningar för en hållbar stadsutveckling. Strategin är ett stöd i prioriteringen av kommunens planeringsinsatser.

## STRATEGI FÖR UTBYGGNADSPLANERING

Strategin för utbyggnadsplanering fokuserar på mellanstaden, den sammanhängande staden utanför stadskärnan som ska byggas tätare. Den tätare staden ska göra så att fler invånare får nära till det som gör vardagen enklare. Målet är en mer hållbar stadsutveckling för Göteborg i enlighet med översiktplanen.

Brunnsbo pekas i strategin ut som en av sex mindre knutpunkter och bytespunkter som kan utvecklas till en tyngdpunkt. För att kunna utvecklas från bytespunkter till tyngdpunkter behöver platserna förtätas och kompletteras med fler bostäder och fler verksamheter. Handel och service behöver samlas så att plat-



serna kan fungera som en lokal magnet för olika aktiviteter. Vid tyngdpunkterna ska läget nyttjas med tät bebyggelse och helst fler funktioner i varje byggnad. Markanvändningen ska vara genomtänkt och yteffektiv samtidigt som platsen ska präglas av mer stadsmässighet.

Strategin beskriver Brunnsbos möjligheter att utvecklas till en tyngdpunkt som nära knuten till planerna på en ny pendeltågstation på Bohusbanan. Vidare beskrivs vikten av en medveten markanvändning där bland annat ett mer genomtänkt nyttjande av parkeringsytorna skulle kunna skapa ytor för bostäder och verksamhetslokaler. En större utbyggnad av Brunnsbo skulle kunna åstadkommas genom bebyggelse på delar av det s.k. Telegrafberget/Tingstadsfjället. En förändring som skulle innebära att grönytor tas i anspråk för ny bebyggelse men där närheten till en ny pendeltågstation gör att det ändå ses som värt att pröva. I Brunnsbo finns möjligheten att koppla ihop utvecklingen inom Centrala Älvstaden med övriga Hisingen, en utveckling av Brunnsbo kan med andra ord bidra till en mer sammanhållen stad och är därför särskilt viktig.

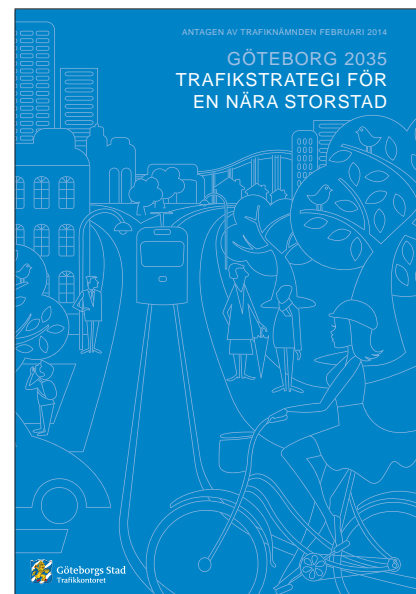
Utvecklingen av Litteraturgatan och dess koppling till Backaplan beskrivs i strategin som betydande för utvecklingen av både Selma Lagerlöfs torg och Brunnsbo men att kopplingen till den strategiska knutpunkten är svag.

## TRAFIKSTRATEGI FÖR EN NÄRA STORSTAD

Trafikstrategin utgår från den politiskt fastslagna målbilden för Göteborg, som sammanfattas i översiktsplanen från 2009.

Göteborg går från att vara en stor småstad till att bli en storstad. För att kunna välkomna fler invånare, besökare och verksamheter på ett hållbart sätt behöver trafiksystemet förändras. I trafikstrategin beskrivs hur strategin för resor ska uppfyllas genom att en struktur baserad på stadens tyngdpunkter möjliggör en snabb och pålitlig kollektivtrafik med stor kapacitet och ett högklassigt cykelnät som är lätt att nå från hela staden. Ett finmaskigt och sammanhängande gatunät ska gälla alla trafikslag så länge flöden och hastigheter inte skapar nya barriärer. Parkering ska i första hand ske i parkeringshus eller garage.

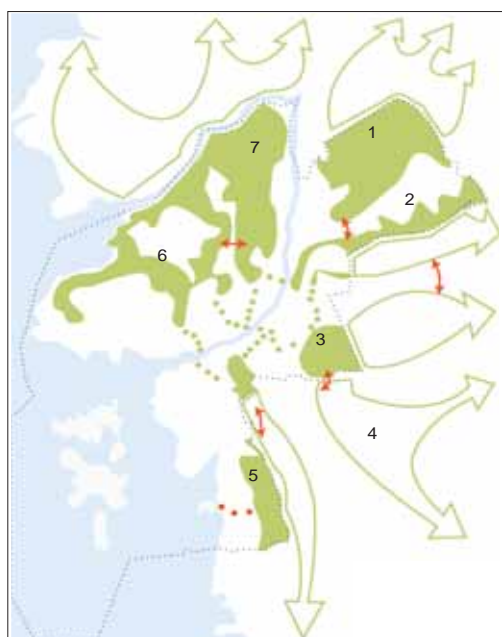
Exempel på åtgärder i trafiksystemet som berör utvecklingen i Brunnsbo är minskande av de stora trafikledernas barriäreffekter samt fler planskilda korsningsmöjligheter eller överdäckningar. Det går även att läsa om ett eventuellt framtida behov av en tågtunnel under älven för Bohusbanan från Brunnsbo med anslutning i Göteborgs central.



*Trafikstrategi för en nära storstad fungerar vägledande för hur trafiksystemet och gaturummet i Göteborg ska utvecklas för att uppnå fastslagna mål.*



Grönstrategin visar hur Göteborg kan förbli och utvecklas till en stad med stora gröna kvaliteter samtidigt som staden byggs tätare.



Konceptbild på gröna kilar i Göteborg. Nummer 7 illustrerar Backa-Rödbokilen i norr. (Bild hämtad från Grönstrategi s.37).

## GRÖNSTRATEGI FÖR EN TÄT OCH GRÖN STAD

I Grönstrategi för en tät och grön stad sätts mål och strategier upp med syfte att Göteborg ska kunna bevaras och fortsätta utvecklas som en grön stad med stora kvaliteter ur ett socialt och ekologiskt perspektiv, samtidigt som staden byggs tätare.

En av strategierna är att stärka de gröna kilarna. I Göteborgsregionen finns ett antal gröna kilar utpekade som sträcker sig från ytterkanterna av regionen, över kommungränser ända in till centrala delar av Göteborg. Utbredningen gör det relativt enkelt att nå dem men sinsemellan är kilarna avgränsade genom bland annat dalgångar, stora trafikleder och järnvägar. De gröna kilarna är värdefulla för bevarandet av den biologiska mångfalden och deras storlek och vattendrag hjälper till att reglera temperaturen i de mer bebyggda områdena. Vid all fysisk planering finns ett ansvar att se till att kilarna stärks och inte byggs igen. I de mer tätortsnära områdena kan kilarna förlängas genom gröna korridorer i den mer tätastaden. Där det finns en möjlighet till kontinuitet in till centrum ska detta aktivt arbetas med i all fysisk planering. De gröna kopplingarna gör det möjligt för människor och djur att röra sig i staden genom grönska.

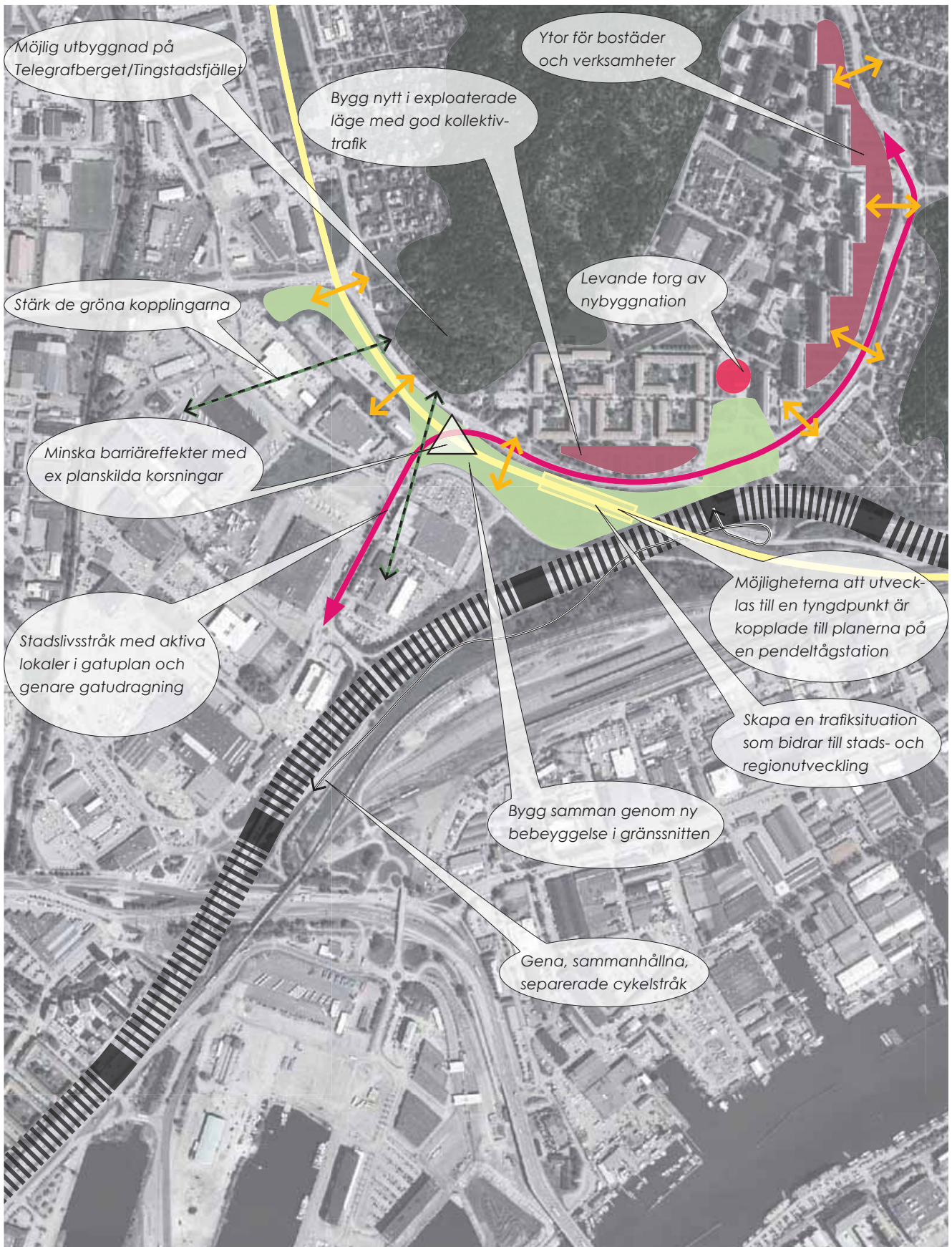
## MÅLBILD 2035 FÖR STADSTRAFIKENS STOMNÄT

Arbete pågår med att ta fram en målbild för hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande tätortsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille. Målbildsarbetet är ett samarbetsprojekt mellan Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun och ska ge svar på hur resandet förväntas utvecklas till 2035 samt presentera strategier kring hur kollektivtrafiksystemet behöver utvecklas. Fokus i arbetet är främst spårvagn, stombuss och expressbuss men kan också innehålla andra trafikslag. Arbetet pågår och en samrådsversion ska vara färdig i februari 2016.

