

Detaljplan för Handel mm vid Backavägen inom stadsdelen Backa i Göteborg

Utökat förfarande



**Antagandehandling
mars 2020**

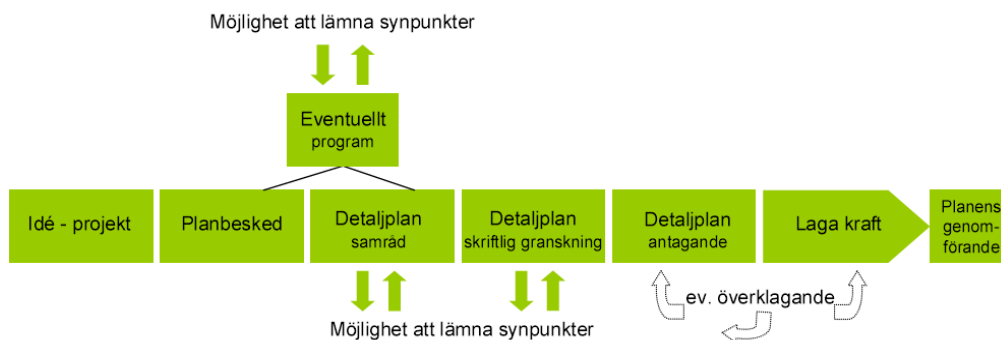


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret

Planprocessen

Detaljplanearbetet är indelat i flera skeden. Det är främst i samrådsskedet som möjligheter att lämna synpunkter finns. I granskningsskedet kan anmärkningar framföras.

När detaljplanearbetet påbörjas är ofta beslut som berör planen redan fattade i demokratisk ordning, såsom markanvändning i översiktsplanen och eventuellt mera detaljerat i program.



Information

Detaljplanen ingår i produktionsplanen för år 2015.

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande

Handlingarna (ej fastighetsförteckning) finns på Göteborgs Stads hemsida:

www.goteborg.se/planochbyggprojekt

Fastighetsförteckning, beslutsprotokoll, övriga handlingar samt kartor i skala 1:1000 finns på Stadsbyggnadskontoret, adress: Köpmansgatan 20, 403 17 Göteborg.

Information om planförslaget lämnas av:

Sirpa Antti-Hilli, Stadsbyggnadskontoret, tfn 031-368 16 09

Helena Pyk, Fastighetskontoret, tfn 031-368 11 63

Anna Fant, Trafikkontoret, tfn 031-368 25 95



Göteborgs Stad

Planhandling

Datum: 2018-03-20, rev 2020-03-17

Aktbeteckning: 2-5408

Diarienummer SBK: 15/0589

Handläggare SBK

Sirpa Antti-Hilli

tel: 031-368 16 09

sirpa.antti-hilli@sbk.goteborg.se

Diarienummer FK: 0740/15

Handläggare FK

Helena Pyk

Tel: 031-368 11 63

helena.pyk@fastighet.goteborg.se

Detaljplan för Handel mm vid Backavägen inom stadsdelen Backa i Göteborg

Detaljplanen är upprättad enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900)

Planbeskrivning

Detaljplanen omfattar följande handlingar:

Planhandlingar:

- Planbeskrivning (denna handling)
- Plankarta med bestämmelser
- Samrådsredogörelse
- Granskningsutlåtande

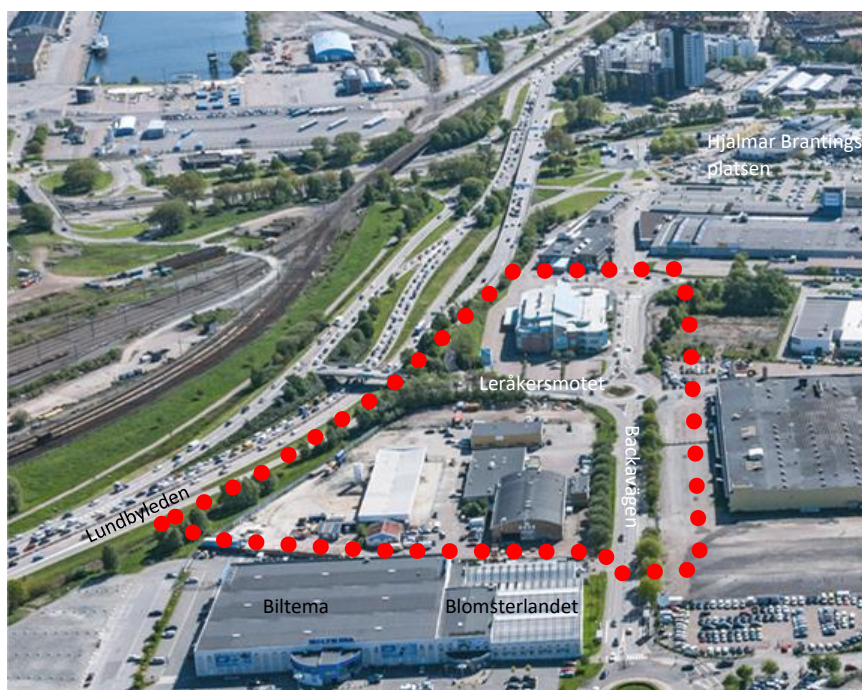
Övriga handlingar:

- Illustrationskarta
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Grundkarta

Utredningar:

- Sol- och vindstudie, White arkitekter, 2016-09-01
- Solstudie, White, 2018-02-19
- Luftmiljöutredning, Sweco, 2016-10-10
- PM Spridningsberäkningar, luftmiljö, Sweco, 2017-01-20
- Geoteknisk utredning, Ramböll, 2016-08-31
- MUR Geoteknik, Ramböll, 2016-08-31

- Översiktlig miljöteknisk markundersökning 171:4, Ramböll 2016-07-12
 - Miljöinventering inför rivning Backa 170:1, Ramböll, 2016-08-31
 - Miljöteknisk markundersökning 170:1, Ramböll, 2016-08-31
 - Kompletterande miljöteknisk markundersökning 170:1, Ramböll 2017-11-29
 - Kompletterande markmiljöprovtagningar Backa 170:1 mfl, Ramböll 2019-01-11
 - Platsspecifika riktvärden och riskbedömning, Ramböll, 2019-02-19
 - Åtgärdsutredning och riskvärdering, Backa 170:1 m.fl., Ramböll, 2019-04-05
-
- Skyfallshantering Göteborg beslutstöd exemplifierat på planområde Backaplan, DHI, 2016-04-15
 - PM Översvämningsrisker DP1, DHI, 2016-07-12
 - PM Klimatanpassning Backaplan, Kretslopp och vatten, 2018-03-29
-
- Dagvattenutredning, Ramböll, 2016-10-25
 - Dagvattnets påverkan på ekologisk och kemisk status i Kvillebäcken, Kretslopp och vatten, 2018-06-12
 - Kompletterande dagvattenutredning med fokus på föroreningar för fastigheten backa 171:4, Sweco, 2019-04-12
 - Föroreningsbedömning dagvattenhantering detaljplan Backa 170:1, Ramböll, 2018-06-15
-
- PM Trafiksimulering, WSP, 2016-06-20
 - Trafikanalys Leråkersmotet, ÅF konsult, 2017-12-19
 - Trafikförslag, ÅF konsult, 2018-03-20
 - Parkeringsutredning, Koucky & Partners, 2016-10-19
 - Mobilitets- och parkeringsutredning Backa 170:1, Ramböll 2018-11-02
-
- Vibrationer, WSP, 2016-11-11
 - Industribuller, WSP, 2016-11-17
 - Bullerbedömning, Stadsbyggnadskontoret, 2016-12-01
 - PM Lågfrekvent buller, Norconsult, 2018-09-20
 - Trafikbullerutredning, Norconsult, 2018-03-09 rev 2018-09-13
-
- Riskanalys för detaljplan för Backaplan, arbetsmaterial, Cowi, 2019-01-31
 - Komplettering av riskutredning för Backaplan DP1, Cowi, 2016-11-18, rev. 2019-01-31



Innehåll

DETALJPLAN FÖR HANDEL MM VID BACKAVÄGEN INOM STADSDELEN BACKA I GÖTEBORG	1
<i>Utökat förfarande</i>	<i>1</i>
ANTAGANDEHANDLING MARS 2018.....	1
<i>Planprocessen.....</i>	<i>2</i>
<i>Information.....</i>	<i>2</i>
<i>Detaljplan för Handel mm vid Backavägen inom stadsdelen Backa i Göteborg.....</i>	<i>3</i>
PLANBESKRIVNING	3
<i>Detaljplanen omfattar följande handlingar:.....</i>	<i>3</i>
INNEHÅLL	5
SAMMANFATTNING	6
<i>Planens syfte och förutsättningar</i>	<i>6</i>
<i>Planens innebörd och genomförande</i>	<i>7</i>
<i>Överväganden och konsekvenser.....</i>	<i>7</i>
<i>Avvikelser från översiktsplanen</i>	<i>8</i>
PLANENS SYFTE OCH FÖRUTSÄTTNINGAR	9
<i>Syfte</i>	<i>9</i>
<i>Läge, areal och markägförhållanden</i>	<i>9</i>
<i>Planförhållanden</i>	<i>10</i>
<i>Mark, vegetation och fauna</i>	<i>11</i>
<i>Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse</i>	<i>12</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>13</i>
<i>Trafik och parkering, tillgänglighet och service</i>	<i>14</i>
<i>Teknik</i>	<i>14</i>
<i>Störningar.....</i>	<i>14</i>
DETALJPLANENS INNEBÖRD OCH GENOMFÖRANDE	16
<i>Bebyggelse.....</i>	<i>16</i>
<i>Utformning och gestaltning av bebyggelse och allmänna platser</i>	<i>19</i>
<i>Trafik och parkering.....</i>	<i>22</i>
<i>Kollektivtrafik.....</i>	<i>24</i>
<i>Tillgänglighet och service</i>	<i>24</i>
<i>Friytor</i>	<i>25</i>
<i>Sociala aspekter.....</i>	<i>26</i>
<i>Teknisk försörjning</i>	<i>27</i>
<i>Övriga åtgärder.....</i>	<i>31</i>
<i>Fastighetsindelning</i>	<i>40</i>
<i>Huvudmannaskap och ansvarsfördelning.....</i>	<i>41</i>
<i>Fastighetsrättsliga frågor</i>	<i>41</i>
<i>Avtal.....</i>	<i>44</i>
<i>Dispenser och tillstånd</i>	<i>46</i>
<i>Genomförandetid</i>	<i>46</i>
ÖVERVÄGANDEN OCH KONSEKVENSER	46
<i>Nollalternativet.....</i>	<i>46</i>
<i>Sociala konsekvenser och barnperspektiv</i>	<i>46</i>
<i>Miljökonsekvenser</i>	<i>49</i>
<i>Ekonomiska konsekvenser av detaljplan.....</i>	<i>53</i>
ÖVERRENSSTÄMMESE MED ÖVERSIKTSPLANEN	54

Sammanfattning

Planens syfte och förutsättningar

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av centrumverksamheter och bostäder inom två fastigheter; Backa 170:1 norr om Leråkersmotet och Backa 171:4 söder om Leråkersmotet. I detaljplaneområdet ingår Backavägen för att säkerställa en del av Backaplanens övergripande gatunät och möjliggöra för eventuell framtida spårväg mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. Syftet med detaljplanen är även att upphäva del av detaljplan inom fastigheten Backa 866:264.

Ambitionen är att skapa en attraktiv blandstad och den nya bebyggelsen ska bidra till förverkligandet av *Vision Älvstaden* (2012-10-11) och en bättre stadsmässighet i området. Utformningen följer *Struktur- och färdplan* (2015), samt intentioner i *Planeringsförutsättningar för Backaplan* (2013-01-17). Detaljplanen ligger även i linje med *Program för Backaplan* (2019-04-23).

Backaplan står inför en genomgripande omvandling till att gå från dagens handels- och industriområde till att, inom ett 20-årsperspektiv, bli blandstad med cityhandel, bostäder, kultur och kontor med en stark knutpunkt för kollektivtrafik. Backaplan ska växa sig över älven och utgöra en del av innerstadens centrum och det stadsmässiga stråk som ska skapas över älven. Området ska också bidra till att knyta ihop Lundby med Frihamnen och Brunnsbo.

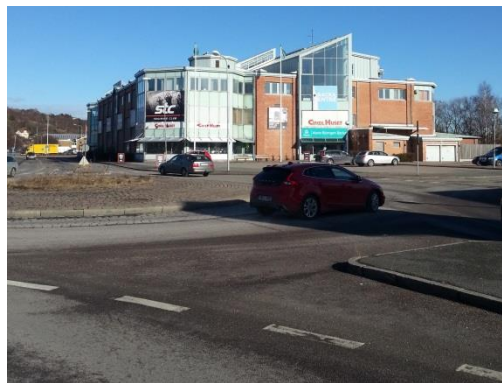
Aktuellt planarbete kallas DP1 och ligger i tid mellan två andra stora detaljplaner för omvandlingen av Backaplan: DP0 *Detaljplan för gator vid Backaplan* som omfattar gatustrukturen norr om Backaplan och innefattar bland annat ombyggnationen av Kvillemotet och Bohusbanan. DP0 är antagen och har vunnit laga kraft. DP2 *Detaljplan för Backaplan, centrumbebyggelse och knutpunkt vid Hjalmar Brantingsplatsen* omfattar en omdaning och förstärkning av kollektivtrafikknutpunkten, cityhandel, bostäder och en stadsdelspark vid Kvillebäcken. DP2 är i uppstartsskedet.

Det pågår även ett övergripande programarbete för Backaplan med strategiska ställningstaganden och framtagande av utredningar. Programmet står inför tillstyrkande.

Planområdet ligger cirka två kilometer norr om Göteborgs centralstation, mellan Backavägen och Lundbyleden i höjd med Leråkersmotet. Norr om planområdet ligger Biltema och Blomsterlandet. Norra delen av planområdet är obebyggd. Här fanns tidigare industribyggnader, bland annat biltvätt och bilverkstad. I den södra delen ligger en handelsetablering bestående av butiker och gym med tillhörande markparkering.



Tidigare bebyggelse, (nu riven), norr om Leråkersmotet.



Befintlig bebyggelse söder om Leråkersmotet.

Planens innebörd och genomförande

I det norra kvarteret föreslås en livsmedelsbutik som ersätter dagens Coopbutik på Backaplan. Kvarteret kommer även att inrymma bostäder, kontor och annan handelsverksamhet. Detaljplanen möjliggör även vårdetablering som exempelvis vårdcentral eller tandläkare, dock ej vård som omfattas av sängplatser nattetid. Utöver kan området komma att inhysa skoländamål från årskurs 7 eller vuxenutbildning.

Den befintliga bebyggelsen inom det södra kvarteret kommer byggas om och vända sina entréer mot Backavägen. Kvarteret kommer också kompletteras med ytterligare byggrätter för handel och kontor samt garage/p-hus. Backavägen föreslås byggas om till en stadsgata som förbereds för en ny spårvägslinje norrut mot Brunnsbo. En ny kollektivtrafikhållplats planeras på Backavägen strax norr om Leråkersmotet.



En ombyggd Backaväg, vy mot norr, White arkitekter

Överväganden och konsekvenser

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer. Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. En trafikanalys av Leråkersmotet har genomförts och framkomligheten kring Leråkersmotet bedöms vara god utan köbildning, som påverkar Lundbyleden, inräknat den trafikalstring som genereras av detaljplanen. I nästa steg då en avstängning av avfarten från Lundbyleden mot Biltema/Blomsterlandet skett, bedöms ett tillskott av 170 fordon till Leråkersmotet. I detta scenario når kön enligt analysen aldrig över 90 meter. Efter införandet av nya busslinjer klarar systemet cirka 30%-40% mer trafik än den som alstrats från detaljplanen.

Översiktsplanen anger att Backaplansområdets låga exploatering gör området intressant för förtätning. En omvandling av Backaplan från industri/handelsområde till blandstad och en levande stadsmiljö är förenlig med god bebyggd miljö och kommer

bidra till omställningen av trafiksystemet som trafikstrategin och utbyggnadsplaneringen har som mål.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Planförslaget medför förutsättningar till nya mötesplatser samt förbättrad service och kollektivtrafik. Bostädernas planerade innegårdar som ger möjlighet till utevistelse i skyddad miljö är anpassade både för äldres och barns behov. Att arbeta för ett bevarande av befintliga verksamheter är viktigt med avseende på att skapa ett levande område som är öppet för alla. Ambitionen med denna detaljplan är att skapa mötesplatser istället för handelsplatser, att möjliggöra en variation av verksamheter och handel som kan samspela med bostäder. De kvarteren som detaljplanen omfattar kommer i ett första skede vara relativt avskilda och inte omfattas av den känsla av tätbebyggd blandstad som är den slutgiltiga visionen. Avståndet till de nya bostäderna i Kvillebäcken är ca 700 m och till Hjalmar Brantingsplatsen är det ca 500 m från Leråkersmotet. Till Brunnsbotorget är det ca 1 km. Med en ny kollektivtrafikhållplats mitt i planområdet kommer tillgängligheten dock vara mycket god.

Miljökonsekvenser

Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg. Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Planen bedöms överlag ha en positiv inverkan på möjligheterna att nå miljömålen.

Avvikelser från översiktsplanen

Detaljplanen stämmer väl överens med översiktsplanen.

Planens syfte och förutsättningar

Syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av centrumverksamhet och bostäder inom två fastigheter: Backa 170:1 norr om Leråkersmotet och Backa 171:4 söder om Leråkersmotet. I detaljplaneområdet ingår Backavägen för att säkerställa en del av Backaplans övergripande gatunät och möjliggöra för eventuell framtida spårväg mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo. Syftet med detaljplanen är även att upphäva del av detaljplan inom fastigheten Backa 866:264.

Läge, areal och markägförhållanden



Planområdet är beläget vid Backaplan vid Backavägen, cirka 2 kilometer nordväst om Göteborgs centrum.

