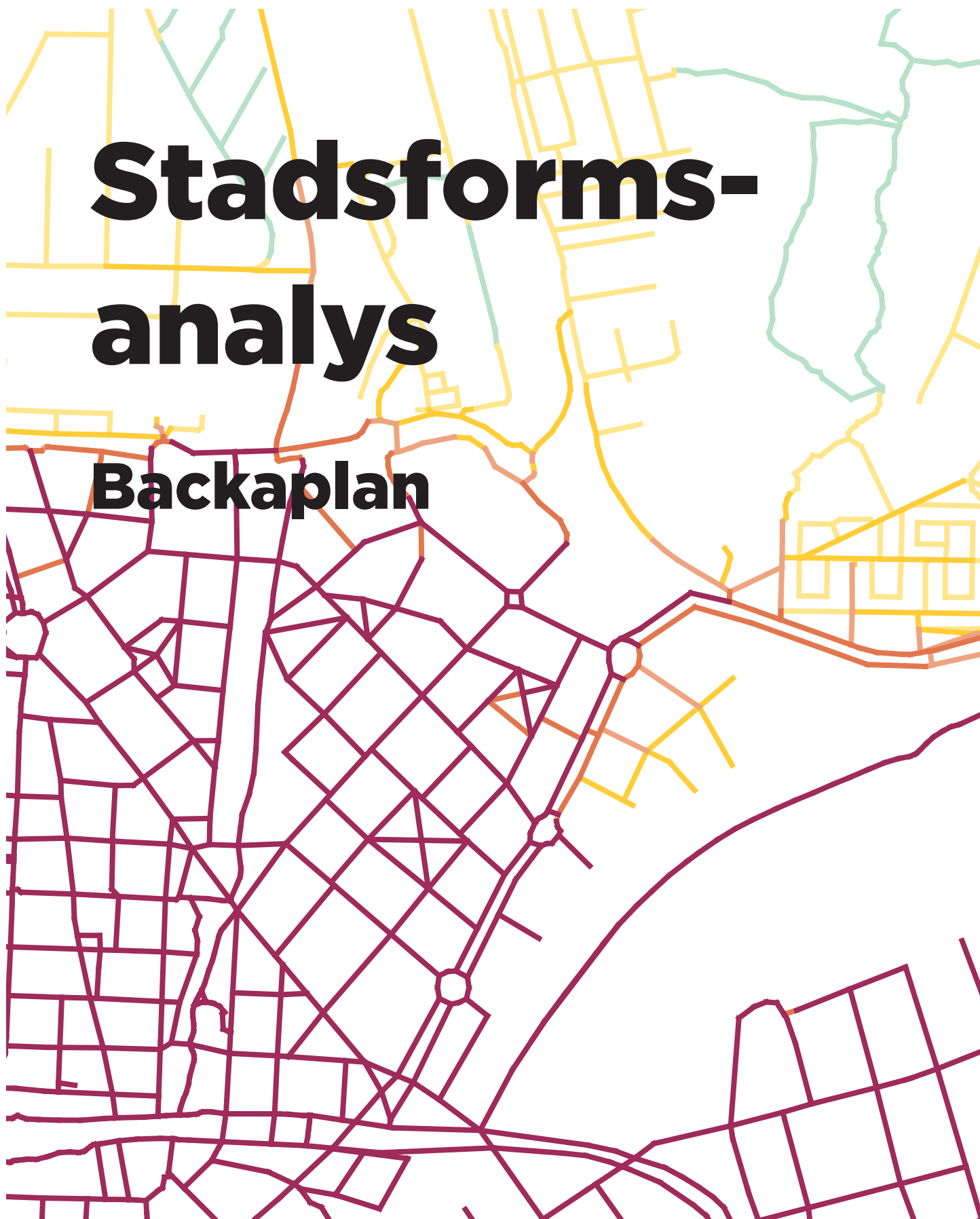




Stadsforms- analys

Backaplan



Stadsbyggnadsförvaltningen

403 17 Göteborg

Stadsformsanalys av Backaplan

2025-11-30

Arbetsgrupp:

Adrian Pihl, Janna Bordier, Sara Nilsson

Förord

Stadsformsanalyser är stadens samlingsnamn för olika analyser av stadens rumsliga struktur. Stadsformsanalyser är olika metoder för att beräkna och visualisera olika gaturums potentiella funktioner och användning i stadsrummet. I andra sammanhang kallas detta för bland annat ”Space Syntax” eller ”Urbanmorfologi”.

Analyserna ger oss en bild av bland annat hur gaturum hänger ihop med varandra, vilka delar av staden som är bäst sammankopplade med varandra, och vilka hur människor behöver röra sig för att nå andra delar av staden. Med det som verktyg kan vi se hur integrationen av stadsrum påverkas av att vi tar bort eller lägger till kopplingar. (Integration.)

Vi kan även se hur nya eller borttagna kopplingar påverkar vilka vägar genom gatustrukturen som blir snabbast för gående och på så sätt se var vi kan förvänta oss stora flöden av människor och var vi kan förvänta oss mindre flöden. (Genhet)

Med den kunskapen har vi möjlighet att anpassa gestaltning, funktion och volymer efter den potential som stadsrummets struktur ger. Det är viktigt att notera att analyserna visar på potential och inte kapacitet och inte tar hänsyn till byggd struktur.

Analysen har gjorts återkommande i processen av både planprogrammet och detaljplanerna. Denna rapport redovisar endast slutlig analys av nuvarande struktur i samband med att detaljplan 3 i Backaplan går ut på granskning. Hur dessa analyser har använts i avvägningar i planarbetet framgår i planbeskrivningen.

Utifrån teorin om **naturlig rörelse** (*Natural Movement*) kan vi förstå hur stadens form i sig genererar rörelse. Enligt teorin tenderar människor att röra sig längs de mest sammanhängande och lättorienterade stråken, oberoende av specifika målpunkter. Det innebär att den rumsliga strukturen i sig skapar grundläggande mönster av rörelse och aktivitet, vilka i sin tur påverkar stadslivet, där handel och möten uppstår. På så sätt blir förståelsen av stadsformanalyser en central del i att förutse och stödja stadens sociala och funktionella dynamik.

Innehåll

Inledning	5
Metodik	7
Teori	7
Underlag	7
Analyser	7
Orienteringskarta	8
Skalor	9
Terminologi och tolkning	9
Integration	10
Genhet	11
Användning	12
Resultat	13
Lokal Skala - 1km	14
Stadsdelsskala - 3,5 km	20
Hela Staden skala - 5 km	26
Kommentarer	32
Barriärer	32
Potential, kapacitet och målpunkter	32
Alternativa gränsvärden	34
Slutsatser	40
Ny stadsbild	40
Handel	40
Länkar och stråk	40
Boendekvalitet	41

Inledning

Bakgrund

Backaplan är ett område i Göteborg som står inför omfattande strukturella förändringar, från ett handels och industricentrum till "en tät grön innerstad". Det kommer tillkomma stora volymer av handel, kontor, och bostäder. Gatunätet kommer förändras, och framför allt, bli betydligt finmaskigare.

När hela planprogrammet är utbyggt förväntas ca 20 000 människor bo i området och lika många arbeta där.

Syfte

Analysen avser redogöra för potentialen i olika gaturum, hur de olika rummen förhåller sig till varandra, och hur förändringarna i området påverkar stadens sammansättning över tid. Frågorna som analyserna syftar till att besvara är:

- Vilka är de viktigaste länkarna/stråken på sikt som inte får byggas bort?
- Hur ser potentialen för handel och verksamheter ut i olika skeden? (Detta utgör en del i avvägning gällande krav i detaljplanen på verksamhetslokaler).
- Hur påverkar strukturen boendekvaliteten i olika delar och över tid?

Avgränsningar

Analysen utgår bara ifrån gaturum för gående och delvis cyklister. Analysen tar inte hänsyn till olika målpunkter som t ex hållplatser för kollektivtrafik eller social service. Analysen har gjorts för gaturummens struktur och tar inte hänsyn till täthet eller antalet invånare. Den redovisar bara en potential i gaturummens sammansättning. Sett till enbart gatustrukturen så kan ett villaområde ha liknande integration som ett lägenhetskvarter i innerstaden, men den faktiska integrationen med andra människor, verksamheter och aktiviteter är högre i innerstaden. Analyserna är avgränsade till tre scenarion.

1. Planerat nuläge, dagens struktur inklusive planer som vunnit laga kraft och håller på att byggas ut. Här ingår DP0 och DP1 i Backaplan.
2. Pågående detaljplanering, scenario där DP2, DP3 och DP4 i Backaplan är genomförda liksom pågående planer i Brunnsbo och Frihamnen.
3. Framtida planering, scenario där hela programområdet för Backaplan är utbyggt liksom de närmaste delarna av Hjalmar Brantingsgatan och de inre delarna av Frihamnen.

Metodik

Teori

En grundläggande anledning till att varje enskild plats i en stad har olika möjligheter till utveckling och användning är deras olika förutsättningar för gångflöde. Vissa platser ligger så att många människor naturligt passerar dem i staden, medan andra ligger mer avskilt. Dessa skillnader skapas främst av hur platserna är inordnade i stadens gatunät. Gatunätets struktur påverkar alltså vilka rörelsemönster som uppstår, och detta i sin tur påverkar vilka aktiviteter som kan etableras och verka på en viss plats.

Space syntax är en teori och analysmetod som används för att analysera dessa rumsliga relationer i staden, alltså platsernas relativa läge i stället för det absoluta läget. Teorin innebär att man genom att omvandla varje gatussegment till en nod i ett nätverk kan mäta hur många kopplingar gatan har till resten av gatunätverket, och därmed hur de används. Detta mått kallas nätverkscentralitet.

Teorin om naturlig rörelse (natural movement) som är en del av space syntax beskriver sambandet mellan gatunätets utformning och mängden rörelse längs dess gator. Naturlig rörelse är den del av rörelsen som uppstår enbart genom gatans placering i nätverket – inte för att en särskild målpunkt ”drar” människor dit. Även om naturlig rörelse inte alltid utgör den största delen av den totala rörelsen, är den ofta den mest grundläggande och genomgående. Hur mycket naturlig rörelse en gata får beror på hur väl den är kopplad till det övergripande gatunätet, både lokalt och i relation till hela stadsområdet.

Flera empiriska studier har bekräftat hur starkt gatunätets struktur påverkar hur rörelse skapas och fördelas i en stad, på både lokal och global nivå. Stadens byggnadstäthet fyller i sin tur gatunätet med människor. Tätheten i det byggda området i samband med centralitetsanalyser är därför en god indikator på hur mycket aktivitet och rörelse som uppstår i ett område.

Underlag

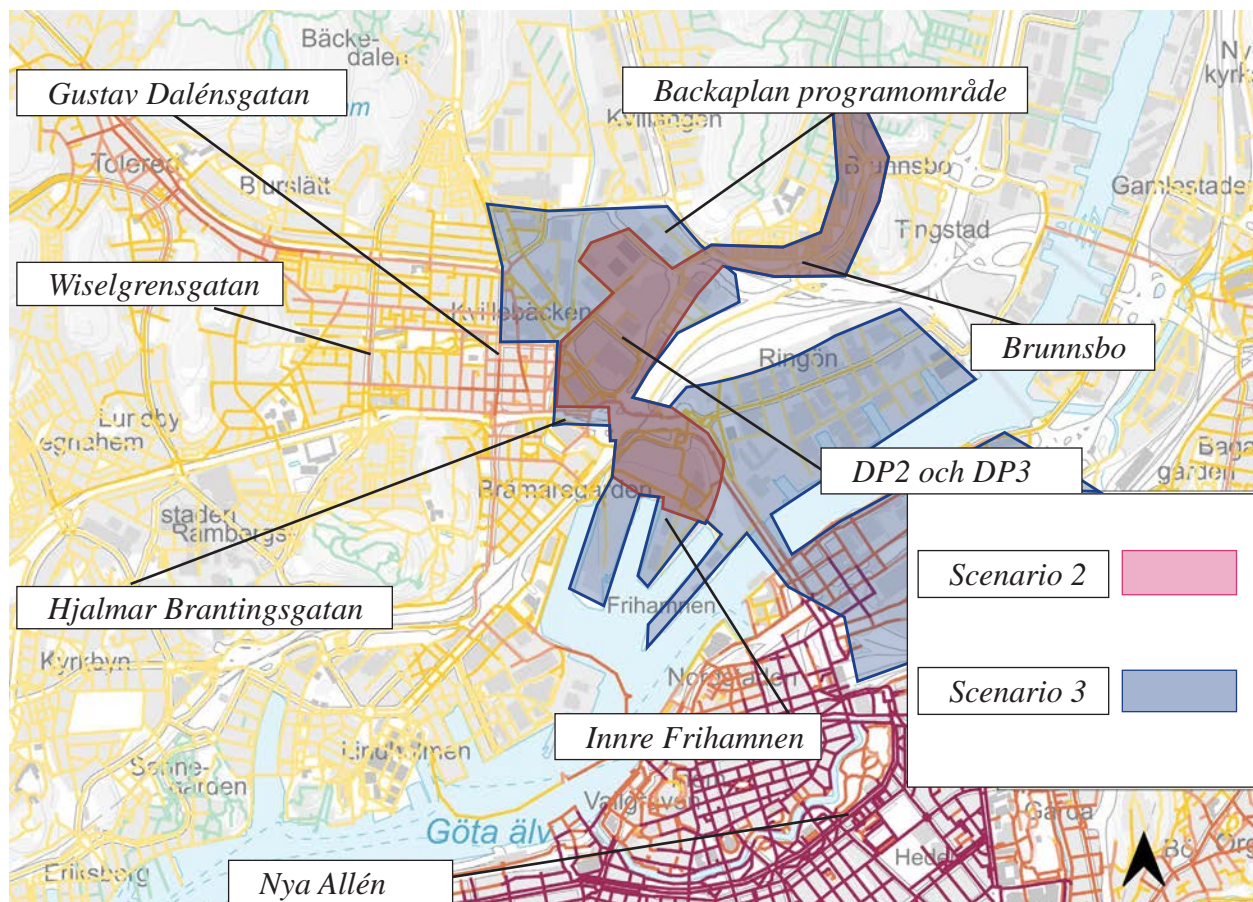
Kartorna som använts i analysen baseras på stadens RCL kartor (Road Center Line) för gång och cykelnätverket. Det innebär att vägar som det inte går att gå eller cykla längs (t ex motorleder eller gator där gångbana saknas) inte finns med.

Analys

Analyserna som är redovisade här är gjorda med verktyget ”PST” (Place Syntax Tool) som är ett tillägg i programmet QGIS.

Integrationsanalyserna är gjorda med metoden ”Angular Integration” och Genhetsanalyserna är gjorda med metoden ”Angular Betweenness”.

Orienteringskarta



Scenariona är

- Scenario 1 - Planerat nuläge, med beslutade samt laga kraft-vunna detaljplaner.
- Scenario 2 - Pågående planering, bland annat DP2, DP3, och DP4 i Backaplan, men även pågående detaljplanering i Brunnsbo och Frihamnen.
- Scenario 3 - Framtidsscenario 2050, där hela Backaplan och andra omvandlingsområden så som Lindholmen och Frihamnen byggts ut. Scenariot utgår från planprogram eller liknande inriktningsskildring.

Terminologi och tolkning

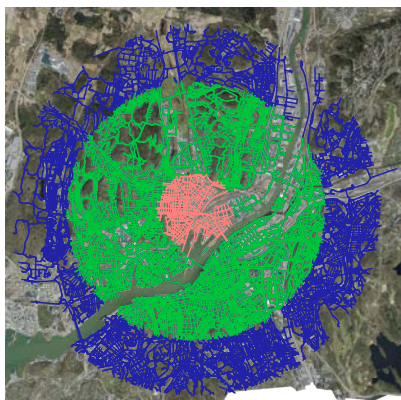


Illustration som illustrerar de olika skalorna baserat på avstånd gångvägen ifrån Hjalmar Brantingsplatsen

Röda linjer representerar gaturum inom 1 km ifrån Hjalmar Brantingsplatsen

Gröna linjer representerar gaturum inom 3.5 km ifrån Hjalmar Brantingsplatsen

Blå linjer representerar gaturum inom 5 km ifrån Hjalmar Brantingsplatsen

Illustrationen till höger visualiserar integration i olika skalor.

Cirklarna representerar stadsrum och de sträckade ramarna skalan vi mäter i.

På den lokala skalan ser vi att alla de markerade rummen når 8 andra rum på den lokala skalan. På den skalan är alla tre stadsrum starkt integrerade.

När skalan blir större når det vänstra stadsrummet 4 nya stadsrum, medan det mellersta och det högra når ytterligare 16 stadsrum. Det vänstra stadsrummet är inte längre lika starkt integrerat som de två andra.

