



PROGRAM FÖR BACKAPLAN

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

GODKÄNNANDEHANDLING MARS 2019

DIARIENUMMER: 0698/16



Göteborgs
Stad

Medverkande

Projektgrupp

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

Arbetsgrupper

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

Programhandlingar

01. Program för Backaplan
02. Kortversion program för Backaplan

Bilagor

Övriga handlingar

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

Utredningar

10. Parkerings- och mobilitetsutredning för Backaplan (2017)
11. Trafikanalys Backaplan (2018)
12. Trafikförslag Backaplan (2018)
13. a) Översiktlig stabilitetskartering Göteborgs Stad H086 (2011)
b) Geoteknik och markmiljö (2018)
c) Sättningsutredning Projekterings-PM Geoteknik (2018)
d) Sättningsutredning Markteknisk undersökningsrapport/ Geoteknik MUR/GEO (2018)
e) Second opinion riskbedömning och kostnader (2018)
f) Miljöteknisk markundersökning Backaplan (2019)
14. a) Störande verksamheter (2018)
b) Fördjupad riskutredning störande verksamheter (2018)
15. PM Luftmiljö Backaplan (2018)
16. Dagvattenutredning Backaplan (2018-19)
17. Klimatanpassning Backaplan (2018)
18. Riskanalys för detaljplan för Backaplan Dp1 (2016)
19. Bullerberäkning Dp1 (2016)
20. Miljöpåverkan - Behovsbedömning
21. PM MKN vatten Kvillebäcken (2018)
22. a) Naturvärdesinventering i Backaplan (2018)
b) Inventering av knölnate i nedre delen av Kvillebäcken (2018)

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

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

INNEHÅLL

Inledning	5
Sammanfattning	5
Kort om planprocessen	5
Uppdrag.....	6
Programmets syfte	6
Utgångspunkter.....	8
Process och arbetsform.....	15
Backaplan idag.....	18
Identitet och karaktär	18
Trafik.....	20
Naturmiljö.....	22
Vatten.....	24
Teknik	24
Program	27
Programkarta	28
Riktlinjer för kommande detaljplaner	29
Övergripande programidé	30
Sociala och kulturella frågor	32
Struktur och exploatering	36
Trafik och infrastruktur	44
Grönstruktur och vatten	48
Genomförande.....	54
Konsekvenser.....	60
Sociala konsekvenser.....	60
Miljökonsekvenser	65
Ekonomiska konsekvenser	69

Adresskarta



INLEDNING

SAMMANFATTNING

Byggnadsnämnden beslutade 25 oktober 2016 och 19 dec 2017 om uppdrag för program för Backaplan. Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde. Uppdraget innebär att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för omvandlingen av Backaplan till en attraktiv blandstad. Samråd om programmet ägde rum 5 september - 16 oktober 2018.

Backaplan är en del av Älvstaden. Programmet ska utveckla Vision Älvstaden till konkreta planeringsförutsättningar och utreda vad som krävs för att uppnå en socialt blandad stad med varierat bostadsutbud, tillräcklig kommunal service, centrumhandel i blandstad, kultur och idrott, prioritering av fotgängare, cyklister och kollektivtrafik, samt attraktiva mötesplatser. Placering av kulturhus är en central fråga liksom parker och gröna bostadsgårdar. Programmet innebär ca 7500 bostäder, offentlig service, ca 140 000 kvm handel inom hela området och verksamheter med tyngdpunkt kring Hjalmar Brantingsplatsen, knutpunkten kring Brunnsbo och längs Backavägen.

Genomförandefrågor som studerats är etappindelning, geoteknik och markmiljö, klimatanpassning och områdets möjligheter att utgöra god bostadsmiljö under utbyggnadstiden. I anslutning har fastighetskontoret gjort en ekonomisk förstudie för att säkra det ekonomiska genomförandet av programmet.

Programmet utgår ifrån Vision Älvstaden, (KF 2012) och den gällande översiktsplanen (antagen av KF feb 2009). Programmet är också en konkret sammanvägning av Strategi för utbyggnadsplanering (BN 2014), Trafikstrategi (TN 2015) och Grönstrategi (PoN 2014) tillsammans med tidigare framtagna Struktur- och Färdplan för Backaplan (2015). Programmet upprättas enligt PBL 2010:900 och överensstämmer med kommunens översiktsplan.

KORT OM PLANPROCESSEN

Vad är ett planprogram?

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

Programsamråd

Programsamråd hölls 5 september - 16 oktober 2018. Under samrådstiden hade boende i området samt olika remissinstanser rätt att lämna synpunkter på programmet. Förutom i Plan- och byggprojekt på stadens webbplats, så fanns samrådsförslaget tillgängligt på Stadsbyggnadskontoret och Visitors Centre på Lindholmen Science Park. Det fanns även tillgängligt på Lundby Bibliotek. 37 svar kom in. Inkomna synpunkter har sammanställts i en så kallad samrådsredogörelse. Inkomna yttranden är i huvudsak positiva till programmets innehåll. Den allvarligaste invändningen gäller de ekonomiska möjligheterna att genomföra en utbyggnad av området enligt programmet. Programmet har justerats i enlighet med den ekonomiska förstudie, som har genomförts parallellt med programmet.

Godkännande av programmet

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

UPPDRAG

PROGRAMMETS SYFTE

Byggnadsnämnden beslutade 25 oktober 2016 att ge Stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett program för Backaplan. Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde. Uppdraget innebär att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur Backaplan kan omvandlas till en attraktiv ny stadsdel. Byggnadsnämnden beslutade 19 december 2017 att utöka programmet för att även omfatta området väster om Kvillebäcken samt söder om Hjalmar Brantingsgatan. Detta för att kunna säkra viktiga kopplingar och stråk, samt hantera riskfrågor som till exempel högt vatten och skyfall på ett tillfredsställande sätt för helheten.

Programmet identifierar de viktigaste strukturerande elementen och belyser och klarlägger frågor som socialt blandad stad, kommunal service, trafik och parkering, handel i blandstad, kulturhus, exploatering, etappindelning och genomförandefrågor, samt beaktar frågor om riksintressen och risk- och klimatfrågor. Programmet avses ligga till grund för kommande detaljplaner. I anslutning har fastighetskontoret gjort en ekonomisk förstudie för att säkra det ekonomiska genomförandet av programmet.