Planområdet omfattar cirka 4,1 hektar och den sydvästra fastigheten ägs av Fastighets AB Balder och den nordöstra fastigheten ägs av Skandiafastigheter AB. Ett område väster om Backavägen samt en mindre del i norra delen vid Biltema/Blomsterlandet behöver tas i anspråk för breddning av Backavägen. Dessa fastigheter är i privat ägo. Backavägen och Leråkersmotet ägs av kommunen.

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen.

Kommunen har med arrende upplåtit del av planområdet för parkering och uppställning. Arrendet kommer att behöva sägas upp till följd av detaljplanen.

Planförhållanden



Bilden visar GR:s strukturbild för Göteborgsregionen.

Regionplan

Enligt Göteborgsregionens dokument *Uthållig tillväxt - mål och strategier med fokus på hållbar regional struktur*, bör regionens kärna; centrala Göteborg, stärkas med ytterligare 40 000 arbetsplatser och 30 000 boende fram till år 2020. Enligt GR's tillväxtstrategi ska befolkningsökningen i Göteborgsregionen vara minst 8000 invånare per år och de möjligheter som skapas av en fortsatt regionförstoring skall tillvaratas. Att skapa en attraktiv livsmiljö, en balanserad nyproduktion av bostäder och en utbyggd infrastruktur i regionen är några viktiga faktorer som stödjer denna utveckling. För att möjliggöra denna utveckling bör de centralt belägna markresurserna utnyttjas så klokt som möjligt. Dagens centrumkärna är relativt liten medan Gullbergsvass, Frihamnen och Backaplan är exempel på stadsdelar med lågt markutnyttjande och stor potential. Regionen ska arbeta för att stärka de kvaliteter som gör att vi vill bo, leva och verka i Göteborgsregionen och skapa en stark och långsiktigt hållbar regional struktur som utgår från storstadsområdets möjligheter.

Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs Stad antagen 2009-02-26, pekar ut att Backaplansområdet är en del av centrala Göteborgs förnyelseområden för stadsutveckling. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärt. Kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik ska prioriteras och kopplingar mellan stadsdelar förbättras. Förtätning bör ske genom kraftsamling vid knutpunkterna. Översiktsplanen anger att Backaplansområdets låga exploatering gör området intressant för förtätning.

Områdets centrala läge i staden, vid Hisingens viktigaste knutpunkt, behöver utvecklas till en attraktiv blandstad med bättre trafikförhållanden.

Tre strategier anges för att uppnå detta mål:

- Utveckla handeln i området och komplettera med andra verksamheter samt bostäder.
- Knyta området bättre till angränsande stadsdelar som Brunnsbo, Ringön, Frihamnen och Brämaregården.
- Förbättra gång-, cykel- och kollektivtrafikstråken.

Vision Älvstaden

Visionen blev antagen av kommunfullmäktige i oktober 2012. Backaplan är ett av flera utpekade förnyelseområden inom Älvstaden som ingår i Göteborgsregionens tillväxtstrategi som syftar till att utveckla de centrala delarna av stadens kärna på båda sidorna om Göta älv. Ambitionen är att en utveckling av stadens centrala delar ska generera tillväxt genom att attrahera nya arbetstillfällen, nya branscher och invånare. Områdets strategiska läge på den norra Älvstranden gör det till en viktig del av Älvstaden genom att det kan binda samman centrala delar av Göteborg.



Stadens strategiska dokument "Vision Älvstaden" anger att etappen som planområdet ligger inom ska vara färdig innan år 2025.

Detaljplan

Gällande detaljplan 1480-K-II-3449, medger industri samt handel, dock ej livsmedelshandel. Detaljplanen vann laga kraft i april 1977. Gällande detaljplan 1480-11-4456 anger allmän platsmark HUVUDGATA. Detaljplanen vann laga kraft i december 1999. Genomförandetiderna har gått ut.

Riksintressen

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikationer och ligger mellan 30-150 meter från planområdet. Utpekad som riksintresse för järnvägen är Hamnbanan både befintlig bana och utökad korridor samt Bohusbanan. Hamnbanan är en viktig järnvägslink till Göteborgs hamn, som är av riksintresse för sjöfarten.

Mark, vegetation och fauna

Planområdet utgörs idag av övervägande hårdgjorda och delvis bebyggda ytor utan registrerade naturvärden. Längs Backavägen finns trädrader och mindre gräsytor.

Området omfattar cirka 4,1 hektar och är övervägande flackt med lutning söderut. Lägsta respektive högsta plushöjd inom området sträcker sig mellan +1,6 längs med Backavägen till +4,5 i det nordöstra hörnet. Planområdet ramar in av höjdparter närmast Lundbyleden. I nuläget finns en lokal lågpunkt precis vid infarten till verkstadsområdet i den norra delen.

Marken är starkt förorenad.

Radon

I juni 2016 mättes radongasen i jordluften (PM Geoteknik, Ramböll 2016-08-31). Resultatet visar på en stor spridning av värden och marken klassas som högradonmark enligt Byggeforskningsrådets rapport R85:1988.

Biotopskydd

Trädraden längs Backavägen omfattas av biotopskydd. Trädalléer är skyddade i lag då de ofta innehåller höga naturvärden och ingrepp kräver dispens från biotopskyddet.

Allén utgörs av cirka 30 stycken lövträd, så som lind och oxel, som växer i dubbla rader norr om Leråkersmotet.

Rödlistade arter

Utanför planområdet ligger Kvillebäcken. I bäcken finns den rödlistade vattenväxten knölnate. Arten är akut hotad enligt den nationella rödlistan 2005 och ska skyddas för att bevara den biologiska mångfalden. Växten har en av sina få växtlokaler i vattendraget Kvillebäcken där den observerats i snart hundra år. Växten är känslig för igenväxning av mer konkurrenskraftiga vattenväxter liksom för skugga. Den kan också skadas av igenfyllning och muddring.

Hittills har växten framför allt noterats i södra delen av området. Förekomsten av växten inventerades under sommaren 2003. Knölnaten är ansvarsväxt för Göteborg vilket innebär att staden har ett nationellt ansvar för bevarandet.

Fornlämningar, kulturhistoria och befintlig bebyggelse

Inga kända fornlämningar finns inom planområdet. Om fornlämningar påträffas ska enligt Kulturmiljölagen 2 kap 10§ arbetet avbrytas och Länsstyrelsen ska underrättas.

Strax söder om planområdet har Riksantikvarieämbetet identifierat en vägvisarsten.

Befintlig bebyggelse

Inom hela Backaplanområdet finns ett stort utbud av såväl volymhandel som butiker och som omges av stora parkeringsytor. I närområdet finns också lager och småindustribebyggelse. Dagens Backaplan domineras av de stora markparkeringarna i anslutning till handelshusen. Utnyttjandet av dessa parkeringar utanför butikernas öppettider är mycket lågt. För att ligga så centralt och vara förhållandevis välförsörjt med kollektivtrafik har hela området ett lågt markutnyttjande och en ensidig markanvändning.

Planområdet används främst för handel och småindustri. Inom planområdets norra del fanns tidigare industribyggnader såsom garagebyggnader och biltvätt. Dessa byggnader har rivits och hela kvarteret är nu obebyggt.

I det södra kvarteret finns en tegelbyggnad bestående av en galleria för handel och gym. Stadsmiljön i området ger ett oordnat och trasigt intryck, med en mycket varierad och brokig bebyggelse som omges av gator och stora parkeringsytor. Planområdet är inte omnämnt i Göteborgs bevarandeprogram.

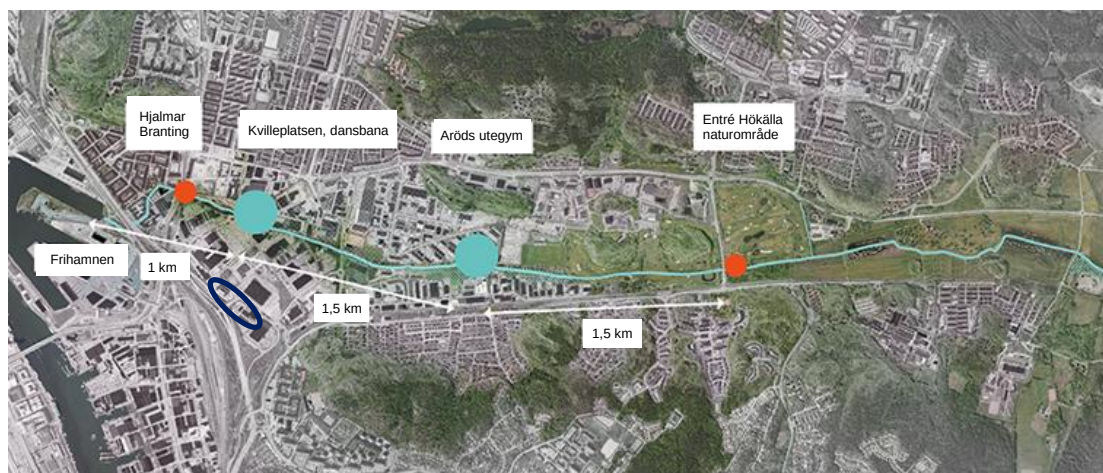


Sociala aspekter

Inom planområdet saknas friytor, parker och neutrala mötesplatser. Backaplan behöver en ny och förstärkt identitet, och möjligheter till möten och aktiviteter i nya offentliga rum, på lika villkor. Att skapa attraktiva platser och gångstråk har varit en viktig utgångspunkt i framtagandet av detaljplaneförslaget.

I Lundby är det boende i det ”gamla” Kvillebäcken som är i störst risk av att drabbas negativt av ojämlikheter. Allt eftersom en mer resursstark befolkning flyttar in kommer skillnaderna att öka. Det är därför viktigt att det äldre beståndet med mindre och billigare hyreslägenheter kvarstår för att balansera det nya som kommer. Inom stadsdelen finns en rik variation av verksamheter och arbetsplatser, av kulturutbud och föreningsliv som nås till fots, med cykel och kollektivtrafik. Närmsta förskolorna fram till dess att det byggs nya inom Backaplan ligger med ett gångavstånd på 1 km i nya Kvillebäcken, i Brunnsbo och i Brämaregården. Närmsta grundskola ligger i Brunnsbo 1 km gångväg norr om planområdet.

Inom gångavstånd från Backaplan finns flera större grönområden av hög kvalitet. Hösten 2017 påbörjade stadens park- och naturförvaltning att anlägga ett stråk med gröna oaser längs Kvillebäcken mellan Frihamnen och Hökälla naturområde. Stråket längs Kvillebäcken är en del i jubileumssatsningen att skapa fler ”Blå och gröna stråk och oaser” i staden. Målbilden fram till 2021 för satsningen är ”att göteborgarna och besökare har större tillgång till vatten och grönska genom sammanhängande gång- och cykelstråk. Förutom entréer till stråket kommer två oaser i form av ett utegym och en dansbana att anläggas. Stråket är 4 kilometer långt och ska stå färdigt våren 2018. Hjalmar Brantingsgatan blir entrén till stråket från söder. Platsen får nya sittplatser, planteringar, avståndsmarkörer och skyltar med information om stråket och hur långt det är till oaserna.



planområdet Entré/mötesplats Oas

Stråket kommer också vara kopplat till Frihamnen i söder där en annan jubileumssatsning - Jubileumsparken - växer fram. I området finns bastu, utomhusbassäng i anslutning till älven, seglarskola, simskola, en liten sandstrand, ett vattenkonstverk som också är en lekplats, en roller derby-bana och odlingsbäddar. I Jubileumsparken testas olika aktiviteter. Vid Göteborgs 400 års jubileum 2021 kommer första etappen vara klar. Från Kvillebäcksstråket finns också en koppling till Flunsåsstråket med den kulturhistoriskt intressanta Flunsåsparken med plats för evenemang och promenader. Flunsåsparken är Sveriges enda folkpark med fri entré.

Närmsta större naturområde är Arödsberget, vilket är ett relativt kuperat område utan anordnade stigar. För att nå området måste Bohusbanan och Lillhagsvägen passeras. Sydväst om planområdet ligger Keillers park och Ramberget med stora rekreationsvärden. Här finns motionsslinga, mötesplatser, ytor för evenemang, strövområden med möjlighet till picknick och naturupplevelser, promenadvägar, utsiktspunkter och kulturhistoriska lämningar. Nordost om planområdet finns Tingstadsfjället (även kallat Telegrafberget och Brunnsboberget) med promenadvägar i naturområdet, ytor för lek, rekreation och picknick.

Trafik och parkering, tillgänglighet och service

Backaplan ligger i anslutning till regionens mest frekventerade trafikknutpunkt kring Tingstadstunneln och Götaälvbron. Planområdet nås med bil från Lundbyleden, Backavägen, Södra Deltavägen och Norra Deltavägen.

Längs Backavägen finns gång- och cykelstråk. Parkering finns vid respektive verksamhet. Närmaste busshållplats är utmed Backavägen. Närmaste knutpunkt för kollektivtrafik med buss och spårvagn är belägen vid Hjalmar Brantingsplatsen ungefär 500 meter från centrumpunkten av planområdet. Tillgängligheten anses god.

Backaplan är en av de största handelsplatserna i staden och i närheten finns god tillgänglighet på offentlig service.

Teknik

Ledningsnät för vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme och kyla, gas och tele finns utbyggt i området, och i huvudsak följer nätet befintlig gatustruktur. Avloppssystemet inom området består av både duplikat och kombinerat system. Dagvattnet från det duplikata systemet leds ut i Kvillebäcken medan det kombinerade avloppsvattnet leds via en pumpstation till Ryaverket. Vid hög belastning i det kombinerade avloppssystemet bräddas överskottsvatten till Kvillebäcken. Inom planområdet finns avloppsledningar som avleder spill- och dagvatten från stora delar av centrala Hisingen. Vassystemets kapacitet minskar vid hög vattennivå i Kvillebäcken och i havet.

Delar av befintliga ledningar ingår i det så kallade kritiska nätet, vilket bland annat innebär att de har central betydelse för försörjningen av ett större område inom staden. Dessa ledningar kräver särskild hantering vid projekt som innebär att dessa ledningar kan påverkas.

Störningar

Planområdet är utsatt för störningar och påverkas kraftigt av tidigare och pågående markanvändningar inom och intill området.

För förslag till åtgärder se kapitlet *Detaljplanens innebörd och genomförande* nedan.

Buller

Planområdet ligger i ett trafikintensivt område nära Lundbyleden. Buller kommer även från järnvägen och från Backavägen och eventuell framtida spårvagn.

Från intilliggande handelsetableringar kan det förekomma industribuller från fläktar.

Farligt gods

Lundbyleden och Hamnbanan är utpekade leder för farligt gods.

Luftmiljö och mikroklimat

Det förekommer höga luftföroreningshalter i närområdet.

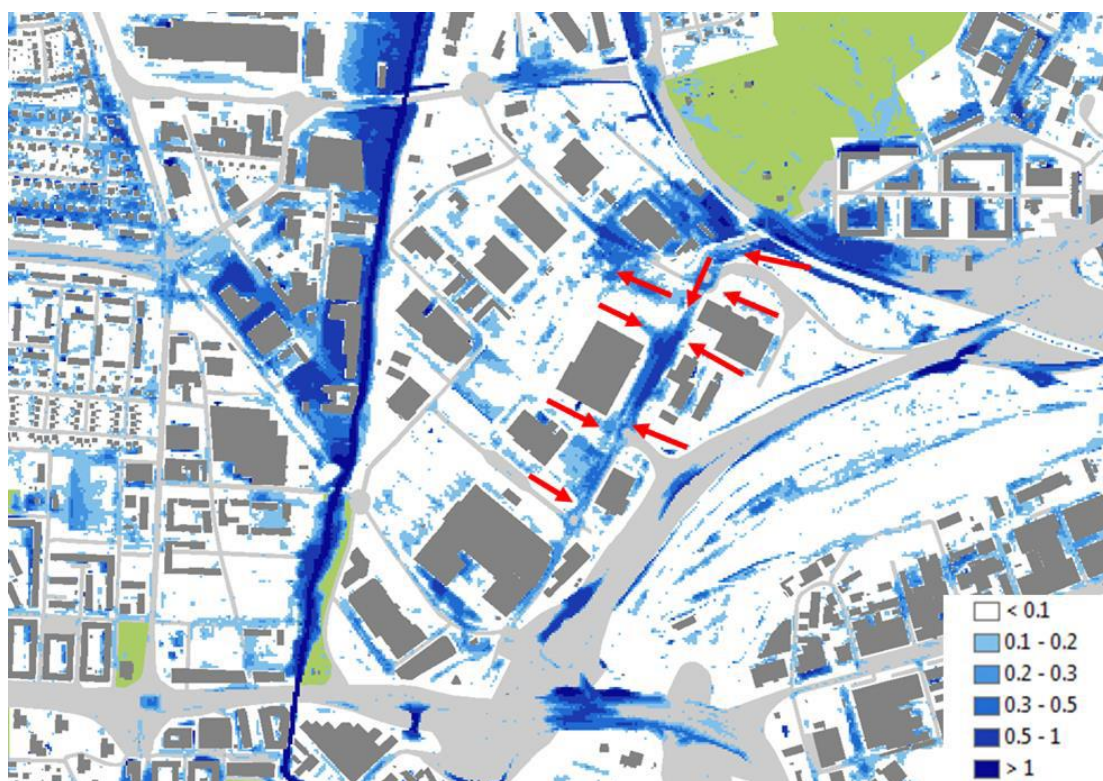
Vibrationer

Vibrationer förekommer från Hamnbanan samt Lundbyleden.

Skyfall

Risken för högt vatten på Backaplan beror av flera faktorer utanför området t ex havsnivå, flöde i Göta älv och i Kvillebäcken. På lång sikt förväntas risken för extremt väder öka och havsnivån kan under de närmsta 100 åren höjas med 9 dm.

Översvämningssituationen kommer att förändras i takt med att exploateringen i hela Backaplan avancerar. Backavägen utgör idag en lågpunkt dit ytligt överskottsvatten rinner från omgivande områden i samband med extrema regn. Med ett antagande om att befintligt dagvattensystem samt markinfiltration kan hantera ett 5-årsregn bedöms cirka 1/3 av vattnet på vägen komma från aktuellt planområde. (Områdets storlek uppskattat till 45 000 kvm).