När skalan blir större blir det tydligt att det högra stadsrummet är ett central rum för staden, medan det vänstra är ett lokalt centrum

I den här visualiseringen har vi bara visat värden för tre specifika stadsrum. I de verkliga analyserna görs beräkningarna för varje stadsrum och vägs ihop.

Skalor

Två mätvärden har beräknats fram i tre olika skalor för tre scenarion.

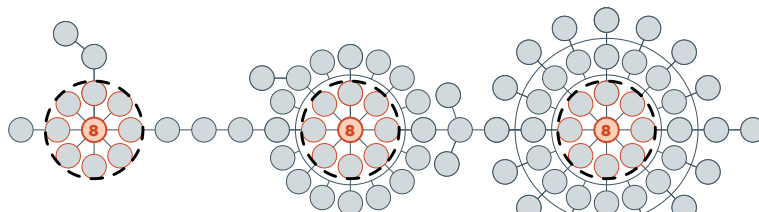
Mätvärdena är

- Integration
- Genhet

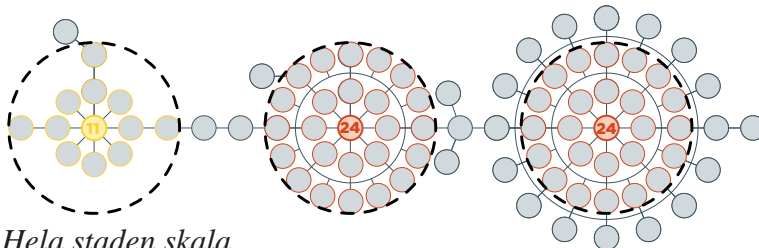
Skalorna är

- 1 km - Lokal Skala
- 3,5 km - Stadsdelsskala
- 5 km - Hela staden skala

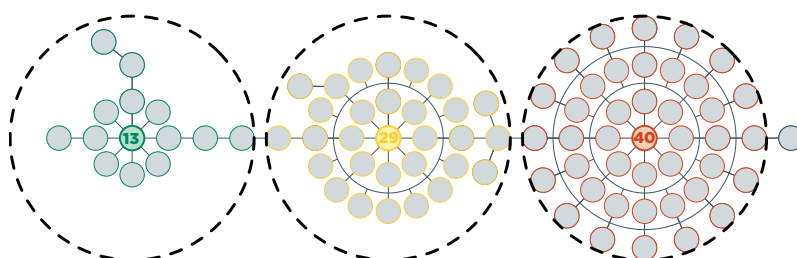
Lokal skala



Stadsdelsskala



Hela staden skala



Integration

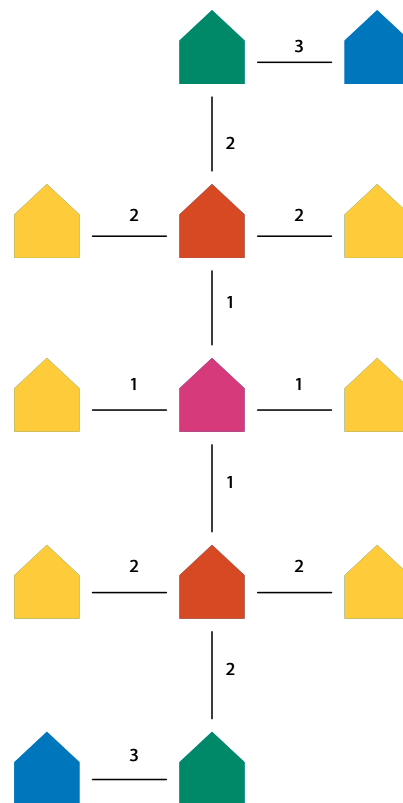
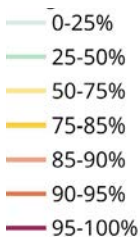
Integrationskartan visar hur väl integrerade gaturummen är med varandra. På skalan 1km så visar kartan hur många andra gator en gående når inom en promenad på 1km. Det visar inte fågelvägen utan faktiskt gångavstånd.

För att ta hänsyn till gaturum som upplevs hänga ihop viktas korsningarna efter hur stor vinkelförändring som sker. Ett konkret exempel på detta är Kungssportsplatsen där Avenyn går över till Östra Hamngatan. Många upplever att det är samma gata som fortsätter, medan korsningen mellan Avenyn och Vasagatan är en vinkelrät och tydligt två olika gator.

Integrationskartorna redovisade i en färgskala från blått, via grönt, gult, orange, och slutligen rött. Blå linjer representerar gaturum med låg integration i stadsväven, medan röda linjer representerar gator med hög integration i stadsväven. Skalan har inga exakta definitionsvärden utan är relativa och normaliseras för varje enskild analys. Det innebär att områden som är illustrerade i orange och rött i t ex skalan 1 km kan illustreras med gult och grönt i skala 2 km trots att deras integrationsvärden ökat. Detta eftersom det inom den utökade radien kan finnas starkare integrerade gator.

Exempel på när sådan uppträder i resultatet är mindre centrum i kransområden som är väl integrerade lokalt och får relativt höga värden när skalan är låg. När skalan blir större så har de områdena ofta inte lika bra integration med resten av staden och blir omsprungna av områden i mellanstaden som i den större skalan kopplas ihop med innerstaden.

Exempelvis är Selma Lagerlöfs Torg som är starkt integrerat i sitt närområde på en lokal skala (1 km), men som inte är så integrerat med centrum på en "hela staden" skala. (5 km)



Illustrationen ovan visar hur det rosa huset når alla de tolv andra husen inom tre steg, vilket gör det rosa huset till det bäst integrerat av alla hus i området. De blå husen längst ut i systemet däremot når bara fyra hus på tre steg och behöver sex steg för att nå hela systemet. De blå husen är de minst integrerade av alla i området.

Genhet

Genhetskartorna visar snabbaste vägen från punkt A till punkt B för alla gaturum i analysen. De gator som är snabbaste vägen från så många olika A till så många olika B som möjligt har högst genhet. På engelska kallas denna analys "betweenness", gaturum som är mest "mellan" andra gaturum.

På lokala skalor brukar genheten vara relativt jämnt fördelad, speciellt i finmaskiga strukturer där det går att välja många olika vägar fram, men ju större skalan blir desto tydligare blir stadens bärande länkar.

Ett gaturums genhet kan stärkas av hög integration, men är inte knutet till det.

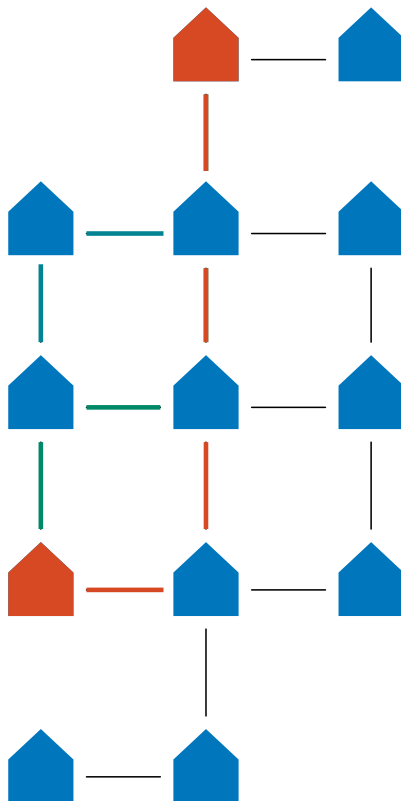
Där integrationen generellt sett höjs av att lägga till viktiga gaturum i ett system så tenderar genheten att sjunka när alternativa vägar läggs till.

För Göteborg blir det tydligt vid analyser av broalternativ över älven. I dagsläget är Hisingsbron, i form av enda gång och cykelbro över till Hisingen i centrum väldigt gen, men när en ny koppling från Stenpiren testas så sänks genheten för Hisingsbron då många kommer få en genare väg via den nya bron.

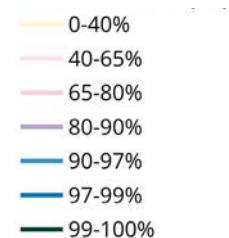
Genhetskartan visas i en skala från ljusa smala gula linjer, till rosa linjer, till tjockare blå linjer, och slutgiltigen tjocka mörkgröna linjer där de ljusa tunna linjerna indikerar låga värden och de tjocka mörka linjerna indikerar höga värden.

Precis som för integrationskartorna är färgkodningen relativ och förhåller sig till övriga gator.

Det är värt att notera att hög genhet kan öka sårbarheten i ett system, då olika stopp i rörelserna påverkar fler människor.



Illustrationen ovan visar kortaste vägen mellan två röda hus. Både de gröna och de röda länkarna representerar en sträcka på fyra länkar. De röda länkarna svänger dock bara en gång, medan de gröna länkarna behöver två svängar för att nå fram. Angular Betweenness prioriterar det röda alternativet. Gör vi om samma övning med andra hus så kommer vissa stråk prioriteras oftare än andra, och de stråken är de som får högst genhet i systemet.



Användning

Rapporten är utformad för att besvara de frågeställningar som listats i syftet. För att underlätta tolkningen av resultatet så förtydligas här hur de olika analyserna påverkar potentialen för olika sorters verksamheter respektive påverkar boendekvalitén

Analysen visar två värden, integration och genhet, i tre olika skalor. Dessa värden och skalor anses relevanta för olika verksamheter och funktioner i Göteborg. Andra städer har andra skalor. Både integration och genhet kan hjälpa oss få en bild av var det kommer vara många människor, vilka de är, och varifrån de kommer.

Integration visar räckvidden till andra gator en gata har och är relevant för verksamheter som vill nå så många i sitt närområde som möjligt. Genhet visar vilka vägar människor kan förväntas röra sig längs och är mer relevant för verksamheter och funktioner som vill ha ett stort flöde av människor som byts ut snabbt, så som kiosker eller snabbmatsrestauranger.

Gator med hög genhet, speciellt i de större skalorna, kan väntas ha befolkas av många som inte är från området utan som rör sig igenom området. De gatorna behöver dimensioneras för att kunna ta hand om både de som bor och är verksamma i området men även de som rör sig igenom området.

Hög genhet är generellt sett en viktig faktor för handel som kräver många förbigående. Gator och stråk som har hög genhet i alla skalor har bäst förutsättningar för att blanda olika typer av verksamheter.

Motsatt gäller bostäder, där många föredrar bostäder där det inte är väldigt mycket liv direkt utanför sovrumsfönstret. Hög integration men låg genhet kan ses som tecken på en boendekvalitet där de boende når stadens funktioner snabbt men inte har så mycket liv och rörelse utanför. Exempel på det är Kungshöjd och Otterhällan i centrala Göteborg. Det omvända kan också ses som en boendekvalitet fast för en annan grupp av boende. Låg integration men hög genhet kan vara tecken på platser där de boende bor för sig själv, men ändå har bra cykelvägar till stadens funktioner.

Den lokala skalan är viktigare för mindre verksamheter som har sin kundgrupp boende i närområdet. Stadsdelsskalan är viktigare för större verksamheter som behöver ett större upptagningsområde. Stadsskalan är viktig för stora eller väldigt specifika verksamheter som antingen behöver nå ut till väldigt många kunder, eller vara tillgänglig för så många som möjligt ur en liten kundgrupp.

Kollektivtrafiken vill gärna ha hög genhet och hög integration så att den placeras längs viktiga stråk men också så att stationerna/hållplatserna har stort upptagningsområde. Bytespunkter placeras helst där gena stråk möts.