Mål

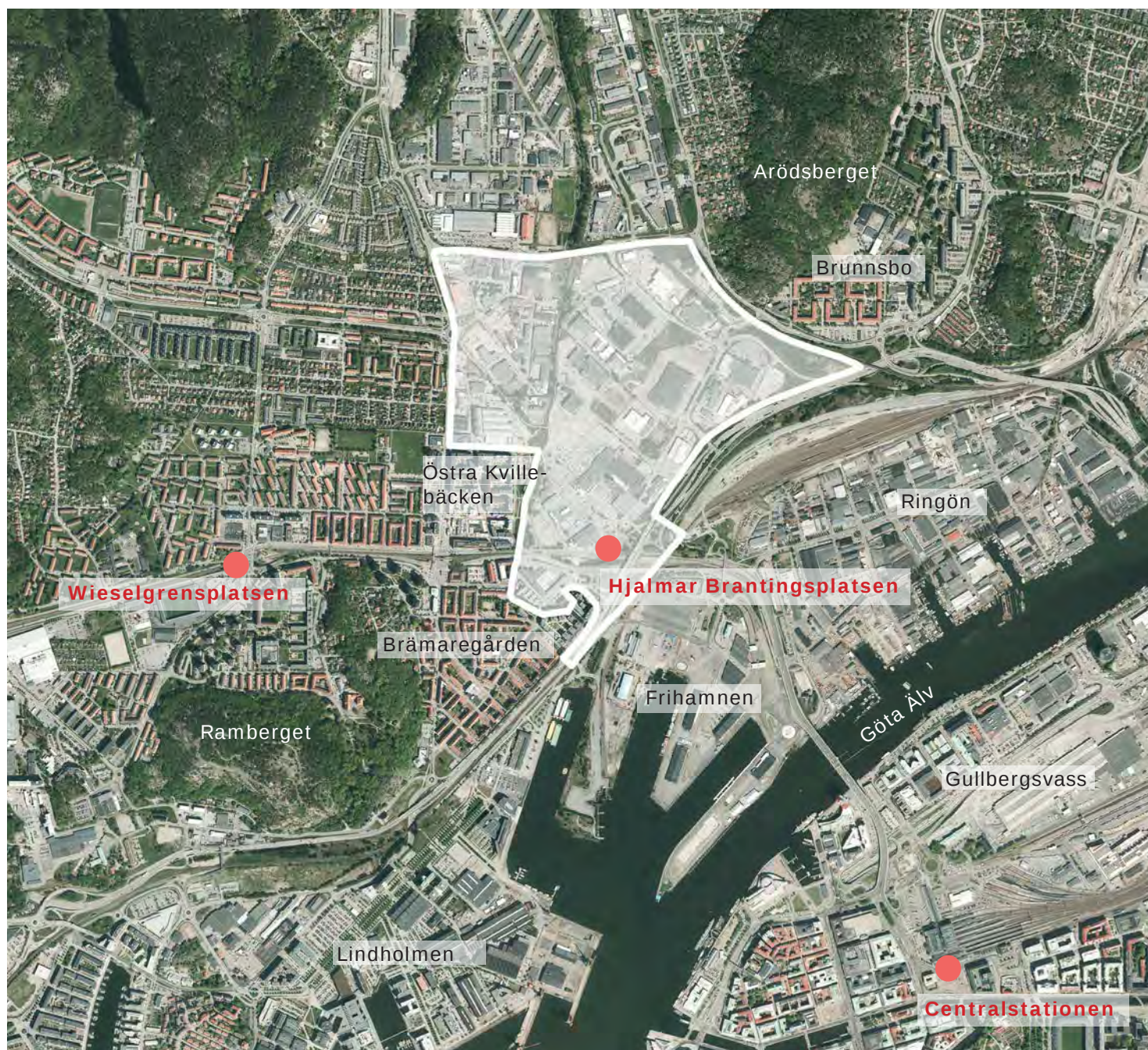
Backaplan ska utvecklas från en gles handelsplats med stora asfalterade ytor till en tätbebyggd, grön och levande blandstad. En blandning av bostäder, service, kontor och cityhandel ska utveckla Backaplan till Hisingens centrum och koppla ihop staden över älven.

Mål med programmet är:

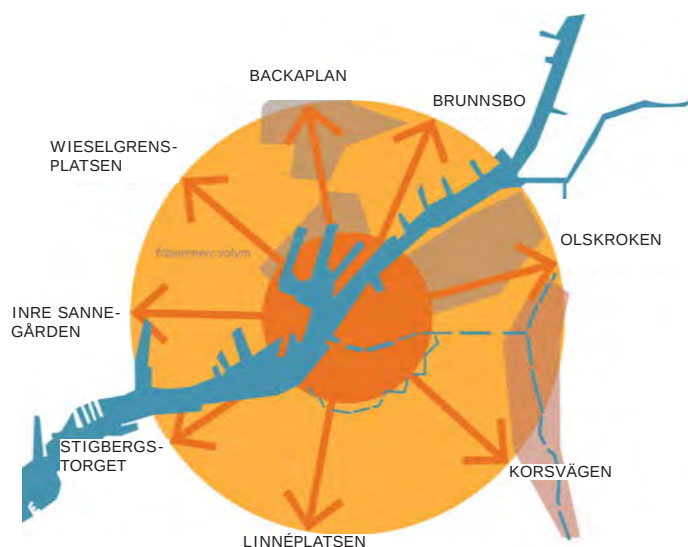
- att bygga blandstad med cityhandel, social service, kultur och attraktiva boende- och arbetsmiljöer
- att minska den trafik som genereras i området
- att tillföra grönska och rena dagvattnet
- att ge förutsättningar för socialt blandad stad
- att studera genomförandefrågor och etappindelning
- att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

Programområdet

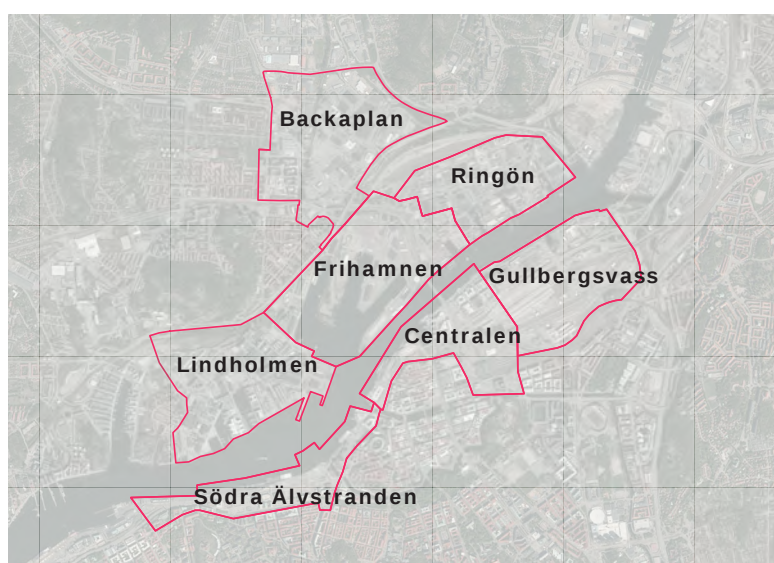
Programområdet är cirka 90 hektar och ligger två kilometer norr om Gustaf Adolfs Torg. Området avgränsas geografiskt av Lundbyleden i öster, Gustav Daléns gatan i väster och Minelundsvägen och Lillhagsvägen i norr. I söder ansluter programområdet till Frihamnens utvecklingsområde samt befintlig kvarterstruktur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



Den vita linjen visar avgränsningen för programområdet.



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



Älvstadens delområden.



UTGÅNGSPUNKTER

Vision Älvstaden

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

• Hela staden

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

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

• Möta vattnet

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

• Stärka kärnan

Innerstaden växer över älven. Backaplan ska utvecklas till tätbebyggd blandstad med bostäder, grönska, levande bottenvåningar med handel, offentlig service, verksamheter och kontor. Handeln, som karakteriserar Backaplan idag, ska fortsätta utvecklas till en mer citylik handel som integreras i stadsmiljön. Området ska erbjuda en spännande stadsmiljö med ett intressant kulturliv och en attraktiv boendemiljö. Orienterbarhet och hög tillgänglighet till offentliga platser är viktiga kvaliteter. Det ska vara lätt att röra sig som gående och cyklist. Det ska vara lätt att leva hållbart.

Knutpunkt Hjalmar är strategiskt viktig för området. Platsen ska utvecklas som knutpunkt och inbjudande mötesplats. Knutpunkten ska vara tät, nära och innehållsrik med stor funktionsblandning och hög tillgång till kollektivtrafik. Den nya tågstationen på Bohusbanan i Brunnsbo blir en framtida viktig knutpunkt och mötesplats, där det lokala kollektivtrafiknätet kopplas ihop med det nationella och regionala. Noden kring Brunnsbo har stor potential att utvecklas med verksamheter, handel och även bostäder.



Övriga strategiska dokument

Arbetet med att konkretisera Vision Älvstaden sker gemensamt i arbetet med Färdplan Älvstaden, Älvstaden konkret och Fördjupad översiktsplan för centrala staden. Färdplan Älvstaden är ett inriktningsdokument för arbetet med genomförande av Vision Älvstaden, vilket uppdateras varje år. Älvstaden konkret innebär arbete med vilka innehållsmässiga kvaliteter som skall uppnås inom Älvstadenprojektet. Tillsammans med stadens styrande dokument och tidigare beslut om Backaplan ligger detta till grund för programmet.