Beräknad översvämningssutbredning och vattendjup (m) för dagens situation. Röda pilar indikerar flödesriktning vid Backavägen.

Detaljplanens innebörd och genomförande

Detaljplanen medger uppförande av centrumverksamheter och bostäder i två kvarter längs med Backavägen och samtidigt ska delar av Backaplans övergripande gatunät säkerställas.

I det norra kvarteret föreslås en livsmedelsbutik som ersätter dagens Coopbutik på Backaplan. Kvarteret förslås även rymma bostäder, kontor och annan handelsverksamhet. Befintlig bebyggelse inom det södra kvarteret avses bevaras och kompletteras med ytterligare byggrätter för handel och kontor. Backavägen föreslås byggas om till en stadsgata, som förbereds för en ny spårvägslinje norrut mot Backa. Samtidigt föreslås en ny hållplats strax norr om Leråkersmotet.

Kvartersmarken är till stor del privatägd. En mindre del av planområdet ägs av kommunen och kommer att överföras till angränsande fastigheter. Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med exploatörerna. Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Exploatör/fastighetsägare ansvarar för utbyggnad av kvartersmark.

Bebyggelse

Föreslagen bebyggelse utgår från *Struktur och färdplan* och stadens önskan om blandad kvartersstad med aktiva bottenvåningar mot Backavägen.

Infarten från Leråkersmotet blir en av Backaplans entréer för de som kommer med bil till området och det är därför önskvärt att detta rum markeras. Förslaget föreslår därför ett högre hus i denna punkt.

Söder om Leråkersmotet föreslås befintlig bebyggelse byggas om så att entréerna som idag är invändiga vänds ut mot gatan. På den befintliga markparkering intill Leråkersmotet föreslås det högre kontorshuset. Parkeringen placeras i det befintligt underjordiska parkeringshuset och ett nytt parkeringsgarage anläggs närmast Lundbyleden.



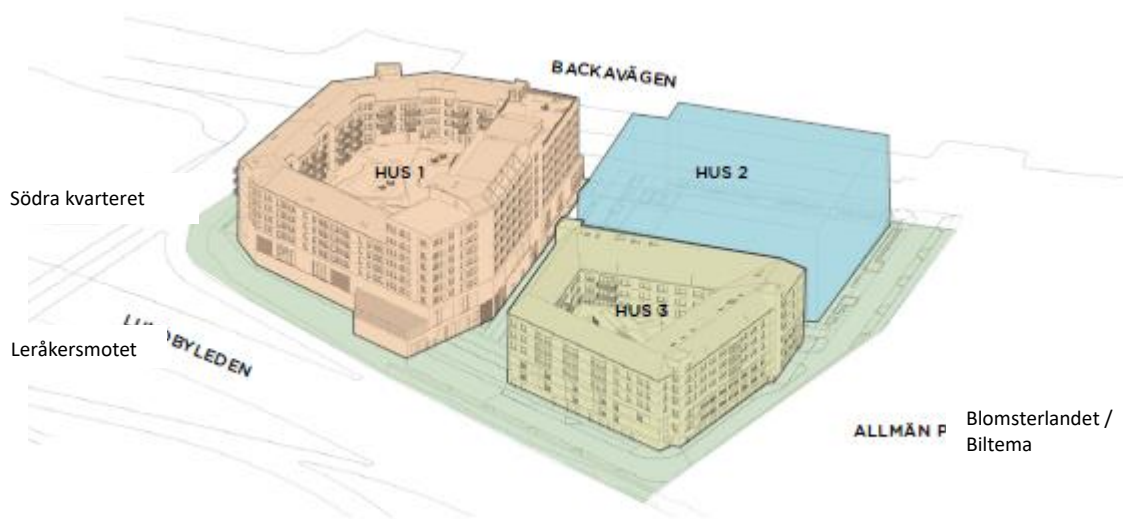
Den befintliga gallerian byggs om så att entréer kan vändas ut mot Backavägen. Dreem Arkitekter



Den befintliga gallerian byggs om så att entréer kan vändas ut mot Backavägen. Dreem Arkitekter

Den norra fastigheten delas in i tre kvarter. Inom samtliga kvarter föreslås centrummål blandat med bostäder. I kvarteret närmast Leråkersmotet föreslås livsmedelshandel i en till två våningar. Ovanpå handeln föreslås kontor eller annan centrumverksamhet samt bostäder. I byggnad ett föreslås innehålla cirka 95 hyresbostäder, främst små lägenheter i ett till två rum och kök. Utöver planeras äldreboende, ca 100 lägenheter i vardera byggnad ett och tre, totalt innebär det cirka 300 planerade bostäder. Även byggnad två kommer innehålla bostäder, ca 100 lägenheter. Planeringen för innehållet är dock i dagsläget inte klarlagt. Detaljplanen ställer krav på bostäder för att skapa flexibilitet och förutsättningar för blandstad. Ett parkeringsgarage anläggs i hus tre närmast Lundbyleden med blandad användning ovanpå.

Närmast Lundbyleden är det olämpligt med offentliga lokaler med hänsyn till riskavstånd till Lundbyleden och Hamnbanan. Höjden på bebyggelsen mot leden är reglerad med minimi och maxhöjd för att utgöra en skärm för övrig bebyggelse i respektive kvarter. Se mer om utformning i relation till risksituationen på sida 37.





Vy från Backavägen in mot handelsgatan vars entré öppnar sig mot den nya hållplatsen, White



Vy från Lundbyleden mot söder, White

Målsättningen är att göra en så flexibel detaljplan som möjligt varför plankartan innehåller beteckningarna C- centrum, handel och kontor, B – bostäder, D – vård, S – skola och P – parkeringshus. Det är inte önskvärt att bygga vidare på Backaplans tidigare tradition av stora markparkerings utomhus framför butikslokalerna. Markparkering tillåts därför inte i planens norra del. Parkeringsanläggningarna får inte placeras mot Backavägen. För att säkerställa lokaler i bottenvåningarna finns en planbestämelse om att all ny bebyggelse ska i entréplan ha ett fritt mått till överliggande bjälklag om minst 4,2 m.

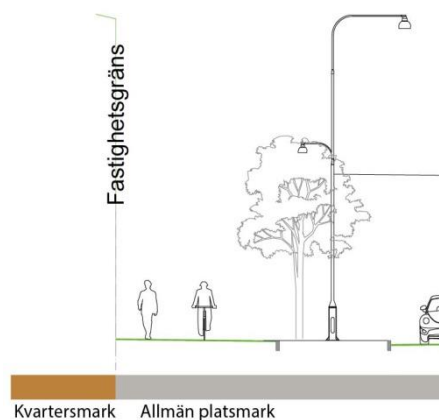
Backavägen kommer att justeras i läge något västerut.

Mötet mellan allmän platsmark och kvartersmark är särskilt studerat. Staden har som mål att bottenvåningarna ska vara aktiva. Mellan samråd och granskning har nya Backavägens sektion och byggnaders placering i relation till gatan särskilt studerats.

Eftersom sektionen för nya Backavägen kommer bli bred så är en placering av byggnader i fastighetsgräns att föredra.

Konsekvens av byggnad i fastighetsgräns

- Tydligt gaturum. Hela ytan framför byggnaden är allmänt tillgänglig.
- Inte möjligt för utåtgående dörrar och fönster (entréer får placeras indraget, ha inåtgående dörr eller skjutdörr).
- Ingen yta finns för byggnadens dagvattenhantering eller ledningar på kvartersmark. Kan lösas på allmän plats med hjälp av servitut, men kan i så fall vara i strid med planens intentioner.
- Ingen yta för byggnadsställning vid ev. fasadreparation/fönsterbyte inom fastigheten
- Staden har rådighet över utformning och användning av allmän platsmark. Eventuell varuexponering och uteservering kräver tillstånd.



Bevarande, rivning

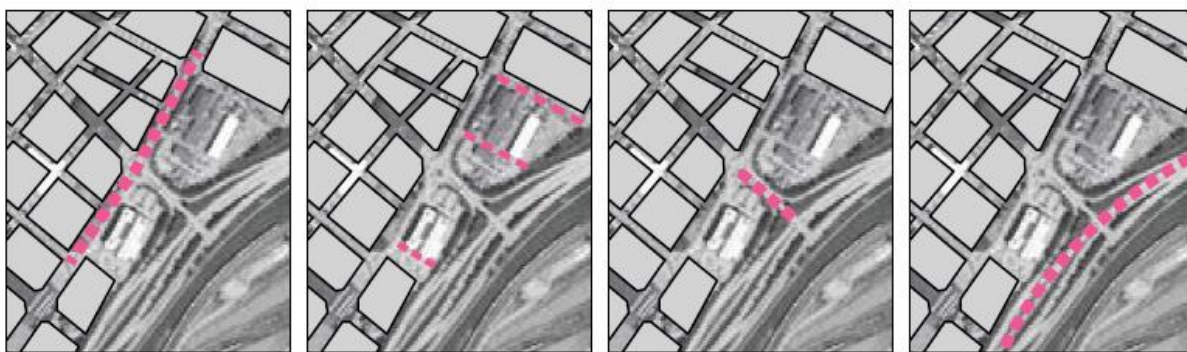
Befintliga byggnaderna inom Backa 170:1 är rivna.

Utformning och gestaltning av bebyggelse och allmänna platser

Bebyggelsen och de allmänna platserna kommer att vara först ut i omvandlingen av Backaplan varför staden ansett det vara särskilt viktigt att skissarbete och presentationsmaterial, som ligger till grund för detaljplanen, har en hög ambitionsnivå och visar på en tydlig stadsmässighet.

Inom ramen för det övergripande arbetet med Backaplan ingår att ta fram ett gestaltungsprogram eller motsvarande. Eftersom aktuell detaljplan ligger som första etapp så sammanställs här ett antal platsspecifika gestaltungsprinciper som är framtagna i samarbete mellan representanter från staden och exploatörer. Principerna tar även stöd i övergripande styrande- och vägledande dokument för Backaplan och går i linje med Vision Älvstaden.

Planområdet delas in i fyra olika stadsrum som bebyggelsen ska förhålla sig till:
Backavägen, Tvärgator, Leråkersmotet och Lundbyleden:



Backavägen. Sektion A:A

Tvärgator. Sektion B:B

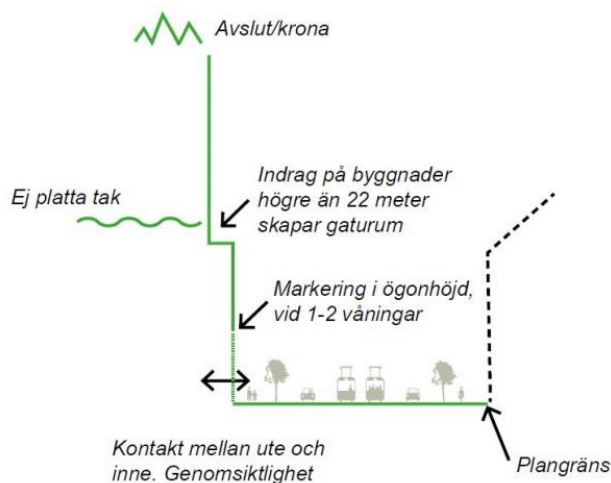
Leråkersmotet. Sektion C:C

Lundbyleden. Sektion D:D

Backavägen

Backavägen går som en ryggrad genom Backaplan och spelar en avgörande roll för att knyta ihop den centrala staden med såväl Backaplan som med Brunnsbo och fortsättning norrut.

Kvaliteten i de offentliga rummen på Backavägen måste vara hög om människor ska vilja vistas på platsen och därigenom skapa grund för spontana, informella möten. Backavägen ligger i ett vindutsatt läge med förhärskande vindriktning vilket gör att träd och vegetation är nödvändiga för att förbättra lokalklimatet. Med den höga explo-



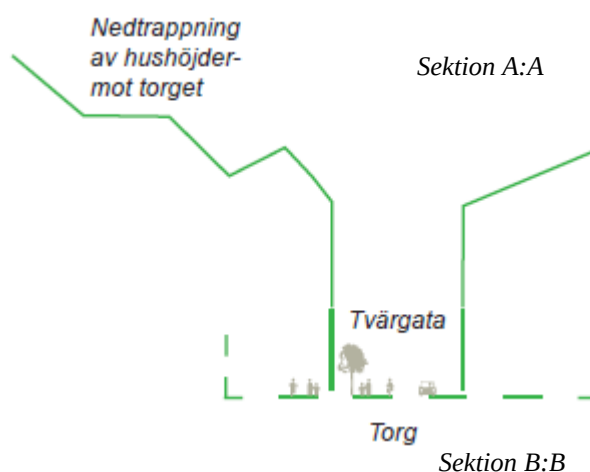
ateringen som föreslås behöver byggnadernas skala brytas ned för att upplevelsen av stadsrummet ska bli mänsklig. En vertikal variation i uttryck med skyltar, ingångar, fönster och dylikt ger en positiv stimulans för fotgängare och skapas med entréer och lokaler som annonseras utmed gata. Variationen som uppstår med flera olikformade byggnadskroppar innebär att avstånden upplevs kortare. Byggnaderna längs Backavägen ska ha en robusthet och kvalitet och samtidigt ge plats för moderna inslag. Byggnaderna utformas med arkitektonisk hållbarhet; form, materialitet och kvalitet bör stå sig över tid och vara tilltalande för många. Byggnader ska inte vara längre än 70 meter. Två likadana byggnadskroppar får inte uppföras bredvid varandra. En markerad sockel och brutet tak med fönsterkupor mot gata liksom indragna övre våningsplan tar ner skalan.

Utformningen av entréer kan varieras för att berika stadsrummet. Entréerna ska vara tydligt markerade, indragna entréer ger lä och skapar intimitet medan skärmtak markerar ingången för besökare. Aktiva funktioner så som matserveringar och dylikt placeras med tydliga entréer ut mot Backavägen. Dagligvaruhandel ska ha skyltfönster med insyn, vid eventuella fönsterskydd bör dessa vara genomsiktliga. En promenad längs Backavägen blir en upplevelse med olika entréer, skyltfönster och ett varierat innehåll. För att bryta ned skalan i Backavägens höga byggnader rekommenderas fasadmateriell eller materialbehandling i bottenplan som skiljer sig från ovanliggande våningar. Även färgskalan kan kontrastera mellan sockeln och ovanliggande fasad för att nå önskad effekt.

En variation med förskjutna liv på gata och gårdar samt variation av bjälklagshöjder bör uppmuntras och bidrar till stadsrummens variationsrikedom.

Tvärgator och torg

Tvärgator på kvartersmark med gårdsparkering och eventuella nedfarter till underjordiska garage kommer att utformas med god orienterbarhet och, vara omsorgsfullt utformade och integreras i stadsmiljön. Parkering längs gata utformas så att de blir en naturlig del av gaturummet, de ska bidra till tillgängligheten utan att störa övriga trafikanter eller ge upphov till trafikfarliga situationer.



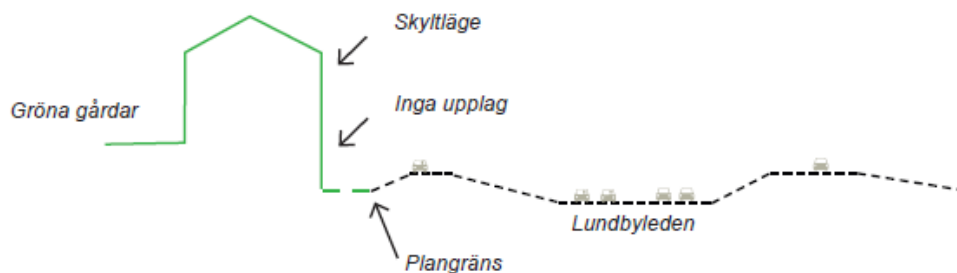
Området i anslutningen till livsmedelsbutiken och kollektivtrafikhållplatsen är en offentlig plats även om den ligger på kvartersmark och bör därför samspela med intilliggande allmänplats yta.

Leråkersmotet

Genom sitt strategiska läge, som en av Backaplans östliga entréer från Lundbyleden, är det här Backaplan tydligast annonseras från leden. Det är även ett gränssnitt mellan stadstrafikled och innerstad. Vid övergången mellan stadstrafikleden och innerstadens gator bör ledens estetik övergå till gatans estetik. Övergången mellan dessa båda miljöer bör ske medvetet från exempelvis en bestämd plats där entrépunkten förtydligas. Förtydligandet kan exempelvis göras genom en övergång till andra markbeläggningar, detaljer, trädplantering, gatumöbler osv. En sådan tvär övergång är också ett bra sätt att påminna trafikanten om byte av trafikmiljö.

Lundbyleden

Byggnaderna utmed Lundbyleden bör vara medvetet utformade och riktade mot trafikleden. Bakgårdar, öppna inlastningsytor och upplag och dylikt ger intryck av att man rör sig i stadens ytterkant och bör i största möjliga mån undvikas. Gestaltningen av sidoområdena längs Lundbyleden har som ambition att vara attraktiva och stadsmässiga, dock måste hänsyn tas till den komplicerade trafikapparaten och gestaltningen av byggnaderna bör präglas av ett visst lugn. Detta görs exempelvis genom större enheter och en lägre detaljningsnivå än mot Backavägen.



Sektion D:D

Trafik och parkering

Lundbyleden är Trafikverkets väg och en av Göteborgs mest belastade trafikleder. Trafikverket planerar en ombyggnad av Lundbyleden för delen Hjalmar Brantingsmotet – Ringömotet. Ombyggnaden är bland annat en förutsättning för stadens planer för utbyggnaden av Backaplan och för att klara kapaciteten vid ändrade trafikströmmar i samband med att Marieholmstunneln öppnar. Ombyggnationen av Lundbyleden innebär att Brunnsbomotet tas bort och ersätts av Kvillemotet. Ombyggnaden av Lundbyleden och Kvillemotet hanteras av Trafikverket och ingår i detaljplan DP0 Detaljplan för gator vid Backaplan.