I arbetet är Brunnsbo utpekad som en regional port där den regionala KomFort-trafiken ansluter till det lokala kollektivtrafiksystemet (KomOfta). I Brunnsbo kan en framtida pendeltågstation samspele med spårväg och stombuss. En linbanekoppling söderut från Brunnsbo till Svingeln via Ringön och Gullbergsvass finns med och dessutom undersöks möjligheten att anlägga en station i Brunnsbo för det nya konceptet Snabbnätet, ett högklassigt busssystem längs motorlederna. Med dessa kollektivtrafikfunktioner samlade blir Brunnsbo en mycket tung kollektivtrafikknutpunkt.



# SAMMANFATTNING - STYRDOKUMENT



Kartan illustrerar en sammanfattning av de styrdokument som berör området mellan Backaplan och Brunnsbo.

# planer för Backaplan



Planeringsförutsättningar för Backaplan är en studie av Backaplans förutsättningar för stadsförnyelse och ska läsas tillsammans med kommunens översiktsplan.



Struktur- och färdplan för Backaplan är framtagen genom ett gemensamt arbete mellan Göteborgs Stad och fastighetsägare på Backaplan.

## PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR FÖR BACKAPLAN

Planeringsförutsättningar för Backaplan är en studie av Backaplans förutsättningar för stadsförnyelse och ska läsas tillsammans med kommunens översiktsplan. Förslaget 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

En struktur- och färdplan är framtagen genom ett gemensamt arbete mellan Göteborgs Stad och flertalet fastighetsägare på Backaplan. Många studier och utredningar har tidigare gjorts och detta var ett sätt att få samsyn och enas kring de viktigaste förutsättningarna inför kommande detaljplanearbete.

Området kring Backaplan på Hisingen är ett av de centrala områdena i Göteborg som står inför omvandling och förnyelse. Omvandlingen som beräknas pågå under 2020- och 2030-talet avser bland annat att addera Backaplan med ett högt bostadsinnehåll och skapa ett koncentrerat handelsområde intill knutpunkt Hjalmar. Backaplan som helhet är en viktig del av utvecklingen av Älvstaden och som en del av uppfyllandet av Vision Älvstadens strategier. För att uppfylla visionen spelar stadsbyggandet en avgörande roll genom att skapa hög tillgänglighet i gatunät och en sammanhängande stadsbebyggelse med hög täthet av boende och arbetande. Backaplan berörs av flera övergripande plan- och trafikfrågor och präglas idag av komplexa trafiksystem som skapar barriärer såväl inom området som till omkringliggande områden. I Struktur- och färdplan för Backaplan beskrivs vikten av att överbygga befintliga barriärer, att undvika nya samt att utveckla kopplingar och samband genom bland annat ny bebyggelse i gränssnitten.



# STADSSTRUKTURANALYS OCH PLANREKOMMENDATIONER Frihamnen och Backaplan

Vision Älvstadens mål att hela staden, stärka kärnan och möta vattnet kräver ett gatunät som genererar närhet och en täthet som skapar en kontinuerlig stad. Spacescape har med utgångspunkt i visionen gjort en stadsstrukturanalys som syftar till att analysera framtagna planer, föreslå rekommendationer och peka ut kritiska platser.

Studien pekar på att ett mer yteffektivt transportsystem mellan Brunnsbo och Backaplan ger möjlighet till ny bebyggelse som kan minska det mentala avståndet mellan stadsdelarna. Ett stadslivsstråk med aktiva lokaler i gatuplan och en genare gatudragning mellan Backavägen och Litteraturgatan kan få stor betydelse för Brunnsbos närhet till staden och attraktivitet.

## PÅGÅENDE UTBYGGNAD

### Kvillebäcken

Östra Kvillebäcken utgör den första etappen i förnyelsen av Backaplansområdet. Här blandas bostäder med torg och grönst-råk för rekreation samt inslag av viss handel och verksamheter. Syftet är att skapa en trivsamt och trygg stadsmiljö med närhet till allmänna kommunikationer och med interaktion med omkringlig-gande stadsdelar. Byggnaderna pågår fram till 2019 då cirka 2000 nya lägenheter, kontor, butiker, restauranger, saluhall, förskola och en rad andra verksamheter ska stå färdiga.

## PÅGÅENDE DETALJPLANER

Backaplan kommer under planering och utbyggnad omfattas av flertalet detaljplaner. Arbete med tre detaljplaner pågår;

- Centrum och knutpunkt vid Backaplan
- Handel mm vid Backavägen
- Gator vid Backaplan

### Detaljplan för gator vid Backaplan

Området mellan Brunnsbo och Minnelundsgatan omfattas av en pågående detaljplan; DP för Gator vid Backaplan. Planen utgör ett infrastrukturprojekt med syfte att förbättra trafiksituationen och underlätta för utbyggd kollektivtrafik. Detta innebär att planen har stor betydelse både för den lokala stadsdelen samt för en större del av Göteborg stad. Planens syftar till att möjliggöra ett övergripande gatunät för bl a biltrafik, busstrafik, framtida spårväg, pendeltågstation samt ett nytt trafikmot på Lundbyleden.



*Frihamnen och Backaplan - Stadsbyggnadsanalys och planrekommendationer, är framtagen av Spacescape på uppdrag av Göteborgs stadsbyggnadskontor.*






Detaljplanen omfattar i huvudsak trafikområden. Ett viktigt syfte med planen är att underlätta för trafik från Lundbyleden som ska vidare norr- och västerut samt att minska trafikbelastningen på Gustav Dahléns gata avseende trafik väster ifrån för vidare passage till Lundbyleden. Detaljplanen skapar även förutsättningar för en pendeltågstation på Bohusbanan i Brunnsbo. Detaljplanen samordnas med Trafikverkets pågående kombinerade väg- och järnvägsplan.

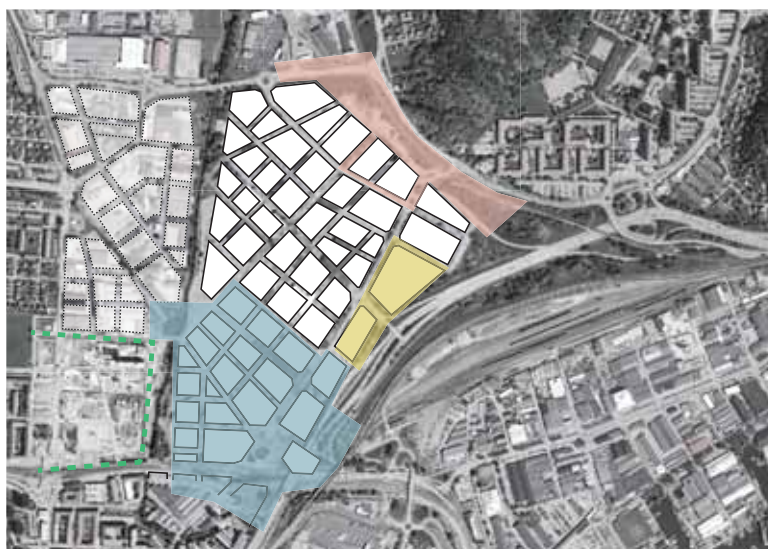
## Detaljplan för centrum och knutpunkt vid Backaplan

Backaplan utvecklas från handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande stadsmiljö. Området är en viktig pusselbit i att knyta ihop staden över älven. Med en blandning av bostäder, service, kontor och cityhandel blir Backaplan Hisingens centrum. Hjalmar Brantingsplatsen utvecklas som knutpunkt och blir även en inbjudande mötesplats. Planen omfattar en omdaning och förstärkning av kollektivtrafikknutpunkten, ca 70 000 kvm cityhandel, ca 2000 bostäder och en stadsdelspark vid Kvillebäcken. Backavägen föreslås byggas om till en stadsgata som förbereds för en ny spårväglinje norr ut mot Backa.

## Detaljplan för handel mm vid Backavägen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av centrumverksamhet och bostäder i två kvarter längs med Backavägen samt att säkerställa delar av Backaplans övergripande gatunät. I det norra kvarteret föreslås en livsmedelsbutik som ersätter dagens Coopbutik på Backaplan. Kvarteret bör även rymma viss andel bostäder, kontor och annan handelsverksamhet. Befintlig bebyggelse inom det södra kvarteret avses bevaras men kompletteras med ytterligare byggrätter för handel och kontor. Backavägen föreslås byggas om till en stadsgata som förbereds för en ny spårväglinje norr ut mot Backa. En ny hållplats föreslås på Backavägen strax norr om Leråkersmotet.

-  Strukturplan Backaplan
-  DP - Gator vid Backaplan
-  DP - Handel m.m vid Backavägen
-  DP - Centrum och knutpunkt vid Backaplan
-  Kvillestan - utbyggnad



Pågående utbyggnad och detaljplanearbete på Backaplan



## PÅGÅENDE INFRASTRUKTURPROJEKT

Med hänsyn till pågående och planerade förändringar längs Älvstranden och Backaplan, med en förtätning av bostäder, handel och andra verksamheter, har behovet uppkommit av en anpassning av flera av de stora trafiksystemen i anslutning till områdena.

### Kombinerad väg- och järnvägsplan

Trafikverket har för avsikt att bygga om Lundbyleden, delen mellan Brantingsmotet och Ringömotet samt bygga ut Bohusbanan till dubbelspår, delen mellan Kville bangård och Minelundsvägen och samtidigt möjliggöra för en framtida pendeltågstation i höjd med Brunnsbo.

#### Lundbyleden

Den pågående förtätningen med bostäder, handel och andra verksamheter längs Norra Älvstranden och Backaplan, samt nya infrastrukturprojekt, medför ett behov av en anpassning av Lundbyleden. En ombyggnation är även nödvändig för att hantera ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar. Leden kommer att utformas så att funktionen som huvudstråk för godstransporter kvarstår samtidigt som leden även fungerar för den regionala och lokala trafiken.

#### Bohusbanan

I höjd med Brunnsbo korsas Lundbyleden av Bohusbanan. Denna bro sätter begränsningar för möjligheten att uppnå god framkomlighet och trafiksäkerhet på Lundbyleden och bron föreslås därför att ersättas med en ny, längre bro. Planeringen och ombyggnaden av Lundbyleden samt dubbelspår på Bohusbanan samordnas med pågående detaljplan i området mellan Backaplan och Brunnsbo; DP för gator vid Backaplan.

#### Pendeltågstation

I samband med ett utbyte av järnvägsbro finns nytta av att bygga ut järnvägsspåret till dubbelspår för att möjliggöra för en framtida pendeltågstation vid Brunnsbo och öka robustheten för trafiken på Bohusbanan och Hamnbanan. Detta är något som ingår i den regionala planen som tagits fram av Västra Götalandsregionen\*.