Översiktsplanen

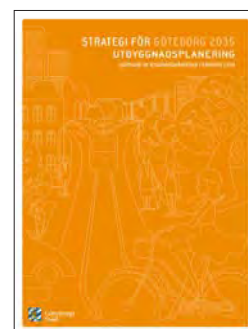
I översiktsplanen för Göteborg, antagen 26 februari 2009, är Backaplan betecknat som område för stadsutveckling. En blandning av bostäder och icke störande verksamheter är önskvärd. Att skapa attraktiva mötesplatser och nya stora och små parker är en viktig fråga liksom att ta tillvara och förbättra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

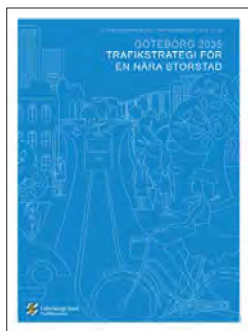
Översiktsplanen pekar även ut Backaplan som utredningsområde för framtida kommunikationer. Bland annat nämns att kopplingen från Björlandavägen och Tuvevägen mot Lundbyleden samt att kollektivtrafik-kopplingen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Björlandavägen ska studeras.



Strategi för Göteborg 2035 Utbyggnadsplanering

Strategin för utbyggnadsplanering godkändes av Byggnadsnämnden 2014 och visar vilka platser och områden i mellanstaden som har särskilt goda förutsättningar att åstadkomma en enklare vardag för fler. I utbyggnadsplaneringen finns Backaplan utpekad som en av de tyngdpunkter som skall utvecklas med bostäder, verksamheter, handel, service med lokalt stadsliv som utgår från möjligheterna att klara vardagen till fots, med cykel eller med kollektivtrafik. Här ska också utvecklas tät bebyggelse med fler funktioner i varje byggnad i en genomtänkt och yteffektiv markanvändning som ger stadsmässighet.

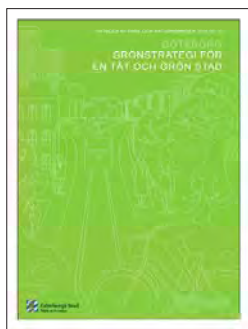




Trafikstrategi för en nära storstad

Trafikstrategi för en nära storstad (Trafiknämnden 2015) slår fast att göteborgarna ska kunna använda gång, cykel och kollektivtrafik som sina vanligaste färdmedel. I trafikstrategin finns ett antal principer och framgångsfaktorer för genomförandet av trafikstrategin, bl a att

- Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (struktur)
- Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (sambällsplanering)
- Ge gående och cyklister förtur och anpassa hastigheter efter i första hand gående (rörelse)
- Omdisponera gaturummet och skapa mer yta där människor vill vistas och röra sig (yta). Parkerings ska i första hand ske i parkeringshus eller garage och varudistribution ska i första hand ske på tider då få människor störs.
- Skapa ett mer finmaskigt och sammanhängande gatunät utan barriärer (struktur) Orienterbarhet, genhet och avsaknad av barriärer i gatunätet gör det lättare att ta sig fram, bygger samman staden och sprider stadslivet till fler platser.



Grönstrategi för en tät och grön stad

Grönstrategin, som antogs av park- och naturnämnden 2014, innehåller två mål för gröna kvaliteter samtidigt som vi bygger staden tätare.

Socialt mål: Göteborg är en tät och grön stad där de offentliga platserna bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv

Ekologiskt mål: Göteborg är en tät och grön stad med ett rikt växt- och djurliv och där ekosystemens tjänster tas tillvara.

Grönstrategin pekar ut nio strategier, som visar hur vi kan uppnå målen. De kan användas på många olika nivåer och faser i stadsutvecklingen, från detaljplan till investeringar, drift och underhåll.

- Stärk de gröna kilarna
- Stärk de blågröna stråken
- Säkerställ god tillgång till parker och naturområden
- Skapa ett varierat innehåll i parker och naturområden
- Stärk de gröna kopplingarna i staden
- Utveckla mer grönt i den hårdgjorda staden
- Utveckla de gröna områdena genom skötsel
- Synliggör stadens grönområden och gör medborgarna delaktiga
- Nyttja och utveckla ekosystemtjänster

Arkitekturpolicy

Arkitekturpolicyn, som beslutades av Byggnadsnämnden 2018, ska vara en tydlig viljeinriktning för att stärka Göteborgs roll som modig förebild inom arkitektur. Policyn skall vara vägledande för Göteborgs Stads alla förvaltande förvaltningar och bolag och kommer att arbetas in i den nya översiktsplanen, som är under framtagande. Policyn innebär att Göteborg skall utvecklas till:

- en attraktiv stad med stark identitet med möjlighet att röra sig längs upplevelserika blå-gröna stråk och stadsrum, där arkitektur och bebyggelse, trafik samspelar och med variation i skala och detaljrikedom med material som håller över tid. Bottenvåningar skall vara öppna och attraktiva.



- en stad för människor, med trygga, tillgängliga offentliga rum där alla kan mötas på lika villkor och som har plats för rörelse och vila. Platserna skall erbjuda sol under stora delar av dagen. De skall tåla användning och inrymma de människor som bor och verkar i närheten.
- en modig förebild inom arkitektur, där staden agerar förebild vid utformning och gestaltning av offentliga platser, vid byggande och i förvaltning.

Kulturhusutredningen

Kommunstyrelsen beslutade 2013 om placering av ett regionalt kulturhus på Backaplan. Frågan har utvecklats av fastighetskontoret i en lokaliseringsutredning (2016). Beslut har fattats tillsammans med stadsdelsförvaltningen i Lundby om placering i centralt läge vid Hjalmar Brantingsplatsen.

Tidigare beslut om Backaplan

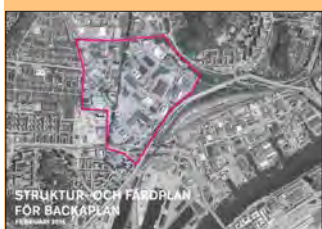
Planeringsförutsättningar för Backaplan

Planeringsförutsättningar för Backaplan beslutades i Byggnadsnämnden 2013. Planeringsförutsättningarna beskriver hur man ska tillvarata områdets centrala läge och utveckla området till en attraktiv blandstad, utnyttja Backaplans potential som handelsplats vid Hisingens viktigaste knutpunkt för kollektivtrafiken, utveckla Kvillebäckens grönstråk genom området, förstärka områdets gång- och cykelkopplingar till omkringliggande stadsdelar, natur- och vattenområden samt förbättra trafikförhållandena i området.