En trafikanalys av Backavägen med mikrosimulering togs fram av WSP 2016-06-20. ÅF konsult har därefter granskat simuleringsmodellen och kompletterat analysen med flödesberäkningar till ramperna för Leråkersmotet och anslutande cirkulationsplats på Backavägen, ”Trafikanalys av Leråkersmotet, 2017-12-19”. Trafiken i området har räknats under två eftermiddagar den 13 och 20 september år 2017 mellan klockan 16:00-17:00. Därefter har den trafikalstring som bedöms orsakas av denna detaljplan tagits fram, och den tillkommande trafiken har lagts på den uppmätta trafiken. Trafik till och från handeln har bedömts till att vara lika stor idag som efter utbyggnaden av planförslaget. I och med att gallerian med COOP flyttas har trafiken till och från gallerian också flyttats. Närliggande korsningars utformning påverkar inte analysen. Det vill säga att konsekvenser kring den planerade regleringen med höger in / höger ut till det norra kvarteret fångas inte med i analysen. Det som sker med den typen av reglering blir att södergående trafik på Backavägen som vill till det norra kvarteret kommer behöva göra en u-sväng i cirkulationsplatsen vilket påverkar kapaciteten negativt. Andra konsekvenser som inte finns med i modellen är hur trafiken från det norra kvarteret planerar sin rutt, när det inte är möjligt med vänstersväng mot Leråkersmotet kan fordon välja att köra via Kvillemotet trots att de ska söderut.

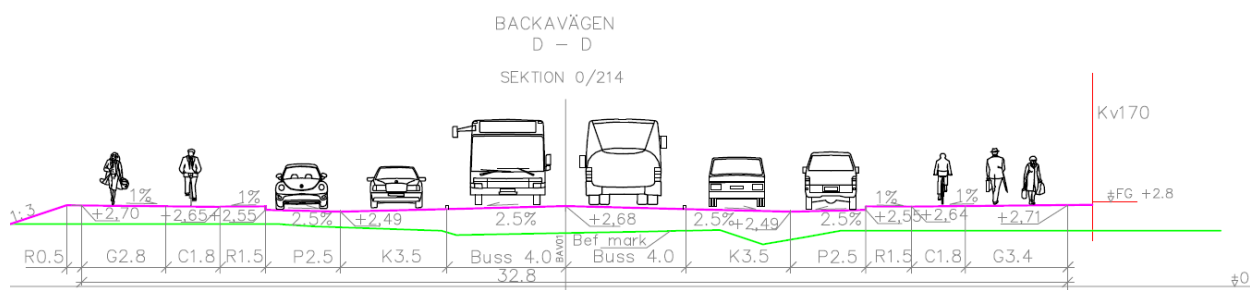
Med den alstring som orsakas av planförslaget bedöms framkomligheten kring Leråkersmotet vara god utan köbildning som påverkar Lundbyleden. Efter stängningen av avfarten mot Biltäma och med 170 tillkommande fordon på Leråkersmotet når kön aldrig över 90 meter. Med nya busslinjer klarar systemet cirka 30%-40% mer trafik än den som alstrats från planförslaget.

Enligt Göteborgs stads trafikstrategi ska antalet bilresor minska med 25 procent i Göteborg under perioden 2011–2035. Under samma period ska resorna med kollektivtrafik, cykel och gång fördubblas. Göteborgarna kommer att resa ungefär lika mycket

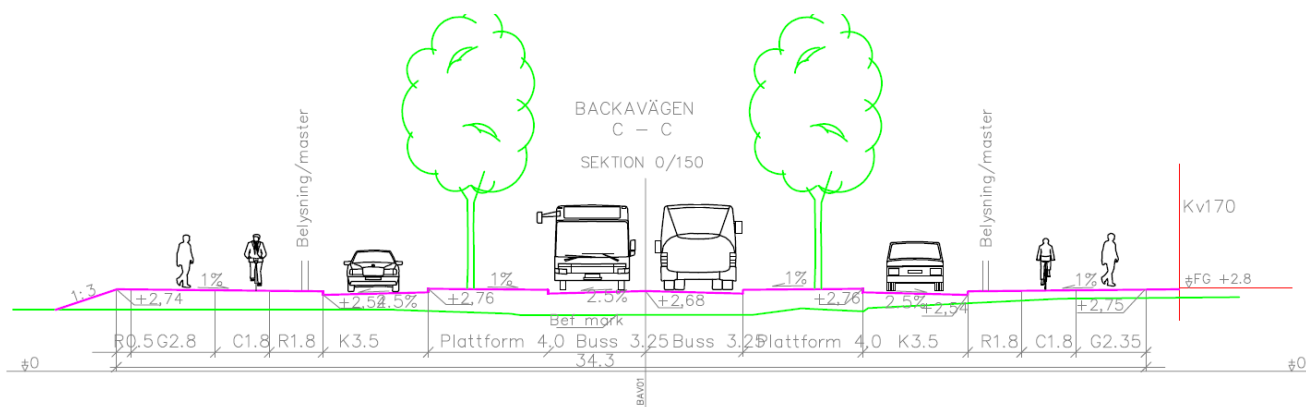
per person som idag men de kommer att göra färre resor med bil. Därför är det särskilt viktigt med väl fungerande alternativ så som gena gång- och cykelbanor och kollektivtrafik med hög turtäthet.

Gator, GC-vägar

En ny sektion för Backavägen har studerats efter granskning. Sektionen som föreslås är 33,9 meter bred vid spårvagnshållplats och 32,8 meter bred efter hållplatsen. Tillgängligheten för gående, cyklister och kollektivtrafik har prioriterats men cykelbanorna har blivit enkelriktade på var sida gatan för att minska bredden. I mitten av gatan har ett kollektivtrafikstråk reserverats. Inledningsvis kommer gatan trafikeras med buss och på längre sikt finns möjlighet att trafikera med spårväg.



Sektion Backavägen i höjd med angöringsfickor. sektion ÅF Konsult



Sektion Backavägen i höjd med kollektivtrafikshållplatsen. sektion ÅF Konsult

Förslaget utgår från ett körfält för bil i vardera riktningen och längsgående angörings- ytor samt ytor för fördröjning av dagvatten och vegetation. Antalet träd är beroende av lednings- och dagvattenprojekteringen. En 2,8–3,4 meter bred gångväg föreslås på vardera sida av Backavägen. Att gångbanorna görs bredare än normalt bedöms minska risken för konflikten mellan gående och cyklister.

Den nya cykelbanan kommer vara en del av det övergripande cykelvägnätet. Cykelbana planeras enkelriktad med en bredd på 1,8 meter på båda sidor om gatan

Angöring till handels- och kontorsområdet söder om Leråkersmotet kommer, fram till att hela Backavägen byggs ut, fortsättningsvis gå via den befintliga cirkulationsplatsen som finns i korsningen Backavägen/Södra Deltavägen. Detaljplanen möjliggör två framtida anslutningar direkt mot Backavägen. Den södra kommer innebära att den

gångöverfart som finns där i dagsläget kommer behöva flyttas. Den norra medför reglering för fri sikt i entréplan (f_2). Hur en ny lösning för gångöverfarten kan se ut får detaljstuderas i samband med i nästa etapp av detaljplan.

Angöring till norra handels-/ kontors- och bostadsområdet kommer ske i anslutning till Blomsterlandet/Biltema. Korsningspunkten här har studerats med flera alternativ. Med beaktande att gång- och cykelstråk löper längs med Backavägen och korsar angöringen är det viktigt att denna utformas med största hänsyn till trafiksäkerheten då korsningspunkten kommer ha hög belastning, främst under den tid när livsmedelshandeln har sin största besöksid.

Parkering

Riktlinjerna för parkering har ändrats under planprocessen. Byggnadsnämnden tog 2015-06-17 ett första beslut om att områden/planer inom Älvstadenområdet ska planeras utifrån lägre nivåer än då gällande parkeringstal utan. Även Trafikanalys av Backavägen med mikrosimulering (WSP 2016-06-20) rekommenderar att antalet parkeringsplatser minskas för att minska trafikflödena.

En parkeringsutredning togs fram av Koucky & Partners (2016-10-19) med syfte att undersöka möjligheten och konsekvenserna av att minska p-talen samt vilka åtgärder som krävs för att dessa lägre p-tal skall fungera.

2018-04-24 antog Byggnadsnämnden nya riktlinjer för hantering av mobilitets- och parkeringsplanering i detaljplan och bygglov. De nya riktlinjerna innebär att antalet parkeringsplatser kan minskas ytterligare. En ny mobilitets- och parkeringsutredning har tagits fram för kvartersmarken norr om Leråkersmotet, Backa 170:1 (Ramböll 2018-11-02).

På grund av ägarbyte för Backa 171:4 har framtagandet av en mobilitets- och parkeringsutredning för detta kvarter skjutits upp till bygglov. Detaljplanen medger byggrätt för tillräckligt med parkering. I mobilitets och parkeringsutredningen kommer tillåtet antal begränsas till användningen i förhållande till kvarterets centrala läge.

Två parkeringshus har föreslagits inom aktuell detaljplan. Dessa parkeringshus ska innehålla parkeringsplatser för områdets behov. Det har inte bedömts lämpligt att placera ytterligare parkeringar inom aktuellt planområde då detaljplanen ligger som första etapp och parkeringsbehovet samt innehållet i närområdet kan förändras.

Kollektivtrafik

En ny kollektivtrafikhållplats planeras strax norr om Leråkersmotet. Detaljplanen ger utrymme för en eventuell framtida spårvagn. Gatan förbereds för eventuell framtida spårvagn även om inga politiska beslut finns om/när denna kan byggas ut. Utrymmet kommer initialt att användas för bussar.

Tillgänglighet och service

Tillgängligheten med kollektivtrafik ökar i och med ny kollektivtrafikhållplats.

Tillgänglighet till service ökar genom den blandning av verksamheter som detaljplanen möjliggör. Det har inte bedömts lämpligt att placera förskola eller grundskola upp till årskurs 6 inom planområdet eftersom Backavägen även fortsättningsvis kommer

ha mycket trafik och att det finns bättre, mer strategiskt lämpliga lägen för skolor och förskolor centralt inom Backaplan.

Byggnadernas tillgänglighet säkerställs genom att byggnadernas entréer placeras i höjd med markplanet. I vissa delar kan andra lösningar krävas för att klara översvämningssåtgärder. Detaljplanen innehåller bestämmelse om att det ska finnas entréer på varje fasadlängd mot Backavägen och att avståndet mellan dessa är högst 15 meter.

Tillgängligheten för gående och cyklister har prioriterats framför tillgängligheten med bil. Backavägen är dock dimensionerad för att klara ett stort trafikflöde och det begränsar möjligheterna att korsa gatan.

Friytor

Hela Backavägen, GATA, ska anläggas som ett allmänt utrymme med platser och grönska. Inom kommande detaljplaneetapper planeras för ett antal stadsdelsparker.

Tak och innergårdar ska tillgodose behovet av friyta för boende och arbetande in området. Dessa bör utformas med goda förutsättningar för vegetation. Ett gestaltungsprogram har tagits fram av Skandiafastigheter för att visa på ambitionen för utformning av gårdsmiljöerna för den norra delen av planområdet som medger bostäder.



Kvartersgata med handel, Ramböll

Hus 1 är det största huset och inhyser Coop dagligvaruhandel i bottenplan. Gårdsmiljön placeras ovan handelslokalerna och ambitionen är att forma gården så att den präglas av grönska. På gården finns cykelställ och plats för lek, möten och odling.

För gårdsmiljön för Hus 2 är ambitionen att gården ska präglas av småskalig trädgårdskänsla med fruktträd och bärbuskar i anslutning till mindre och privata gårdar.



Gården kan exempelvis utformas så att den möjliggör odling, Ramböll

Hus 3 består av tre våningar med parkeringsgarage med bostäder, bland annat äldreboende ovanpå. Gården kan utformas med omsorg för de äldre som bor här. Vegetationen kan inspireras av den lilla villaträdgården med fruktträd och bärbuskar. Eventuellt kan det finnas en plats för växthus på gården.



Sittplatser och kanske ett växthus på gården, Ramböll

Sociala aspekter

Planförslaget innebär att fler bostäder, butiker och kontor byggs, vilket innebär högre täthet och därmed fler människor som rör sig i området under längre tid av dygnets timmar. Detaljplanens syfte är att bland annat stärka Backaplan till en socialt hållbar miljö utifrån mångfald. En blandad stadsbebyggelse medför en demografisk blandning med ökade möjligheter för fler att verka och bo inom området. En ökad täthet med olika användningsområden befolkar området under fler tider på dygnet. Stads-kvaliteter stärks genom differentierad bebyggelse, urbana mötesplatser och nya sociala anslutningspunkter identifieras som ökar interaktionen mellan olika sociala skikt. Identitet och karaktär kommer att tydliggöras för området och skapa värden ur ett socialt perspektiv. Det skapas förutsättningar för ett ökat samspel med Frihamnen och övriga kringliggande stadsdelar vars områden utvecklas som pågår på en mer översiktlig nivå. Blandstadens karaktär med förbättrad infrastruktur och närhet till social infrastruktur, arbete och bostad samt uppfyllelse av stadens strategiska dokument bl.a. *Trafikstrategin*, *Grönstrategin* samt utvecklar området enligt *Vision Älvstaden*.

Teknisk försörjning

Ledningsutbyggnad

Inom planområdet finns VA-ledningar i Backavägen. Dessa ledningar består av en stor och djup kombinerad ledning, några grundare dagvattenledningar som ansluter till den kombinerade ledningen och en dricksvattenledning. Trafikverket har även en dagvattenledning som avvattnar Lundbyleden och ansluter till Kretslopp och vattens kombinerade ledning i Leråkersmotet. Denna ledning ansluter på ett stort djup. Den djupt liggande dag- och spillvattenledningen planeras ligga kvar.

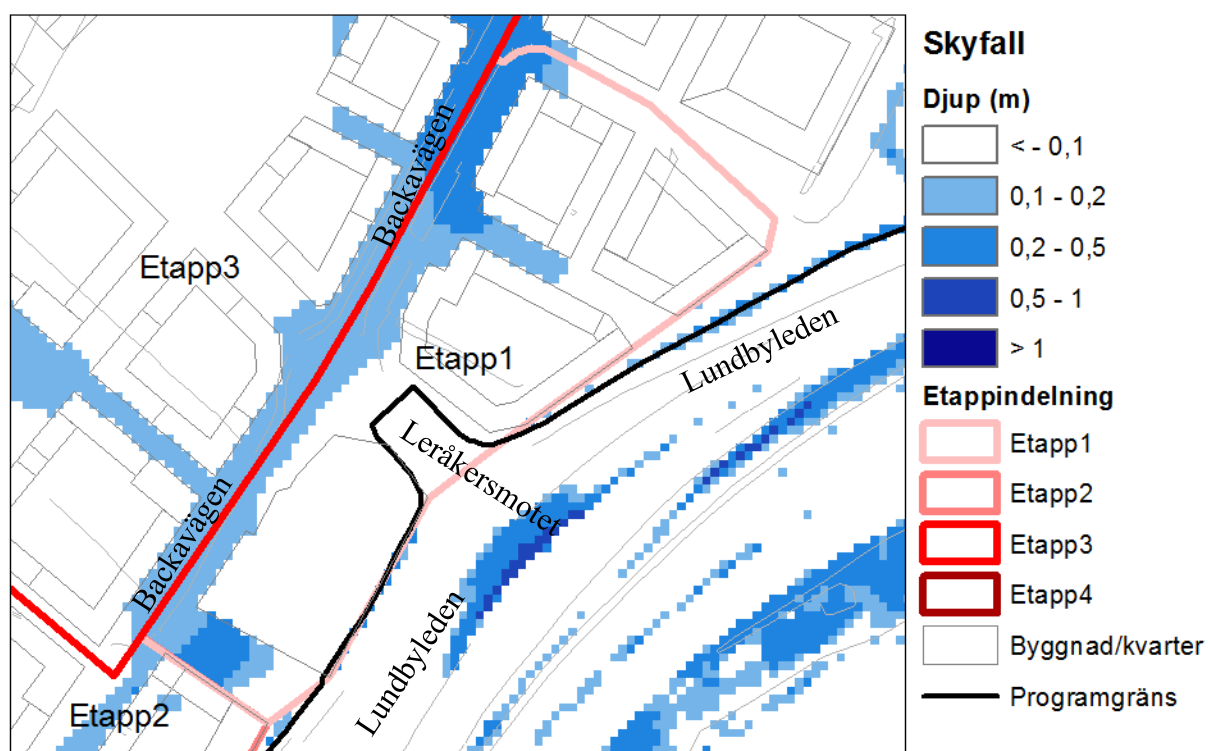
Vid detaljplanens genomförande planerar Kretslopp och vatten att bygga ett kompletterande, separerat system där spillvattnet och dagvattnet leds i separata ledningar. I samband med DP0 fränkopplas allt spillvatten från den kombinerade ledningen vilket medför att den endast innehåller dagvatten när den ansluter till DP1:s norra gräns. I samband med DP1 infodras den kombinerade ledningen mellan DP1:s norra gräns och Leråkersmotet för att ledningen ska kunna ligga kvar trots utbyggnationen av spårväg. Dagvattnet från DP1 leds i ett ytligt system söderut längs Backavägen och senare till Kvillebäcken.

I samband med detaljplan 1 byggs även en ny ytlig spillvattenledning. Dricksvattenledningen flyttas på de ställen det är nödvändigt på grund av spårvägen.