*\*Västra Götalandsregionen har som mål att öka kapaciteten för tågtrafiken med tre gånger så många resenärer till år 2035. Mer information om detta finns att läsa i följande studier;*

*Målbild Tåg 2035 - utveckling av tågtrafiken i Västra Götalands, juni 2013*  
*Regional plan för transportinfrastruktur i Västra Götaland, juni 2014*

#### Kvillemotet

För att öka kapaciteten på Lundbyleden och samtidigt åstadkom-

## Överrensommelse mellan Trafikverket och Göteborgs Stad\*

*2013 tecknades en överrensommelse mellan Trafikverket och Göteborgs Stad angående avgränsning och principiell utformning av E6.21 Lundbyleden sträckan mellan Brantingsmotet och Ringömotet.*

*\* Överrenskommelsen går att läsa i sin helhet i bilaga 1.*

### Lundbyleden

*Lundbyleden sträcker sig från Vädermotet i väst till Ringömotet i öst på Hisingen i Göteborg. Som en av Göteborgs viktigaste och mest trafikerade leder ingår Lundbyleden i det nationella stamvägnätet och är därmed av riksintresse.*

### Marieholmstunneln

*Marieholmstunneln är en vägtunnel som beräknas öppna år 2020. Den nya tunneln ska ligga 600 meter öster om Tingstadstunneln och länka samman E20, E6, E45 och Lundbyleden. Utbyggnaden av Marieholmsförbindelsen förutsätter en anpassning av Lundbyleden, med förbättrad orienterbarhet och utökad kapacitet som följd.*

### Bohusbanan

*Bohusbanan är en kustnära järnväg mellan Strömstad och Göteborg. Det är en knappt nio mil lång enkelspårig järnväg som i huvudsak trafikerar av regionalståg. I det aktuella området består Bohusbanan av en enkelspårig järnväg med en järnvägsbro över Lundbyleden.*

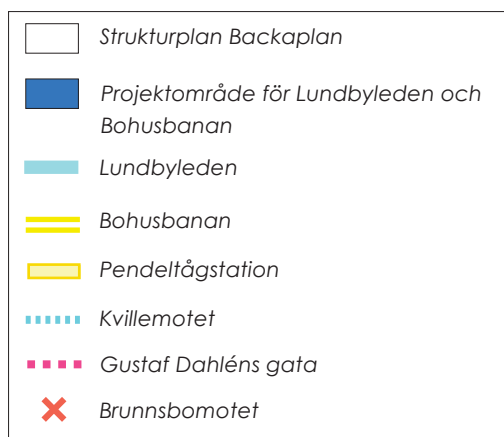
ma en acceptabel funktion och orienterbarhet på leden föreslås en ny trafikplats, Kvillemotet, belägen mellan Leråkersmotet och Brunnsbomotet. Kvillemotet förväntas avlasta Gustaf Dalensgatan, Wieselgrensgatan, Hjalmar Brantingsgatan och Götaälvsbron från den trafik som kommer från Tuve, Lillhagen och Björlanda.

## Brunnsbomotet

Brunnsbomotet är beläget öster om Brunnsbo och leder ut trafik från Brunnsbo på Lundbyleden. I samband med ombyggnation av Lundbyleden föreslås Brunnsbomotet att stängas och ersättas av det nya Kvillemotet.

## Brunnsbomotet

I samband med ombyggnation av Lundbyleden föreslås Brunnsbomotet att stängas och ersättas av det nya Kvillemotet



Kartan illustrerar Lundbyleden, Bohusbanan och Kvillemotet

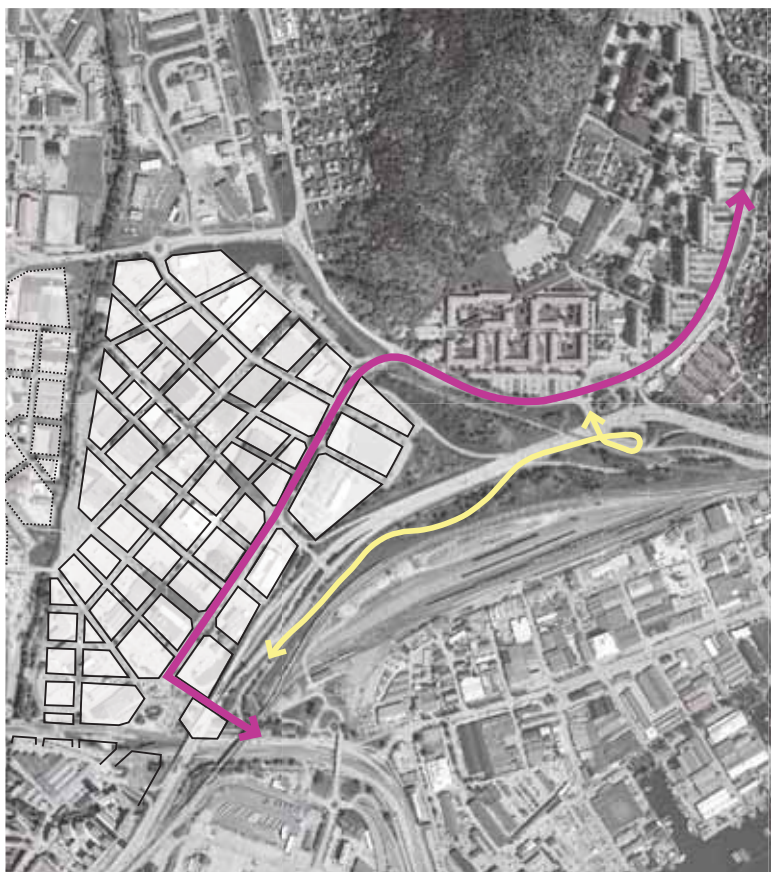
## Spårväg till Backa

I enlighet med planerna i K2020 arbetar trafikkontoret med att ta fram en utredning för beslut om anläggning av spårväg på Hisingen. En utbyggnad av spårväg till Backa har varit aktuell under en lång tid och ett spårvägsreservat längs Litteraturgatan har funnits sedan 1970-talet. Spårvägen berör områdena från norra Älvstranden till Backa och kopplingspunkter till dessa. Till följd av områdets expansion i kombination med planerna i K2020 (ett kollektivtrafikprogram för Göteborgs regionen) samt trängselskattens effekter är behovet stort av ett robust och kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem. Det betonas att dessa stråk behöver bli tunga kollektivtrafikstråk med täta turer samtidigt som hänsyn ska tas till skapandet av tät och trevlig stadsmiljö.






## Cykelnät

Lundbyleden tillsammans med Hamnbanan utgör en stor barriär för cyklister i området. I dagsläget finns en cykelväg parallellt med Lundbyleden på dess södra sida, ett så kallat pendlingscykelnät. Cykelvägen sträcker sig mellan Brantingsmotet och Brunnsbomotet och arbete pågår inom kommunen för att utveckla stråket, bland annat genom en ny cykelbro över Lundbyleden i höjd med Brunnsbo.



Kartan illustrerar snabbcykelstråk och möjlig framtida spårväg.

	Strukturplan Backaplan
	Spårdragning för ev framtida spårväg
	Föreslaget pendlingscykelnät

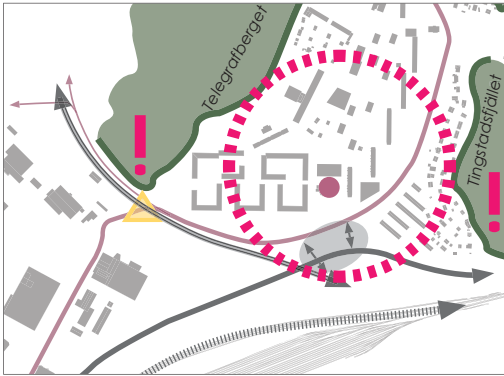
## Linbana

Möjligheten att uppföra en linbana mellan framtida Brunnsbo station och Svingeln, via Ringön och Gullbergsvass, har undersökts av trafikkontoret. En linbana i denna sträckning skulle ge god avlastning till annan kollektivtrafik och öka tillgängligheten till båda Ringön och Gullbergsvass, samt koppla dessa områden till tyngre kollektivtrafikpunkter och knyta samman staden över älven. En sådan sträckning bedöms vara aktuell först i samband med att stadsutvecklingen i Gullbergsvass är igång.

# analys

## ÖVERGRIPANDE ANALYS - NULÄGE

Nulägesanalysen tar sin utgångspunkt i rådande förutsättningar på Backaplan och i Brunnsbo. Analysen beskriver övergripande strukturer som påverkar upplevda barriärer och möjligheter till nya kopplingar.

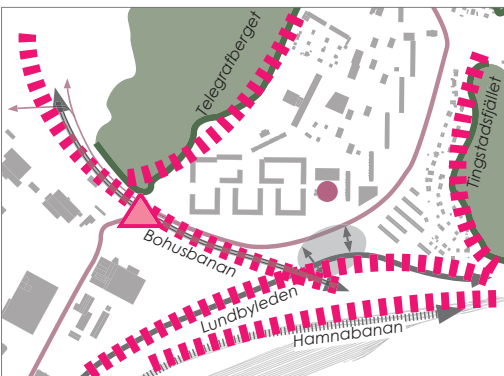


Höjderna ramar in och fungerar som viktiga orienteringpunkter.

## Landskapets övergripande karaktärsdrag

Brunnsbo inramas av två större obebyggda höjdryggar; Telegrafberget och Tingstadsfjället. Höjdryggarna är karaktärsgivande i Brunnsbo och ramar in området. Höjderna skapar en situation där kopplingar till omgivande områden blir av största vikt för att området inte ska riskera att upplevas som en isolerad enklav.

Höjdryggarna står i kontrast till det flacka landskapet och är viktiga orienteringspunkter i området.



Barriärer i anslutning till området.

## Infrastrukturella barriärer

Brunnsbo är till viss del avskuret från omgivande områden genom barriärer i form av Lundbyleden och Hamnbanan i sydost och Bohusbanan i sydväst. Backavägen utgör den enda kopplingen mellan Backaplan och Brunnsbo vilken i aktuellt område korsar Bohusbanan. Korsningen är en så kallad plankorsning som är ljusreglerad med bommar. Plankorsningen hindrar det konstanta flödet mellan områdena och utgör en risk ur trafiksäkerhetsperspektiv.



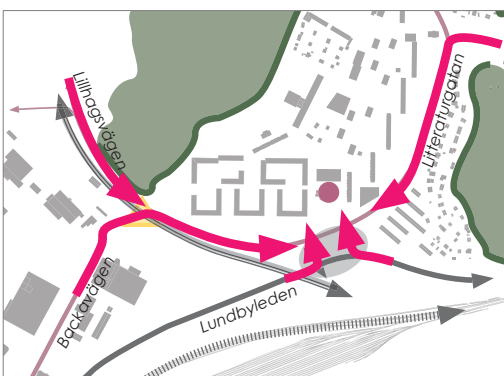
Brunnsbomotet möjliggör snabb på- och avfart till och från Brunnsbo.