Struktur och färdplan för Backaplan

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

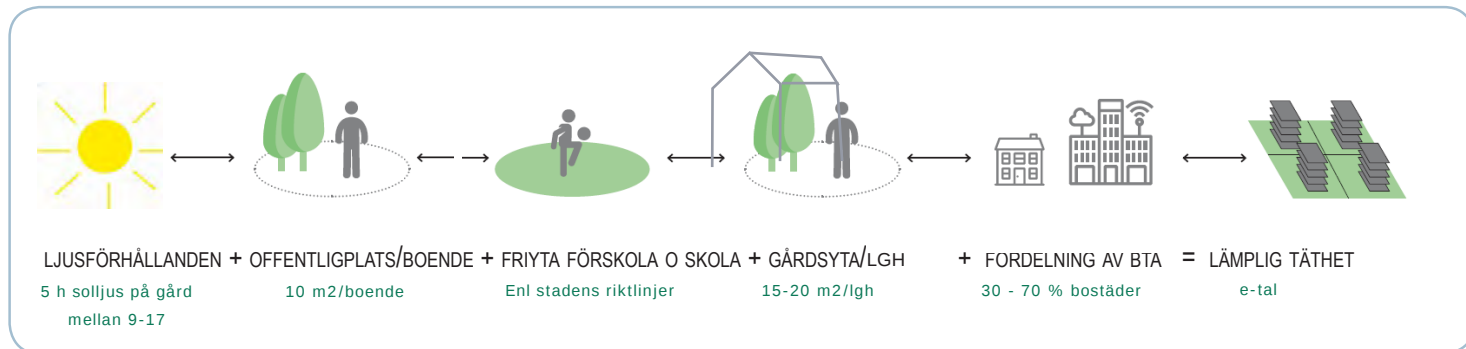


Fördjupade studier för Backaplan

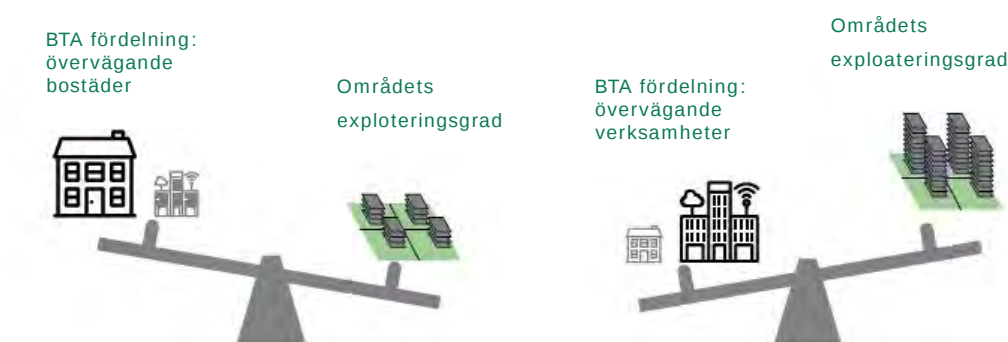
Under 2017 genomfördes tillsammans med fastighetsägarna ett flertal workshops för att vidareutveckla Struktur- och färdplanen. Under dessa workshops behandlades bl a lokalisering av skola, förskola, grönstruktur, samt trafik och mobilitet. Resultatet sammanfattas i dokumentet Fördjupade studier (2017).



Nyckeltal, Stadsbyggnadskvaliteter



Viktiga stadsbyggnadskvaliteter vid sammanvägning av stadens styrande dokument och konkretisering av Vision Älvstaden. Nyckeltalen har stöd i aktuell stadsbyggnadsforskning och rekommendationer från FN kring hållbart stadsbyggande.



Fördelningen mellan bostäder och verksamheter påverkar exploateringen. Fler bostäder kräver mer allmän plats. En större del verksamheter kan därför ge en högre exploatering.

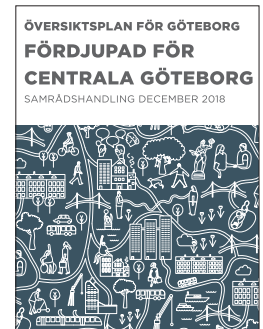
Tillämpning

Att utveckla en tät grön kvarterstad innebär utmaningar med att förverkliga visionen och tillgodose stadsbyggnadskvaliteter. En balanserad blandning av bostäder och övrigt innehåll ger förutsättningar att uppnå en attraktiv stadsmiljö. Ett antal kvaliteter har identifierats som särskilt viktiga att studera och följa upp i programmet. Fördelningen mellan bostäder och verksamheter i en tät kvarterstad har betydelse. Det finns en tydlig koppling mellan antal bostäder som planeras och behovet av förskole- och skolplatser. Skolornas friytor har ytkrav, placering och utformning för att vara välfungerande. Ett stort bostadsinnehåll genererar behov av stor andel friyta för förskola/skola och parkmark. Bostäderna har även behov av attraktiva gårdar med goda sol- och dagsljusförhållanden. Etablering av kontor och verksamheter har andra förutsättningar och krav på sol- och dagsljus och gårdar. I programmet har avvägningar gjorts för att komma fram till ett förslag om antal bostäder, grönyta per boende, friytor för förskola, samunyttjandegrad av parkerna etc. Detta beskrivs vidare i programmet.

Pågående planering

Fördjupad översiktsplan för centrala Göteborg (FÖP centrala Gbg)

FÖP centrala Göteborg (samråd våren 2019) gör intresseavvägningar och löser strukturella problem och knäckfrågor inom centrala staden. Fokus ligger på avvägningar gällande riksintressen, att minska barriäreffekter i övergripande trafikstruktur och att underlätta för pågående planering enligt Vision Älvstaden.



Genomförandestudie Hjalmar Brantingsgatan (GFS)

Trafikkontoret arbetar med en genomförandestudie, GFS, som omfattar sträckan Hisingsbron - Kvillebäcken. Till grund för det pågående arbetet ligger dokumentet Hjalmar Brantingstråket, ett stadsmässigt stråk mellan Hisingsbron och Wieselgrensplatsen (2017) framtaget i samverkan mellan SBK, TK, och FK. Det fortsatta arbetet kommer ske i samarbete mellan Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, och i dialog med Trafikverket.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för Lundbyleden och Metrobuss

Trafikverket genomför två sk åtgärdsvalsstudier, som berör programområdet - ÅVS Lundbyleden och ÅVS Metrobuss. I ÅVS Lundbyleden studeras hur trafikpåverkan från de stora planerade exploateringarna i Lundbyledens sträckning ska tas om hand och förslag till åtgärder ska tas fram enligt fyrstegsprincipen. Åtgärdsvalsstudien förväntas vara färdigställd under kvartal 4 2019.

I ÅVS Metrobuss studerar Trafikverket, tillsammans med VGR, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun hur valda sträckningar för Metrobuss i Målbild Koll2035 kan förverkligas samt lämplig lokalisering av stationer. ÅVS Metrobuss förväntas vara färdigställd kvartal 4 2019.