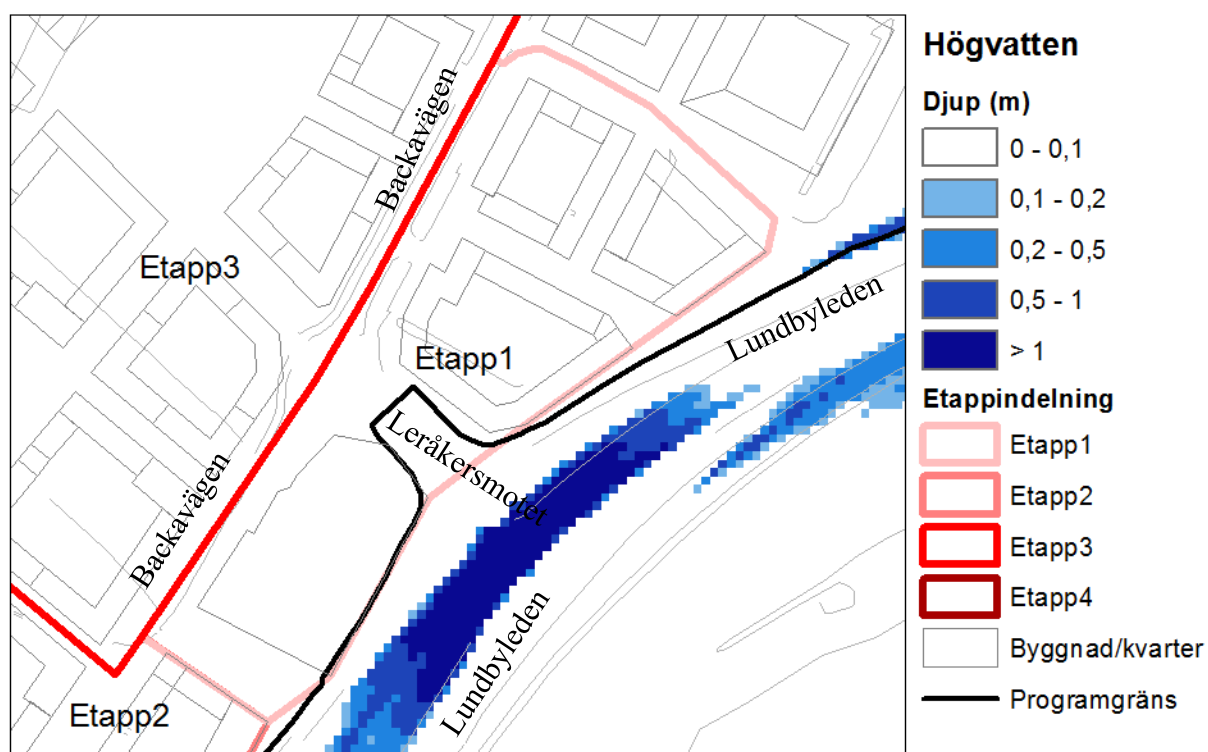
Skyfall

Backavägen är idag en lågpunkt dit ytligt överskottsvatten rinner från omgivande områden i samband med extrema regn. En skyfallsutredning för hela Backaplans programområde utfördes under hösten 2017 och våren 2018. Denna utredning utgick från nivåerna som presenterades för DP1 under samrådsskedet och presenterade en höjdsättning för hela Backaplans östra programområde. Grundprincipen är att vattnet vid ett skyfall ska ledas ytligt, via lågstråk, till Kvillebäcken. Exakt höjdsättning studeras vidare.

Figur 1 nedan visar hur området för DP1 påverkas vid ett 100-årsregn. Figur 2 visar hur området för DP1 påverkas vid högsta högvatten 2070.



Figur 1. Översvämningsutbredning i etapp 1 vid framtida 100-årsregn (år 2100).



Figur 2. Utvärdering av högvattenrisk för etapp 1. Figur visar djup vid nivån +2,27 m i Göta älv (högvattennivå år 2070).

Utvärdering av skador på byggnader

Marknivån i etapp 1 är som lägst cirka +2,4 m på Backavägen i områdets sydvästra del. Med planeringsnivån +2,8 m och ett förväntat översvämningsdjup med upp till

0,2 m på Backavägen uppfylls riktlinjen om 0,2 m marginal. Där marknivån överstiger +2,6 m, eller där översvämningssdjupet >0,2 m bör lägsta golvnivå i byggnaderna anpassas efter översvämningssbilden eller genom andra tekniska lösningar säkerställa översvämningsskydd. På Backavägen i områdets norra del är marknivån +2,4 m och översvämningssdjupet beräknat till 0,27 m. Lägsta nivå för översvämningsskydd är reglerat till +2,8 meter över nollplan inom planområdet förutom mot Backavägen i det norra kvarteret där det på grund av ovanstående är reglerat till minst +3,0 meter. Bestämmelsen reglerar medvetet inte lägsta nivå för golvbjäklag då det försvårar tillgängligheten och det kan finnas andra lösningar för översvämningsskydd.

Utvärdering av framkomlighet

Vid skyfall överstiger översvämningssdjupet 0,2 m på Backavägen i områdets norra del samt på en tvärgata i områdets södra del. Området är tillgängligt via Backavägen söderifrån och Leråkersmotet.

Påverkan på kringliggande områden

Med föreslagen höjdsättning inom DP1 kommer avrinningen att ske till Backavägen. Så är även fallet idag varför utbyggnaden av detaljplanen ej bedöms medföra någon förhöjd översvämningssrisk för kringliggande bebyggelse i framtiden.

Åtgärdsbehov etapp 1

I Tabell 1 sammanfattas åtgärdsbehovet inom detaljplanen.

Tabell 1.

Behov	Åtgärd	Ansvarig
Säkerställ att lägsta golvnivåer i planen möjliggör en acceptabel säkerhetsmarginal (>0,2 m)	Där marknivån överstiger +2,6 m, eller där översvämningssdjupet >0,2 m bör lägsta golvnivå i byggnaderna anpassas efter översvämningssbilden.	Detaljplanering
Undvik lågpunkt på tvärgata till Backavägen i områdets södra del	Vid detaljprojektering säkerställs att denna lågpunkt som är med i den grova höjdsättningen försvinner.	Detaljplanering
Säkerställ framkomlighet på Backavägen/Norra Deltavägen	Vid skyfall överstiger översvämningssdjupet 0,2 m på Backavägen i områdets norra del. Möjliga åtgärder: minskning av tillrinning till underfart utanför programområdet eller fördröjning och styrning av skyfall inom området.	Program

Dagvatten

Recipient för dagvattnet är Kvillebäcken. Med anledning av att Kvillebäcken bedöms ha måttlig ekologisk status och inte uppnår god kemisk status har extra vikt lagts på att utreda reningen av dagvattnet. Kretslopp och vatten har i programmet utrett vilken

andel programområdet bör bidra med i minskning av fosforhalten (2018-06-12). Modellering visar att mängderna av de flesta ämnen kommer att minska med exploateringen. Utan någon rening sker dock en ökning av fosfor och föreslagna reningslösningar i dagvattenutredningen för programmet är inte tillräckliga för att minska mängden fosfor.

För att göra sin andel av att förbättra Kvillebäckens status är en acceptabel belastning 0,39 kg P/ha. Slutsatsen är att om detaljplanerna kan visa att de uppfyller kravet på att släppa ut max 0,39kg P/år, ha är detta acceptabelt.

Dagvattenutredningen för DP 1 (Ramböll 2016-10-25) redovisar en möjlig lösning för dagvattenhantering inom kvartersmark och allmän platsmark. Fördröjning på innergårdar samt ovan parkeringshus och lågstråk i gatusektionerna som underbyggs av krossfyllda underjordiska fördröjnings- och reningsanläggningar rekommenderas för dagvattenhantering. Alternativ till makadamdiken innefattar inom kvartersmark rörmagasin kopplade till filterbrunnar.

Då föroreningsbelastningen från denna typ av område är relativt hög har rening i makadamdiken föreslagits som huvudalternativ inom kvartersmark och allmän platsmark. Makadamdiken reducerar tungmetallshalter med cirka 75 % och näringsämnen med cirka 50 %. Just tungmetaller och näringsämnen är för Kvillebäcken extra viktiga om bäcken i framtiden ska kunna användas som recipient. Framförallt är det riktvärdena för fosfor som är svåra att klara.

Allmän plats klarar genom makadammagasin värdet 0,39kg P/år/ha som Kretslopp och vatten beräknat. Fördjupade föroreningsutredningar har gjorts för kvartersmarken (Ramböll 2018-06-15/Sweco 2019-01-30). Norr om Leråkersmotet föreslås växtbäddar, makadamdiken och gräsdiken för rening av dagvatten. Sammantaget understigs då målvärdena inklusive fosfor. Söder om Leråkersmotet föreslås krossdiken åt öster och norr dit allt dagvatten ska ledas. Alla målvärden kan därmed klaras. Utredningen visar även att biofilter kan vara ett alternativ om det i projekteringen framkommer att delar av kvartersmarken inte kan avledas till krossdike.

Utifrån dagvattenutredningarna konstateras att exploateringen minskar utsläppen till Kvillebäcken och att exploateringen inte förhindrar målet att nå miljö kvalitetsnormerna.

Lundbyleden

Lundbyleden ligger utanför planområdet. Vatten från Lundbyleden ansluts i dagsläget och framöver till en kombinerad ledning i Backavägen.

Vatten och avlopp

Inför byggnation ska berörd fastighetsägare/exploatör kontakta Kretslopp och vatten för information om de tekniska förutsättningarna avseende VA-anslutningen.

Brandposter finns i Backavägen. Det kan uppkomma behov att komplettera dessa. Avstånd från brandpost till uppställningsplats för räddningstjänsten bör ej överstiga 75 m. Tillgänglighet till byggnader ska följa riktlinjer som anges i RSG:s Råd och anvisning 110.

Värme

Uppvärmning avses ske i första hand med fjärrvärme som ansluts till kommunal ledning.

El och tele

Beställning av utsättning respektive undanflyttning av ledningar ska ske till Göteborgs Energi Nät AB i god tid innan arbetena ska påbörjas. Vid utförande av arbeten i närheten av Göteborgs Energi Nät AB:s anläggningar ska bestämmelser för markarbeten vid elkablar följas.

Planen medför att nya ledningar ska läggas, nya transformatorstationer kommer företrädesvis förläggas inom bebyggelsestrukturen och ska följa rekommendationer om skyddsavstånd och storlek som anges av Göteborgs Energi. I de norra kvarteren föreslås tre nya transformatorstationer. I det södra kvarteret finns en befintlig transformatorstation som kan ligga kvar. Utöver finns också en generell användning E, tekniska anläggningar om behovet av ytterligare tekniska anläggningar uppkommer.

Övriga ledningar

Detaljplanen är anpassad efter befintliga ledningsrätter.

Det finns ett ledningspaket under Backavägen som har bedömts för kostsam att flytta och byta ut. Framtida Backavägen kommer att ligga något förskjutet i förhållande till dagens väg men är anpassad i sidled för att ledningarna i stort ska kunna bevaras. Norr och söder om planområdet förväntas dock dessa ledningar bytas. Vid en uppgradering av övrig ledning kan denna del av befintlig ledning, inom planområdet, komma att upplevas som ett hinder då den inte kommer ha samma kapacitet.

Avfall

Det finns en återvinningsstation vid dagens Coopbutik i centrala Backaplan. Eftersom befintlig butik föreslås flyttas till lokaler inom aktuellt planområde så har möjligheten att flytta med återvinningsstationen studerats. Det har inte bedömts möjligt då parkeringen kommer att ske inomhus i parkeringsgarage och där finns inte utrymme för hämtning av avfallet. Hantering av avfall, med tillräckligt många fraktioner, ska istället ske inom varje fastighet och bevakas i bygglovsskedet. Hantering och utformning ska följa rekommendationerna i "Gör rum för miljön" som finns på Kretslopp och Vattens hemsida. Utrymmen för sortering av avfall planeras in i bebyggelsen. Miljörum ska lokaliseras så att de nås med god tillgänglighet för såväl de boende som vid hämtning av avfallet med sopbil.

Övriga åtgärder

Geoteknik

Jordlagrets översta del, 1-4 meter, utgörs av fyllnadsmassor enligt geoteknisk utredning (Ramböll 2016-08-31). De naturliga jordlagren under fyllningen utgörs av lera med relativt stora mäktigheter. Lera har konstaterats ned till cirka 60-68 meters djup vilket stämmer väl överens med de uppgifter som framkommit av övriga utredningar i angränsande områden. Under leran finns friktionsjord som går ner till ett djup på 77-

87 meter. Friktionsjorden vilar på berg. Fyllningen är mycket heterogen och består under asfalten av friktionsjord, tegelrester, skrot mm.

Enligt tidigare undersökningar är leran låg- till mellansensitiv med enstaka högsensitiva nivåer. En undersökning från dagsläget visar dock på sensitivitetvärden motsvarande i huvudsak mellansensitiv lera.

Grundvattennivån uppmättes 2016-05-30 till cirka 1- 2,8 m djup under markytan. De lokala variationerna beror sannolikt på fyllningens olika mäktighet och sammansättning. Vidare bedöms vattennivån i fyllningsjorden variera med hänsyn till årstid och nederbörd.

Totalstabiliteten i området bedöms vara tillfredsställande inom planområdet. I anslutning till Leråkersmotet finns nivåskillnader med anlagda vägslänter för Lundbyleden kombinerat med mindre bankar för dess av- och påfartsramper. Grundförstärkning av vägbankarna är utförda med lättfyllning och i anslutning till överfarten finns bankpålar.

De uppfyllnader som gjorts under årens lopp har medfört stora och långtidsbundna sättningar och det är troligt att sättningar fortfarande pågår i området. Inga mätningar eller sättningsuppföljningar har hittats för aktuella fastigheter. Det är dock rimligt att anta att sättningar utbildas i storleksordningen ca 5- 10 mm/år. För nybyggnation inom centrala Göteborg har riktlinjer för marknivåer fastställts med anledning av höga vattenstånd.

Inget berg i dagen finns i området eller i dess direkta närhet varvid ingen risk för blocknedfall föreligger inom området.

Åtgärder

Området är sättningskänsligt och bedömningsvis pågår sättningar i området. För att undvika större och långtidsbundna sättningar rekommenderas att all tillskottsbelastning av området skall lastkompenseras (urgrävning och återfyllning med lättare massor) för att undvika långtidsbundna sättningar.

Vid utformning av grundläggning är det av största vikt att ta hänsyn till att det pågår sättningar i området. Detta gäller framförallt i övergångar mellan byggnader och omgivande mark/ledning. För de nya byggnaderna rekommenderas grundläggning med pålar vilket är en genomförbar metod. Det kan dock förekomma gamla grundläggningar, företrädesvis träpålar i området. Dessa kan vara svåra att lokalisera då det idag finns mäktig fyllning i området. Vidare kommer pågående sättningar att generera påhängslaster vilket ska beaktas vid val av påle/genomförande.

Med avseende på vibrationer rekommenderas att grundläggning av byggnader och anläggningar utreds med anledning av de mäktiga jordlagren med mycket lös till lös lera i kombination med vibrationsalstrande trafiklaster.

Förutom att marken (fyllningen) klassas som högradonmark vilket föranleder att byggnader ska utföras radonsäkert anses det inte behöva införas några planbestämmelser med avseende på de geotekniska förhållandena som råder inom området.

Markmiljö

Miljötekniska markundersökningar har gjorts i flera omgångar inom området mellan åren 2015 och 2018, vilka har påvisat förhöjda föroreningshalter i mark och grundvattnen. En riskutredning avseende markföroreningarna har tagits fram tillsammans med platsspecifika riktvärden (Ramböll 2019-02-19)

Ett flertal undersökningar och utredningar har genomförts på fastigheterna och/eller i anslutning till fastigheterna. Föroreningarna är kopplade till den verksamhet som bedrivits/bedrivs på platsen men även till fyllnadsmaterialets ursprung. Föroreningar återfinns huvudsakligen i fyllnadsmassorna, vars mäktighet är mellan 1 och 4 meter inom aktuellt planområde.

De platsspecifika riktvärdena med avseende på människors hälsa och på miljön, är anpassade till planerad markanvändning (Bostäder och Handel/kontor). Representativa halter för området har beräknats och jämförts med framtagna platsspecifika riktvärden, varefter en riskbedömning genomförts för två olika nivåer, ytlig jord och djup jord.

I jorden har halter av arsenik, bly, kadmium, kvicksilver och PAH över beräknade platsspecifika riktvärden påträffats inom hela planområdet. I grundvattnet har halter av bensen, alifatiska kolväten och PAH över beräknade platsspecifika riktvärden påträffats.

Sammantaget bedöms oacceptabla risker föreligga oavsett om markanvändningen är Bostäder eller Handel/kontor för ytlig jord med avseende på människors hälsa och miljön. Även för djup jord bedöms oacceptabla risker med avseende på människors hälsa kunna föreligga.

Åtgärder

En sanering av förorenade jordmassor behöver utföras innan området exploateras. En åtgärdsutredning (Ramböll 2019-04-05) har genomförts som visar att det finns ekonomisk rimliga åtgärder för att nå satta riktvärden så att marken blir lämplig för sin användning.

Risk- liksom åtgärdsutredningen är avstämda med miljöförvaltningen. Markarbeten inom förorenade områden är anmälningsskyldiga enligt §28 i Förordningen (1998:889) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd och i samband med kommande entreprenader kommer detaljerade åtgärdskrav tas fram av exploatören i samråd med kommunens miljöförvaltning. Detta tydliggörs i detaljplanen med en administrativ bestämmelse om att *”Vid markarbeten ska beslut om avhjälpande åtgärder gällande förorenad mark erhållas av miljöförvaltningen innan startbesked ges.”*. Bestämmelsen innebär att alla markarbeten inklusive dagvattenanläggningar. På detta sätt kan åtgärder säkerställas utifrån att miljöförvaltningen godkänt hanteringsplanen samtidigt som saneringsarbetet kan ske löpande med byggnationen.

Buller

Vägtrafikbuller

Bullerberäkningar har genomförts av Norconsult för det norra bostadskvarteret. Bullerberäkningarna har baserats på trafikförutsättningar för flertalet vägar i planområdet och dess närhet. Underlag för trafiken utanför planområdet har tillhandahållits av Gö-

teborgs stad och trafiken inom planområdet av Skandiafastigheter. Andelen tung trafik är satt till samma andel som vid tidigare utredning. I *tabell 1A-1C* visas en sammanställning av de trafikförutsättningar som ligger till grund för bullerberäkningarna.