## Vägar till och från Brunnsbo

Backavägen som övergår i Litteraturgatan är huvudstråket genom området. Huvudstråket har en brist på målpunkter och ett stort skaligt gaturum där motortrafiken är prioriterad.

Brunnsbomotet möjliggör snabb på- och avfart till och från Brunnsbo för bilburna och kollektivtrafiken vilket gör Brunnsbotorget attraktivt för passerande besökare. Motet tar en stor yta i anspråk i närhet till det lokala torget och försvårar på så vis möjligheten att skapa en bebyggelsestruktur som ramar in torget.

Trafiken västerut och västerifrån leds idag via Lillhagsvägen, denna väg kantas av en smalare trottoar på dess norra sida för gående och cyklister.



Större vägar till och från Brunnsbo.



## Målpunkter

Sträckan mellan Hjalmar Brantingplatsen och Brunnsbotorget har en brist på målpunkter och fungerar främst som transportsträcka. Brunnsbotorget är i nuläget den enda större målpunkten längs huvudstråket med bland annat livsmedelsbutik, mindre butiker och servicefunktioner. Torgets relation till huvudstråket skulle med fördel kunna stärkas. Ett möjligt sätt att göra detta är att använda den mark som idag upptas av Brunnsbomotet till exploatering och skapa en bebyggelsestruktur som ramar in torget och tydliggör platsen.

## Bebyggelse

Bebyggelsen i området är av varierande karaktär. Längs Litteraturgatan dominerar bebyggelsen av höga skivhus vilka frontar gatans västra sida. Öster om Litteraturgatan finns ett större område med låg bebyggelse vilken främst består av friliggande villor och kedjehus. Den sydvästra delen av Brunnsbo består av ett antal byggnader som är formade till en uppbruten kvartersstruktur. Trots variationen av bebyggelse typer går det att uppleva en helhet som till stort skapas av gröna parker som inramar den öppna bebyggelsen. En brist på verksamhetslokaler i bottenvåningarna är genomgående i hela Brunnsbo.

Söder om Brunnsbo, på norra delen av Backaplan, dominerar bebyggelsen av större verksamhetslokaler med olika grad av publika funktioner.

Backaplan och Brunnsbos olika användningsområden, där Backaplan främst består av externhandel och Brunnsbo främst av bostäder, skapar ett mentalt avstånd mellan områdena.

## Mellanrum

I dagsläget finns det stora obebyggda ytor längs huvudstråket samt i brytpunkten mellan Backaplan och Brunnsbo. I Brunnsbo så frontas Backavägen och Litteraturgatan längs dess västra sida av parkeringsytor. För att Brunnsbo ska kunna utvecklas från bytespunkt till tyngdpunkt är en medveten markanvändning, med ett genomtänkt nyttjande av parkeringsytor för exempelvis bostäder och verksamheter, nödvändig.

Området mellan Backaplan och Brunnsbo används i dagsläget för trafikändamål. Övriga ytor mellan väg och järnväg upptas av oplanerade, uppvuxna grönytor. Grönytorerna är ur ett stadsperspektiv stora och dess utformning stärker upplevelsen av avstånd mellan Backaplan och Brunnsbo.



Brunnsbotorget, strax intill Brunnsbomotet, fungerar används bland annat som en handelsplats för förbipasserande bilister på Lundbyleden.



Parkeringsytor i anslutning till huvudstråk.



Området mellan Backaplan och Brunnsbo används främst för trafikändamål. Tomma ytor mellan väg och järnväg består av oplanerade grönytor.

## ÖVERGRIPANDE ANALYS - PLANERADE FÖRÄNDRINGAR

Analysen beskriver hur upplevda barriärer och möjligheter till nya kopplingar mellan Backaplan och Brunnsbo påverkas av planerade infrastrukturella förändringar.

### Förändringar för motortrafiken

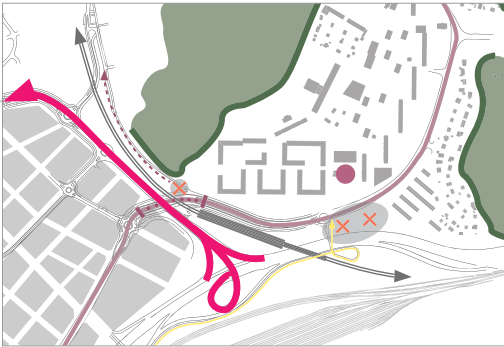
Med hänsyn till pågående- och planerade stadsutvecklingsprojekt har behovet uppkommit att anpassa Lundbyleden. Ombyggnationen av leden är en förutsättning för att klara den trafik som en utbyggnad av Backaplan och Frihamnen kommer att innebära och för ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar.

För att öka kapaciteten på Lundbyleden och samtidigt åstadkomma en acceptabel funktion och orienterbarhet på leden är en ny trafikplats föreslagen, Kvillemotet, motet ersätter Brunnsbomotet som stängs. Kvillemotet innebär att Backaplans inre vägnät avlastas och gatumiljöerna anpassas efter gående, detta i linje med Göteborgs trafikstrategi.

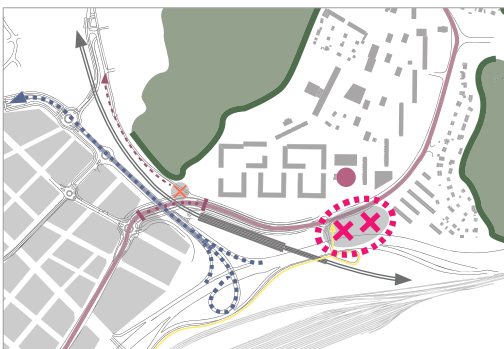
Borttagandet av Brunnsbomotet innebär att en av de mest använda kopplingarna för motortrafiken till Brunnsbo försvinner. Detta får till följd att motortrafiken måste finna nya vägar till och från Brunnsbo. De nya vägarna som planeras har inte samma fysiska närhet till Brunnsbotorget (gäller främst för bilburna på Lundbyleden) och inte samma logiska infrastrukturella närhet. Ett borttagande av Brunnsbomotet förändrar förutsättningarna för torget med en sämre närhet för bilburna men med möjlighet att utnyttja den mark som i dagsläget upptas av trafikområde till bebyggelse. En stängning av motet innebär större möjligheter att skapa ett attraktivt och tryggt gaturum för gående och cyklister.

### Backavägen

Backavägen är den enda vägen som kopplar samman Backaplan och Brunnsbo. I samband med omvandlingen av Backaplan föreslås Backavägen byggas om till en stadsgata och förberedas för en ny spårvägslinje norr ut mot Backa. Den planerade utbyggnaden av Backavägen och dess funktion som ett huvudstråk med flertalet målpunkter på vardera sida av järnvägen är avgörande för upplevelsen av avstånd eller närhet mellan Backaplan och Brunnsbo.



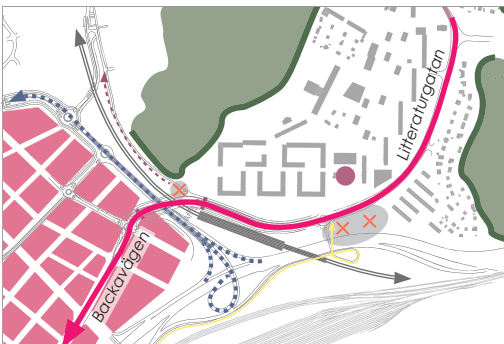
Ett nytt mot, Kvillemotet, och en ny led Kvilleleden. Leden ses som en förutsättning för att klara den ökade trafikbelastningen som ett utbyggt Backaplan kommer att innebära.



Brunnsbomotet stängs och ersätts med Kvillemotet.



Bilvägar till Brunnsbo efter ett borttagande av Brunnsbomotet samt Lillhagsvägens ändrade funktion från bilväg till cykelväg.



Struktur- och färdplan för Backaplan illustrerar den täta stad som planeras på Backaplan.



## Förändringar för spårtrafik

### Spårväg

En utbyggnad av spårväg på Hisingen har varit aktuell under en lång tid och ett spårvägsreservat finns längs Litteraturgatan. Backavägen, och i dess förlängning Litteraturgatan, kommer vid utbyggnad av Backaplan förberedas för spårväg. För att trafikera Backavägen med spårvagn är en planskild korsning i mötespunkten med Bohusbanan nödvändig.

### Järnväg

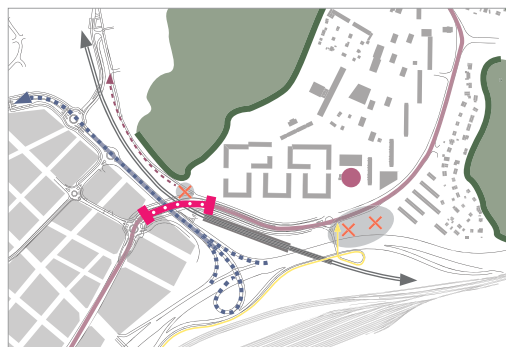
Den befintliga järnvägsbron över Lundbyleden sätter begränsningar för möjligheten att uppnå god framkomlighet och trafik-säkerhet på leden. Bron föreslås därför ersättas med en ny bro. I samband med bytet av järnvägsbron finns nytta av att bygga ut järnvägsspåret till dubbelspår och på så vis öka robustheten för trafiken på Bohusbanan. I samband med detta finns nytta av att förbereda för en möjlig framtida pendeltågstation. En pendeltågstation beskrivs i utbyggnadsstrategin som nära knuten till Brunnsbos möjlighet att utvecklas till en tyngdpunkt.

Vid utbyggnad av järnvägsspåret skapas en planskild korsning i skärningspunkten mellan Bohusbanan och Backavägen, som möjliggör ett utbyggt kollektivtrafiksystem med bland annat spårväg till Brunnsbo och Selma Lagerlöfs torg. Höjningen påverkar även Kvilleleden som höjs över Backavägen i aktuellt område. Den planskilda korsningen innebär att trafiken mellan Backaplan och Brunnsbo kommer att sänkas ner och gå under Kvilleleden och järnvägen. Detta innebär att Lillhagsvägen inte längre kommer att trafikeras av motorfordon, detta pga höjdskillnader och att det inte går att åstadkomma en trafiksäker in- och utfart till/från Backavägen. För att underfarten under järnvägen inte ska bli alltför djup och på så vis bland annat försvåra passagen för gående och cyklister föreslår Trafikverket en höjning av spårprofilen på cirka 2 meter.

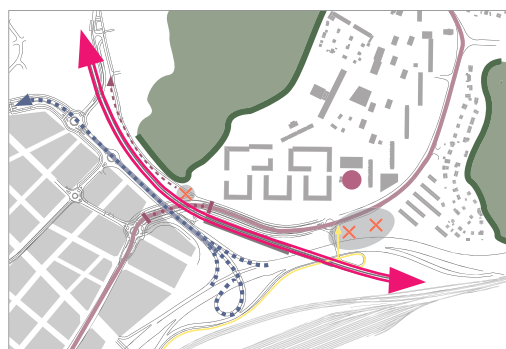
En pendeltågstation placeras eventuellt mellan Backaplan och Brunnsbo. Angöring till stationsplattformar sker i detta fall på stationslägets norra sida i höjd med Brunnsbo samt under Kvilleleden vilket innebär att flödet från pendeltågstationen främst landar i Brunnsbo.