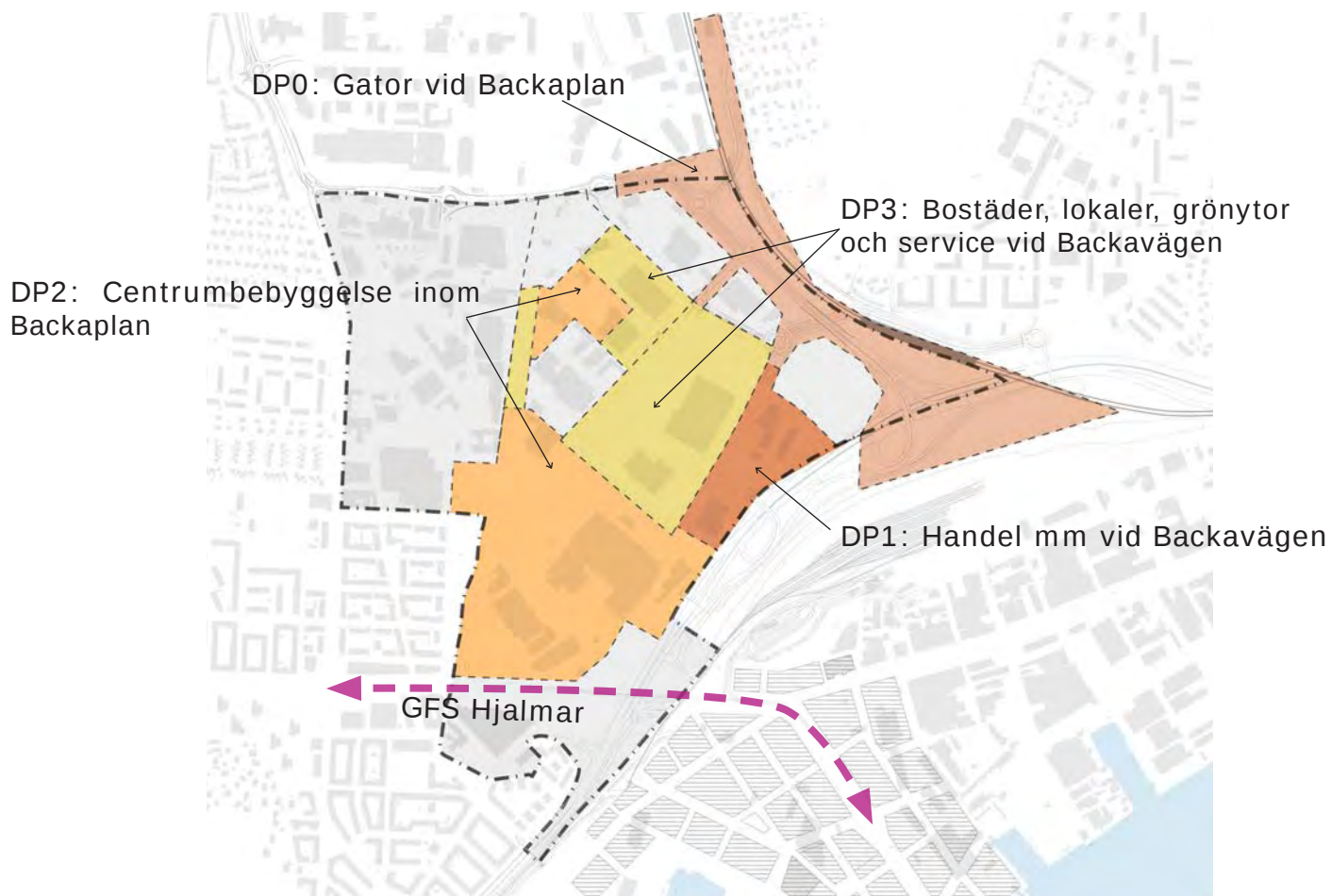
Aktuella detaljplaner

- DP0: Gator vid Backaplan (dnr: 0369/12)

Detaljplan för gator i Backaplans norra delar möjliggör en bussgata och pendeltågstation på Bohusbanan samt ett nytt mot på Lundbyleden, Kvillemotet. Planens genomförande minskar trafikbelastningen på Gustaf Daléngsgatan och underlättar för trafik från Björlanda och att nå Lundbyleden. Planen vann laga kraft 29 november 2018.

- DP1: Handel mm vid Backavägen (dnr: 0589/15)

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnation av centrumverksamheter och bostäder. Planen syftar också till att möjliggöra spårväg till Brunnsbo. Godkännande i BN Q2 2019.



Utbyggnadsområden

Kartan redovisar ungefärlig avgränsning av:

- Aktuella detaljplanearbeten
- Områden som fått positivt planbesked
- Pågående utbyggnadsområden

• DP2: Centrumbebyggelse inom Backaplan (dnr: 0335/19)

Detaljplanen syftar till att utveckla bostäder, verksamheter och centrumhandel vid Hjalmar Brantingsplatsen och norrut längs Kvillebäckens södra del. Planen syftar också till att möjliggöra del av en stadsdelspark längs med Kvillebäcken och skapa en bostadsnära park centralt i området. Planarbetet pågår.

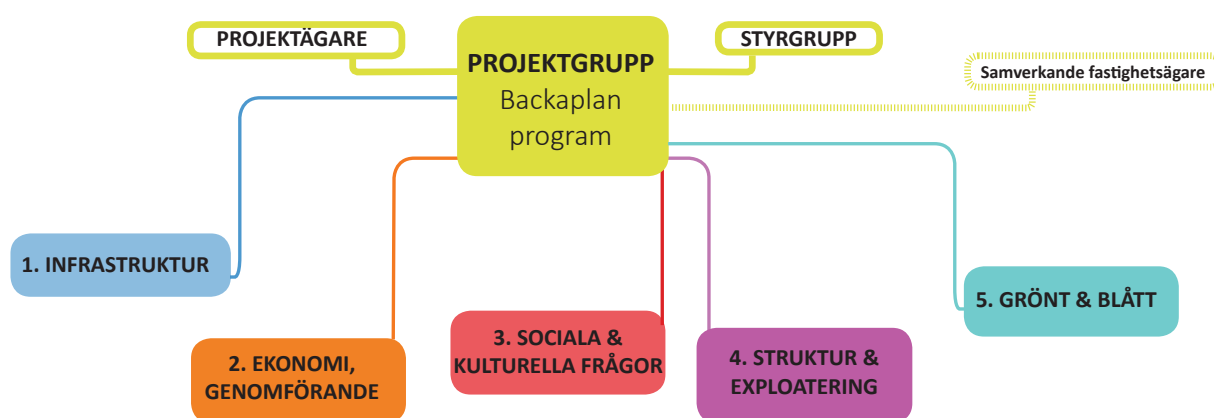
• DP3: Bostäder, lokaler, grönytor och service vid Backavägen (dnr: 0541/16)

Detaljplan 3 har fått positivt planbesked (mars 2018). Planen omfattar centrala Backaplan och innehåller övervägande bostadskvarter med lokaler i bottenvåningar mot huvudgator samt skola och park.

PROCESS OCH ARBETSFORM

Projektorganisation och arbetsgrupper

Programarbetet har letts av en projektgrupp med representanter från stadsbyggnadskontoret, fastighetskontoret och trafikkontoret. Utöver den har fem arbetsgrupper organiserade efter teman arbetat med infrastruktur, ekonomi och genomförande, sociala och kulturella frågor, struktur och exploatering och grönt och blått (frågor som rör grönska och vatten). Samverkan har skett med fastighetsägarna.

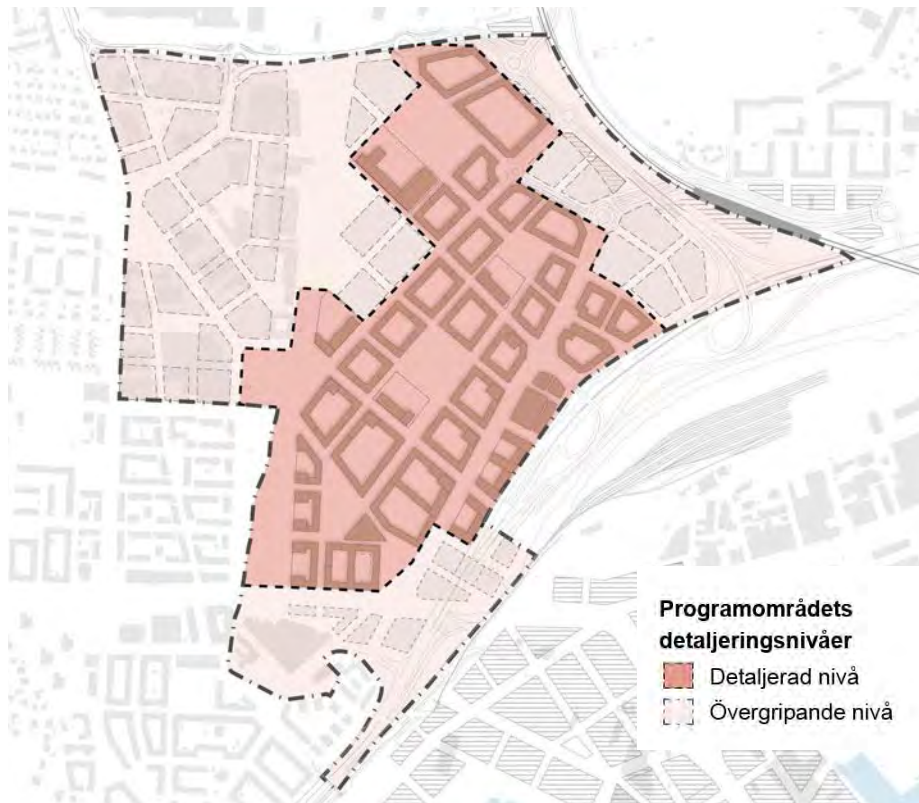


Projektorganisation

Samverkan med fastighetsägarna

En stor del av östra Backaplan fastigheter ägs av privata fastighetsägare som aktivt samverkar med staden för Backaplan utveckling. Samverkan med fastighetsägarna har skett via dialog i fastighetsägarnas gemensamma forum, samt särskilt kunskapsutbyte kring handelsfrågor och programmets struktur och täthet vid två workshops under processen.