Tabell 1A Sammanställning av vägtrafikförutsättningarna som legat till grund för bullerberäkningarna

Väg	Årsdygnstrafik (fordon/dygn)	Andel tung trafik (%)	Skyltad hastighet (km/h)
Lokalgator inom planområdet	2 100	1-6 ¹⁾	30
Backavägen norra	17 000	11	50
Backavägen södra	15 000	11	50
Leråkersmotet	16 000	11	50
Ramper till/från Lundbyleden	3 200-5 000	11	50
Lundbyleden	62 000	11	70
Norra Deltavägen	14 000	11	50

1) Andel tung trafik uppgår endast till 6 % för sträckan mellan infarten till parkeringshuset till lastkajen. För denna sträcka har större delen av persontrafiken till handeln i området avviker i i parkeringshuset.

Tabell 1B Tågtrafikförutsättningarna för Hamnbanan som legat till grund för bullerberäkningarna

Tågtyp	Antal tågpassager/ vardagsdygn	Medellängd (m)	Maximal längd (m)	Hastighet (km/h)
Godståg	150	400	750	40

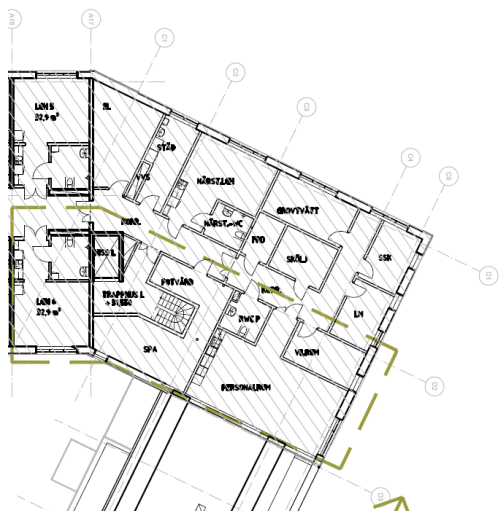
Tabell 1C Tågtrafikförutsättningarna för Bohusbanan som legat till grund för bullerberäkningarna

Tågtyp	Antal tågpassager/ vardagsdygn	Medellängd (m)	Maximal längd (m)	Hastighet (km/h)
Godståg	12	350	650	40
Persontåg	80	100	135	40

Beräkningarna visar att ljudnivåerna vid de yttre fasaderna är höga upp till 72 dBA. In mot gården har dock större delen av fasaderna ekvivalent ljudnivå som är lägre än 50 dBA. Flertalet lägenheter bör med rätt planlösning kunna orienteras så att minst hälften av bostadsrummen placeras mot innergården och därmed uppfylla kraven.

Undantag är lägenhet/lägenheterna i byggnaden närmast Leråkersmotet mot Lundbyleden för översta våningsplan där det inte finns någon fasad med ljudnivåer lägre än 55 dBA. För att möjliggöra att bostäder placeras längs Lundbyleden behöver dessa uppföras genomgående så att en tyst/ljuddämpad sida uppnås. I de mest utsatta hörnlägena är det inte lämpligt med lägenheter utan dessa ytor planeras istället användas för tvätt, omklädning och trapphus etc. för det planerade äldreboendena.

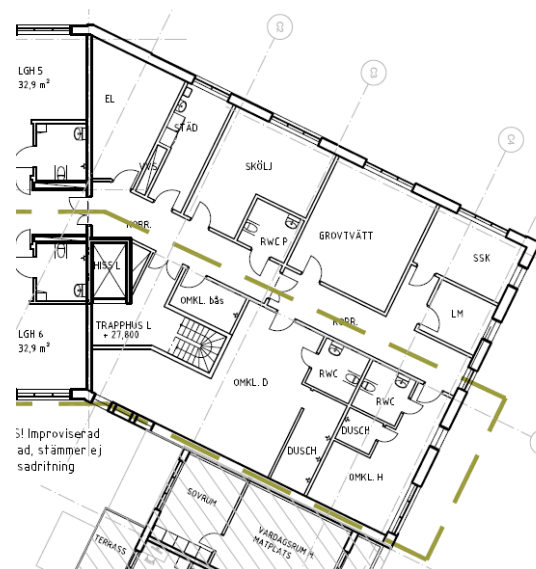
Där så är möjligt utifrån bullernivåerna kommer också delar av bostäderna uppföras enkelsidiga och ha en bostadsarea under 35 m² vilket innebär att tillåten bullernivå på 65 dBA kan accepteras.



Förslag till användning för översta våningens hörnläge där bullervärden är höga



Lägenheterna längs Lundbyleden uppförs genomgående



Exempel på nyttjande i utsatta hörnlägen

För samtliga måste det finnas tillgång till en gemensam uteplats på respektive gård och/eller privat uteplats vid fasad in mot gården där riktvärdena kommer att klaras.

Göteborgs stad har tagit fram en vägledning för trafikbuller i planeringen, som ska användas vid framtagande av detaljplaner. Vägledningen har sin utgångspunkt i gällande riktvärden för buller i förordningen (SFS 2015:16) om trafikbuller vid bostadsbyggande men också stadens lokala miljömål om att göteborgarna ska ha tillgång till goda ljudmiljöer ute och inne samt beslut om att barnperspektivet ska genomsyra stadsplaneringen.

I vägledningen framgår att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Om bullret vid en bostadsbyggnads fasad ändå överskrids bör en skyddad sida uppnås där bullret uppgår till högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och

maximal ljudnivå mellan kl. 22.00 och 06.00 uppgår till högst 70 dBA vid fasad och som minst hälften av bostadsrummen är vända mot. Som ovan gäller även här högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden. Lägenheter med en yta på högst 35 kvadratmeter, kan byggas enkelsidiga mot gatan upp till 65 dBA. Detta riktvärde gäller alltså i mest utsatta fasad. Om 60 dBA inte klaras gäller grundkravet på hälften av bostadsrummen mot sida med under 55 dBA och 70 dBA maximal ljudnivå enligt ovan.

Industribuller

En översiktlig industribullerutredning för detaljplaneområdet har tagits fram av WSP (2016-11-17). Den närmaste omgivningen kring planerad byggnation utgörs av ett industri- och handelsområde vars industribullerbidrag till planerade bostäder har bedömts. Intilliggande bulleralstrande verksamheter som bedömts i utredningen är Bitema och Blomsterlandet i norr, Kulturlagret i väst och Kville Bangård (Hamnbanan) i öst. I utredningen ingår även en bedömning av kommande industribuller från planerad Coop-butik inom planområdet.

Förväntade ljudnivåer har beräknats till planerade bostäder för jämförelse med Boverkets respektive Naturvårdsverkets vägledning för industribuller. Beräknade ljudnivåer vid planerade bostäder uppfyller gällande krav.

Lågfrekvent buller

Lågfrekvent buller från godståg på Hamnbanan och tung vägtrafik på Lundbyleden har studerats (Norconsult 2018-09-14). Resultaten visar att risk för lågfrekventa störningar föreligger. Särskilt i frekvensbanden 50 och 63 Hz ses överskridanden med vald fasad- och fönstertyp. Genom att begränsa fönsterytan mot Lundbyleden förbättras situationen något, men överskridanden ses fortfarande i 50 och 63 Hz.

Fönsters ljudreduktion vid låga frekvenser påverkar möjligheten att klara folkhälsomyndighetens riktvärden (FoHMFS 2014:13) för ljudnivå inomhus. Fönster förekommer på marknaden som erbjuder erforderlig ljudreduktion i låga frekvenser. Viktigt är dock att fönster väljs som också har tillräcklig reduktion i frekvenser ovanför det studerade området i denna handling. Bulleråtgärder såsom skärmar skulle också kunna förbättra situationen alternativt att ha en annan användning som är mindre känslig. Folkhälsomyndighetens riktvärden avses för bostadsrum i bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler.

Riktvärdena saknar en tydlig definition av vilken tidsperiod riktvärdena ska gälla för. För en ekvivalent ljudnivå kan det innebära en markant skillnad om utvärderingsperioden endast inkluderar den tid som en viss störning pågår eller om även tysta perioder däremellan inkluderas. I gjord utredning tolkas "en viss tidsperiod" som endast den period då störningen pågår, d.v.s. under fordonspassagerna utan tysta perioder däremellan. Denna tolkning innebär att riktvärdena tolkas som strängare än om de utvärderats för en längre tidsperiod som exempelvis maxtimme eller nattetid.

Då riktvärdena är otydliga är det svårt att reglera i plan. En upplysning har tillförts plankartan om att lågfrekvent buller ska beaktas. Detta ska ske genom val av fönster.

Åtgärder

Bullerberäkningarna visar mycket höga bullervärden mot Lundbyleden och höga bullervärden mot Backavägen. Eftersom bostadsbyggnaderna föreslås utformas med

kvartersstruktur så uppnås en ljustdämpad sida mot bostadsgårdarna vilket möjliggör användningen bostäder. Eftersom tillgången till rekreativa områden med god ljudkvalitet initialt är begränsade så ska innergårdarna utformas med särskild hänsyn till god ljudmiljö och användbara vistelseytor.

Eftersom det inte finns någon detaljerad information om bullerkällor och dess placering inom planerad verksamhet vid Coop och övriga planerade handels- och bostadsbyggnader får dessa bedömas i en bygglovsansökan. Bedömda källor som har betydelse för närliggande bostäder är främst lasthantering och aggregat för ventilation och kyla. En bullerutredning i bygglovsansökan behöver addera de ljudnivåer som Coops källor m.fl. ger upphov till vid planerade bostäder tillsammans med beräknade nivåer från kringliggande verksamhet som anges i industribullerutredningen (WSP 2016-11-17).

Vid tomtgränsen mellan Biltema/Blomsterlandet och planområdet finns idag ett cirka 2 meter högt plank/staket. Planket påverkar bullerutbredningen något men är inte nödvändig för att uppfylla gällande krav. Dock, för t.ex. lastning av kundkorgar nattetid vid Blomsterlandet, dämpar ett plank om minst 2 meter den möjliga störning som denna verksamhet ger upphov till vid närmast planerade bostäder.

Vibrationer

Enligt översiktlig vibrationsutredning (WSP 2016-11-11) är vibrationskällorna i närområdet trafik på Lundbyleden och Backavägen samt trafik på Leråkersmotet. Den klart dominerande vibrationskällan i området är tågtrafiken på Hamnbanan.

De uppmätta vibrationsnivåerna har jämförts med Naturvårdsverkets och Trafikverkets riktlinjer. Av mätresultaten framgår att planerade bostäder med stor sannolikhet kommer att få komfortvibrationsnivåer som ligger under ovannämnda tillämpbara riktvärden.

En förutsättning för kravuppfyllnad är att tågens tyngd och hastighet inte kommer att förändras markant eller att nya spår kommer att förläggas närmare planområdet och de planerade bostadsbyggnaderna.

Åtgärder

Planbestämmelse har införts angående max tillåtet värde för vibrationer i bostadsrum. Vibrationsutredningen rekommenderar att undvika veka träbjälklag samt grundläggning med platta på mark.

För eventuell ny spårvagnssträckning på Backavägen förväntas inga komfortstörande vibrationer kunna uppstå om spåren anläggs på ett större avstånd än 10 meter från byggnaderna. Ett samråd med trafikkontoret angående spårvägen bör dock ske så att de belyser frågan och ser över ev. stomljudsproblem, som kan uppstå om spåren förläggs närmare än 10 meter.

Risk

En översiktlig riskutredning för Backaplan, Detaljplan 1 och 2 med avseende på farligt godstransporter på Lundbyleden, Hamnbanan och Kville rangerbangård har tagits fram (Cowi 2016-06-23). Med riskutredningen som grund har ett kompletterande PM för aktuell detaljplan tagits fram som utgår från framtagna volymstudier och skissat innehåll (Cowi 2016-11-18, rev. 2019-01-31).

Avståndet från Lundbyleden till planerad bebyggelse är generellt 30 meter för hela planområdet. Ett parkeringshus i den södra delen av området planeras delvis 15 meter från Lundbyleden.

Enligt beräkningarna blir samhällsrisknivån, utan hänsyn till skyddsåtgärder, oacceptabel för planområdet oavsett om man bygger kontor eller bostäder. Detta gäller såväl acceptanskriterier från DNV (SRV, 1997) som från Göteborgs Översiktsplan (GÖP, 1999), vilka samtliga överskrids. Med skyddsåtgärder blir samhällsrisknivån dock acceptabel. Oavsett om man bygger bostäder eller kontor hamnar samhällsrisknivån med skyddsåtgärder under respektive acceptanskriterium från Göteborgs Översiktsplan men över DNV:s lägre acceptanskriterium.

Beräknade risknivåer bedöms som rimliga när hänsyn tas till rekommenderade skyddsåtgärder. Vidare följer placeringen av ny bebyggelse riktlinjerna i GÖP (1999) avseende placering intill Hamnbanan och Kville bangård. Planerad bebyggelse följer inte riktlinjerna i GÖP (1999) avseende Lundbyleden om Lundbyleden betraktas som en primär transportled för farligt gods (vilket den idag är klassad som).

Risken från Lundbyleden minskas dock effektivt genom att ställa krav på fasad i oibrännbart material då det enligt inventeringen idag i princip enbart går farligt gods-klass 3 (brandfarlig vätska) på leden.

Åtgärder

Baserat på riskutredningen och resultaten från beräkningar av individrisk och samhällsrisk bedöms föreslagen exploatering (såväl kontor som bostäder) med avseende på omfattning och geografisk placering i närheten av Lundbyleden, Hamnbanan och Kville bangård möjlig förutsatt att föreslagna skyddsåtgärder/skyddsavstånd beaktas vid ny bebyggelse.

Plankartan innehåller planbestämmelser som följer rekommendationerna i kompletterande utredning (Cowi 2016-11-18, rev. 2019-01-31).

Föreslagen åtgärd gällande Barriär/skydd med tät nederkant som förhindrar mekanisk konflikt mellan avåkande fordon och byggnad samt motverkar att vätska kan rinna in på området ska finnas längs Lundbyleden i hela planområdets utbredning. Denna åtgärd har undersökts vidare genom vägsektioner för leden i relation till planområdet. Leden lutar bort från området och någon extra barriär för vätskor bedöms därmed inte behövas. Avåkningsskydd är planerade för den nya Lundbyleden och säkerställs ytterligare genom avtal mellan Skandiafastigheter och trafikverket.

Gällande varuintag möjliggör detaljplanen att varuhanteringen kan byggas in vilket är fördelaktigt ur riskhänseende. Bestämmelsen om varuintag avser portarna in till butik. Lastbilsportar och lastkajer kan ligga inom 40 meter.

Detaljplanen reglerar att parkeringshuset söder om Leråkersmotet ska vara byggt innan slutbesked ges för ändrad användning eller påbyggnad av befintlig byggnad bakom. Detta säkerställer parkeringshusets skyddsverkan innan känsligare användning som utbildnings- eller vårdlokaler införs. Risknivån är beräknad utifrån att parkeringshuset ventileras ut mot leden men har en tät fasad mot angränsande byggrätter. Detta för att undvika luftföroreningar, både från leden och parkeringshuset, inom kvartersmarken där människor vistas.

Luft

För att undersöka hur luftkvaliteten är på platsen har spridningsberäkningar gjorts med syfte att visa på fördelningen av luftföroreningarna inom det aktuella området samt att jämföra uppmätta och beräknade halter mot föreskrivna miljökvalitetsnormer och det nationella miljökvalitetsmålet, ”Frisk luft”. Resultatet redovisas i Luftmiljöutredning (Sweco 2016-09-28 och 2017-01-20).

I Göteborg har vägtrafiken identifierats som den huvudsakliga källan till kvävedioxid och partiklar (PM10), och högst haltnivåer uppmäts i närhet med de stora trafiklederna. Övriga källor är industriella verksamheter, småskalig vedeldning och arbetsmaskiner, men också långväga transporter från mer avlägsna källor, både inom Sverige och utanför landets gränser. Partiklar (PM10) och kvävedioxid är de luftföroreningar som idag uppvisar höga halter i Göteborg och riskerar att överskrida de miljökvalitetsnormer som finns definierade.

I denna utredning har spridningsberäkningar utförts för området längs Backavägen, inom stadsdelen Backaplan norr om Göteborg centrum. Beräkningar utfördes för den nuvarande situationen, 2020 och 2035 med tillhörande emissionsfaktorer och beräknade framtida trafikmängder. Då det finns osäkerheter kring att emissionsfaktorerna för kväveoxider faktiskt kommer att minska i samma utsträckning som HBEFA räknat med, genomfördes även ett ”worst case” scenario där dagens emissionsfaktorer användes för år 2020.

Resultatet från spridningsberäkningarna visade att detaljplanen inte försvårar möjligheten att uppfylla miljökvalitetsnormerna för utomhusluft. Planområdets östra delar mot Lundbyleden uppvisar i dagsläget höga halter. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid klaras inom planområdet och för samtliga scenarion. Miljökvalitetsmålen för års- och timmedelvärde klaras inte för nuläges- eller 2020 scenariot, men klaras för större delen av planområdet 2035. Halterna av kvävedioxid beräknades minska fram till 2035 i jämförelse med nuvarande situation. Anledningen till minskningen är en kombination av att bakgrundhalterna förväntas minska med cirka 30 % till år 2030 och att teknikutvecklingen kommer leda till renare bilar med minskade direktutsläpp av kväveoxider.