### Pendlingscykelnät

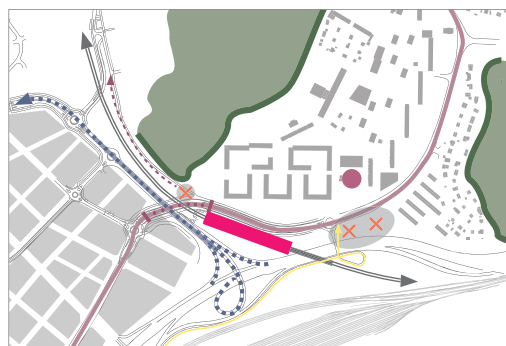
Det löper ett pendlingscykelstråk parallellt med Lundbyleden på dess södra sida. Cykelstråket sträcker sig mellan Brantingsmotet och Brunnsbomotet. Stråket planeras, i höjd med Brunnsbomotet, ledas på en bro över Lundbyleden för att anlända i Brunnsbo i (se analys på sida 26 för vidare information).



Planskild korsning på Backavägen.



Utbyggnad till dubbelspår på Bohusbanan.



Möjlig framtida läge för pendeltågstation.



Sträckning för spårväg mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Selma Lagerlöfs torg samt snabbcykelstråk mellan Brantingsmotet och Brunnsbotorget.

## DETALJSTUDIER AV YTOR - i anslutning till pendeltågstation

### Stadsmässigt stråk



Fotot visar Backavägen med Brunnsbo och Telegrafberget i förgrunden. Backavägen kommer i samband med utvecklingen av Backaplan utvecklas till ett stadsmässigt stråk med hög exploatering på vardera sida. För att stärka kopplingen mellan Backaplan och Brunnsbo är det av stor betydelse att stråket och stadsmässigheten förlängs till och genom Brunnsbo.



Fotot visar Litteraturgatan och de stora obebyggda parkeringsytorna som löper längs gatans västra sida. Parkeringsytorna präglar i dagsläget gaturummet och skapar ett markant avstånd mellan bebyggelse och gata.

För att skapa en kontinuitet av stad är det viktigt att det stadsmässiga stråket som Backavägen planeras att utvecklas till fortsätter genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg. Ett stadsmässigt stråk behöver rymma ett flertal målpunkter vilka kan vara av varierande karaktär och fylla olika behov. Lokaliseringen av dessa är viktiga och bör bidra till att skapa samband och kontinuitet längs stråket.

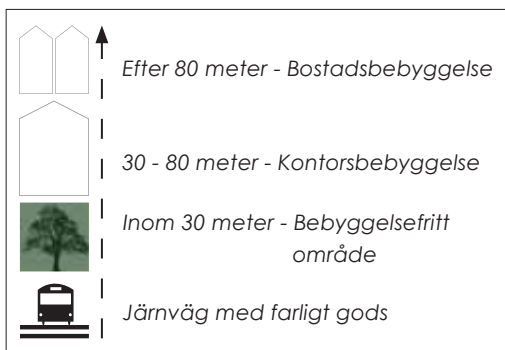
Stråkets mest kritiska punkt är dess underfart i korsningen Backavägen/Lillhagsvägen. I detta läge upptas stora ytor av infrastruktur i form av järnväg, motorled, skyddsvallar etc. I detta gränssnitt är kontinuiteten av stråket både som viktigast och som svårast. Byggnader ska med fördel i detta gränssnitt stärka de visuella kopplingarna vilket exempelvis kan göras genom bebyggelse som utmärkes i höjd och utformning. Detta gränssnitt är även viktigt för att annonsera staden från möjlig framtida pendeltågstation.

Genom förtätning längs ett stadsmässigt stråk, en gatustruktur och ett gaturum som anpassas för ett utbyggt kollektivtrafiksystem och välplacerade målpunkter skapas förutsättningar för Brunnsbo att utvecklas från bytespunkt till tyngdpunkt.

### Förtätning längs järnväg

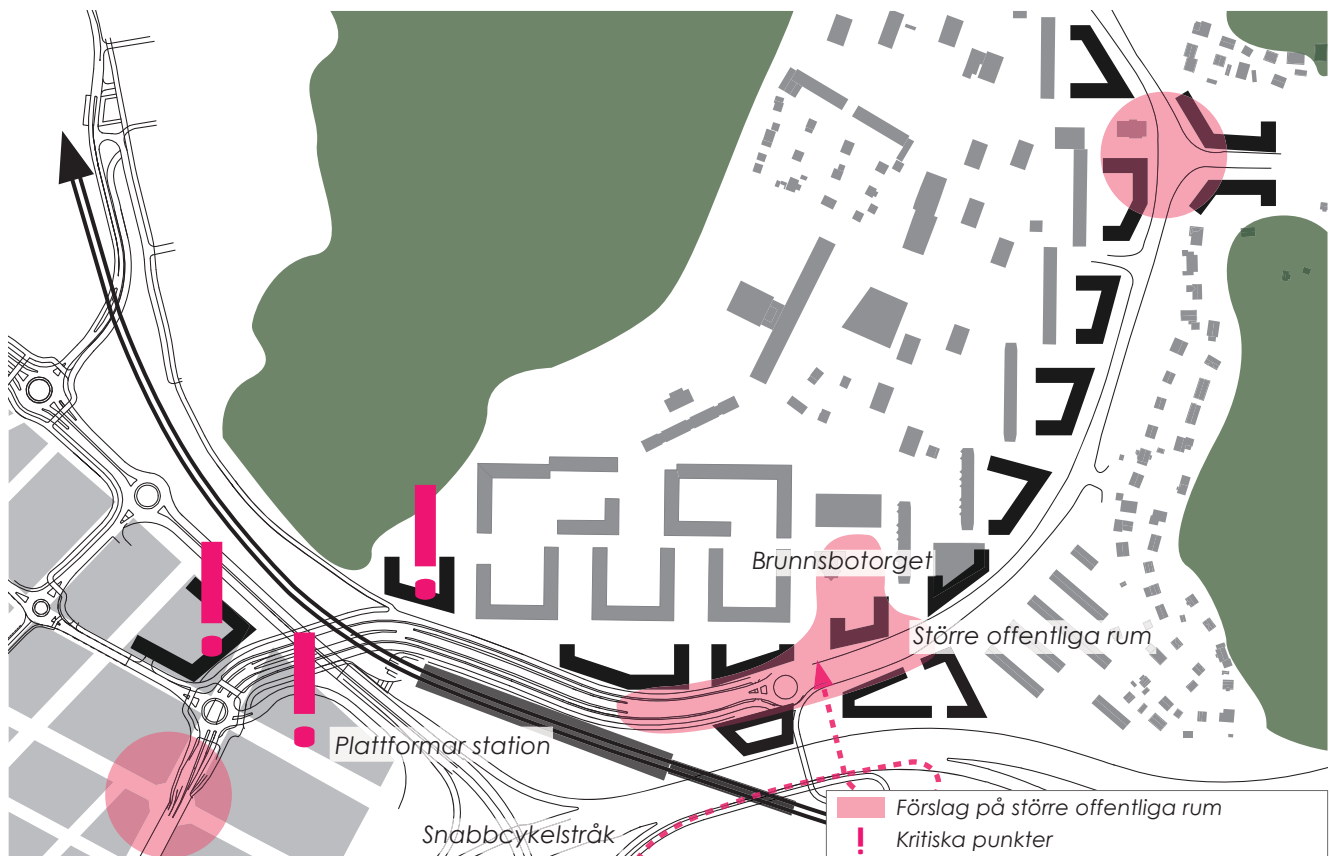
I området närmast Bohusbanan är en förtätning beroende av resultatet av riskanalyser, detta pga av det farliga gods som transporteras på järnvägen.

I översiktsplanen för Göteborg går att läsa rekommendationer om lämpliga avstånd till järnväg med farligt gods (se figur till vänster), rekommendationerna gäller för centrala och halvcentrala förnyelseområden. Riktlinjen säger att området närmast spåren, 0-30 meter, ska vara bebyggelsefritt, området mellan 30 och 80 meter från järnvägen får byggas med byggnader som rymmer verksamheter såsom kontor och bortom 80 meter får bostäder uppföras. För att uppföra bostäder närmare än 80 meter från järnvägen krävs riskanalyser och särskilda åtgärder vilka exempelvis kan bestå av specialanpassade fasader och fönster.

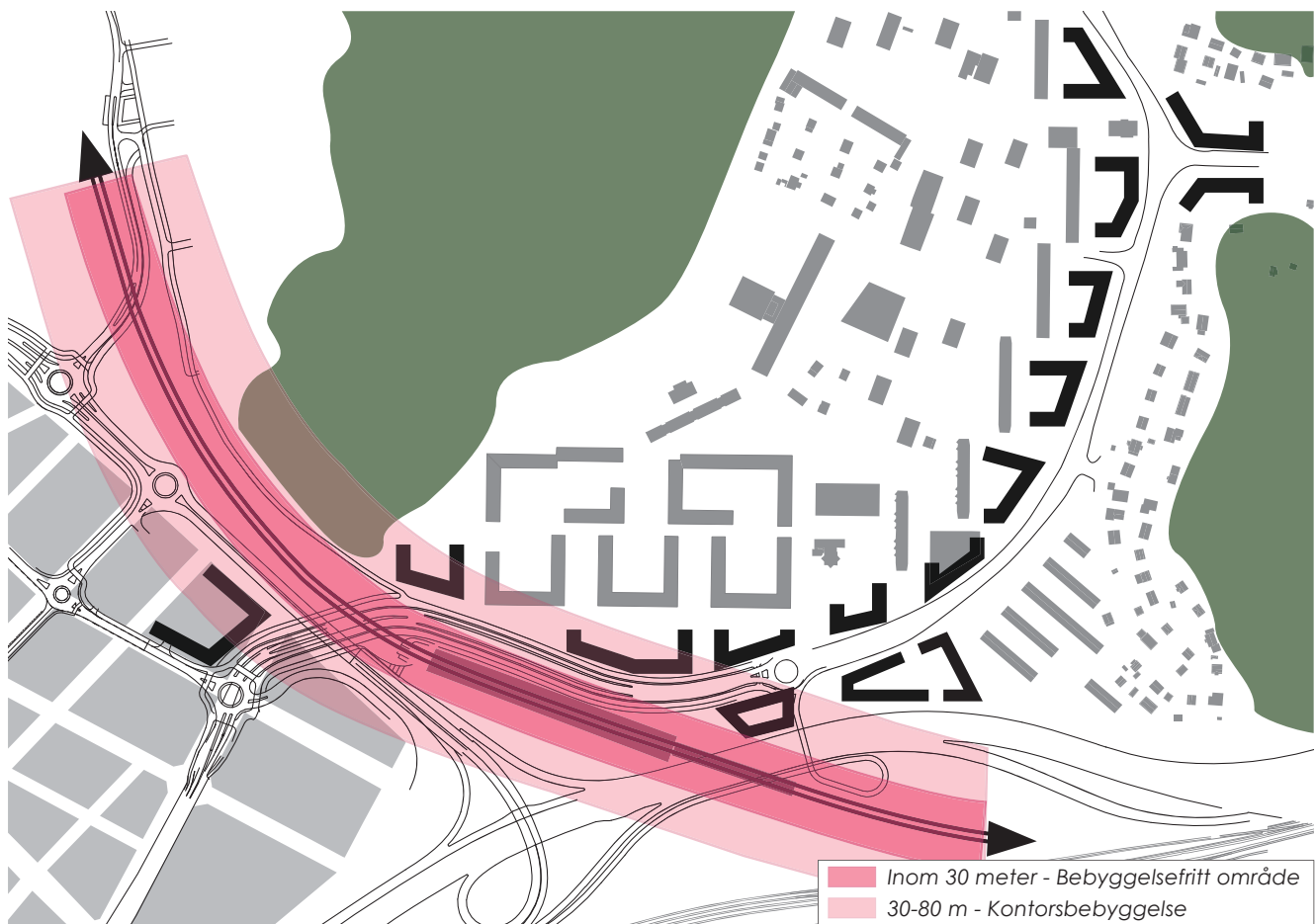


I översiktsplanen för Göteborg - fördjupad för sektorn transporter av farligt gods - går att läsa rekommendationer om bebyggelse i anslutning till farligt gods på järnväg. Se figurer ovan för föreslagen fysisk ram för centralt och halvcentralt belägna förnyelseområden.