Informationsmöten som vände sig till samtliga fastighetsägare inom hela programområdet hölls den 27 februari 2018 samt 20 november 2018 på Stadsbyggnadskontoret i syfte att informera och svara på frågor om pågående utveckling av Backaplan.



Programmets detaljeringsnivåer

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

Social konsekvensanalys

I programarbetet har en social konsekvensanalys, SKA, och en barnkonsekvensanalys, BKA, genomförts. Den 7 mars 2018 hölls en workshop på Stadsbyggnadskontoret med brett deltagande från staden, fastighetsägarna och berörda intressenter, bland annat personer som idag är verksamma på Backaplan. Analysen bifogas programhandlingen (bilaga 8).





BACKAPLAN IDAG

BACKAPLAN IDAG

IDENTITET OCH KARAKTÄR

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

Bebyggelse och kulturhistoria

Bebyggelsen i området är i huvudsak en till fyra våningar. Runt om området finns områden med högre bebyggelse, bland annat den som tillkommit i Östra Kvillebäcken väster om området, och i gamla Porslinsfabriksområdet söder om programområdet. I den nordvästra delen av Backaplan finns sex villor, men utöver det finns inga bostäder inom programområdet. I kvarteret söder om Hjalmar Brantingsgatan och norr om Kvillebäcken ligger den fd Bult- och Nagelfabriken (område 39:A i Göteborgs kommuns program för kulturhistoriskt värdefull bebyggelse). Dessa byggnader har ett kulturhistoriskt värde och miljöskapande kvaliteter. Inom området ligger också en större fabriksbyggnad, som uppfördes på 1940-talet och idag ligger bland annat minneslokalen för brandkatastrofen 1998 i byggnaden. Ett monument som hedrar brandkatastrofens offer finns i direkt anslutning till det gamla fabriksområdet.

Inom programområdet finns två stenar som skyddas av Kulturmiljölagen. Dels en vägvisarsten med fornlämningsnummer Backa 74:1 och dels ett gränsmärke med fornlämningsnummer Lundby 329:1. Vägvisarstenen har inskriptionen "Göteborg" samt en pil på den sydöstra sidan. På nordöstra sidan finns inskriptionen "Backa" samt en pil. Stenen markerar en av huvudvägarna norrut från Göteborg. Gränssten har inskription på två sidor, "Tufve" respektive "Göteborg", markerar gränsen mellan Göteborg och Lundby socknar. Stenarna kan ha en viktig uppgift som tidsmarkörer och historiska ankare i den annars nya stadsdelen. Att flytta eller göra åverkan på dessa kräver tillstånd från Länsstyrelsen.

Verksamheter

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

Störande verksamheter

En utredning som redovisar de störande verksamheter som finns inom och i anslutning till området har tagits fram av Sweco. (Se karta på s. 21) Utredningen bifogas programhandlingen (bilaga 14).



Kvillebäcken och Bult- och nagelfabriken



Handel på Backaplan



Programområdet avgränsat i vitt. Kulturhistoriskt värdefulla platser i rött.



Parkeringsytor på dagens Backaplan



Knölnate i Kvillebäcken



Kvillebäcken sedd från söder

Samband och barriärer

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

Markägoförhållanden

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

TRAFIK

Biltrafik och godstransporter

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

Lundbyleden, Bohusbanan och Hamnbanan utgör riksintresse för kommunikation. Hamnbanan är en viktig järnvägslink till Göteborgs hamn, som är av riksintresse för sjöfart.

Kollektivtrafik

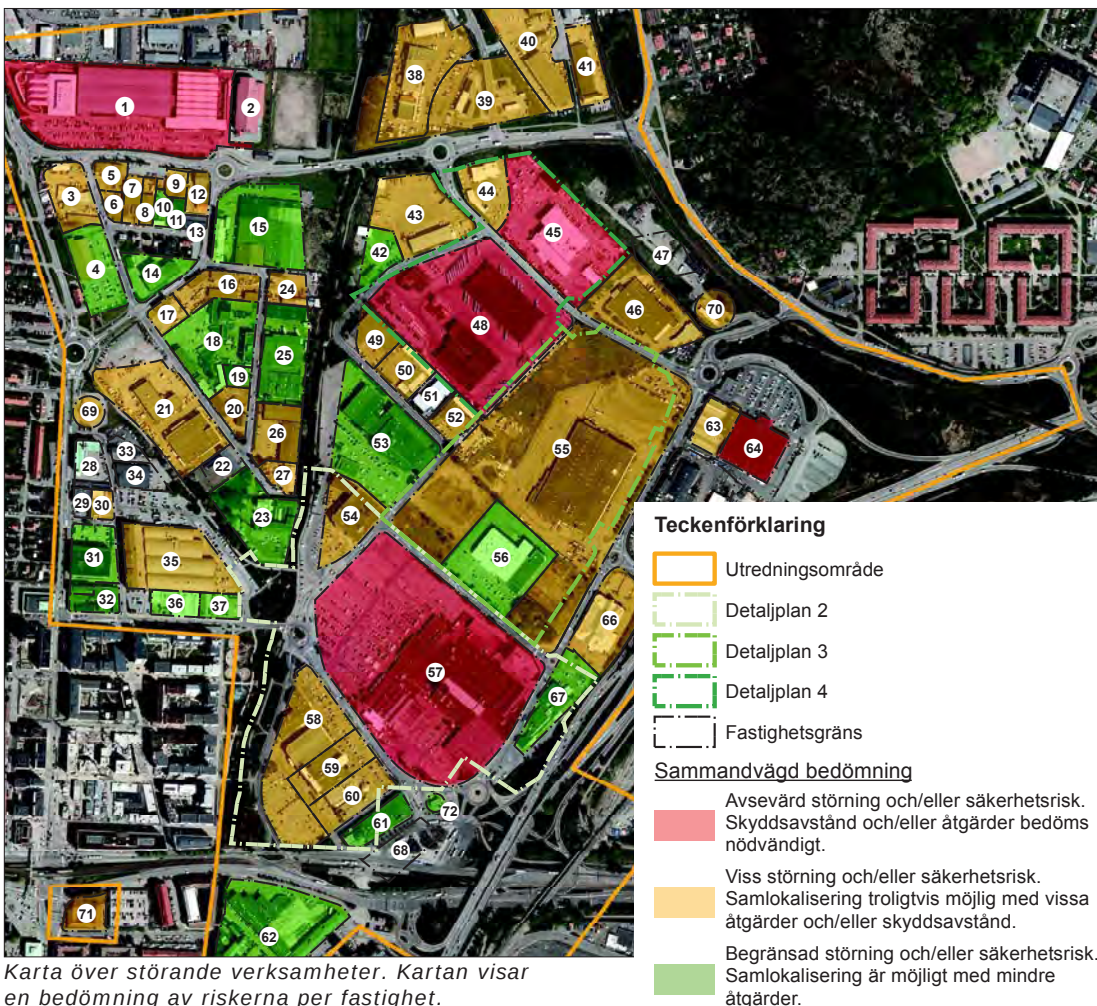
Hjalmar Brantingsplatsen är den starkaste knutpunkten för kollektivtrafik på Hisingen. Hållplatsen trafikeras av ett flertal buss- och spårvagnslinjer, och turtätheten är mestadels mycket hög. Till Brunnssparken tar resan från Hjalmar Brantingsplatsen ca 7 minuter. Programområdets norra delar ligger dock relativt långt ifrån Hjalmar Brantingsplatsen och har i dagsläget sämre tillgänglighet, med endast en busshållplats vid Backavägen. I Brunnsbo planeras ett nytt stationsläge på Bohusbanan för pendeltåg, vilket stärker de regionala kopplingarna och förutsättningar för stadsutveckling i de norra delarna av Backaplan.