Lokal skala



Stadsdelsskala



Hela Staden skala



Exempel på verksamheter som kan dra nytta av de olika skalorna och värdena

Integration på lokal skala

- » Lokalt fik
- » Lokal livsmedelsaffär

Integration på stadsdelsskala

- » Restaurang
- » Bibliotek

Integration på stadsskala

- » Större affär
- » Nischad butik

Genhet på lokal skala

- » Närbutik

Genhet på stadsdelsskala

- » Kiosker
- » Snabbmatsrestaurang

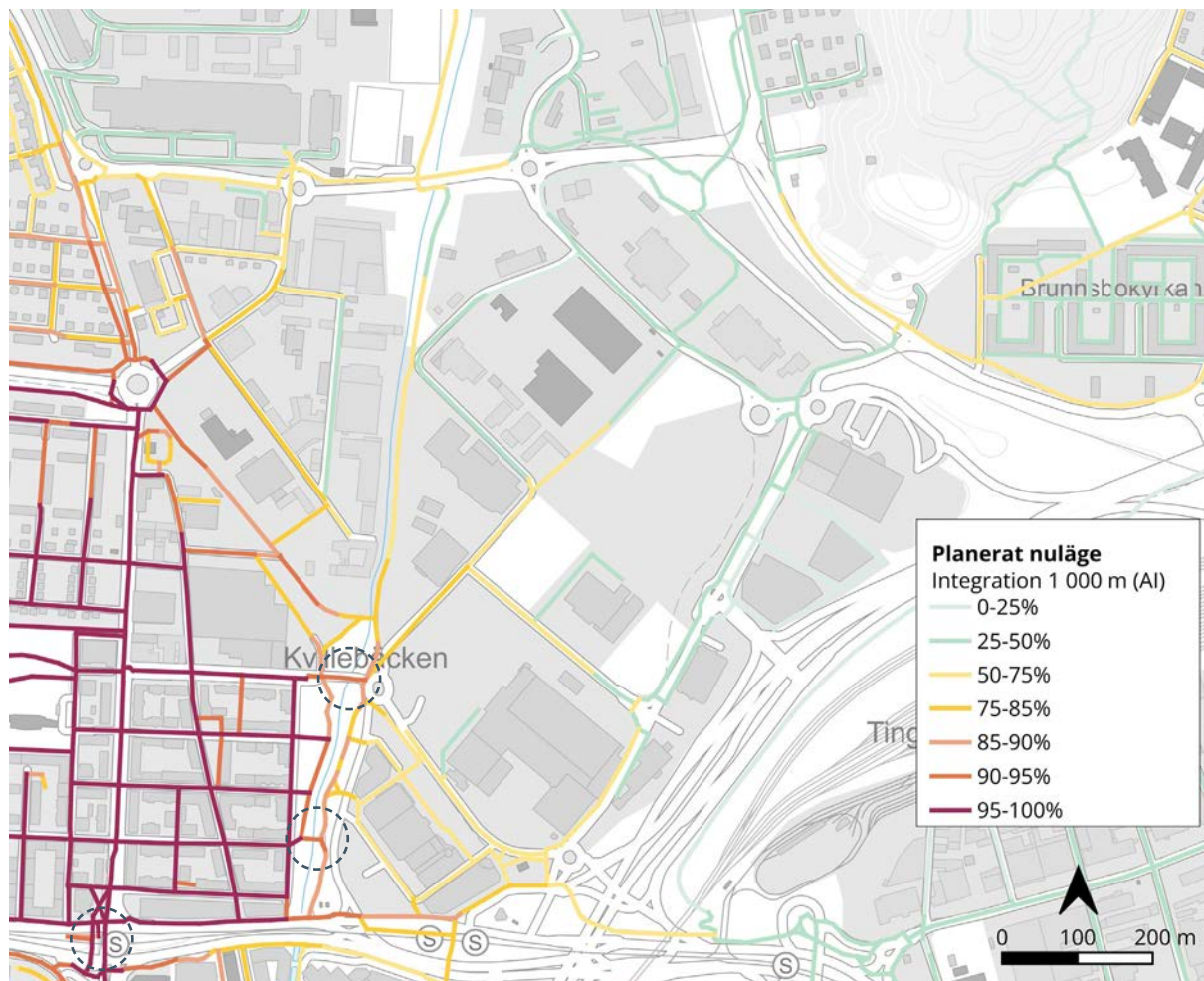
Genheter på stadsskala

- » Större varubutik

Resultat

Lokal Skala - 1km

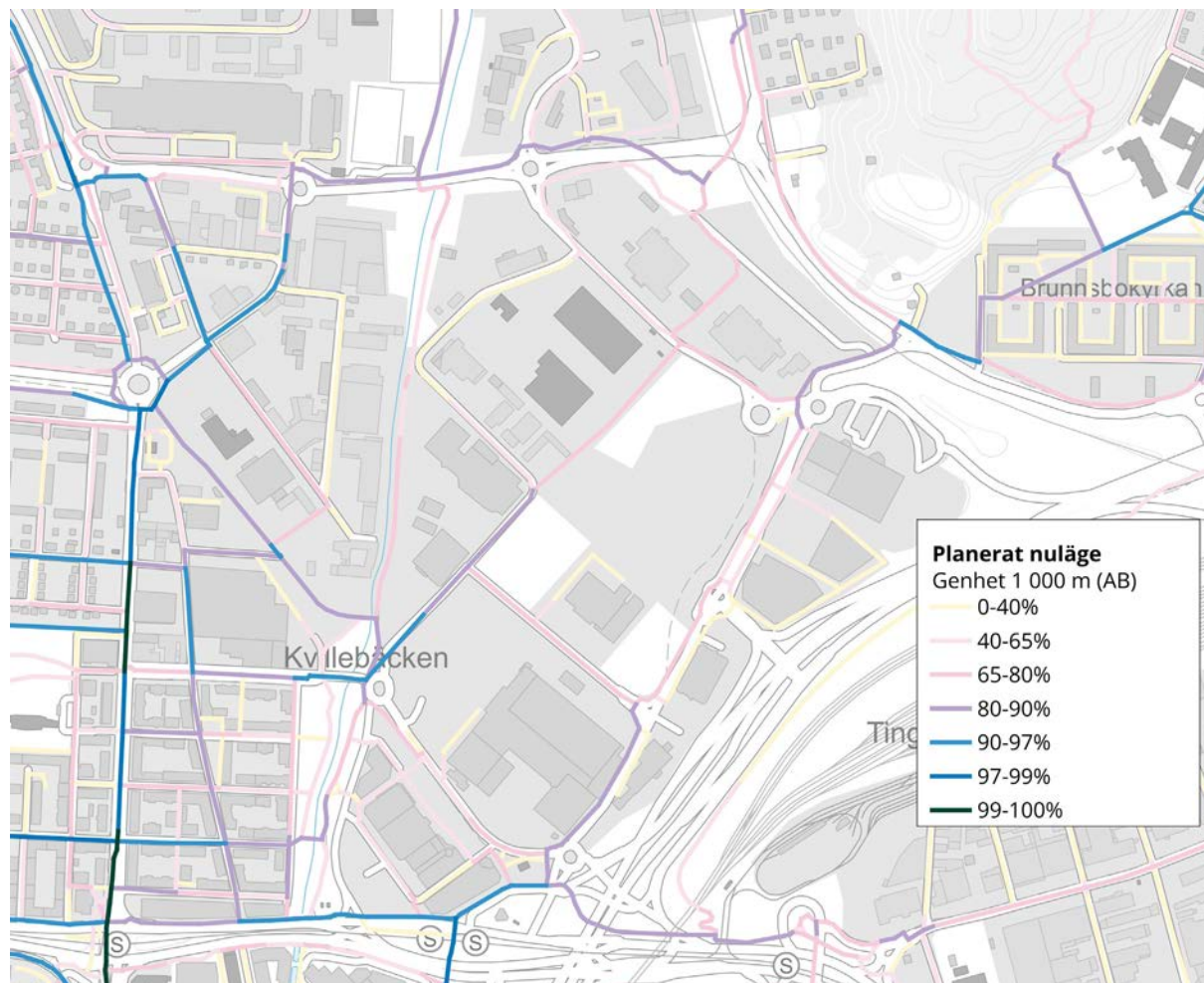
Planerat Nuläge - Integration



I dagsläget är Backaplan dåligt integrerat i den lokala skalan. Det är för få gaturum och för långt mellan dem för att få någon vidare integration. Gatorna i nordost tillhör de lägsta 25% av gatorna i staden när det kommer till integration på grund av barriärerna som lederna och järnvägen utgör i norr, syd, och öst.

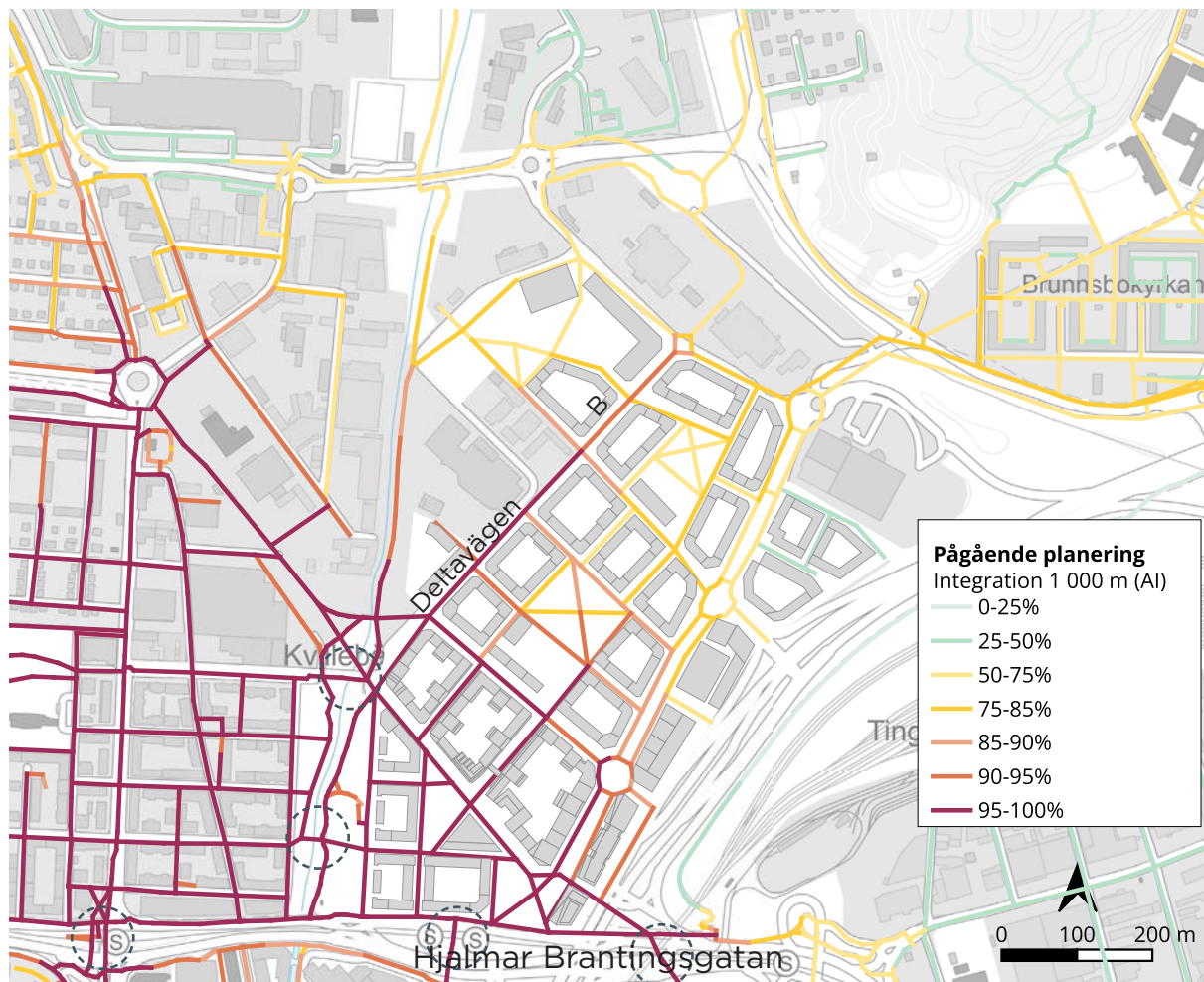
De delarna av området som är integrerade är i sydväst där de ansluter till Kvillebäcken och Brämaregården.

Planerat Nuläge - Genhet



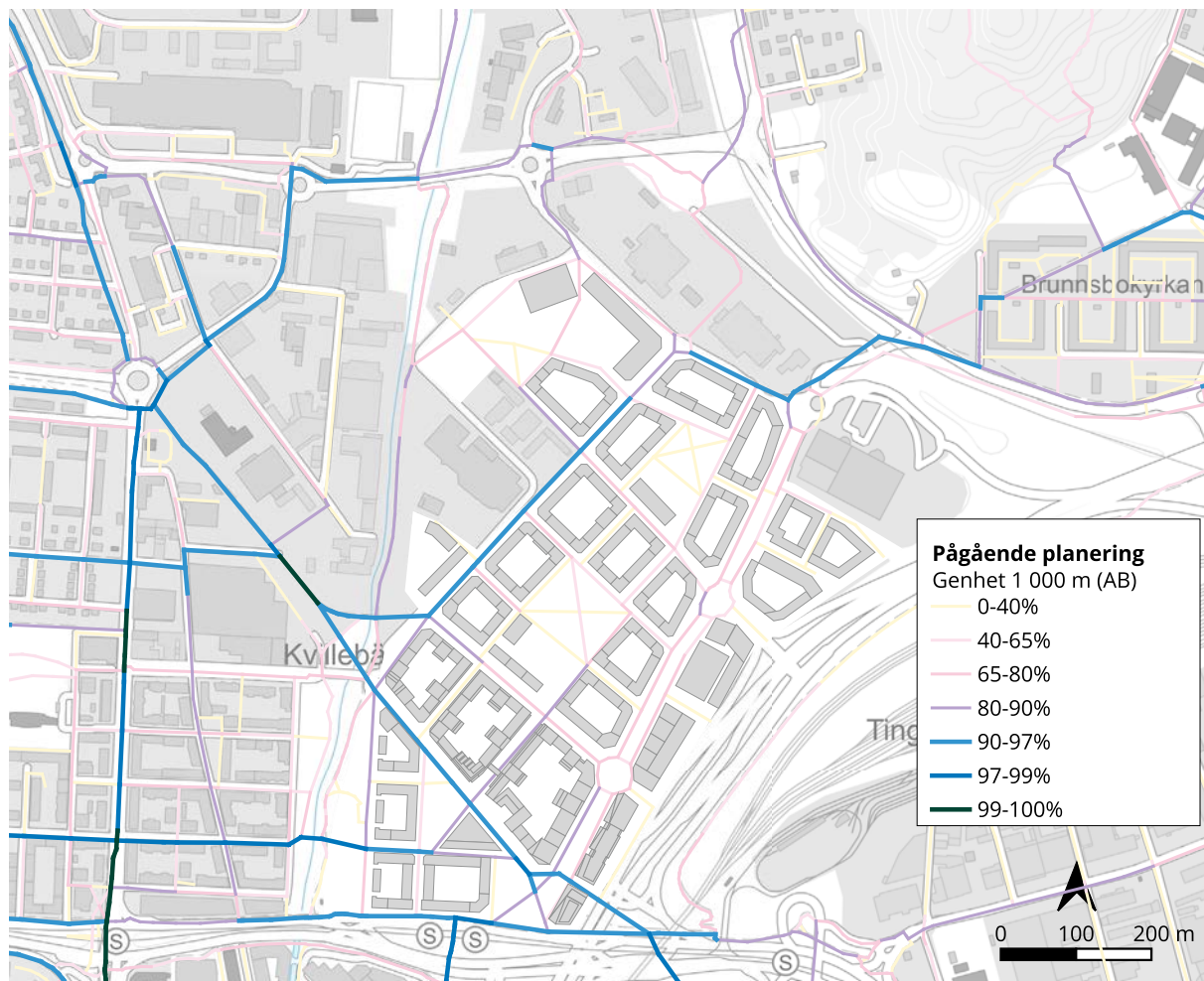
I nulägesanalysen på den lokala skalan är Backaplan ganska ogent. Vissa av stråken som ansluter till de större vägarna får lite högre värden, men generellt sett så kan man förvänta sig få lokala rörelser på Backaplan idag. Istället är det Gustav Daléngsgatan som går från nord till syd som sticker ut som ett tydligt gent stråk på den lokala skalan.

Pågående planering - Integration



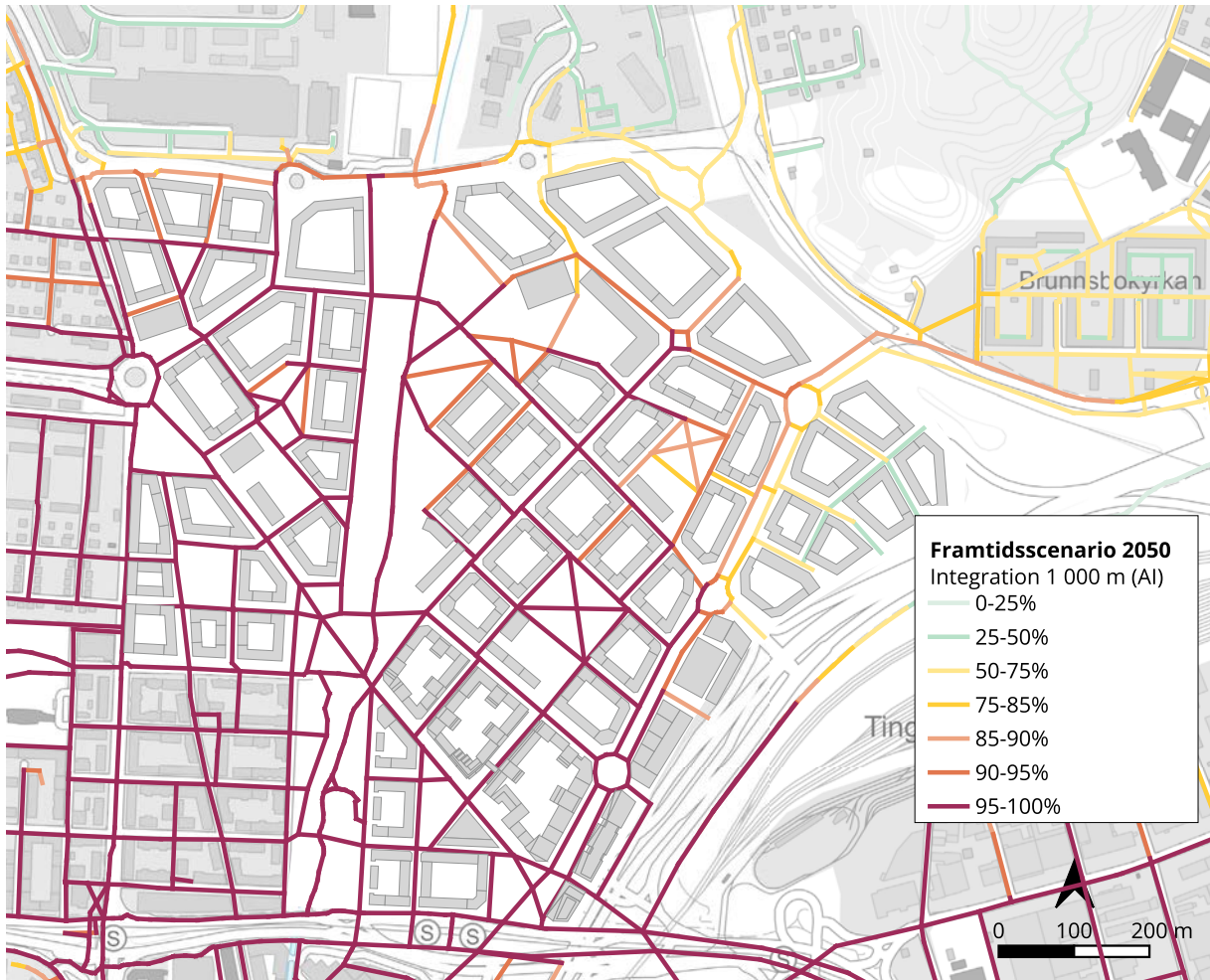
Den pågående planeringen höjer integrationen i området markant och ger även utslag i kringliggande områden som blir bättre integrerade. Det är fortsatt i sydväst vi ser högst integration men "Deltavägen" med förlängning B är ett välintegrerat stråk igenom Backaplan. Backavägen lider av att det finns väldigt få gator öster om att integrera med. Det är viktigt att påminna om att analysen visar potential och inte kapacitet. Backavägen med sin nya spårväg och höga exploatering integrerar sannolikt fler människor än många andra gator trots att potentialen i analysen är lägre.