Kartan illustrerar möjlig framtida förtätning, eventuell lokalisering av större offentliga rum samt kritiska punkter för att skapa kontinuitet av stad.



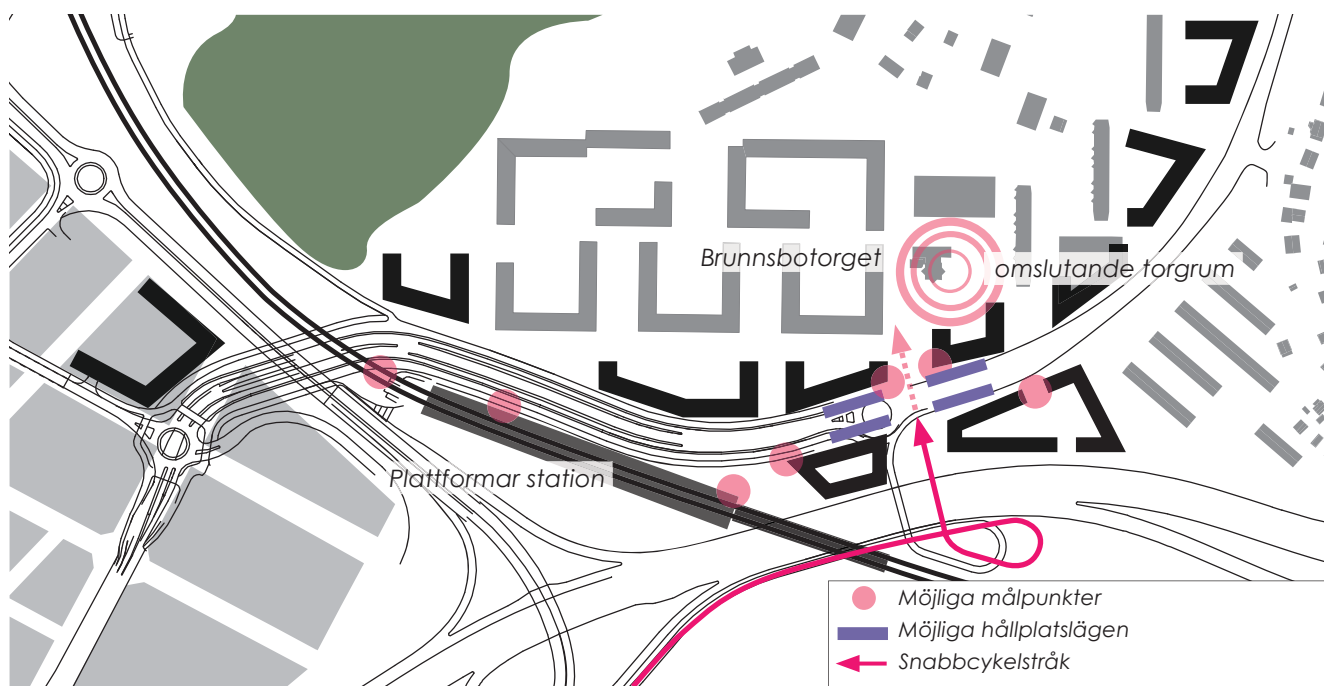
Kartan illustrerar översiktsplanens rekommendationer om bebyggelseavstånd till järnväg med farligt gods.

## Brunnsbotorget

Brunnsbotorget utvecklingsmöjligheter analyseras inte djupgående i denna studie. Det som dock går att utläsa av analyserna är att det möjligtvis kommer ske en förskjutning av händelser från torget om en pendeltågstation på Bohusbanan byggs i höjd med Brunnsbo. Om funktionen av Brunnsbotorget ska bevaras och utvecklas är ett möjligt tillvägagångssätt att planera och placera framtida målpunkter så att de främjar en rörelse mellan pendeltågstationen och torget. Ett hållplatsläge för framtida spårväg eller buss mellan de båda målpunkterna är ett exempel på hur detta kan göras. På samma sätt kan ett väl planerat gaturum främja rörelserna mellan målpunkterna och skapa en ram runt mötesplatserna.

Ett borttagande av Brunnsbotorget kommer att påverka torgets framtid och möjligheter att utvecklas. Närheten mellan motet och torget främjar i dagsläget besökare till torget som är bilburna, dessa besökare kan förväntas minska om motet försvinner. Ett borttagande av motet frigör dock yta som kan lämpa sig för förtätning av bostäder, verksamheter och kontor. På detta vis kan ett större, omslutande bebyggelserum skapas i anslutning till torget. Fler boende och arbetande i direkt närhet till torget torde förväntas påverka antalet besökare till torget positivt.

I dagsläget finns två rondeller strax utanför Brunnsbotorg, dessa begränsar möjligheterna att skapa ett sammanhängande gaturum utan onödiga stopp för gående och cyklister. Vid vidare studier föreslås det därför att man undersöker möjligheten att reducera antalet rondeller.



Kartan illustrerar möjliga målpunkter och hållplatslägen mellan pendeltågstation och Brunnsbotorget vilka kan främja en rörelse mellan möjlig framtida pendeltågstation och Brunnsbotorget.





Idag är Brunnsbotorget lättillgängligt för bilister med goda möjligheter att parkera i direkt anslutning till handel.



Brunnsbotorget, med väl tilltagna ytor att användas för exempelvis torghandel.



Bilden visar Brunnsbomotet med på- och avfart till/från Brunnsbo.



Bilden visar Brunnsbomotet och de stora ytorna som idag upptas av trafik. I bakgrunden skimtar Skanskaskrapan och den centrala staden.



Bilden visar en av två rondeller i direkt anslutning till Brunnsbotorget. Vidare studier föreslås för att undersöka om antalet rondeller går att reducera.

## Pendlingscykelnät/stråk som landar i Brunnsbo

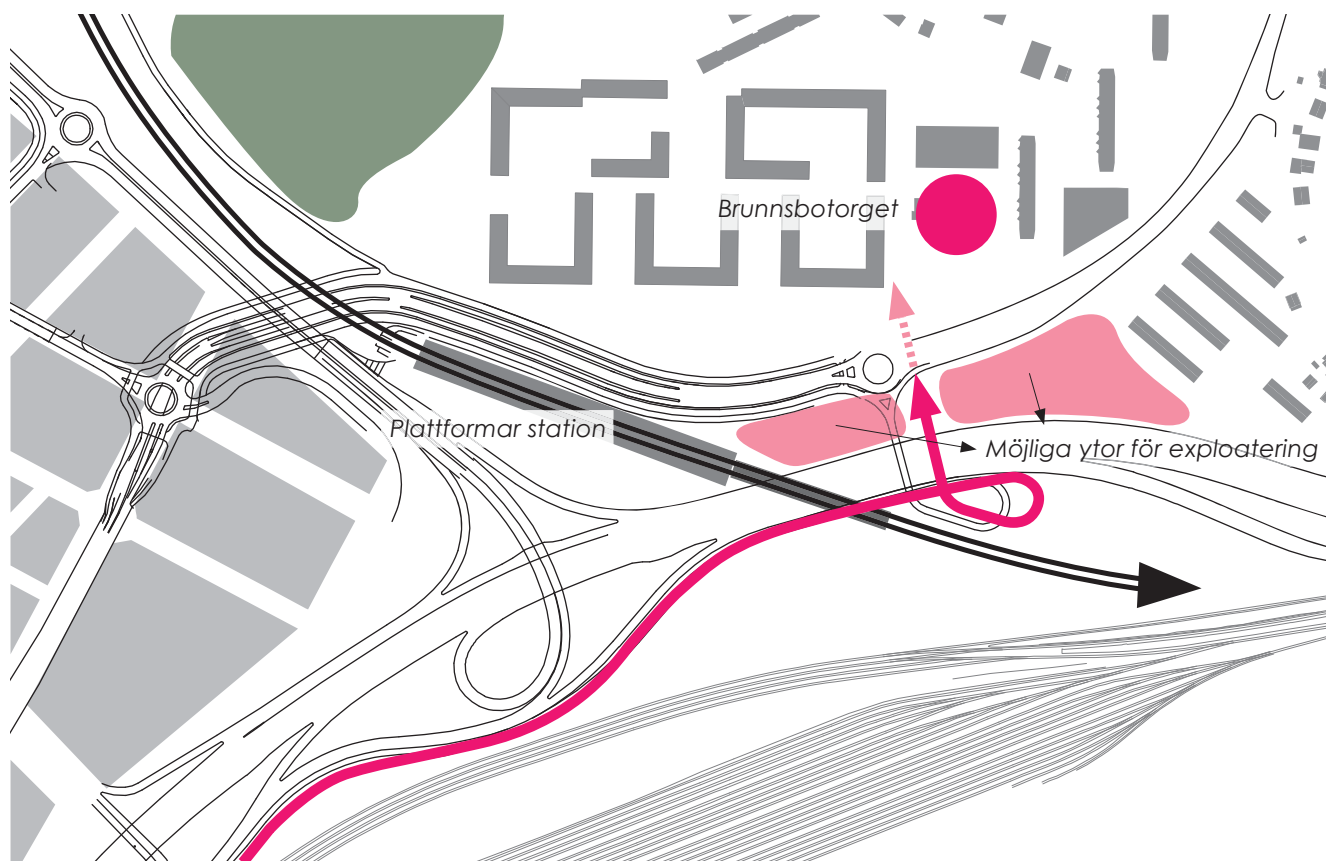
Ett pendlingscykelnät/stråk kommer att korsa Lundbyleden på en cykelbro för att landa i Brunnsbo. Riktningen på cykelbron föreslås vara *mot* Brunnsbotorget (se bild nedan), anledningarna till detta är:

Ytan mellan möjligt framtida stationsläge och Brunnsbotorget föreslås få ett flertal målpunkter för att främja rörelse mellan de båda platserna. Placeringen av cykelbrons angoringsläge är en del av detta.