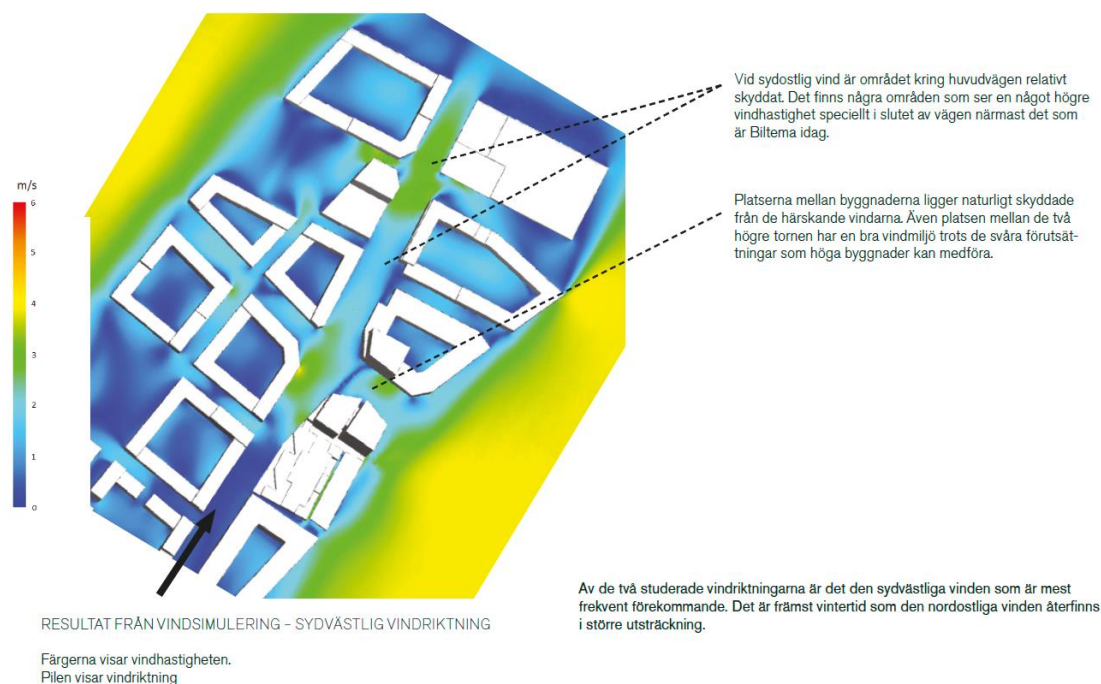
De föreslagna centrumverksamheterna- och bostäderna i planområdet kommer byggas i direkt närhet till Lundbyleden, samt att gaturummet längs Backavägen och Leråkersmotet kommer att slutas. Detaljplanen medför att fler människor utsätts för exponering av luftföroreningar jämfört med nuläget inom planområdet. Vid bostäderna antas miljökvalitetsnormerna klaras för samtliga scenarion.

Åtgärder

Rekommendationerna om åtgärder i detaljplanen sammanfaller med rekommendationer om riskhantering. Plankartan innehåller planbestämmelse om att luftintag ska vändas bort från Lundbyleden, att entréer placeras bort från de sidor som vetter mot Lundbyleden samt att fönster mot Lundbyleden inte får vara öppningsbara.

Lokalklimat

En sol- och vindstudie är framtagen (White 2016-09-01). Syftet är att studera hur höga hus påverkar lokalklimatet och vilken effekt en omdisponering av exploateringen innebär. Resultatet visar att det är bra att huskroppen delas upp med indrag och flikighet och stämmer väl överens med övrigt skissarbete.



Kompensationsåtgärd

Göteborgs kommun ska enligt beslut i kommunfullmäktige arbeta med kompensationsåtgärder för att säkerställa göteborgarnas tillgång till värdefulla natur- och rekreationsområden. Kompensationsåtgärder innebär att natur- och rekreationsvärden som går förlorade genom exploatering ersätts genom åtgärder i närområdet i första hand. Dessa åtaganden är frivilliga åtgärder som kommunen eller exploitören åtar sig utöver vad som krävs enligt miljöbalken.

Inga värdefulla natur- eller rekreationsområden förloras då området som ianspråkats är hårdgjord befintlig industri och handelsmark och saknar naturvärden. Enligt beviljad biotopsskyddsdispens kan de träd som tas ned att ersättas utanför planområdet i dess närområde.

Fastighetsindelning

Detaljplanen omfattar två fastigheter för bostäder, handel, centrum mm samt del av Backavägen. Fastighetsbildning ska ske i enlighet med detaljplanen. Detaljplanen medger att planerad byggnation delas upp i flera s.k. ”3D-fastigheter”. Fastighetsindelningen, gemensamhetsanläggningar, u-områden, mm, framgår av plankartan.

Huvudmannaskap och ansvarsfördelning

Anläggningar inom allmän plats

Vid kommunalt huvudmannaskap ska utformning av allmän plats anges i detaljplanen. Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll. Allmän plats inom detaljplanen omfattar del av Backavägen, GATA, som föreslås att byggas ut med en stadsmässig gatusektion av kvarterstadskaraktär. Sektionen blir uppdelad i separat kollektivtrafikstråk i mitten och med separerade gång- och cykelbanor respektive körfält för bil på ömse sidor om kollektivtrafiken. Sektionen beskrivs mer detaljerat under *Detaljplanens innebörd och genomförande, Gator, GC-vägar sid 23*.

Anläggningar inom kvartersmark

Fastighetsägarna/exploatörerna ansvarar för utbyggnad av anläggningar inom kvartersmark. Göteborg Energi ansvarar för anläggningar inom E, teknisk anläggning (transformatorstation etc.).

Anläggningar utanför planområdet

Leråkersmotet gränsar till planområdet. Trafikverket, som är huvudman för Lundbyleden och Leråkersmotet, kan komma att ställa krav på att skyddsåtgärder utförs för att tillåta planerad bebyggelse.

Drift och förvaltning

Områden redovisade som allmän plats GATA kommer att förvaltas av kommunen, genom trafiknämnden. Trafikverket ansvarar för drift av Lundbyleden. Göteborg Energi ansvarar för drift av anläggningar inom E, teknisk anläggning för transformatorstation. Respektive fastighetsägare ansvarar för drift av övriga anläggningar inom kvartersmark.

Fastighetsrättsliga frågor

Mark ingående i allmän plats, inlösen

Detaljplanen medför rättighet samt skyldighet för kommunen att lösa in mark utgörande allmän plats. Planförslaget innebär att mark som idag är upplåten för kvartersmark behöver tas i anspråk för att möjliggöra breddning av Backavägen, i detaljplanen utlagt som allmän plats, GATA. Detta betyder att inlösen av del av fastigheterna Backa 169:1, 170:1 och Backa s:262 m. fl. kommer att ske. Påverkan på berörda fastigheter framgår av fastighetsrättsliga konsekvenser nedan.

Fastighetsbildning

Fastighetsbildning skall ske i enlighet med detaljplanen.

Del av kommunens fastighet Backa 866:574 skall genom fastighetsreglering överföras till Backa 170:1.

Delar av fastigheterna och samfälligheterna Backa 169:1, 170:1, 171:4, Backa s:262 med flera skall genom fastighetsreglering överföras till lämplig kommunal fastighet för att möjliggöra en breddning av Backavägen.

Beroende av hur kvartersmarken utformas och indelas kan del bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning.

Före beviljande av bygglov ska erforderlig fastighetsbildning vara genomförd.

Gemensamhetsanläggningar

Beroende av hur kvartersmarken delas upp kan en eller flera gemensamhetsanläggningar bildas inom Backa 170:1 för t ex infart, sophus mm. Berörda fastighetsägare avgör och bevakar frågan. Området är markerat med g på plankartan.

Servitut

Backa 171:4 nyttjar idag infart från Backavägen inom Backa 171:3. Det görs med stöd av ett avtalsservitut mellan parterna. Fastighetsägarna bör gemensamt se över om servitutet fortsatt behövs då Backa 171:4 föreslås lösa infart inom egen fastighet.

Backa 171:4 belastas av inskrivet avtalsservitut för VÄG till förmån för Backa 866:574. Servitutet blir onyttigt i samband med att mark som i detaljplanen lagts ut som allmän plats överförs till kommunägd fastighet.

Nytt avtalsservitut för befintlig gångväg inom Backa 171:4 bildas för att säkerställa kommunens rätt att bibehålla befintlig gångväg inom fastigheten.

Nytt avtalsservitut för slänt/mothåll för Backavägen bildas till förmån för kommunens gatufastighet belastande Backa 169:1.

Ägaren av Backa 170:1 önskar trygga dräneringsledningar inom allmän plats med servitut på grund av att byggnad placeras i fastighetsgräns.

Detaljplanen bedöms i övrigt inte ge upphov av nya servitutsupplåtelser eller påverka befintliga servitut. Beroende av hur bostadskvarteren utformas och delas in i fastigheter kan det uppstå behov av nya servitut.

Ledningsrätt

I Backavägen finns ett ledningstråk med bland annat fjärrvärmeledningar, vatten och avlopp och elledningar. Sektionen av den nya gatan har anpassats för att undvika allt för kostsamma ledningsflyttar. Det blir dock nödvändigt att delvis flytta, åtgärda och komplettera befintligt ledningsnät. Kommunen har utrett detta tillsammans med berörda ledningsägare.

Delar av fastigheten Backa 170:1 är belastad med ledningsrätt för va-ledning och fjärrvärmeledning. Detaljplanen har delvis utformats med hänsyn till detta. Ägaren till 170:1 ansvarar för att bekosta och initiera de för exploateringen nödvändig ändringarna av ledningsrätten för fjärrvärme.

Detaljplanen bedöms ge upphov till nya ledningsrätter för tekniska anläggningar (**E**) samt ny ledningsrätt för nya va-ledningar inom Backa 170:1 och befintliga el-ledningar (**u**) inom Backa 171:1.

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i exploateringsavtalet att exploatören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer

inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt. I de fall där ledningsrätt för kommunala vatten- och avloppsanläggningar behöver inrättas alternativt ändras eller upphävas ansöker Fastighetskontoret om lantmäteriförrättning för Kretslopp och vattens räkning.

Allmänna ledningar, inom områden markerade med **u** på plankartan, kan säkerställas med ledningsrätt.

Inom områden som på plankartan markerats med **E** kan tekniska anläggningar placeras. Dessa ska säkerställas med ledningsrätt alternativt avstyckas till egna fastigheter.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Kommunen ansöker om och bekostar lantmäteriförrättning för att föra över områden som föreslås ingå i allmän plats, se nedan. Respektive ledningsägare eller berörd exploatör samt fastighetskontoret ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i exploateringsavtal och överenskommelser om marköverföring.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Fastighet	Ägare	Erhåller mark, ca kvm	Avstår mark, ca kvm	Markanvändning
Backa s:262	Backa 170:2, Backa 170:3		204 kvm för breddning av Backavägen och för teknisk anläggning (E)	GATA
Backa 169:1	Norra Backa-plan Bostads AB		3033 kvm för breddning av Backavägen	GATA
Backa 170:1	Backafastigheten 170:1 AB	4955 kvm ny kvartersmark	2193 kvm för breddning av Backavägen samt avstående av utrymme för tekniska anläggningar (E)	CBDSEP/KBHP, GATA, E
Backa 170:4	Göteborgs kommun, Göteborg Energi ledningsrätts-havare		40 kvm för breddning av Backavägen	GATA (del av fastigheten)
Backa 171:4	Balder Backa 3 AB		430 kvm för breddning av Backavägen och utrymme/område för teknisk anläggning	GATA, E

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och Skandia Fastigheter (som ägare av Backa 170:1) samt mellan kommunen och Fastighets AB Balder (som ägare av Backa 171:4) angående genomförandet av planen. Genom avtalet regleras bland annat överföring av markområden och utbyggnad av kommunaltekniska anläggningar inom och utanför avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats mm.

Separata avtal om fastighetsbildning avseende marköverföring kommer att tecknas mellan kommunen och ägaren av Backa 170:1 respektive kommunen och ägaren av Backa 171:4. Servitutsavtal för befintlig gångväg kommer tecknas mellan kommunen och ägaren av Backa 171:4.

Avtal mellan kommun och övriga fastighetsägare

Avtal skall tecknas mellan kommunen och ägaren till fastigheten Backa 169:1 samt samfälligheten Backa s:262 angående överlåtelse av mark utlagd som allmän plats. Kommunen ska även försöka nå överenskommelser med delägarna till samfälligheten Backa s:212.

Servitutsavtal för slänt/mothåll för Backavägen belastande Backa 169:1 ska tecknas mellan kommunen och ägaren till Backa 169:1.

Detaljplanen är ett första steg i en omvandling av hela handels- och verksamhetsområdet Backaplan och ska ses som en del i en större helhet. För att försäkra sig om bland annat finansiering av allmän plats samt grundläggande principer för genomförande av denna detaljplan och kommande ska kommunen och de fastighetsägare som driver en omvandling av Backaplan träffa ett ramavtal. Då ramavtalet kommer att omfatta hela omvandlingsområdet så kommer följande genomförandeavtal/exploateringsavtal även att omfatta finansiering av anläggningar utanför respektive detaljplan.

Avtal med Trafikverket

Avtal mellan Skandia Fastigheter och Trafikverket har tecknats.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

Inom kommunägda fastigheter kan finnas ledningar som omfattas av markupplåtelseavtal mellan Göteborg Stad och Göteborg Energi som reglerar Göteborg Energikongcernens ledningar inklusive tillbehör i Göteborgs Stad.

Ledningsägare är skyldiga att bevaka sina rättigheter och samråda med kommunen/exploatören avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Vid omläggning av ledningar bör avtal tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.

Fastighetskontoret har fullmakt att företräda Göteborg kretslopp och vatten i samband med genomförandet. Påverkan på Göteborg Energis och Skanovas ledningar är reglerade i befintliga avtal mellan parterna.

Dispenser och tillstånd

Kommunen har ansökt om och beviljats dispens för nedtagning av biotopskyddade trädtrader.

Tidplan

Antagande: 1 kvartalet 2020

Om planen inte överklagas fastställs den fem veckor efter antagande.

Förväntad byggstart: 2 kvartalet 2020

Genomförandetid

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras utan att synnerliga skäl föreligger. Efter genomförandetidens slut fortsätter planen att gälla tills kommunen tar fram ny plan eller ändrar gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen.

Planens genomförandetid

Genomförandetiden är tio år från det datum då planen vunnit laga kraft.

Överväganden och konsekvenser

Överväganden har gjorts mellan olika intressen:

Nollalternativet

Gällande plan fortsätter gälla, alternativt en kontorisering med lägre exploateringsgrad. Ger glesare stad, vilket innebär sämre resurshushållning, större totalt trafikarbete, sämre trygghet, sämre serviceutbud etc. Nya bostäder skulle behöva planeras på ett annat ställe.

I nollalternativet kommer markanvändningen att vara liknande som den som är idag. Det finns därför inte samma incitament att sanera föroreningar i mark och sediment till den grad som ett genomförande av detaljplanen innebär (sanering till KM/plats-specifikt riktvärde jämfört med MKM).

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

En barnkonsekvensanalys och en social konsekvensanalys har genomförts i samband med att detaljplanen har arbetats fram. En workshop SKA/BKA hölls den 21 april 2016 med representanter från staden och exploatörerna. Workshopen tog avstamp i tidigare utfört större arbete som togs fram i samband med *Struktur- och färdplan*.

Den största utmaningen för detaljplanen är att området är först ut i ett större stadsomvandlingsprojekt. Efter att aktuell detaljplan bedöms vara utbyggt kommer resterande

Backaplan att byggas ut under en 5- till 20-årsperiod. Projektet har en hög ambitionsnivå vad gäller innehåll och gestaltning men kommer under en lång tid upplevelsemässigt ligga en bit ifrån den starka knutpunkten Hjalmar Brantingsplatsen.

Planförslaget kommer bidra till ökad tillgänglighet genom ett utbyggt gång- och cykelstråk och kollektivtrafik som kommer erbjuda boende inom planområdet och i stadsdelen att enkelt nå verksamheter och arbetsplatser, kulturutbud och föreningsliv till fots, med cykel och kollektivtrafik. Genom stadens satsning med att tillgängliggöra och synliggöra existerande grönområden, nya mötesplatser, ökas också möjligheten till integration och jämlikhet.

Bostädernas planerade innegårdar som ger möjlighet till utevistelse i skyddad miljö är anpassade både för äldres och barns behov. Ambitionen med denna detaljplan är att skapa mötesplatser istället för handelsplatser, att möjliggöra en variation av verksamheter och handel som kan samspela med bostäder.

Kontoret bedömer att Barnkonventionen har beaktats i framtagandet av planförslaget.

Sammanhållen stad

Göteborg är en segregerad stad med starkt skilda ekonomiska, sociala och kulturella förhållanden och klyftorna ökar. Stadsplaneringen måste därför bidra till en mer socialt sammanhållen stad där människor från olika sociala grupper ser varandra i det dagliga livet och skapa förutsättningar för en blandad befolkning. Det ska rent fysiskt finnas kontinuerlig bebyggelse och kopplingar mellan stadens olika delar. Att behålla, förstärka och skapa sammanhängande gångstråk är mycket viktigt, särskilt för barn och unga. Ungas mobilitet bygger i stor utsträckning på kollektivtrafik och trygga stråk till och från hållplatser hela dygnet behövs för att unga ska våga och kunna ta sig till stadens olika delar. Framtidens Backaplan är en levande innerstadsmiljö som sammanbinder sin omgivning och förstärker kärnan över älven. Backaplan ska utvecklas till tätbebyggd blandstad med mycket cityhandel, bostäder, kontor och grönska.

En mänsklig skala tillförs med hjälp av olika karaktärer på delområden och kvarter, variation av hushöjder samt ett både övergripande och finmaskigt nät av platser och parker. Det stora området ska delas in i greppbara grannskapsenheter i en tydlig struktur.

Här finns trafikbarriärer, sociala barriärer mellan nya och gamla områden samt de mentala avstånd som storskaligheten i sig skapar.

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, variationsrik arkitektur, bostäder och verksamheter ska finnas. Avståndet till de nya bostäderna i Kvillebäcken är ca 700 m och till Hjalmar Brantingsplatsen är det ca 500 m från Leråkersmotet. Till Brunnsbotorget är det ca 1 km. Med en ny kollektivtrafikhållplats mitt i planområdet kommer tillgängligheten vara mycket god.

Samspel

Möten och kontakter är viktiga i staden och en befolkad stadsmiljö upplevs ofta tryggare. Välintegrerade och samlande platser och stråk skapar flöden av gående och tydliga platser i det offentliga rummet inbjuder till användning. Människor ska kunna uppleva att de gemensamma platserna är deras, eller i varje fall att de har rätt att vara där oavsett förutsättningar som bakgrund, inkomstnivå, kön, ålder eller funktionsnedsättningar. Barn och unga behöver platser där det inte förutsätts att de kan betala eller att de alltid behöver vara i vuxens sällskap. Backaplan ska vara en öppen och tillgänglig plats av centrala stan och ingå i det stadsmässigt stråk som planeras över älven till fastlandet.