Pågående Planering - Genhet



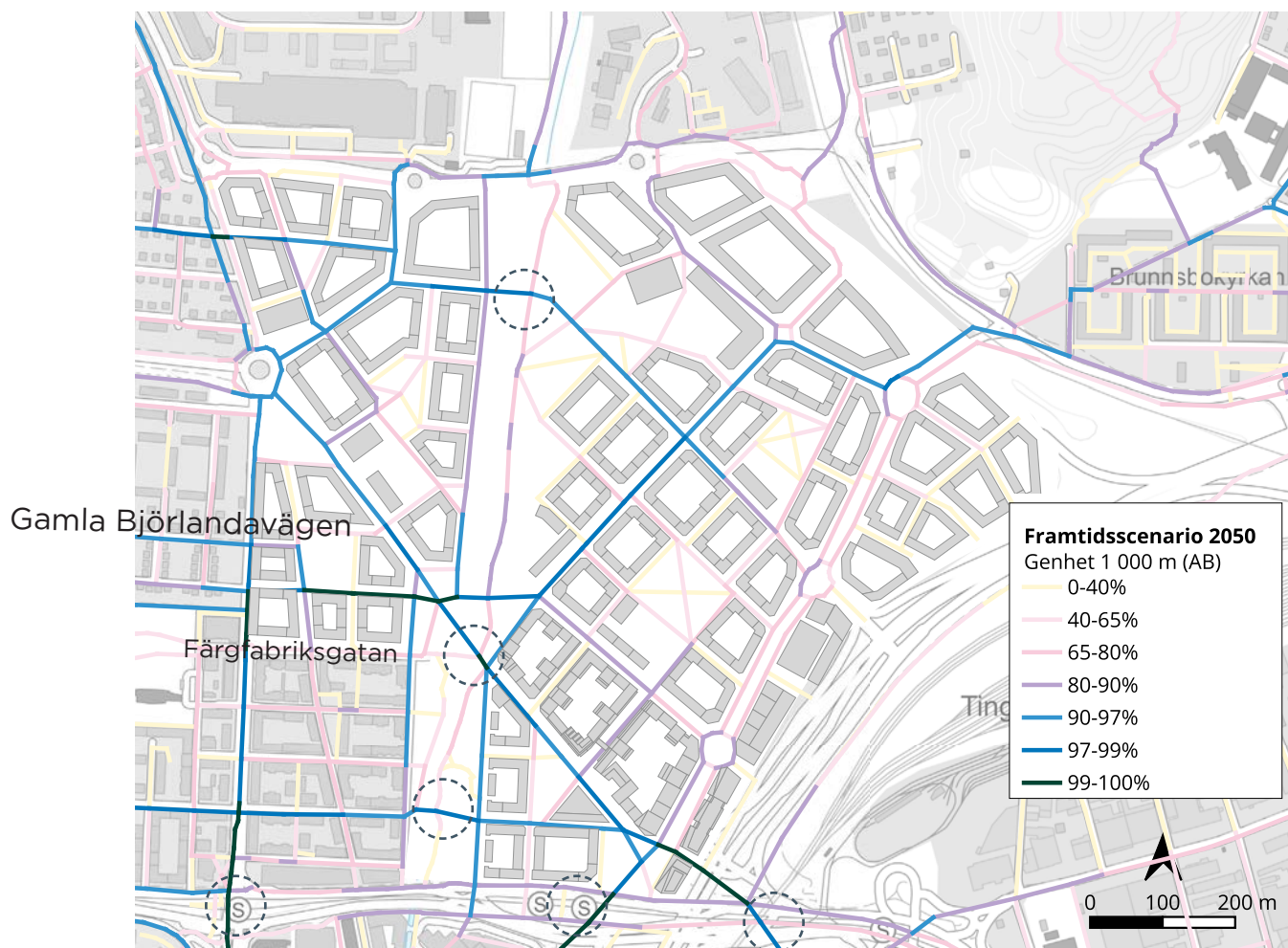
I scenariot för den pågående planeringen så ser vi omgäende att det skapas nya gena kopplingar. I den lokala skalan är det framför allt Swedenborgsgatan som blir ett gent diagonalt stråk mellan Swedenbrgs-platsen och Frihamnen.

Framtidsscenario 2050 - Integration



I framtidsscenariot blir i princip hela Backaplan välintegrerat redan på den lokala skalan. Endast hörnlaget mellan Lundbyleden och Kvilleleden förblir sämre integrerat och det beror framför allt på att barriärerna mot norr, öst och syd inte överbyggas.

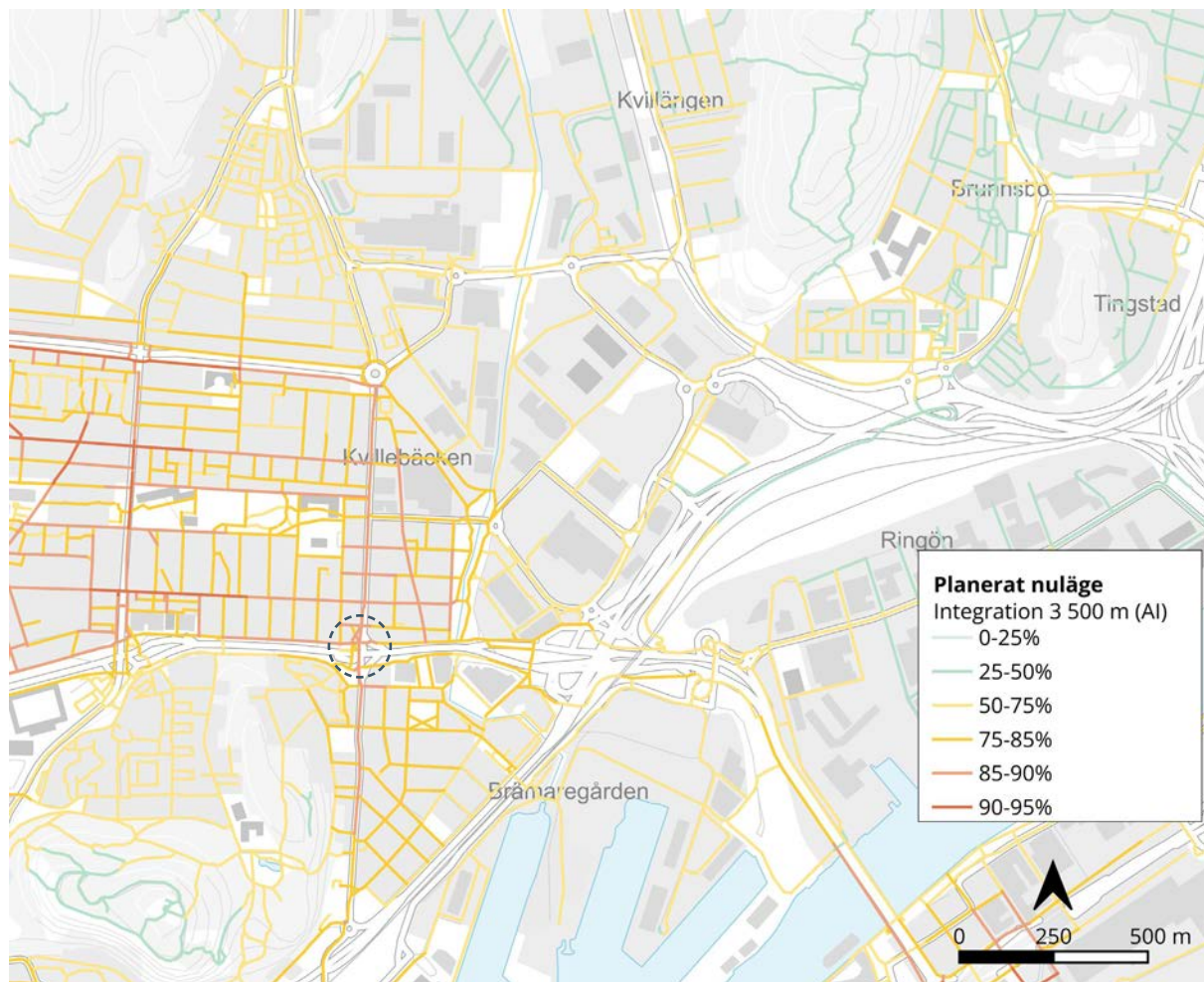
Framtidsscenario 2050 - Genhet



I framtidsscenariot ser vi att genheten börjar spridas ut mer, vilket är att förvänta sig i en mer finmaskig. Noterbart är ett nytt stråk som ansluter till Gamla Björlandavägen och får väldigt hög genhet på den lokala skalan. Stråket tappar lite i genhet på de större skalorna, men fortsätter vara betydligt genare än Färgfabriksgatan som tar slut i Korsningen med Gustav Daléngsgatan.

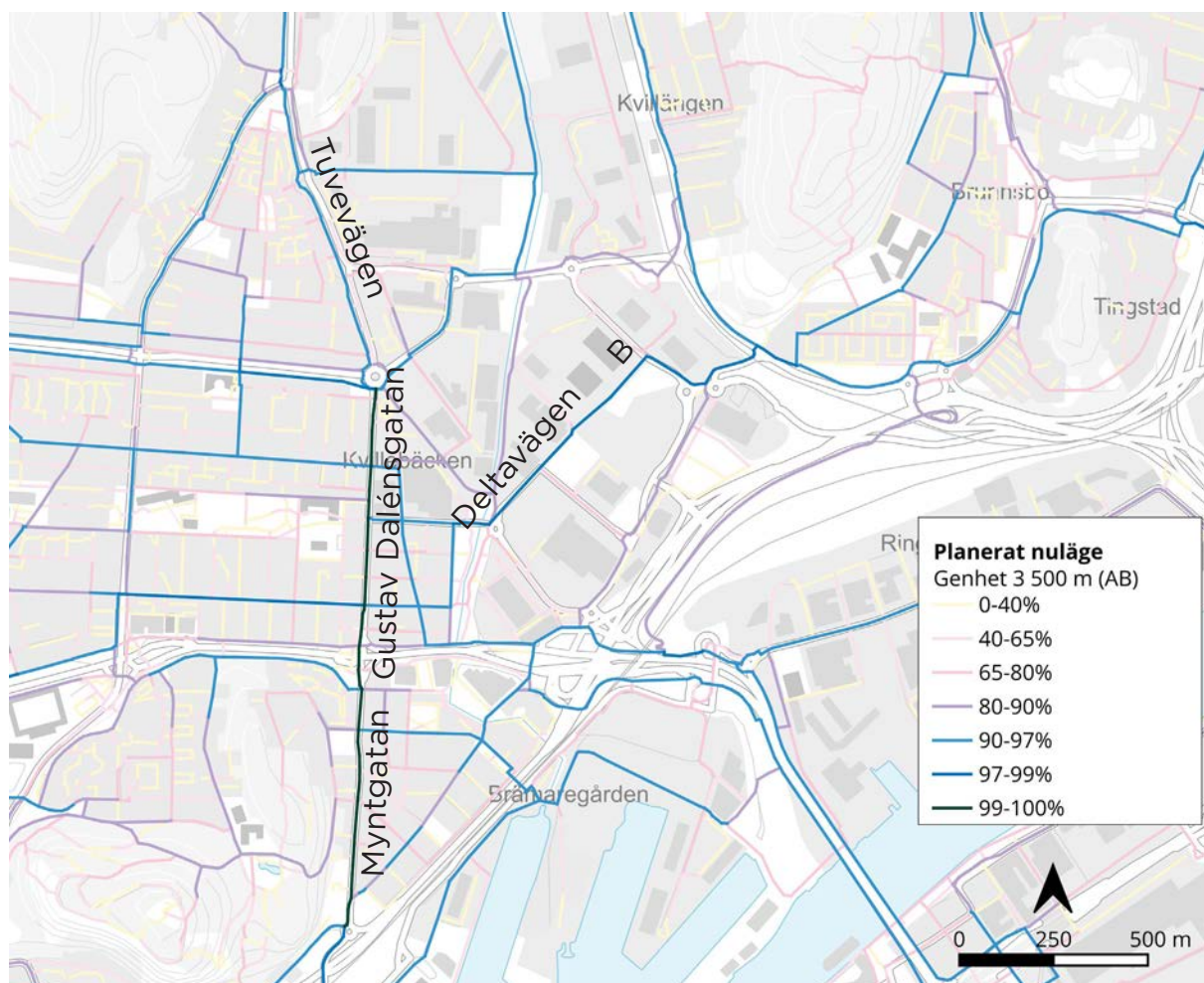
Stadsdelsskala - 3,5 km

Planerat Nuläge - Integration



På stadsdelskala när stadsrummen på Hisingen inte upp i de högra integrationsintervallen. Den högsta integratoinen ser vi i området Kvillebäcken.

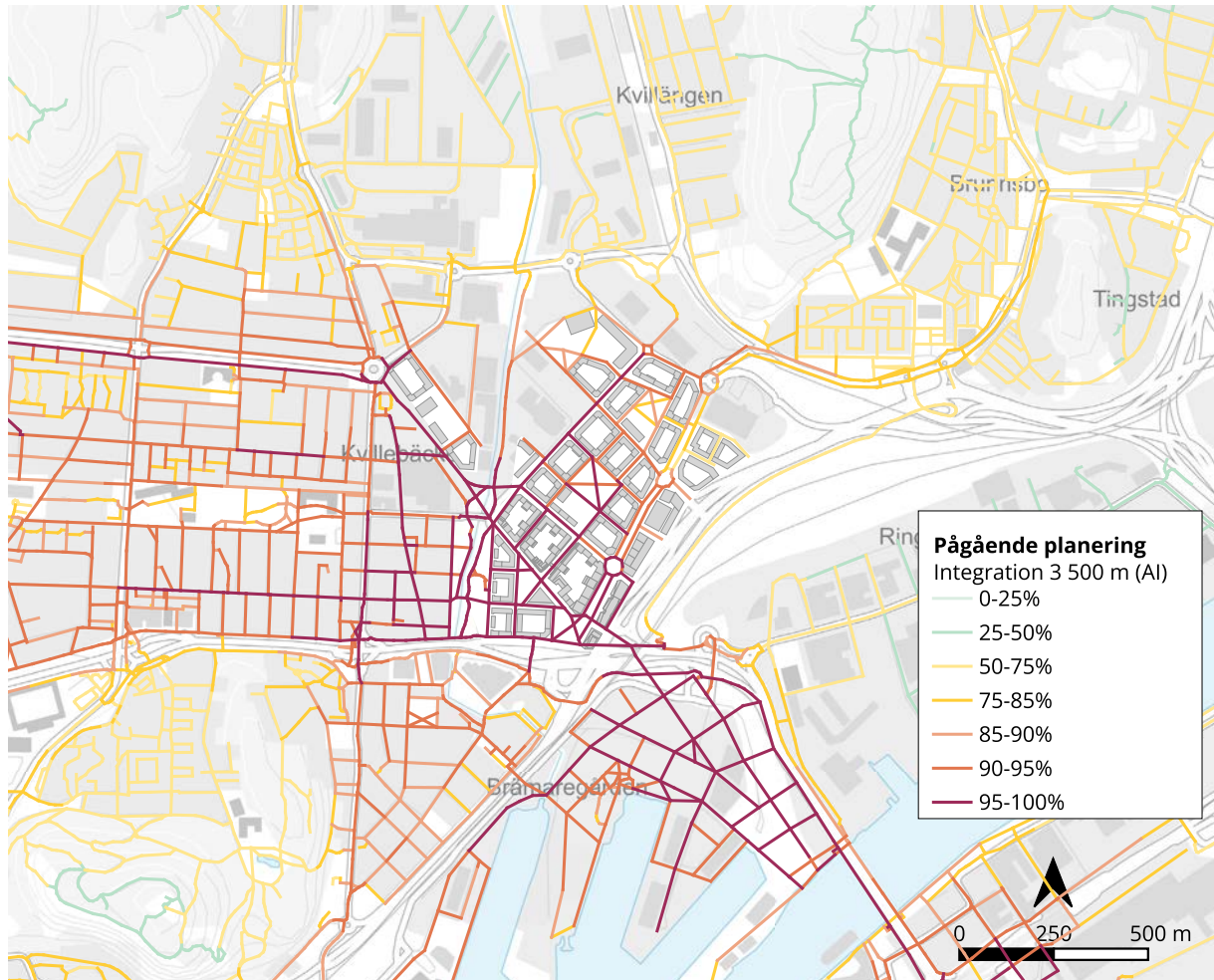
Planerat Nuläge - Genhet



På stadsdelsskala så är det tydligt att det är Gustav Daléngsgatan som är områdets pulsåder. Gatan knyter ihop från norr till söder och är en av få kopplingar över Hjalmar Brantingsgatan. Fler kopplingar över Hjalmar Brantingsgatan skulle avlasta gatan, men vikten av att stråket kopplar samman Tuvevägen med Myntagatan och vidare ut mot Lindholmen gör att stråket kommer förbli ett vitkiigt stråk även om kopplingarna över Hjalmar Brantingsgatan blir fler.