Kurvan på cykelstråket bör inte vara kontraproduktiv. (En cykelbro som riktas *mot* möjligt framtida stationsläge skulle medföra en kontraproduktiv kurva eftersom cykelstråket kommer söderifrån.)

Ett borttagande av Brunnsbomotet innebär att ytan mellan Lundbyleden och Brunnsbotorget kan användas för exploatering. Ytor på vardera sida av cykelbron bör då ha en sådan storlek att de kan rymma framtida möjliga behov som exempelvis angoring (parkering) till station samt linbanehallplats.

Placeringen av bron ska minska och/eller undvika det eventuella överraskningsmomentet som passerande tåg kan innebära. Detta görs genom att skapa ett avstånd mellan den nya järnvägsbron och cykelbrons landfäste.

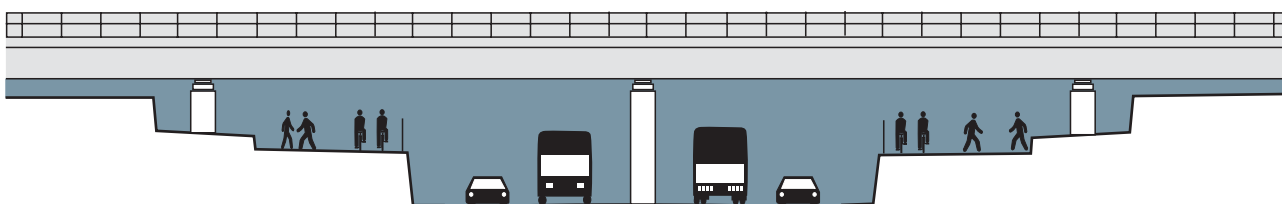


Kartan illustrerar snabbcykelstråk och dess angoring i Brunnsbo samt möjliga ytor för exploatering.



## Underfart Backavägen

Den mest kritiska punkten för att skapa sammanhängande stad i gränssnittet mellan Backaplan och Brunnsbo är vid nuvarande plankorsning. Plankorsningen omöjliggör ett utbyggt kollektivtrafikstråk med spårväg på Backavägen och i dess förlängning Litteraturgatan. Trafikverket föreslår att Backavägen i höjd med Bohusbanan sänks och att Bohusbanan höjs. För att undvika en alltför kraftig nedsänkning av vägen föreslås spårprofilen höjas cirka två meter över befintlig marknivå. En höjd spårprofilen i kombination med en nedsänkt passage innebär att de visuella kopplingarna mellan Backaplan och Brunnsbo försämras.



*Bilden illustrerar föreslagen sektion vid korsningspunkten Backavägen/Bohusbanan. Den nedsänkta vägbanan är anpassad för spårväg. Gång- och cykelbanans nedsänkning är minimerad för att skapa en enklare passage under järnvägen och Kvilleleden. Den breda öppningen möjliggör viss visuell kontakt mellan Backaplan och Brunnsbo.*

De visuella kopplingarna mellan områdena är beroende av det avstånd man befinner sig på från järnvägen. Om man befinner sig i passagen är måttet på nedsänkningen samt storleken på öppningen avgörande för de visuella kopplingarna. När det fysiska avståndet från järnvägen växer minskar upplevelsen av den höjda spårprofilen och dess barriäreffekt. Dock riskerar järnvägen att upplevas som ”slutet av staden” om inte högre byggnader placeras på vardera sida av järnvägen.

Försämrade visuella kopplingar kan skapa otrygga gaturum under järnvägen för gående och cyklister. Genom att skapa ett flertal målpunkter i direkt anslutning till underfarten och gestalta underfarten väl kan denna negativa aspekt minskas.

Vid en höjd spårprofil är det viktigt att skapa en bred passage och minimera nedsänkningen av främst gång- och cykelbanor samt att skapa tydliga markörer på vardera sida av järnvägen som knyter samman områdena och stärker upplevelsen av sammanhängande stad.

Fördelarna med den planskilda korsningen för samtliga trafikslag består främst i framkomlighet och trafiksäkerhet. Höjningen av spårprofilen görs främst för att underlätta för gående och cyklister vilka endast kommer att uppleva en mindre upp och nedfart vid passage under Bohusbanan och Kvilleleden.

# referenser



Foto hämtat från Nya Wärmlands tidning - nws.se

Fotot visar Uppsala nya resecentrum med en relativt smal, nedsänkt gångpassage under järnvägen. I passagen är de visuella kopplingarna till staden relativt dåliga, detta beror dels på att underfarten är nedsänkt och dels på att passagen är smal. Från ett avstånd bidrar dock den nedsänkta underfarten till att de visuella kopplingarna mellan områdena på vardera sida om stationsbyggnaden är relativt goda.



Bilden visar en gångpassag i Bijmer med verksamheter och butiker som vänder sig mot passagen. Passagen får på detta vis en utvidgad användning och kan fungera som en mötesplats.





Området på motsatt sida järnvägen annonseras genom ett fåtal högre byggnader

Fotot visar station Bijmer Arena i Amsterdam som är en större stationsbyggnad med tåg som löper på pelare ovan mark. Platserna på vardera sida om stationsbyggnaden kopplas samman genom att staden annonseras, dels genom ett fåtal högre byggnader på vardera sida om stationen och dels genom den stora öppningen som möjliggör visuella kopplingar i form av människor, byggnader, händelser och grönska.



Fotot visar station Bijmer Arena i Amsterdam och hur den breda och höga passagen i markplan under järnvägen bidrar till området på vardera sida om järnvägen visuellt kopplas samman.



# rekommendationer

## REKOMMENDATIONER - övergripande för området

- Skapa en kontinuitet av stad genom ett stadsmässigt stråk som löper genom Backaplan och vidare genom Brunnsbo mot Selma Lagerlöfs torg. Skapa ett flertal målpunkter som knyter samman stråket och skapar **ett händelsrikt stadslivsstråk**.
- Skapa förutsättningar för Brunnsbo att utvecklas från en bytespunkt till tyngdpunkt genom förtätning av bostäder och verksamheter. **Förtäta på redan i anspråkstagen mark** och effektivisera markanvändningen av befintliga parkeringsytor.
- Skapa möjlighet för händelserik stad med **bebyggelse i kvartersstruktur längs Backavägen och Litteraturgatan** och stärk Brunnsbos karaktärsdrag av hus i park i områdets inre delar.
- Stärk och **utveckla de gröna kopplingarna till Backaplan** genom att skapa sammanhängande gröna stråk där människor och djur kan vistas och röra sig mellan platser och områden i grönska.
- Bevara och **stärk upplevelsen av landskapets topografi** genom att skapa platser och stråk där höjderna blir ett viktigt visuellt inslag och tydliga orienteringspunkter.
- **Skapa ett gatustruktur som är anpassad för ett utbyggt kollektivtrafiksystem.**
- **Prioritera gång och cykeltrafiken** genom att bygga sammanhållna, gena och separerade cykelstråk.

## REKOMMENDATIONER - för ytor i anslutning till pendeltågstation

- **Stärk Brunnsbotorget genom en förtätning** av bostäder, verksamheter och kontor i nära anslutning till torget.
- Undersök möjligheterna att begränsa antalet rondeller vid Brunnsbotorget till max en. Detta för att skapa ett sammanhängande gaturum utan onödiga stopp för gående och cyklister.
- **Skapa ett gaturum som binder samman möjlig framtida pendeltågstation och Brunnsbotorget.**
- Planera nya målpunkter så att de främjar **en rörelse mellan pendeltågstationen och Brunnsbotorget.** Detta genom att exempelvis placera hållplatser mellan de båda målpunkterna och arbeta med ett gaturum som främjar aktivitet och rörelse.
- **Annonsera Backaplan och Brunnsbo från möjlig framtida pendeltågstation** genom exempelvis ett kluster av tät bebyggelse och/eller högre byggnader.
- Vid framtida ombyggnad av Backvägen och Litteraturgatan för spårväg kan en eventuell justering av gata möjliggöra bättre byggrätter i anslutning till Brunnsbotorget samt längs Litteraturgatan.
- **Rikta pendelcykelstråket mot Brunnsbotorget.** Detta för markera torget som central mötesplats och för att inte begränsa ytan för framtida hållplatser och linbana. Stråket får på detta vis även en naturlig sträckning norrut.
- Skapa ett flertal mindre och/eller större målpunkter inom och i anslutning till den planskilda korsningen. Detta för att öka tryggheten för gående och cyklister och **minska upplevelsen av mellanrum som skapas av Kvilleleden och Bohusbanan.**

# diskussion

I Struktur- och färdplan för Backaplan beskrivs hur Backaplan inom de närmaste 20 åren kommer att omvandlas från ett glest handelsområde till tät innerstad med ett högt innehåll av bostäder. Med hänsyn till planerade och pågående förändringar har behovet uppkommit av en anpassning av flera av de stora trafiksystemen i anslutning till områdena. För området mellan Backaplan och Brunnsbo innebär detta bland annat; ett dubbelspår på Bohusbanan med en höjd spårprofil, förberedelser för möjligt framtida stationsläge, en ny led, ett nytt mot samt en planskildkorsning mellan Backaplan och Brunnsbo.

## Kvaliteter och potentialer

Ett av Brunnsbos tydligaste karaktärsdrag är de gröna höjderna som möjliggör öppna gröna rum som präglar området och kontrasterar till omgivande trafiklandskap. De gröna höjderna i Brunnsbo kan utvecklas för att skapa nya gröna kopplingar till Backaplan och sammanhängande stråk där djur och människor kan vistas och röra sig mellan platser och områden i grönska. Höjderna synliggör landskapet och fungerar som riktmärken, en kvalité som i planering och utbyggnad av områdena kan stärkas och utvecklas.

Mellan Backaplan och Brunnsbo såväl som inom Brunnsbo finns en brist på målpunkter och tydliga visuella kopplingar. Genom att skapa ett pärlband av målpunkter genom området/områdena skapas sammanhang och upplevelse av närhet. En ny pendeltågstation kan bli en av målpunkterna och fungera som en entré till Brunnsbo från vilken det är viktigt att Brunnsbo och Backaplan annonserar sig vilket exempelvis kan göras med högre bebyggelse.

En av de viktigare målpunkterna längs det centrala stråket är i dagsläget Brunnsbotorget. Vid en möjlig framtida pendeltågstation på Bohusbanan kommer torgets funktion troligtvis förändras. För att stärka torget torde det vara viktigt att stärka sambandet mellan stationsläget och torget, detta kan bland annat göras genom att en rad målpunkter placeras *mellan* de båda platserna. Ett större sammanhängande bebyggelserum som ramar in torget kan stärka platsen ytterligare.

För att Brunnsbo ska utvecklas från bytespunkt till tyngdpunkt behövs en förtätning av bostäder och verksamheter. De stora vältilltagna parkeringarna som frontar huvudstråket genom området har stor potential att omvandlas till bebyggelseyta och skapa rumslighet i anslutning till den centrala stråket genom området.