Det ska finnas vackra och omhändertagna offentliga rum och lägen med goda förutsättningar för sol, lä och skydd från väder och vind ska tas tillvara. Backaplan ska bli en bättre plats för unga att vistas på och tjejeers behov och önskemål bör sättas i fokus vid gestaltning. T.ex. kan ”hängplatser” med vuxennärvaro men som ändå känns fria från vuxenkontroll skapas, där man kan umgås och betrakta stadslivet, gärna i närhet av hållplatserna.

Dagens användare av Backaplan ska känna sig lika hemma i de framtida offentliga rummen. Det är viktigt med ickekommersiella platser som en motpol till handeln. Idag har de flesta specifika ärenden när de besöker Backaplan, men i framtiden ska människor oavsett identitet och förutsättningar kunna, och vilja, åka dit och vistas där för att umgås och njuta av stadslivet.

Vardagsliv

En god stadsmiljö är organiserad så att återkommande behov och sysslor - som att ta sig till och från jobb och skola, handla mat, umgås med vänner och släkt, hämta barn, motionera och delta i föreningsliv eller kulturaktiviteter - är lätta att hantera. Det är viktigt med en variation av verksamheter och platser för olika behov.

Planeringen av Backaplan bör helt enkelt ha vardagslivet i fokus, för att förenkla våra liv, bidra till jämställda och jämlika villkor, för folkhälsan och för att skydda miljön. Vardagen ska underlättas med närhet till livets alla nödvändiga funktioner så som förskola och skola, äldreboende, social service och samhällsinformation, kulturverksamheter, rekreatiomsområden, butiker, restauranger och caféer, vårdcentral, lättillgänglig kollektivtrafik m.m.

Framtida Backaplan uppmuntrar inte till att ta bilen och handla utan gör det lätt att vara konsument till fots, cykel eller som kollektivtrafikresenär. Övergången från bilburen volymhandel till handel i tät innerstadsmiljö ska ske successivt.

Tills Backaplan byggts ut tillräckligt är närmsta förskolorna i nya Kvillebäcken, i Brunnsbo och i Brämaregården på 1 km gångavstånd. Närmsta grundskola ligger i Brunnsbo 1 km gångväg norr om planområdet. Det är viktigt att trygga gång och cykelvägar byggts ut tidigt.

Identitet

Identitet och tillhörighet hänger samman med områdets karaktär och hur individen förstår sin omgivning, med känsla av förankring, trygghet, kontinuitet och med möjligheter att få vara medskapande. Det hänger också ihop med att miljöer är väl omhändertagna, att det går att läsa bebyggelsens historia och förstå sammanhang.

Framtida Backaplan ska erbjuda en spännande stadsmiljö, ett intressant kulturliv och attraktiva boende- och handelsmiljöer. Identitet blir en nyckelfråga i att ta fram det bästa i en plats som är populär men som samtidigt av många anses sliten och ful. En utmaning är att hitta den röda tråden i Backaplans historia och nuvarande identiteter och låta den löpa in i framtida Backaplan.

Hälsa och säkerhet

Barn är mer känsliga för buller, luftföroreningar och miljöpåverkan än vuxna eftersom deras kroppar inte är färdigutvecklade. För att barnens närmiljö ska vara säker har separering från biltrafik och hastighetssäkring av korsningspunkter med bilnätet stor betydelse.

Byggnaderna utformas med stängda innegårdar vilket skapar slutna gårdar för boende. Ett gestaltungsprogram för utformning av dessa finns framtaget. Detaljplanen ställer krav på att minst 50 % av gårdsytan ska ha ett planeringsbart bjälklag vilket ger möjlighet till växtlighet.

Dagens glesa och asfalterade Backaplan måste ges en helt annan karaktär i framtiden för att kunna erbjuda trafiksäkra miljöer fria från buller, luftföroreningar och partiklar. De få gröna kvaliteter som finns på platsen måste tas om hand och utvecklas.

Alla möjligheter för ett gott mikroklimat ska tas tillvara och ekosystemtjänster ska användas för att skapa en grön stadsmiljö med ekologiskt hållbara lösningar i framkant. Hantering av buller-, vind- och luftproblematik ska tas om hand tidigt och genomsyra arbetet. Den förhärskande vindriktningen och kopplingen till nya Hisingsbron skapar utmaningar just vid knutpunkten.

Framtida Backaplan är utformat efter gående och cyklande människors villkor. Detta ihop med den goda kollektivtrafikförsörjningen stärker Backaplan som Hisingens centrum, som del av kärnan och som välkänd målpunkt i regionen, trots att bilen inte längre sätter villkoren.

Miljökonsekvenser

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

Vid utarbetande av denna detaljplan har stadsbyggnadskontoret gjort en lämplighetsprövning enligt 2 kap. plan- och bygglagen samt en avvägning enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Vidare har detaljplanen prövats mot kommunens översiktsplan i enlighet med 5 § förordningen om hushållning med mark och vattenområden m.m.

Planförslaget kan innebära påverkan på riksintresset för kommunikation.

I övrigt berörs inga riksintressen eller andra områden med särskilda natur- eller kulturintressen. Kontoret bedömer att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande

behov. Planen bedöms inte medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

MKB/Behovsbedömning

En MKB upprättades i samband med *Översiktsplan för Göteborg* med en fördjupning av Backaplan där aktuellt planområde ingår. Fördjupningen var ute på samråd och utställning och antogs inte, utan godkändes istället i Byggnadsnämnden för *Planeringsföresättningar för Backaplan*.

Kommunen har gjort en behovsbedömning enligt PBL 4 kap. 34 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 11 § för aktuell detaljplan.

Enligt kommunens checklista utgör följande områden en miljöpåverkan: Trafikbuller, Luftkvalitet/MKN, Farligt gods transporter, Översvämning/högt vatten, Vibrationsstörningar av spår- och järnvägstrafik samt tung vägtrafik, Trafiksäkerhet, Barriärefekter, Förorenad mark.

Mängden frågor talar för att detaljplanen riskerar att sammantaget kunna medföra betydande miljöpåverkan. Frågorna bedöms vara av den karaktären att de kan hanteras utan miljöbedömning för ett normalt detaljplanearbete. Projektets lokalisering i ett okänsligt område både med avseende på den ekologiska miljön och på den byggda miljön talar för att betydande miljöpåverkan inte behöver befaras. Planområdet är en viktig pusselbit i att knyta samman staden över älven samt koppla ihop Lundby med Frihamnen och Brunnsbo. Backaplan föreslås bli en del av ett stadsmässigt stråk över älven till området vid centralstationen. Med en blandning av bostäder, service, kontor och cityhandel blir Backaplan Hisingens centrum.

Detaljplanen medför viss påverkan för ett relativt stort antal frågor och som utreds i separata utredningar. Detaljplanen ger föresättningar för kommande spårväg och kan då enligt MKB-förordningen antas medföra betydande miljöpåverkan. Planområdet bedöms inte vara känsligt för en framtida spårväg. God tillgång till kollektivtrafik kommer ge övervägande positiva effekter för miljön, motverka segregation samt ge möjlighet att utveckla området i enlighet med kommunens trafikstrategier samt stadens gällande översiktsplan.

Kontorets bedömning är att detaljplanen inte bedöms medföra någon negativ påverkan för miljö kvalitetsnormer, MKN, och inga nationella, regionala eller kommunala miljömål åsidosätts. Detaljplanen bedöms därmed inte innebära någon betydande miljöpåverkan som avses i miljöbalkens 6 kapitel 11§, med beaktande av förordningen 1998:905 bilaga 2 och 4. Planförslaget bedöms inte heller leda till några negativa effekter på människors hälsa och säkerhet, påverka riksintresset för kommunikation negativt eller innebära betydande miljöpåverkan.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att medföra någon betydande miljöpåverkan. Vid behovsbedömningen har kriterier i MKB-förordningen bilaga 4 särskilt beaktats och ansetts vara uppfyllda. Planförslaget medger i övrigt inte användning av planområdet för de ändamål som anges i PBL 4 kap. 34 §, varför kriterierna i MKB-förordningen bilaga 2 inte behöver särskilt beaktas.

Kommunens ställningstagande grundar sig på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Inte påverkar något Natura 2000-område och därmed inte kräver tillstånd enligt MB 7 kap. 28 §.
- Inte anger förutsättningar för kommande verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt MKB-förordningen (1998:905) 3 § och bilaga 3.
- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, t ex riksintressen eller naturreservat.

Ytterligare motiv till ställningstagandet är att planen följer intentionerna uppsatta i *Översiktsplan för Göteborgs kommun* samt att planens genomförande ger upphov till påverkan på ett begränsat område och på begränsade intressen.

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Behovsbedömningen är avstämmd med länsstyrelsen 2016-05-09. Följderna av planens genomförande ska dock alltid redovisas enligt PBL. Nedan följer därför en kort sammanställning av planens miljökonsekvenser.

Biotopskyddade områden

Backavägen kommer att breddas och skjutas något västerut. Det innebär att befintliga trädrader längs Backavägen måste tas bort i samband med planens genomförande.

För dessa åtgärder krävs dispens från biotopskyddet, vilket har sökts hos Länsstyrelsen. Som kompensation ersätts varje nedtaget biotopskyddat träd med minst ett nytt träd i närheten av planområdet. Kompensationen planeras ske genom att nya trädrader planteras ca 250–600 meter norr om de befintliga alléerna. Exakt art och placering kommer studeras närmare men platsen möjliggör för minst 36 träd i linjär formation längs Kvilleleden. De nya trädraderna bedöms till stor del uppfylla de värden som förloras i samband med nedtagning av träd, varför naturvärdena på platsen på sikt kan återskapas.

Miljömål

En avstämning har gjorts mot stadens lokala miljökvalitetsmål. De miljömål som planförslaget främst berör är:

God bebyggd miljö

Gällande målet god bebyggd miljö tillför planen blandstad med nya bostäder i ett attraktivt läge. Ett genomförande enligt planförslaget innebär att en tillräckligt god bostadsmiljö kan åstadkommas. Uppförande av nya, moderna bostäder och kontor innebär goda förutsättningar för inomhusmiljö och hållbara system för t ex avfall och energi. En god ljudmiljö går att skapa på innergårdarna tack vare föreslagen kvartersstruktur.

Ambitionen med detaljplanen är att stärka Backaplan till en socialt hållbar miljö i mångfald. Den blandade stadsbebyggelsen medför en demografisk blandning med ökade möjligheter för fler att bo och arbeta inom området. En ökad täthet med användning som befolkar dygnet runt ökar tryggheten. Stadskvalitéer stärks genom differentierad bebyggelse, urbana mötesplatser och nya sociala anslutningspunkter identifieras som ökar interaktion mellan olika sociala skikt.

Begränsad klimatpåverkan

För staden som helhet är en förtätning i kollektivtrafiknära läge positivt, eftersom buss eller spårvagn blir ett starkt alternativ till bilen. Avståndet från planområdet till hållplatsen är kort och närheten till bra cykelstråk längs Backavägen är positivt för att stärka dessa transportalternativ och på så sätt begränsa klimatpåverkan.

Frisk luft

För miljökvalitetsmålet frisk luft innebär planförslaget att ett antal nya bostäder och arbetsplatser tillkommer i området, vilket ökar antalet transporter. Samtidigt ligger spårvagnshållplatsen inom planområdet. Området har också tillgång till gång- och cykelvägar. Det finns alltså goda möjligheter att transporter kan ske på ett hållbart sätt och som då inte påverkar miljömålet negativt.

Giftfri miljö

Ett genomförande av detaljplanen innebär att förorenad mark tas omhand. Det ger bättre förutsättningar för att klara miljömålet. Byggnationen förutsätts bli giftfri.

Levande sjöar och vattendrag och Grundvatten av god kvalitet

Göta älv och Kvillebäcken är värdefulla vatten i området och kan påverkas, arbetet inom detaljplanen syftar till att se till att denna påverkan minimeras genom en god dagvattenhantering. Vattenförekomsten Göta älv kan påverkas positivt av att dagvattenet inom området tas omhand och renas på platsen på ett bättre sätt.

Övriga mål

Ett genomförande av detaljplanen bedöms ha en liten påverkan på målet *Bara naturlig försurning*. Miljömålen *Ingen övergödning*, *Hav i balans*, *Ett rikt odlingslandskap* och *våtmarker*, *ett rikt växt- och djurliv* samt *Levande skogar* påverkas inte av planförslaget.

Kulturmiljö

Det finns en milsten strax söder om planområdet. Inom planområdet finns inga kända fornlämningar eller kulturmiljöer som kan komma att påverkas av planförslaget.

Påverkan på luft

Trafik på Lundbyleden ger dåliga värden för föroreningar i luft och påverkas marginellt av detaljplanen. Påverkan på luften är marginell, däremot behöver befintliga föroreningar hanteras. Området är ett utvecklingsområde bland annat för att det ligger nära god kollektivtrafik. Detaljplanen kommer bidra till att utveckla kollektivtrafiken inom området vilket ger förutsättningar för en förbättring av dagens situation.

Påverkan på vatten

Göta älv och Kvillebäcken är värdefulla vatten i området och kan påverkas, arbetet inom detaljplanen syftar till att se till att denna påverkan minimeras genom en god dagvattenhantering. Vattenförekomsten Göta älv kan påverkas positivt av att dagvatten inom området tas omhand och renas på platsen på ett bättre sätt. Åtgärder ska tas i byggskedet för att slamning och sedimentation som påverkar naturliga vattenmiljöer inte ska ske.

Enligt föreslagen dagvattenrening bedöms planens påverkan på MKN för Kvillebäcken uppnå de krav på utsläpp som finns och att möjligheterna att uppnå god status i inte påverkas negativt.

Ekonomiska konsekvenser av detaljplan

Kommunens investeringsekonomi

Detaljplanen är den första detaljplanen i syfte att omvandla Backaplan från handels- och industriområde till att inom ett 20-årsperspektiv bli en tätbebyggd blandstad. Handels- och industriområdet Backaplan är i dag till allra största delen privatägt och en omvandling ska genomföras i samarbete mellan kommunen och fastighetsägarna.

Detaljplanen ska ses som en del i en större helhet. För att försäkra sig om bland annat finansiering av allmän plats samt grundläggande principer för genomförande av denna och kommande detaljplaner har kommunen och de fastighetsägare som driver en omvandling av Backaplan träffat ett ramavtal. En grundläggande princip för ramavtalet och följande genomförandeavtal/exploateringsavtal är att utbyggnad av allmän plats ska bekostas av de som har nytta av exploateringen och fördelas på ett sätt som speglar nyttan. Ramavtalet reglerar bland annat vilka anläggningar inom allmän plats som helt ska bekostas av fastighetsägarna, vilka som ska delas mellan fastighetsägare och kommunen samt vilka anläggningar som helt ska bekostas av kommunen och/eller staten/regionen.

Arbete med planprogrammet och ramavtal för Backaplan har pågått parallellt och anger konkreta planeringsförutsättningar som ska ligga till grund för kommande detaljplaner inom Backaplan. För att bedöma genomförandemöjligheterna har fastighetskontoret under planprogrammet tagit fram en exploateringskalkyl samt studerat genomförandefrågorna i en ekonomisk förstudie.

Innan detaljplanen kan antas ska fastighetsnämnden godkänna detaljplanens genomförande och kommunfullmäktige ha godkänt inriktningsbeslutet avseende ekonomiska konsekvenser samt ramavtal för planprogrammet Backaplan. Ärendet godkändes av fastighetsnämnden 2018-12-10 § 312 och tas vidare till kommunfullmäktige för godkännande samt beslut om en projektram för den samlade exploateringen i Backaplan. Detaljplanens tidplan och antagande är beroende av att kommunfullmäktige fattar dessa beslut.

Klart är att dock att kommunen kommer att få både kostnader och intäkter till följd av aktuell och kommande detaljplaner. Fastighetsnämnden får inkomster från försäljning av tillkommande byggrätter men kommer även att få kostnader för inlösen av mark som i detaljplanen utgör allmän plats, gata samt utgifter för myndighetsavgifter.

Trafiknämnden får utgifter för anläggandet av Backavägen.

Park- och Naturnämnden samt Lokalnämnden får inga utgifter till följd av föreslagen detaljplan men kommer att få det genom kommande detaljplaner.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter från ny exploatering samt utgifter för utbyggnad av vatten- och avloppsnät.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Trafiknämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av Backavägen.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av nya vatten- och avloppsledningar.

Ekonomiska konsekvenser för exploatörerna

Exploatörerna, dvs ägarna av Backa 170:1 och 171:4 kommer att få kostnader för utbyggnad inom kvartersmark samt kostnader i enlighet med exploateringsavtal enligt ovan. Ägaren till Backa 170:1 får genom avtal med Trafikverket, kostnader för erforderliga åtgärder i anslutning till Lundbyleden/Leråkersmotet.

Normalt överlåter exploatör mark utlagd för allmän plats till kommunen utan ersättning. I detta fall berörs mark utlagd för allmän plats för stomme och ersättning utgår enligt principer i ramavtal.

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Ägare av berörda fastigheter, som inte ingår i ramavtalet för Backaplan, som ska avstå mark för utbyggnad av allmän plats, se Fastighetsrättsliga konsekvenser ovan, är berättigade till ersättning från kommunen för detta. Kommunen ska samråda med berörda fastighetsägare i syfte att nå överenskommelser om detta. Om detta inte kan nås avgörs ersättningsfrågan i samband med lantmäteriförrättning.

Överrensstämmelse med översiktsplanen

Detaljplanen överensstämmer med gällande översiktsplan.

För Stadsbyggnadskontoret

Gunnel Jonsson
Planchef

Sirpa Antti-Hilli
Konsultsamordnare

Janna Bordier
Planarkitekt, Norconsult AB

För Fastighetskontoret

Stefan Unger
Distriktschef

Helena Pyk
Projektledare