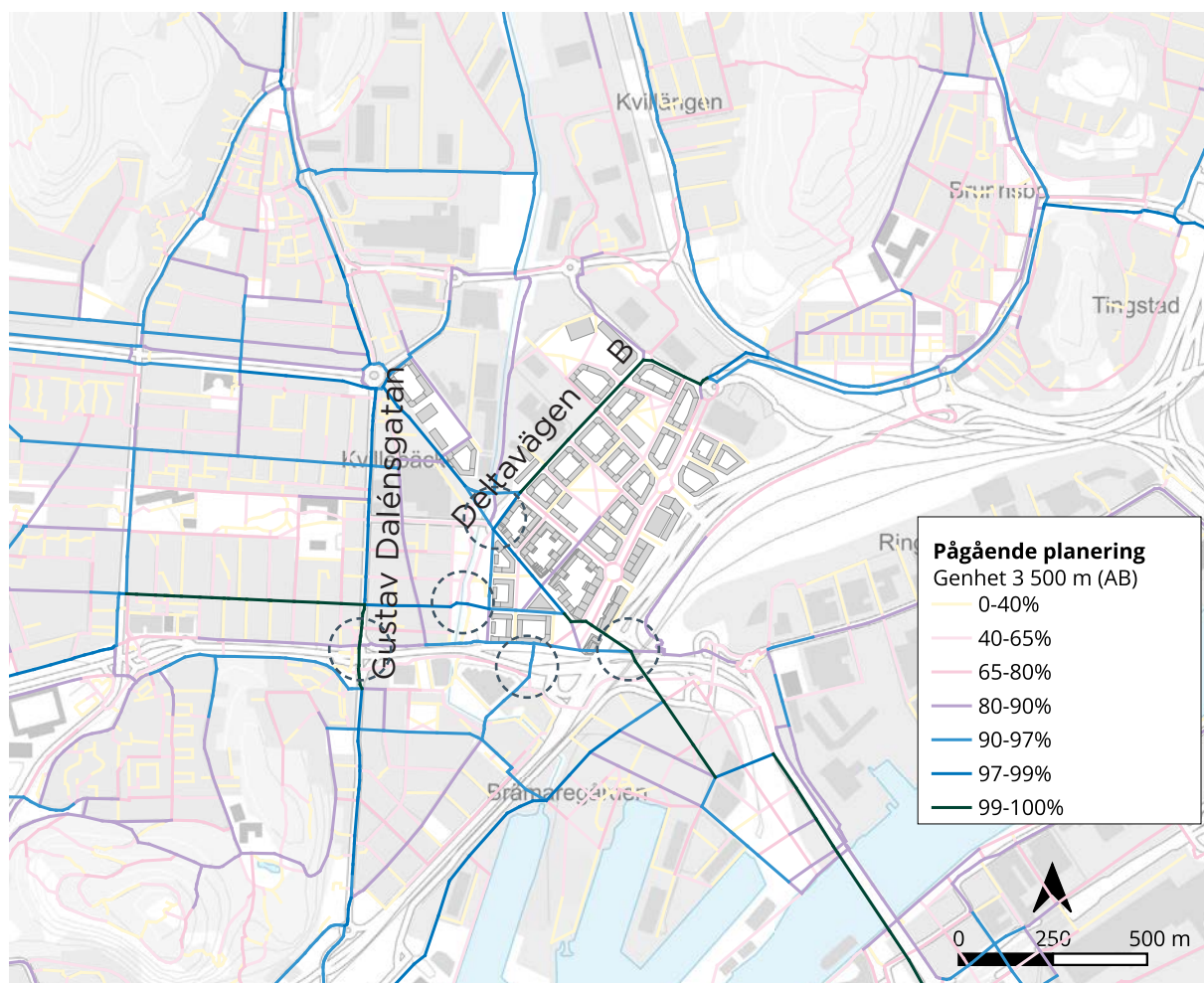
Det ska noteras att den nya förläningen av Deltavägen ännu inte byggts ut när rapporten skrivs, men är del av den pågående utbyggnaden av "DP0" och det nya Kvillemotet.

Pågående planering - Integration



När de pågående planerna byggs ut så får vi en tydlig höjning av integration i hela området, och framför allt en tydlig förskjutning av var integrationen är som högst. Hjalmar Brantingsplatsen blir ett tydligt nav där centrum, Frihamnen och Backaplan möts.

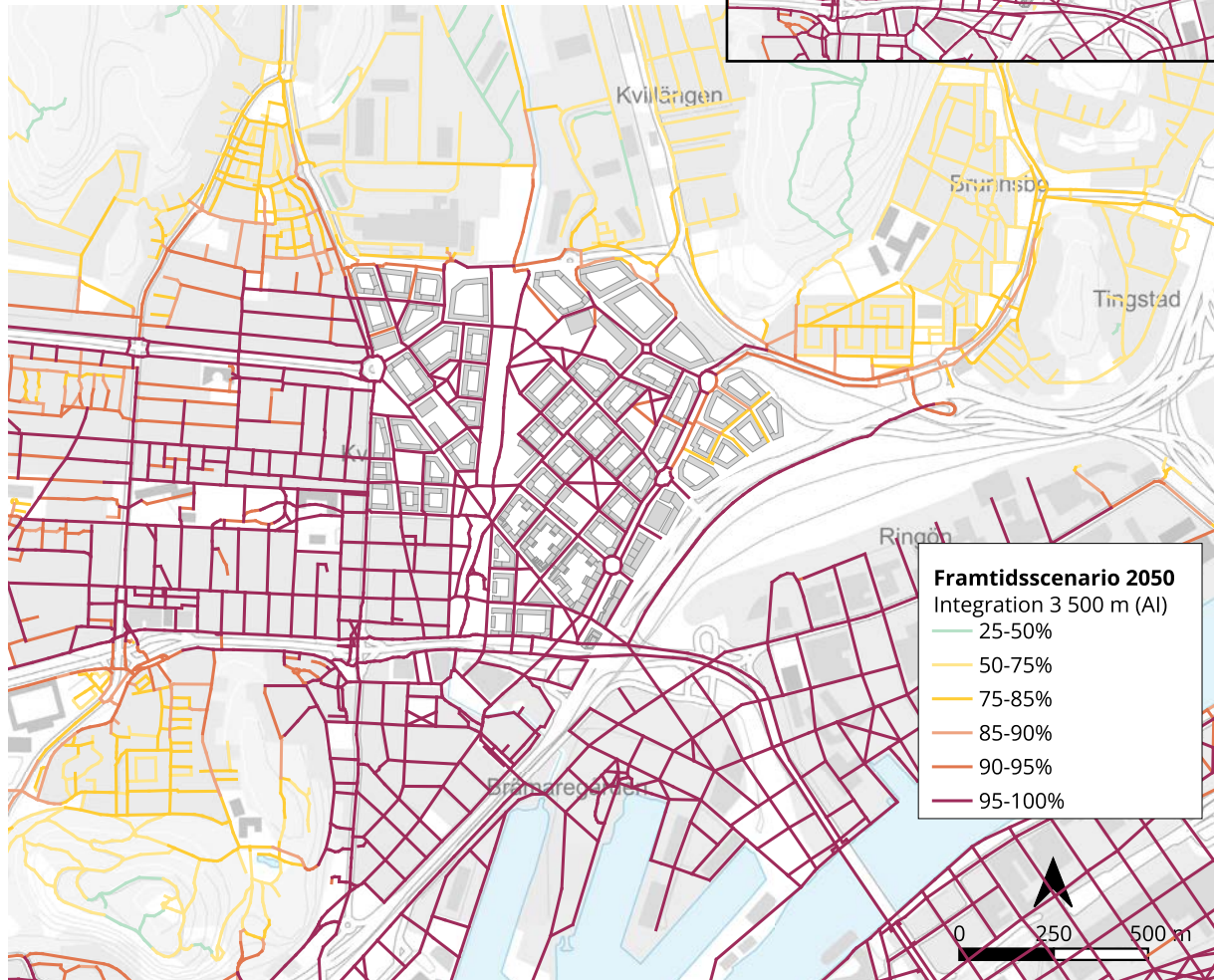
Pågående Planering - Genhet



Den pågående planeringen skapar på stadsdelsskalan ett nytt gent stråk längs Deltavägen/Gata B. Det stråket tillsammans med delar av Gustav Daléngsgatan, den planerade kopplingen genom DP4 mot Frihamnen och Långängen är de stråk som når högsta genhet i den här skalan. Noterbart är att två av stråken kopplar samman över Hjalmar Brantingsgatan, och ett tredje går parallellt med Hjalmar Brantingsgatan.

De få kopplingarna i Nord-Syd riktning över Hjalmar Brantingsgatan gör gatan till en barriär och sänker potentialen för gatan. Istället är det parallella gator som får högre potentiell genhet eftersom de kopplar samman från fler håll.

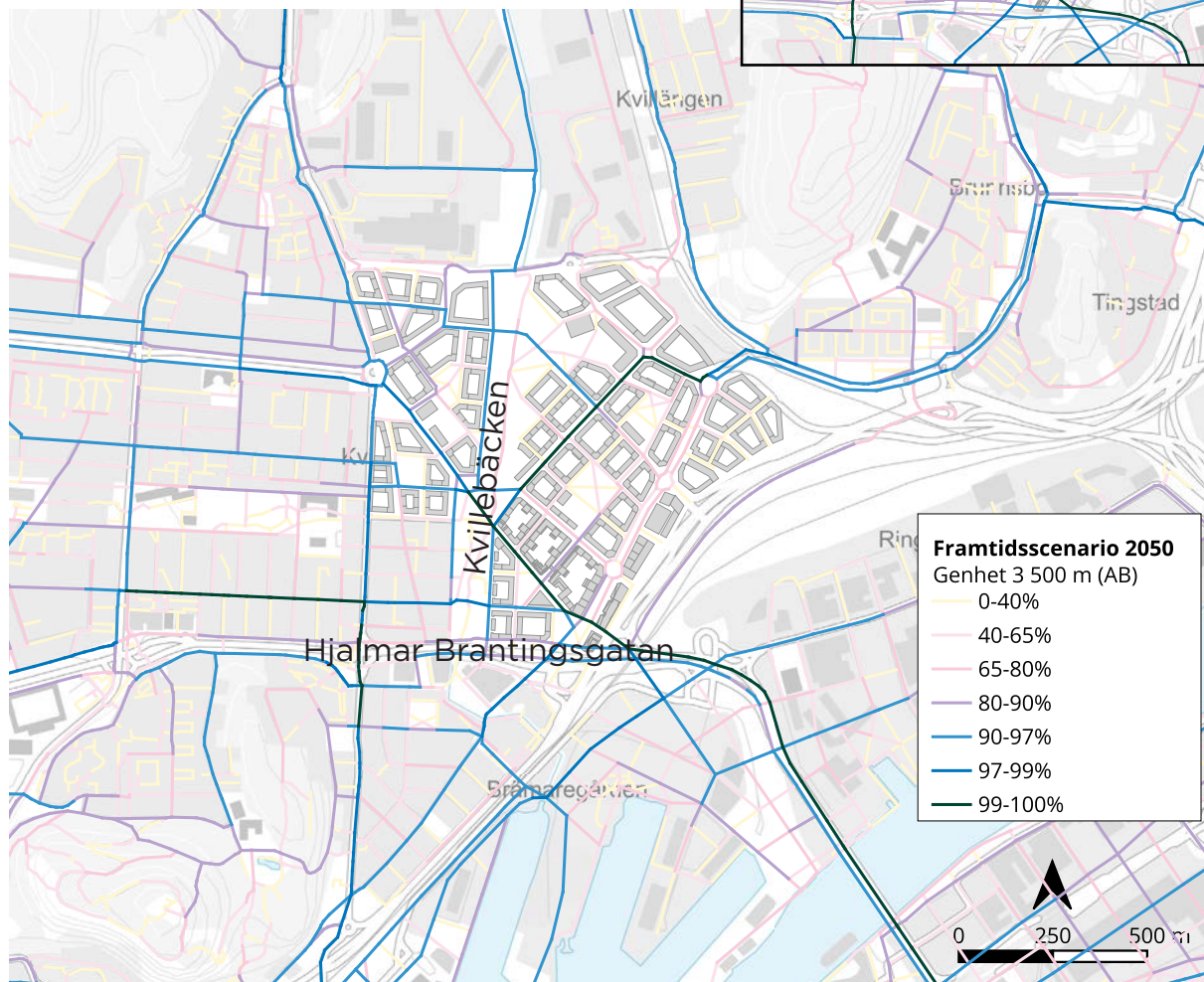
Framtidsscenario 2050 - Integration



När Framtidsscenario 2050 byggs ut är Backaplan väldigt väl integrerat och i princip hela stadsdelen har gaturum som visar på den högsta nivån av integration i skalan. Det går inte att särskilja Backaplan från Göteborgs historiska stadskärna vad gäller integration.

Inklippt finns också en bild som visar integrationen utan den bro som korsar Kvillebäcken i de norra delarna av Backaplan. Att ta bort den bron skulle sänka integrationen något på båda sidor av Kvillebäcken

Framtidsscenario 2050 - Genhet

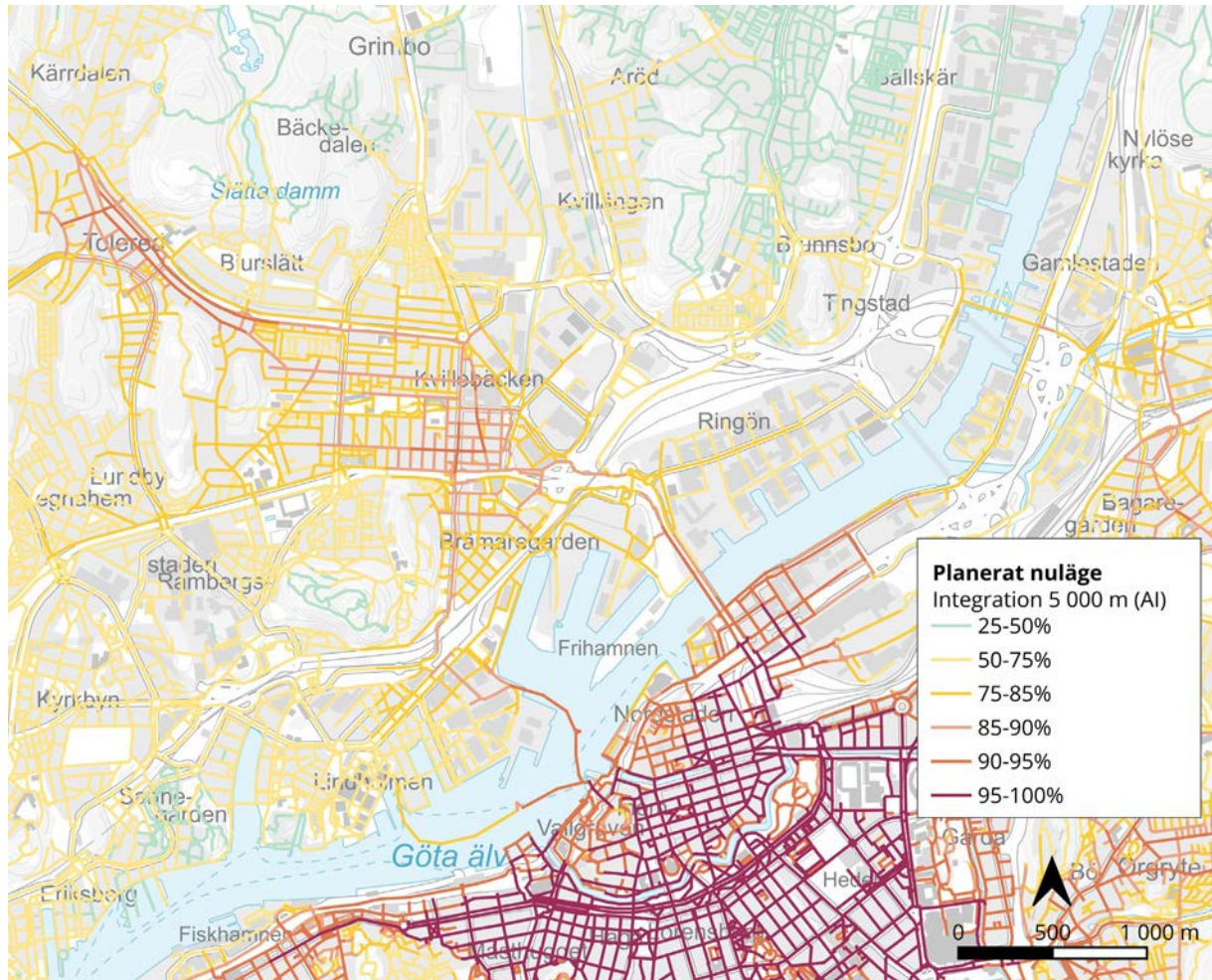


I framtidsscenariot stärks de mönster vi ser redan i scenariot för den pågående planeringen. Nya Hållplatslägen vid omdaning av Hjalmar Brantingsgatan skapar några fler kopplingar över gatan och det syns redan de kopplingarna börjar avlasta Gustav Daléngsgatan. Med bebyggelse på båda sidor om vattendraget Kvillebäcken blir stråken längs och över bäcken gena.

Inklippt finns också en bild som visar genheten utan den bro som korsar Kvillebäcken i de norra delarna av Backaplan. Att ta bort den bron skulle ha stor inverkan på förväntade rörelsemönster i norra Backaplan.