Gång- och cykeltrafik

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



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



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

Parkering

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

Buller

Området påverkas av buller från vägtrafik och tågtrafik. Vägtrafiken är den dominerande typen av buller i större delen av området och ljudnivåerna är som högst nära de större lederna. Tidigare bullerutredningar i området visar att man i de flesta delarna av programområdet kan uppföra bostäder om de utformas med en innergård, som ger möjlighet till tyst sida i lägenheterna. Vidare bullerutredningar kommer tas fram inom området för respektive detaljplan. En bullerutredning har tagits fram i samband med den första detaljplanen, Handel mm vid Backavägen. Utredningen bifogas programhandlingen (bilaga 19).

Luftmiljö

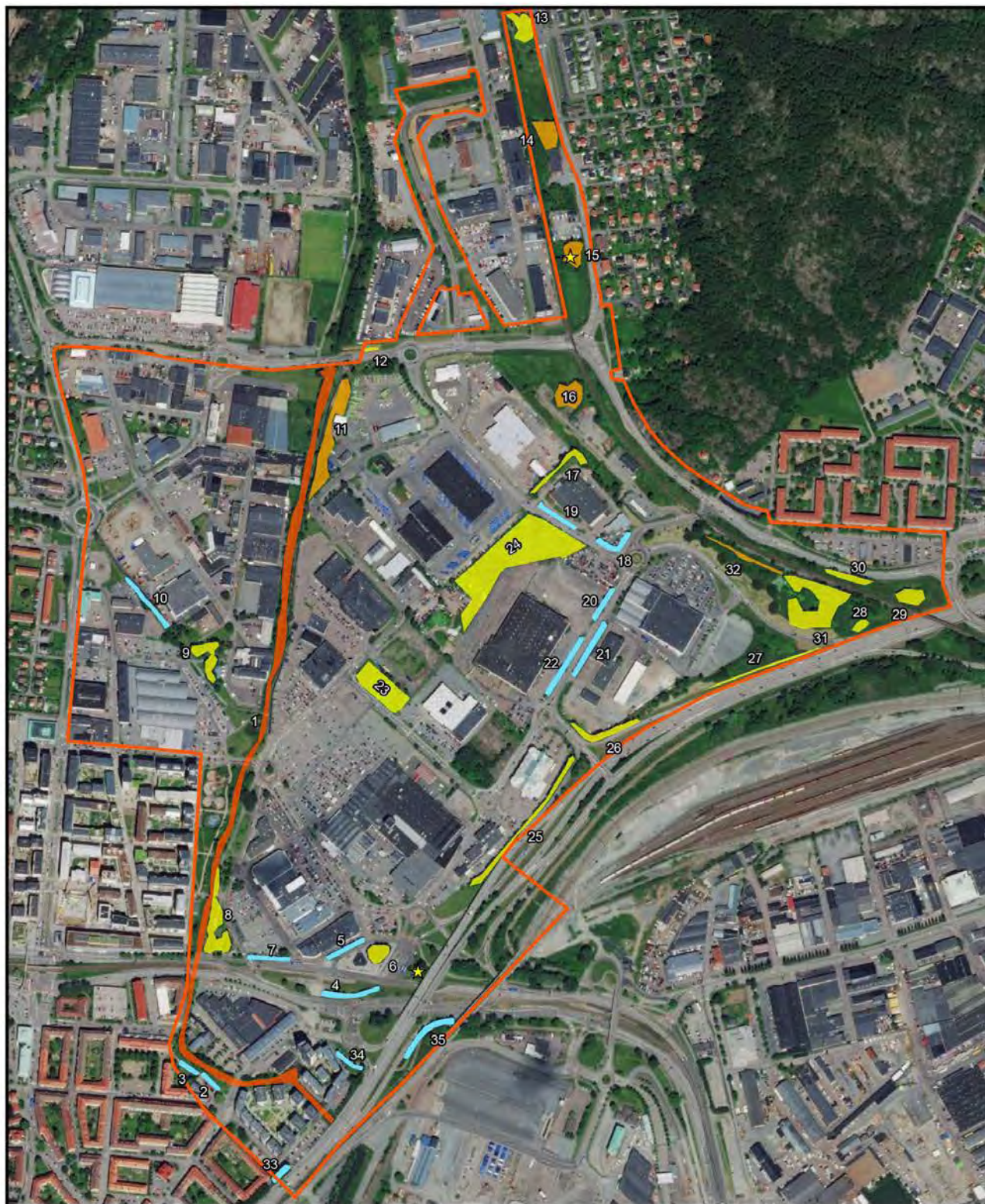
Luften i området bedöms som sämst i anslutning till de större lederna, men även i dessa områden klaras MKN för luft. Området bedöms därför till större delen kunna utvecklas med bostäder. Ett Luft-PM har tagits fram och bifogas handlingarna (bilaga 15). En luftmiljöutredning tas fram i samband med kommande detaljplanearbeten.

Risk och farligt gods

Lundbyleden, Hamnbanan och Bohusbanan är primära transportleder för farligt gods. Minelundsvägen och den kommande Kvilleleden är sekundära transportleder för farligt gods. Riskfrågan ska hanteras om ny bebyggelse planeras inom 150 meter från dessa vägar och järnvägar.

NATURMILJÖ

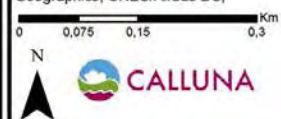
Programområdet består i huvudsak av industriområden, hårdgjorda ytor som parkeringar och vägar samt igenväxningsmark och gräsmattor. Längs med vägar i området står alléer på flera platser. Små partier med lövträd förekommer också där vanliga trädslag är pil, björk, lind och oxel. De främsta naturvärdena finns i och i anslutning till Kvillebäcken med dess stränder. Kvillebäcken är speciellt känslig för påverkan och detta gäller också dess kantzoner, vilket kräver särskild hänsyn. Den tänkta utbyggnaden av området bedöms i sin helhet få liten påverkan då de naturvärden som finns idag är begränsade. Nya parker och grönstråk ger goda möjligheter att skapa nya naturvärden. En naturvärdesinventering (NVI) har tagits fram och bifogas handlingarna (bilaga 22).



Naturvärdesinventering enligt SIS Standard

	Inventeringsområde		2 Högt
	Biotopskydd - Allé (NV-klass 4)		3 Påtagligt
	Naturvärdestrad		4 Visst

Datum kartproduktion: 2018-10-08
 Koordinatsystem: SWEREF99 TM
 Copyright bakgrundskarta: Source:
 Esri, DigitalGlobe, GeoEye, Earthstar
 Geographics, CNES/Airbus DS,



VATTEN

Kvillebäcken

Genom området rinner Kvillebäcken. Bäckens rinner från Hökälla i norr och har sitt utlopp i Göta Älv vid Frihamnsbassängen i söder. Avrinningsområdet är ca 15 kvadratkilometer stort. I bäcken växer den rödlistade arten knölnate, som endast finns på ett fåtal platser i Sverige. Knölnate är en av de sk ansvararterna för Göteborgs stad, vilka anses särskilt viktiga att skydda och bevara. Växten finns främst i den södra delen av Kvillebäcken, och är känslig för igenväxning av andra arter och för skugga. Tillsammans med naturvärdesinventeringen (NVI) har en särskild inventering av knölnate tagits fram (bilaga 22).

Den del av Kvillebäcken som sträcker sig genom Backaplansområdet berörs inte av strandskydd idag. När den gamla detaljplanen ändras och nya detaljplaner tas fram, inträder strandskyddet till 100 meter på vardera sida om bäcken. Strandskyddsfrågan kommer att prövas i kommande detaljplaner.

Miljökvalitetsnormer för vatten (MKN)

Kvillebäcken har enligt VISS (Vatteninformationssystem i Sverige) måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Stora delar av strandzonen har försvunnit eftersom den bebyggts. Stränderna saknar därför flera naturliga livsmiljöer för fiskar, smådjur och växter. Biologiska undersökningar saknas. Vattenkvaliteten i bäcken ska enligt Vattendirektivet (EU) uppnå god ekologisk och kemisk status till 2027. Ett PM om MKN vatten för Kvillebäcken bifogas (bilaga 21).