Telegrafberget och Tingstadsfjället är i dagsläget de viktigaste visuella kopplingarna mellan Backaplan och Brunnsbo, en förtätning av högre byggnader på dessa skulle kunna stärka kopplingen ytterligare. Dock är det av yttersta vikt att höjderna till största del förblir gröna med möjligheten att skapa nya gröna kopplingar till omgivande områden.

## Utmaningar och möjligheter

Det stora bebyggelseglappet mellan Backaplan och Brunnsbo samt plankorsning med järnväg utpekade i flertalet analyser som den största bristen i målet att läka staden. En planerad underfart för gående, cyklister, bilister och kollektivtrafik innebär att passagen mellan områdena kommer förändras med bl a en tydlig trafikseparering. Utformningen av denna underfart och programmeringen av ytorna i direkt närhet till underfarten är av största vikt för att skapa en upplevelse av kontinuitet och sammanhängande stad.

Den planskilda korsningen medför att de visuella kopplingarna mellan områdena kommer att förändras. En höjning av spårprofilen innebär att en vall på en höjd av cirka två meter kommer att skilja Backaplan och Brunnsbo åt. För att minimera denna barriär är det av stor betydelse att stärka de visuella kopplingarna i brytpunkten mellan områdena. Nuvarande visuella kopplingar består framförallt av höga höjder vilka eventuellt kan markeras med högre bebyggelse. Nya visuella kopplingar, i form av byggnader på vardera sida av den planskilda korsningen kan skapa ett bebyggelserum som knyter samman den nya bebyggelsen med den gamla och markerar stationsläget.

## Avslutning

I brytpunkten mellan Backaplan och Brunnsbo finns möjligheten att koppla ihop utvecklingen inom Centrala Älvstaden med norra Hisingen, utvecklingen av detta område är därför särskilt viktig. För att knyta samman och läka staden behöver befintliga och kommande trafikbarriärer i det aktuella området planeras och gestaltas så att de främjar sammanhang och kopplingar och i möjligaste mån fungerar som broar mellan Backaplan och Brunnsbo istället för mentala och fysiska barriärer. Att omvandla en plats som präglas av infrastruktur till ett stadsrum som ska fungera som en nod och en bro mellan två områden kräver god planering och att man vågar pröva nya lösningar i gestaltningen av underfarter, skyddsvallar, bebyggelse etc. Utformningen av bebyggelsen i brytpunkten mellan områdena, tydliga siktlinjer, korta avstånd mellan målpunkter och möjlighet att röra sig enkelt och tryggt kommer bli avgörande för upplevelse av närhet eller avstånd mellan Backaplan och Brunnsbo.



**Göteborgs Stad**  
**Stadsbyggnadskontoret**

Stadsbyggnadskontoret, Köpmangatan 20, Box 2554, 403 17 Göteborg Tel 031-368 00 00  
E-post: [sbk@stadsbyggnad.goteborg.se](mailto:sbk@stadsbyggnad.goteborg.se) [www.stadsbyggnad.goteborg.se](http://www.stadsbyggnad.goteborg.se)

## Överenskommelse om avgränsning och principiell utformning av E6.21 Lundbyleden, delen Brantingsmotet - Ringömotet

### Bakgrund och syfte

I samverkan mellan Trafikverket och Göteborgs Stad ska E6.21 Lundbyleden byggas om på sträckan mellan Brantingsmotet och Ringömotet. Projektet fyller flera viktiga syften som:

- Tillgodose riksintresset nationell väg till Göteborgs hamn och industrier i Torslanda
- Lundbyleden ska vara en trafiksäker väganslutning till lokala mål på Hisingen och en ny anslutning mot norr som kopplar Lundbyleden till Backaplan samt det kommunala huvudgatunätet i området
- Avlasta Hjalmar Brantingsgatan och Gustaf Daléngsgatan samt Göta älvbron, vilket skapar bättre förutsättningar för att bygga samman centrala Hisingen och Frihamnen

I vägstråket går det busstrafik som får högre prioritet i ombyggnaden genom längre sträcka eget körfält. För att åstadkomma den nya anslutningen, Kvillemotet, krävs vissa anpassningar på Lundbyleden och de närmast liggande befintliga trafikplatserna.

### Underlag

Följande underlag finns framtaget:

- Förstudie daterad 2008-06-17 med beslutshandling daterad 2009-06-23.
- Genomförbarhetsstudie daterad 2010-03-31.
- Kompletterande genomförbarhetsstudie daterad 2012-02-15
- Trafikskiss passage under Bohusbanan/Kvilleleden

Den kompletterande genomförbarhetsstudien redovisar vilket markområde som behövs för utbyggnaden samt beskriver översiktligt inriktningen för utbyggnadens omfattning och utformning. Dokumentet utgör underlag för fortsatt projektering.

### Vägteknisk utformning

I den kompletterande genomförbarhetsstudien daterad 2012-02-15 redovisas föreslagna principiell utformning på Översiktsplan - Arbetsområde 2012-02-01.

Grundprincipen är att upprätthålla två körfält per riktning för den genomgående trafiken samt att därutöver med additionskörfält och ramper leda trafik till och från det lokala nätet. I väster utgör Lundbytunneln med sina två plus två körfält en given begränsning. Från öster matar tre körfält in i systemet. I första skedet kommer två från Tingstadstunneln och ett från Kungälvleden (E6N). När Marieholmstunneln öppnas fördelas de tre körfälten om så att ett kommer från Tingstadstunneln och två från Marieholmstunneln, varav det ena delas med trafik från E6N. På ungefär motsvarande sätt omfördelas körfälten i andra riktningen.

Lundbyleden behåller sitt läge i plan och höjd utom där den behöver anpassas till föreslagna utbyggnader i övrigt.

Det föreslagna Kvillemotet ligger mellan, och mycket nära, Leråkersmotet och Brunnsbomotet. För att få en acceptabel funktion på leden föreslås därför alla de fyra ramperna i Brunnsbomotet stängas och trafik får hänvisas till Tingstadsmotet och det planerade Kvillemotet. Det innebär även att nuvarande signalreglering för en del av den västgående trafiken kan utgå. Norrut från Kvillemotet får utformningen anpassas till stadens planer.

Busstrafik i östlig riktning har separat körfält förbi Kvillemotet och med hjälp av en trafiksinalreglering släpps de ut i blandtrafik före sammanvävningen med Lundbyledstrafiken för att inte fastna i köer. (Att skapa ett sammanhängande busskörfält mot E6N är inte ekonomiskt rimligt i



dagsläget, med hänsyn till den trånga passagen mellan vägbanken mot Tingstadstunneln och Bohusbanans spår). I västlig riktning förutsätts bussen gå i blandtrafik och/eller i lokalgatusystemet.

Cykelstråket längs Lundbyleden byggs om så att nuvarande funktion och standard uppnås.

I projektet ingår att bygga ett ITS-system (Intelligenta transportsystem) för att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten på Lundbyleden.

### **Befintliga ledningar**

Befintliga ledningar enligt stadens register visas på ritning i underlagsmaterialet. I projektet ingår att anlägga nya ledningar av olika slag för anläggningens funktion samt att lägga om befintliga ledningar i den omfattning som krävs. Det senare avser främst elledningar, varav en 130 kV-ledning som korsar leden nära den planerade bron i Kvillemotet och som kräver särskild hänsyn.

### **Markåtkomst**

Göteborgs stad äger all mark inom projektområdet. Vissa delar av marken är upplåten med nyttjanderätt. Trafikverket ordnar, med stöd av Väglagen, åtkomst till och finansiering av för projektet erforderligt markområde.

Göteborgs stad upplåter utan vederlag erforderliga ytor för Trafikverkets tillfälliga behov av etablering för bodar, upplag och liknande inom ramen för projektet.

### **Förorenad mark**

Trafikverket planerar, projekterar och genomför sanering av förorenad mark i erforderlig omfattning.

Trafikverket bekostar sanering av förorenad mark för den del som ligger inom Trafikverkets blivande vägområde. Göteborgs stad bekostar vid behov övrig sanering av förorenad mark.

Projektet har i nuläget inte kunskaper om det förekommer förorenade jordmassor inom arbetsområdet. Kostnader för omhändertagande ingår inte i nedan angiven anläggningskostnad. En bedömning av riskkostnaden bör göras innan entreprenader statar.

### **Byggskedet**

Förslag till arbetsområde visas på Översiktsplan - Arbetsområde 2012-02-01. Ytor för platskontor, upplag o dyligt finns i första hand strax väster om den nya trafikplatsen på ömse sidor om leden.

Tillfarer bedöms vara lätt att ordna från befintligt vägnät. För att åstadkomma en god arbetsmiljö samt upprätthålla trafikens framkomlighet föreslås ramperna söder om leden närmast Kvillebangården byggas ut i ett tidigt skede och utnyttjas för trafik under byggtiden. Genomgående trafik i två filer ska vara möjlig.

### **Avgränsning mellan Trafikverkets och Göteborgs stads åtaganden**

För att Kvillemotet ska ge full effekt bör Minelundsvägen anslutas, från vilken man når målpunkter i Backaplan. Lika så bör det finnas kopplingar mot Lillhagsvägen och Brunnsbo via lokala gator. Göteborgs Stad är huvudman för dessa åtgärder.

Avgränsning mellan Trafikverkets och Göteborgs stads åtaganden framgår av bilagd planritning.

### **Anläggningskostnad och finansiering**

Den kostnadskalkyl som genomfördes i juni 2009 i samband med den tidigare genomförbarhetsstudien har setts över, främst beträffande de förändringar som innebär andra mängder. Skillnaderna är i de flesta avseenden relativt små. I detta sammanhang har dock kostnaderna för ett något mer omfattande styrnings- och kontrollsystem (MCS) respektive kostnaden för trafikåtgärder o dyl i genomförandet räknats upp något.

Därmed bedöms anläggningskostnaden i detta skede till 340 - 400 mkr i prisnivå 2009-06. Det kan jämföras med 302 mkr som den mest sannolika anläggningskostnaden i kalkylen från 2009-06. Kalkylen är mycket översiktlig och kommer att detaljeras i nästa skede.

Nationell plan redovisar under åren 2010 till 2015, 540 miljoner kronor för hela stråket E6.21 Lundbyleden. I detta belopp ingår åtgärder vid Lindholmsmotet och anslutande sträckor. Projektet finansieras delvis också inom ramen för det Västsvenska paketet.

### Tidplan

Projektering av Arbetsplan planeras starta hösten 2013 och planeras bli fastställd under 2015. Göteborgs Stad startar samtidigt detaljplan (-er) i den omfattning som projektet kräver för dess genomförande. Byggstart bedöms tidigast kunna ske hösten 2016.

Göteborg 2013-06-14

Trafikverket



Håkan Wennerström

Göteborg 2013-06-13

Trafikkontoret



Birgitta Hellgren

Bilaga 1 Översiktsplan - Arbetsområde 2012-02-01 (Kompletterande genomförbarhetsstudie)  
Bilaga 2 Trafikskiss passage under Bohusbanan/Kvilleleden