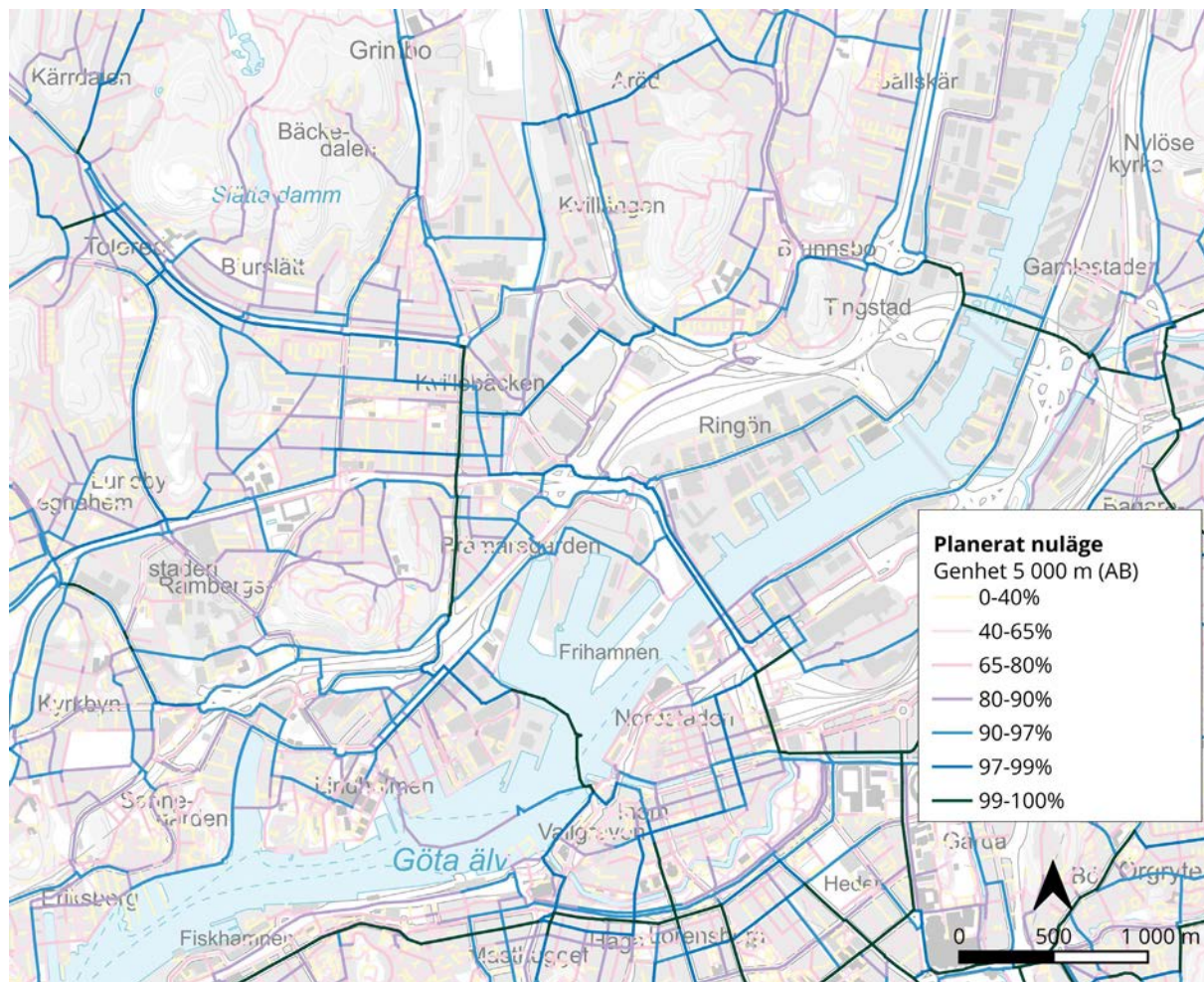
Hela Staden skala - 5 km

Planerat Nuläge - Integration



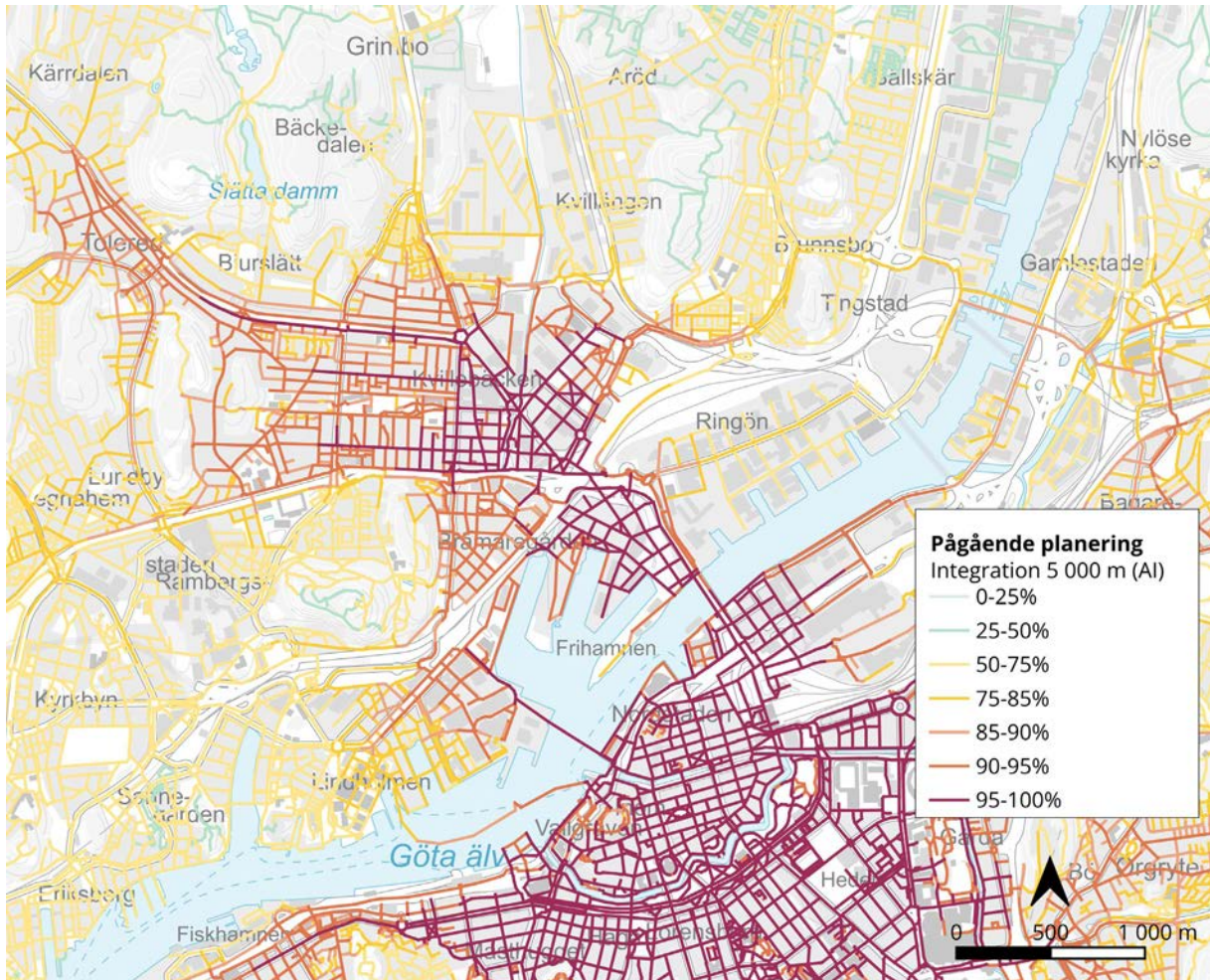
På skalan för hela staden (5 km) så är det tydligt att Hisingen är betydligt sämre integrerat än centrala Göteborg. Några lokala centrum lyser upp men det handlar i huvudsak om korta snuttar av stråk som får en högre integration.

Planerat Nuläge - Genhet



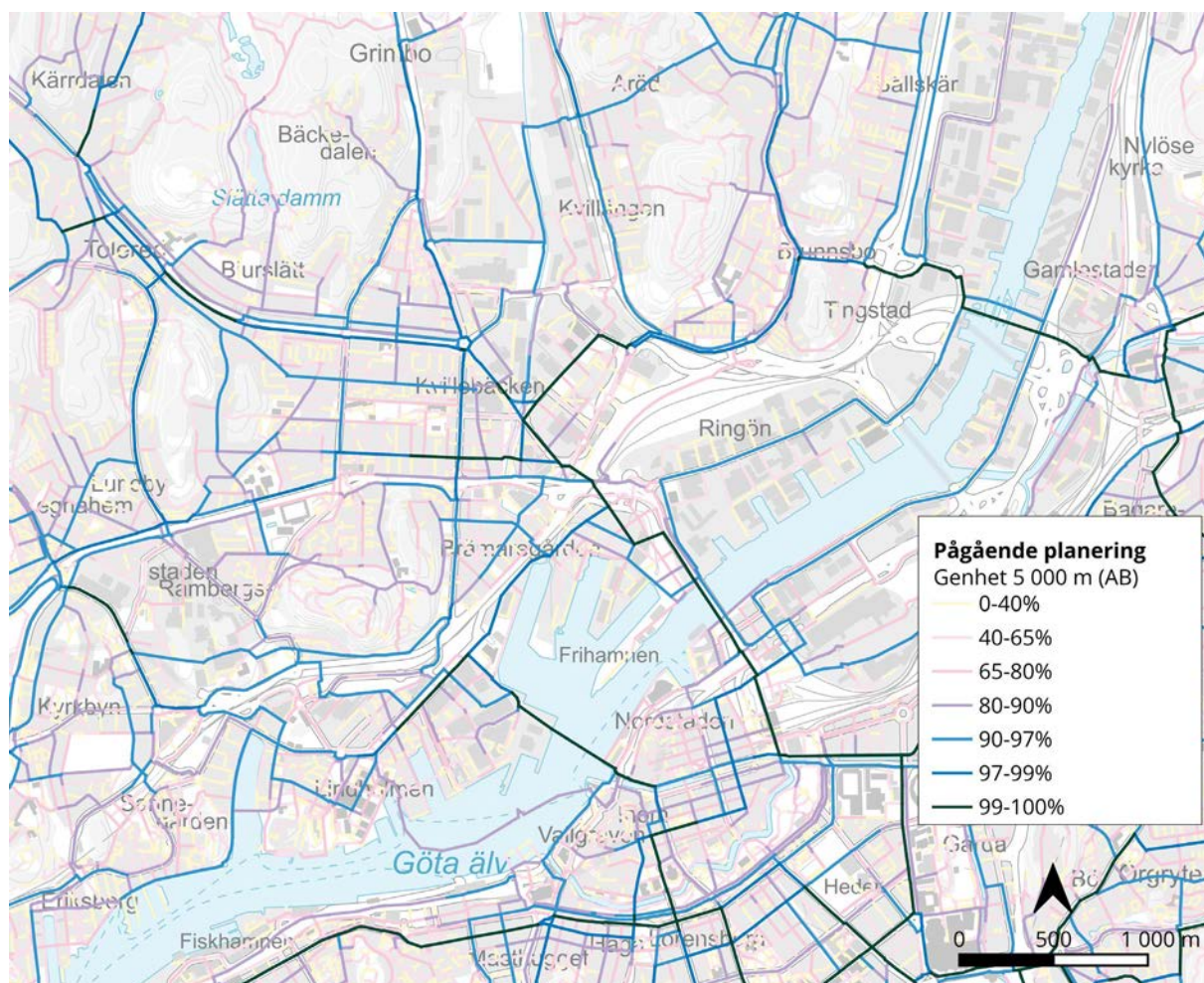
I skalan för hela staden är Gustav Daléngsgatan och förlängningen på Hisingsgatan/Myntgatan fortsatt Hisingens kanske genaste stråk. Det är ett stråk som har hög potential i alla skalor, men för de som besöker platsen kan det också vara ett exempel på när potentialen är högre än kapaciteten, då framför allt delar av stråket längs Hisingsgatan och Myntgatan har smala gångtytor och begränsad framkomlighet för cykel.

Pågående planering - Integration



Den pågående planeringen skapar ett tydligt centrum på Backaplan som når upp i samma nivåer av integration som centrala Göteborg. Bebyggelsen på Backaplan och Frihamnen höjer även integrationen i angränsande områden så som Lindholmen och Brunnsbo.

Pågående planering - Genhet

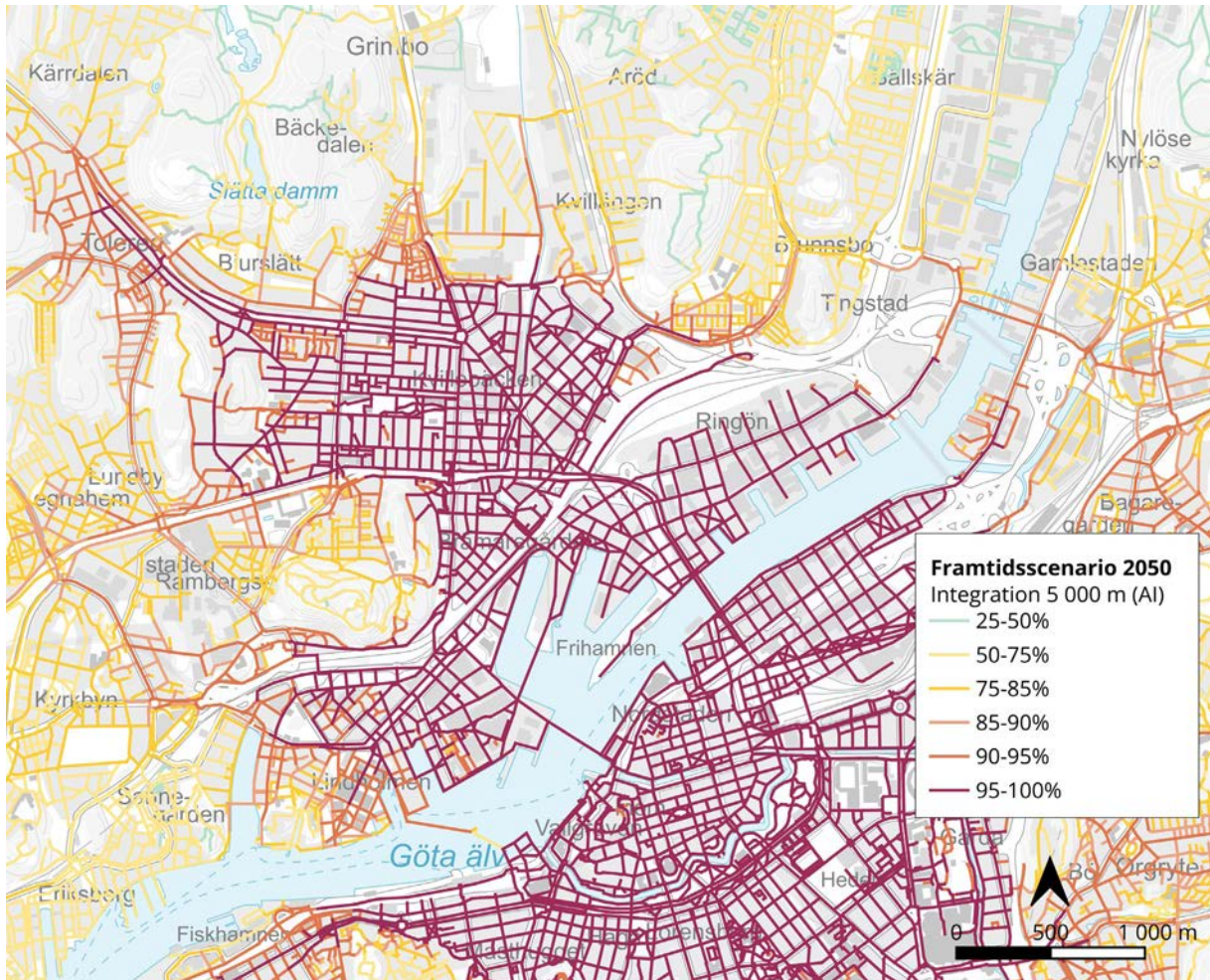


I scenariot för den pågående planeringen så blir det diagonala stråket från Frihamnen via DP4 och Swedenborgsgatan det starkaste stråket i den nya strukturen. Deltavägen/Gata B är även på den här skalan ett väldigt gent stråk.

5 km skalan speglar mer mobilitet med cykel än till fots och då kan framkomligheten skilja sig åt. Del av Swedenborgsgatan planeras exempelvis bli gågata och trots sin genhet oattraktivt för cyklister som behöver cykla ner till Hjalmar Brantingsgatan. En tydlig gestaltning krävs för att undvika konflikter.

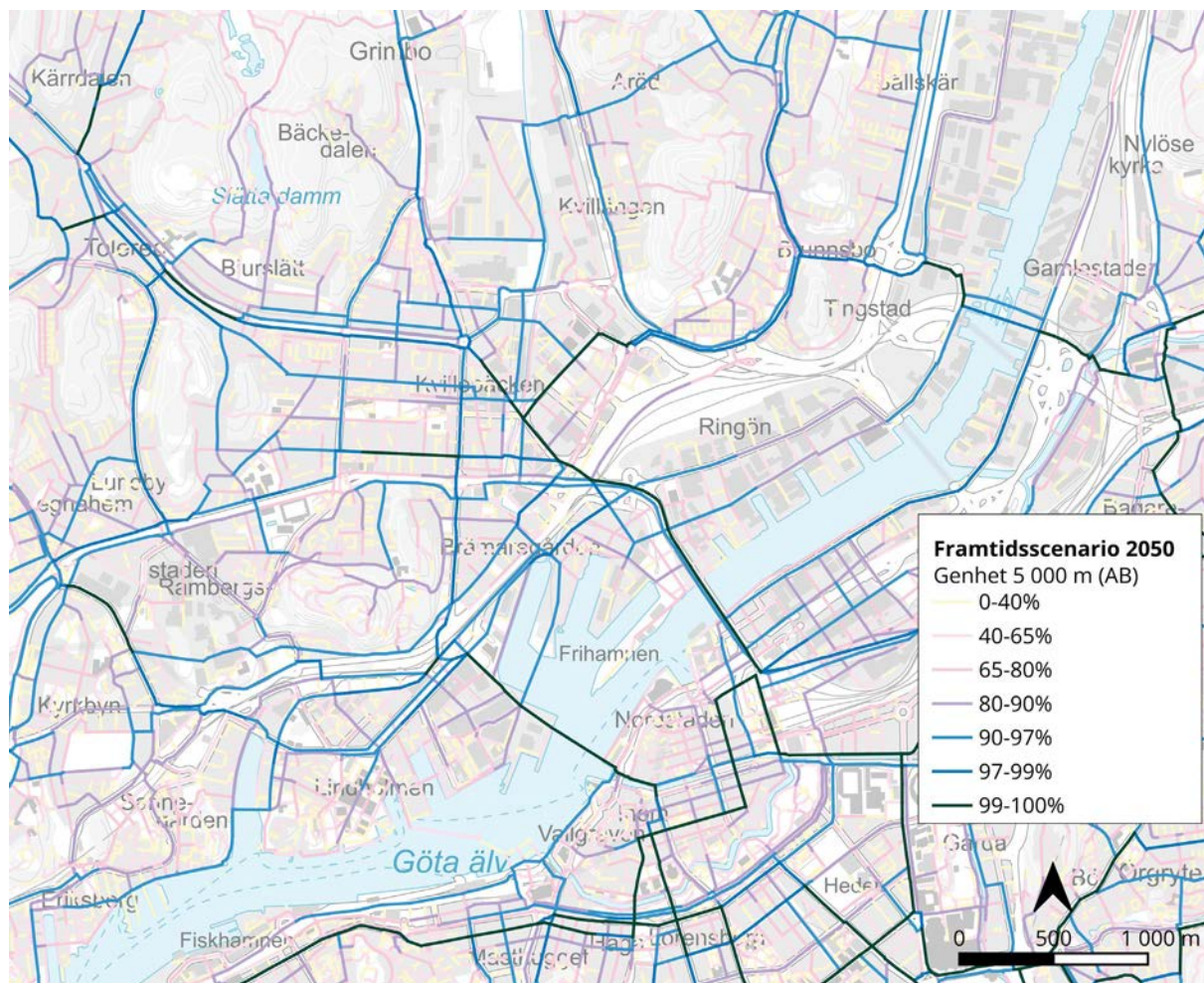
I DP3 är genheten längs Norra Deltavägen bra för tillgängligheten till Idrottshallen men viktigt att gestaltningen av gatan begränsar genheten för bilister med hänsyn till skolan och skolbarnen.

Framtidsscenario 2050 - Integration



I framtidsscenariot är Backaplan tillsammans med Frihamnen, Ringön och Lindholmen i praktiken helt integrerade som delar av centrala Göteborg.

Framtidsscenario 2050 - Genhet



I framtidsscenariot framgår att Swedenborgsgatan och Deltavägen/Gata B blir de två genaste stråken för Backaplan. Denna trend speglar sig på alla skalor vilket pekar på att dessa stråk har potential att aktiveras på för de flesta urbana funktioner. De är viktiga för området, stadsdelen och hela staden.

Kommentarer

Barriärer

Resultatet av analysen ger generellt sett rätt låga värden, både vad gäller integration och genhet, för Backavägen. Detta trots att Backavägen är utpekad som ny spårvägsgata och gatan som förbinder Hjalmar Brantingsplatsen med Brunnsbo, två knutpunkter för kollektivtrafiken.

Det bedöms framför allt bero på två saker. Dels att Backvägen går parallellt med Lundbyleden (och utanför den, även av Hamnbanan) som är en stor barriär, dels att analyserna bedömer potential, inte faktisk kapacitet. (Mer om kapacitet nedan).

Barriärer som t ex Lundbyleden gör att Backavägen inte kan integreras österut, och Backavägen kan inte ”ta emot” gena rörelser österifrån. Det gör att gatan har lägre potential än t ex ”Deltavägen” som går centralt i det nya Backaplan och kan integreras åt alla håll och kan ta emot gena rörelser från alla håll.

Potential, kapacitet och målpunkter

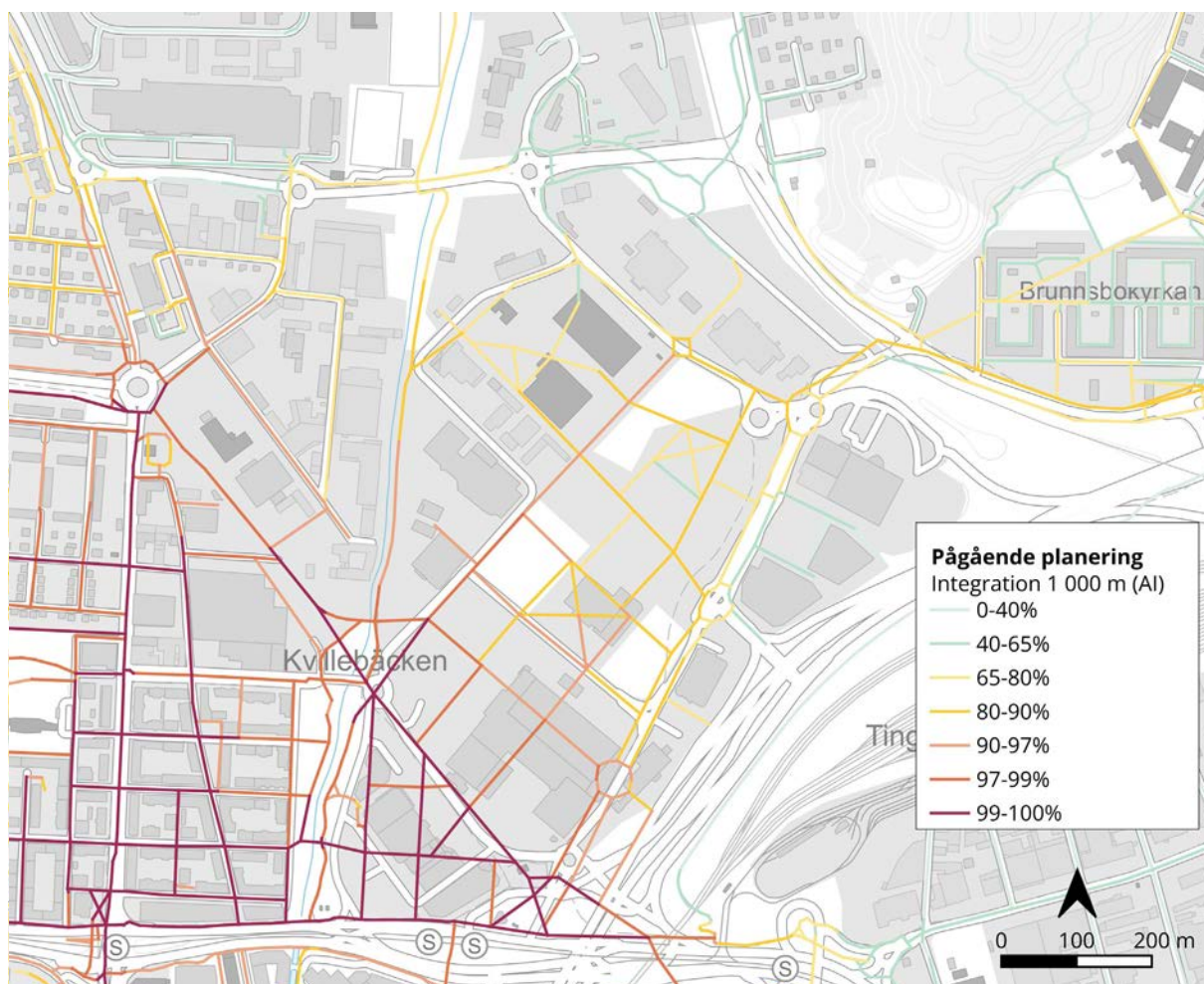
Analyserna visar som tidigare nämnt på potential och inte nödvändigtvis på kapacitet. Hur många som faktiskt kommer nyttja stråken är också beroende av bland annat tätheten, dvs hur många som faktiskt nyttjar gatunätet. Men det kräver att det finns bostäder för dessa att bo och verka i, eller breda gångstråk och cykelbanor för dem att röra sig i. Det finns områden med hög potential och låg kapacitet, och stråk med hög kapacitet men lägre potential.

Exempel på detta är t ex Hildedal och Tolered som har relativt höga värden för potentiell integration och genhet. Gatustrukturen där är välintegrerad med flera gena stråk. Men det är småhusområden, så antalet fastigheter och personer i området som integreras är förhållandevis lågt. Stråken gena, men de är smala och det finns inte plats för särskilt många att röra sig längs de stråken.

I Backaplan räknar vi med att förhållandena är de motsatta. Backavägen har inte så bra potential till att integrera eller vara gent, men på grund av den höga exploateringen kommer Backavägen sannolikt ändå nyttjas av många fler än stråken genom Hildedal eller Tolered, och det kommer vara ett stråk som nyttjas av fler än stråken genom Hildedal och Tolered.

Alternativa gränsvärden

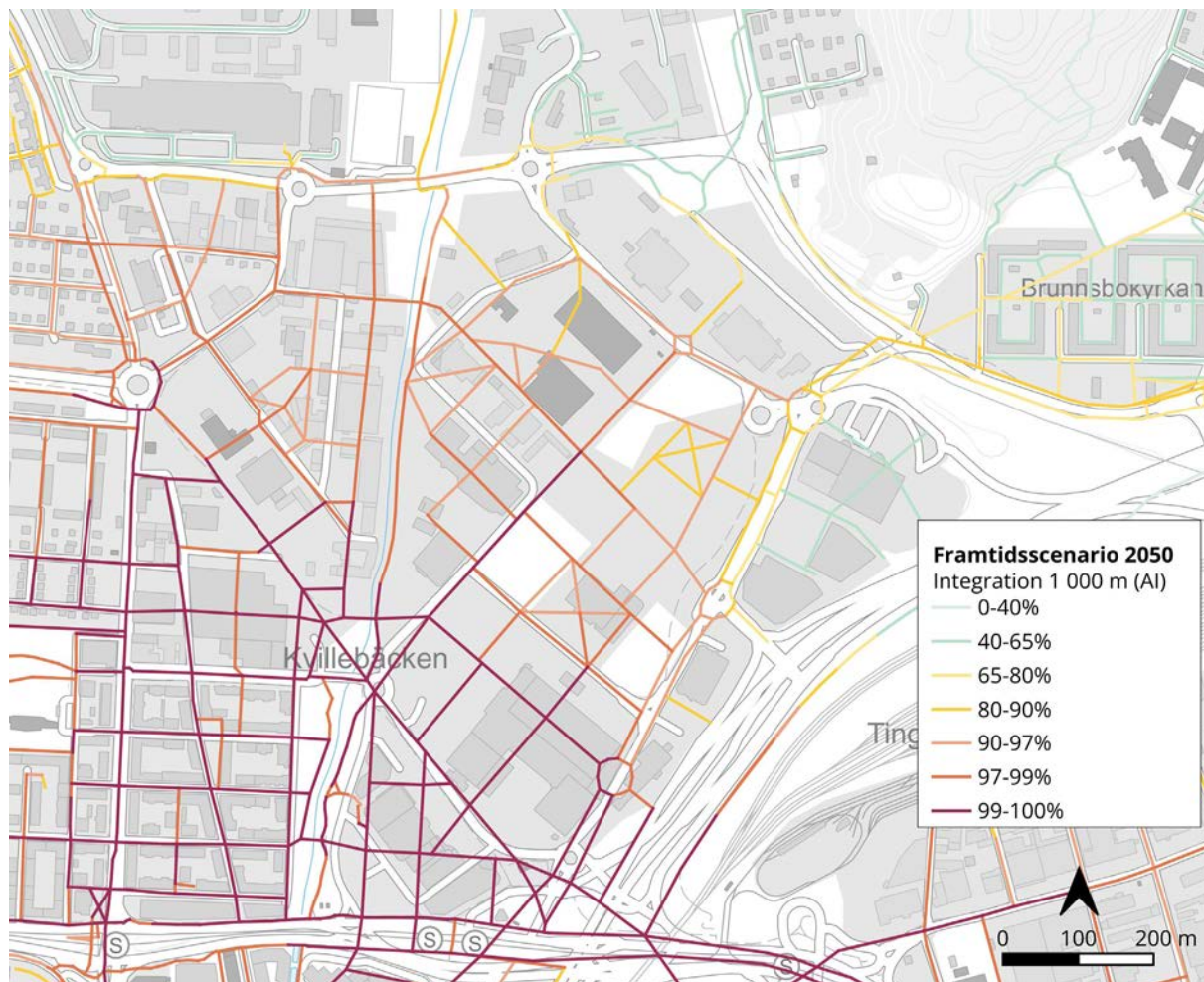
Pågående planering - 1 km



Bilden ovan och efterföljande bilder visar samma integrationsanalys som tidigare, men med en alternativ gränsdrawing för resultatetkategorisering. Spannet för färgsättningen har förskjutits så att bara den bäst integrerade procenten av stadens gator visas som röda istället för de standardiserade fem procenten. Det ger en tydligare nyans av de mest integrerade gatorna, men det är viktigt att ha med sig att de här kartorna inte är standardiserade och inte kan jämföras med stadens standardiserade integrationskartor.

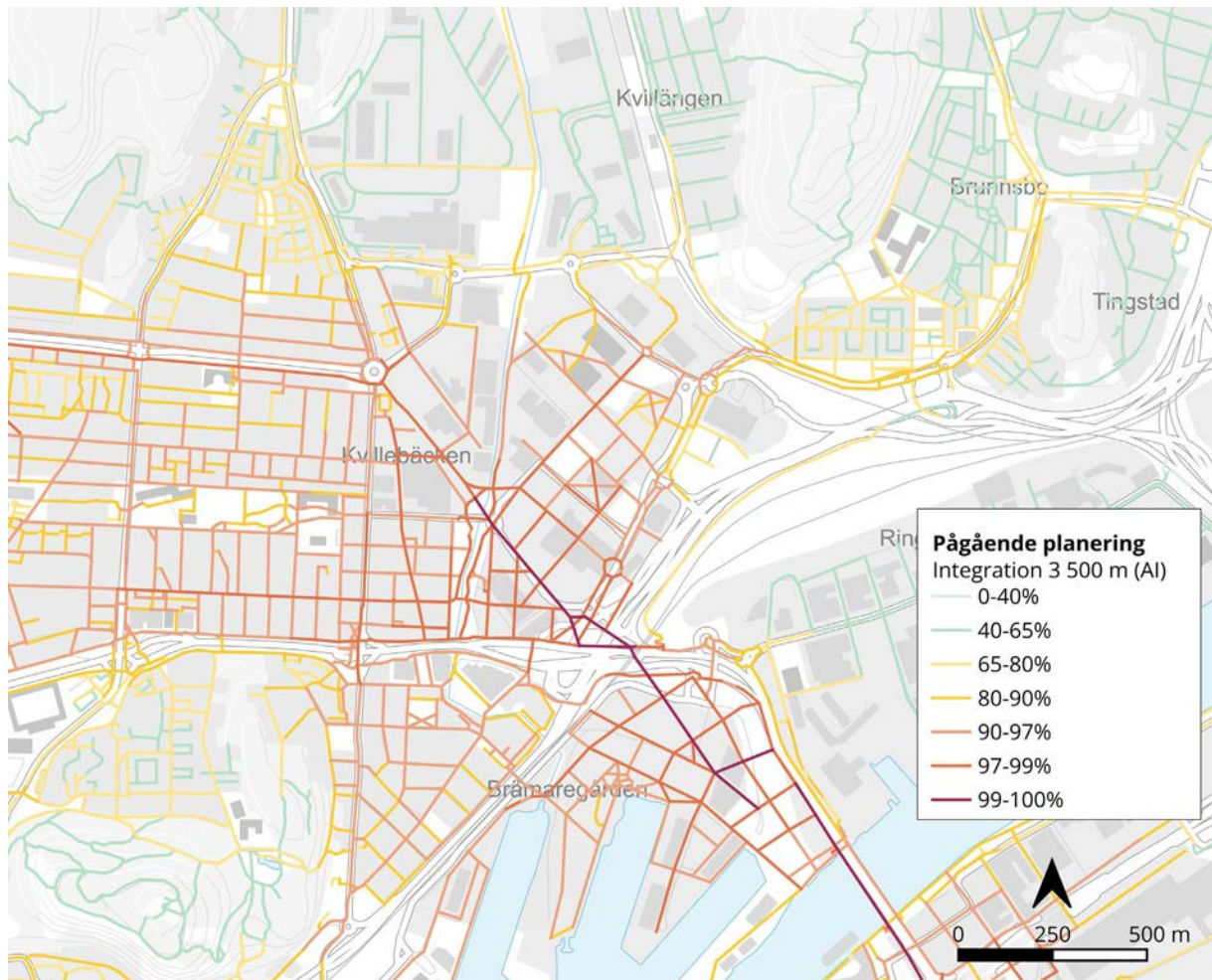
I scenariot där den pågående planeringen byggts ut och i skalan på 1 km så ser vi att Swedenborgsgatan blir väldigt välintegrerad, och att de sydvästra delarna av bebyggelsen tillhör den högst integrerade procenten. Annars är området mot Gustav Daléngsgatan det starkaste lokala centrumet .

Framtidsscenario - 1 km



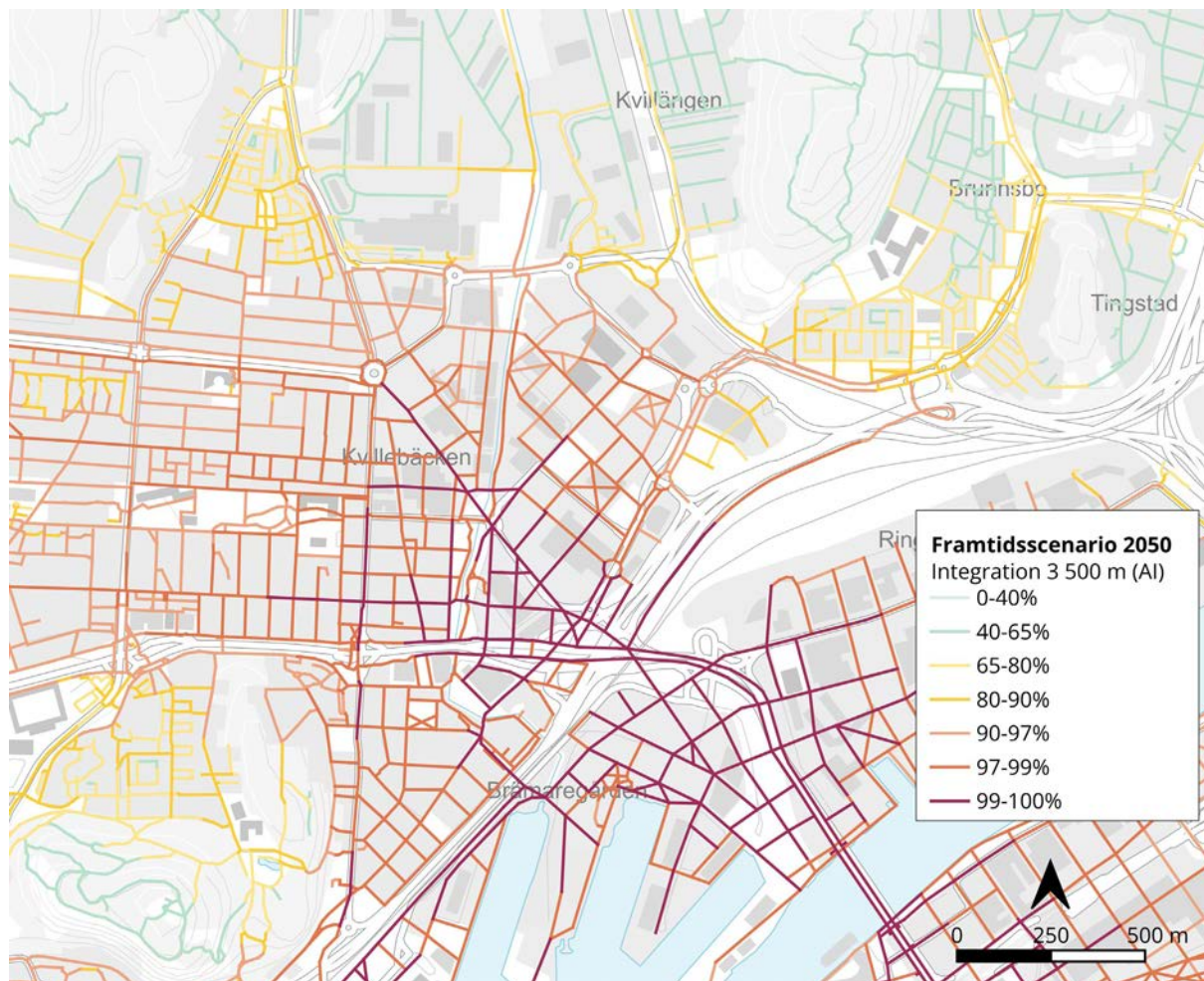
I framtidsscenariot i skalan på 1 km tillhör nästan hela DP2 den starkast integrerade procenten. Deltavägen och delar av "det gröna promenadstråket" genom Backaplan tillhör också den högsta procenten. Det blir svårt att prata om de högst integrerade stråken eftersom nästan hela stadsdelen ligger inom de högsta 4 procenten i staden.

Pågående planering - 3,5 km



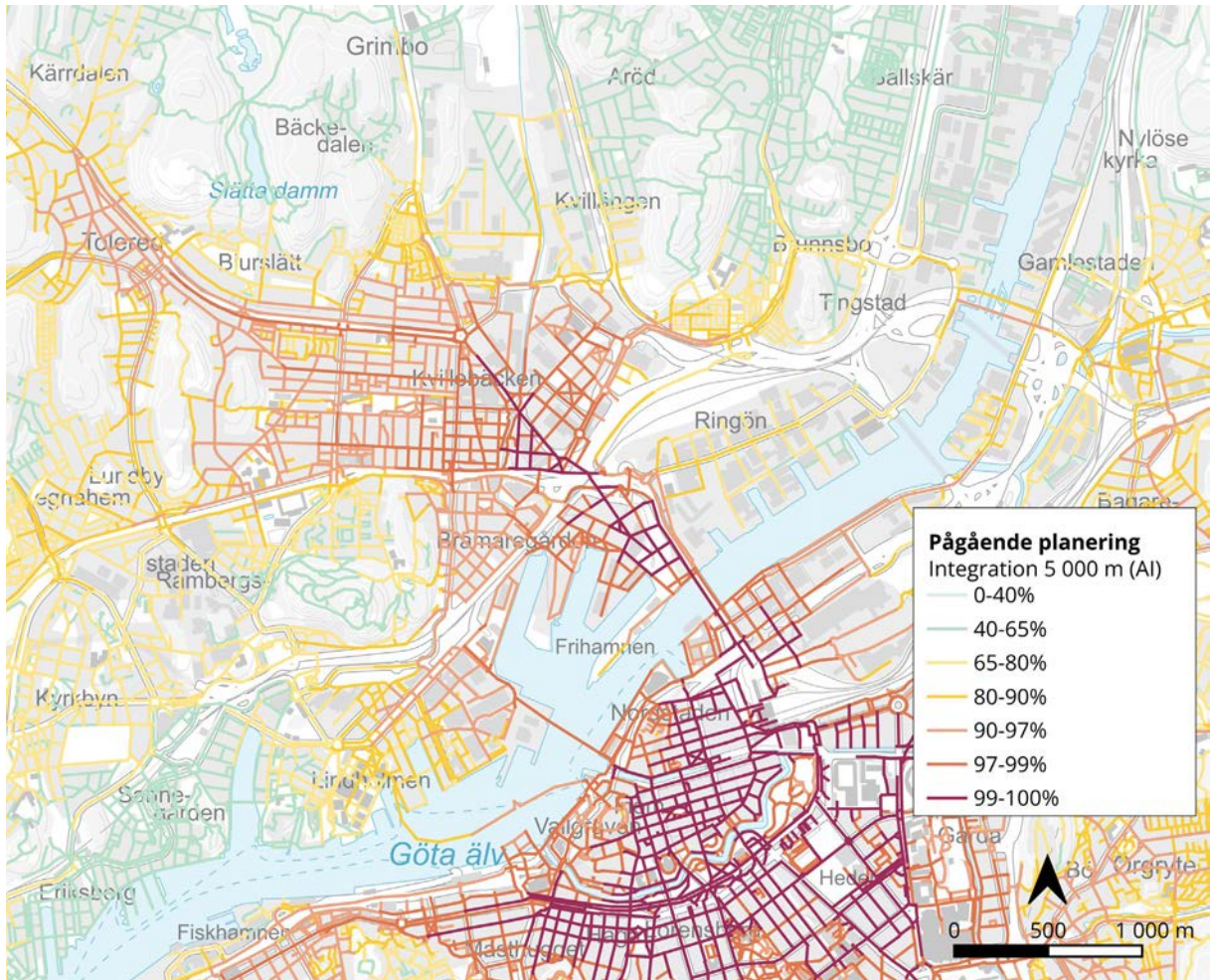
I scenariot där den pågående planeringen byggts ut och i skalan på 3,5 km så ser vi att Swedenborgsgatan sticker ut. Stråket från Hisingsbron, via Frihamnen ansluter till Swedenborgsgatan och skapar det bäst integrerade stråket på Hisingen.

Framtidsscenario - 3,5 km



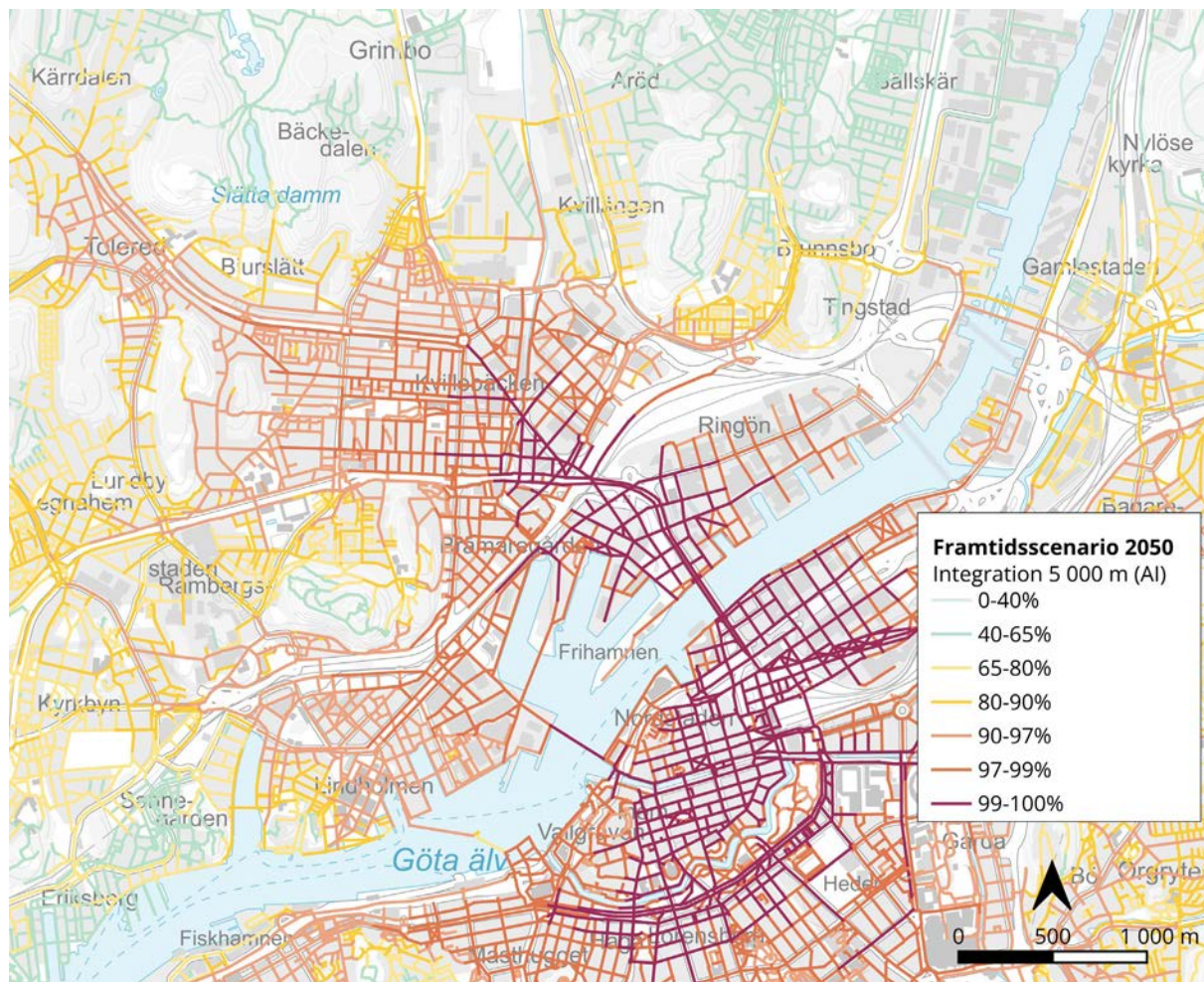
I framtidsscenariot i skalan på 3,5 km tillhör blir hela området bättre integrerat och Swedenborgsgatan är inte längre ensam i topp 1%. Noterbart är att ett stråk som inte finns i den befintliga strukturen (en förlängning av Blåklockegatan), tar sig in på topp 1%. Samma stråk har tidigare lyfts i genhetskartorna

Pågående planering - 5 km



På skalan 5 km så är Backaplan och Frihamnen de enda områdena på Hisingen som har integration inom den högsta procenten. Det är framför allt handelstråken genom DP2 som når upp i dessa höga nivåer.

Framtidsscenario - 5 km



I framtidsscenariot sträcker sig den högsta integrationen längre ut i Backaplans bebyggelse. Deltavägen, delar av promenadstråket, Långängen, och det tidigare nämnde stråket som inte existerar idag men som går parallellt med Färgfabriksgatan.

Slutsatser

Ny stadsbild

Utbyggnaden av Backaplan kommer förändra strukturen för Hisingen redan när den pågående planeringen är färdig. Det skapas både många nya gaturum och såväl som att existerande gaturum knyts ihop bättre. Det gör att Backaplan blir välintegrerat på alla skalor, och på hela staden skalan får området en lika hög integration som stadsdelar som "Inom Vallgraven" och Vasastaden.

Det skapas också flera gena stråk genom den nya bebyggelsen som knyter samman flera olika stadsdelar. Dessa stråk är gena i alla skalor vilket skapar förutsättningar för en blandad stad där boende i närområdet såväl som boende i andra stadsdelar möts och interagerar med varandra.

Handel

Det som framgår tydligt av både analyserna av den pågående planeringen och visionerna om det framtida Göteborg är att stråken längs Swedenborgsgatan och det som i planeringen kallas "Deltavägen/Gata B" är de stråken med störst potential för urbant stadsliv. De är välintegrerade och gena i alla skalor. Vi kan anta att även Backavägen blir ett urbant stråk med hjälp av att det planeras väldigt mycket bebyggelse, kollektivtrafik och målpunkter runt stråket. Detta trots att analyserna pekar på lägre potential än t ex Swedenborgsgatan och Deltavägen.

På längre sikt blir den gata som går från Leråkersmotet genom DP3 och över Kvillebäcken ett gent stråk när bebyggelsen på andra sidan Kvillebäcken (Västra Backaplan) är byggd. Det stråket får hög genhet i alla skalor och har potential att vara en stadsgata med ett blandat utbud av verksamheter och sociala funktioner.

Länkar och stråk

Hjalmar Brantingsplatsen är en knutpunkt idag, som i den planerade bebyggelsen blir Hisingens nya centrum, men som i framtidsscenarioet blir punkten som knyter samman Lindholmen, Backaplan, Frihamnen och Ringön.

Backaplan har potential att vara en av Göteborgs mest integrerade stadsdelar med flera gena stråk som går igenom. För att området ska kunna nå den potentialen är det viktigt att stråk genom området ges kapacitet att nå upp till potentialen. Det gäller dels utformningen av allmänna ytor med gator som kan hantera många människor i rörelse samtidigt, men också ett varierat innehåll i stadsväven så att olika urbana funktioner ges utrymme.

Boendekvalitet

Redan när den pågående planeringen är utbyggd kommer området vara välintegrerat på alla skalor. För de som vill bo välintegrerat i staden är Backaplan ett bra område.

Gena stråk medför mycket människor i rörelse och liv längs de gatorna. I dessa lägen blir boendekvaliteten i bottenvåningarna negativt påverkad av att många rör sig på gatan utanför fönstret. Eftersom gena stråk ofta är gynnsamt för olika former av verksamheter så är det lämpligt att fylla bottenvåningarna med verksamheter och flytta upp bostäderna en våning.

Kvillängen

Kontakt

Telefon:
031-365 00 00 (Göteborgs Stads kontaktcenter)

E-post:
goteborg@goteborg.se

Brånaregården