Översvämningssrisk

Backaplan ligger lågt och i direkt anslutning till Kvillebäcken. Området berörs därför av betydande översvämningssrisker från högvatten i havet och älven, höga flöden i Kvillebäcken och vid kraftiga skyfall (se bilaga 17).

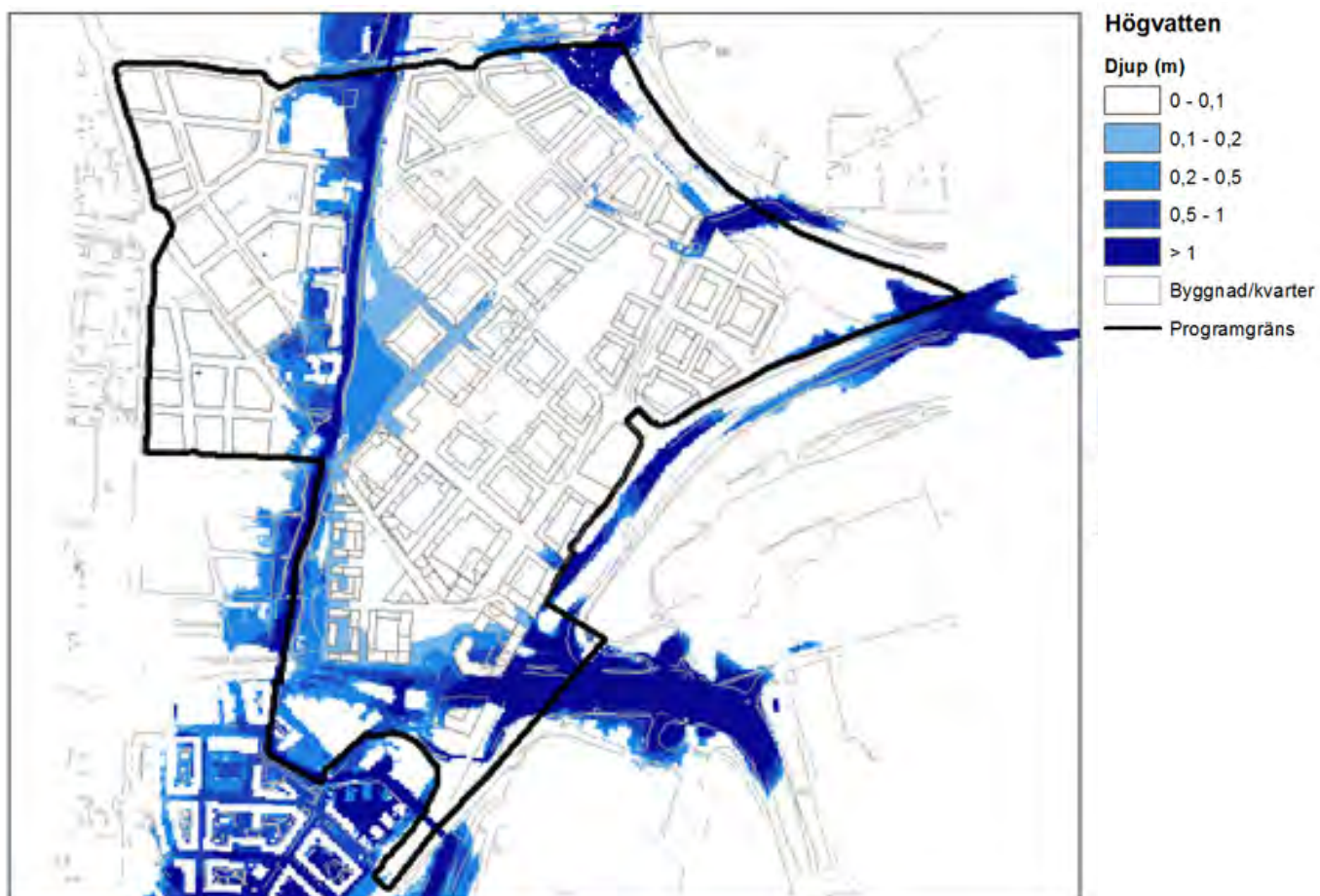
TEKNIK

Ledningsnät

Ledningsnät för vatten, avlopp, dagvatten, el, fjärrvärme, fiber och telefoni finns utbyggt i området och i huvudsak följer nätet befintlig gatustruktur. Den ledning som framför allt bedöms påverka planeringen är en kombinerad dagvatten- och avloppsledning i Backavägen. En flytt av denna ledning innebär stora kostnader. Med Backavägen kvar i samma läge som idag, kan ledningen ligga kvar även efter utbyggnad av spårväg. Genom södra delen av området går också, med stöd av ledningsrätt, driftsatta gasledningar.

VA-system och dagvatten

Vatten- och avlopps (VA)-systemet inom programområdet består av både duplikat och kombinerat system. Inom programområdet finns ledningar som avleder avlopps- och dagvatten från stora delar av Hisingen. Dagvattnet från det duplikata systemet leds ut i Kvillebäcken medan det kombinerade avloppsvattnet leds via en pumpstation till Ryaverket. Det befintliga ledningssystemet är inte di-



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

mentionerat för den utbyggnad som programmet innebär. Klimatförändringarna kräver även åtgärder för ökad kapacitet. Dagvattnet behöver tas om hand och renas enligt gällande miljökvalitetsnormer. En övergripande dagvattenstrategi har tagits fram för programområdet (bilaga 16).

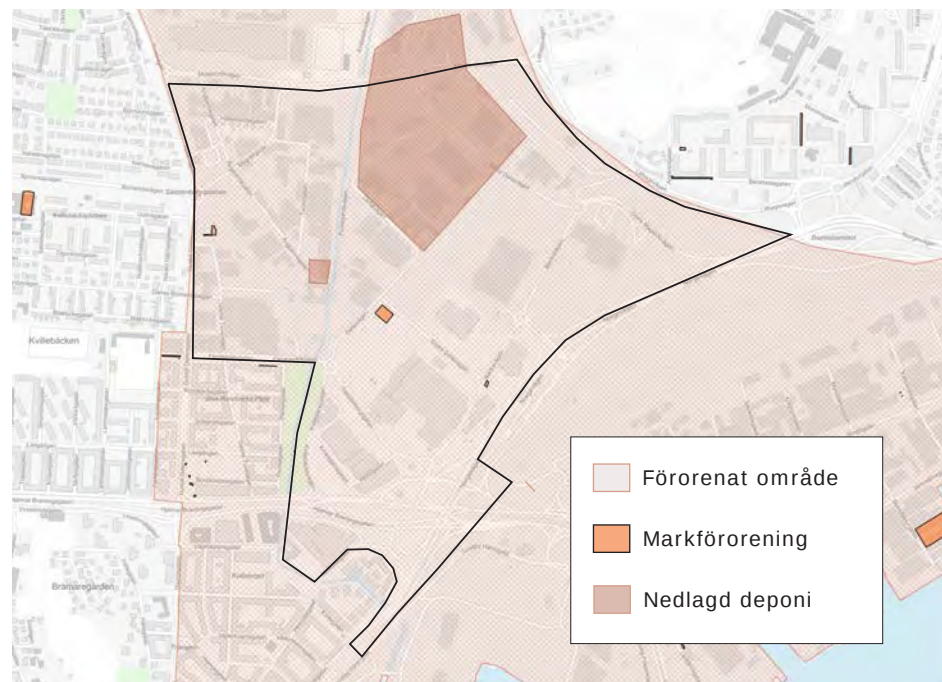
Avfallshantering

Det finns en återvinningsstation vid Södra Deltavägen.

Markmiljö och geoteknik

Backaplansområdet har använts som tipp för blandade rivnings- och schaktmassor sedan 1940-talet. Sammansättningen och föroreningshalterna i massorna kan därmed variera kraftigt. De provtagningar som genomförts inom området visar bland annat på förekomst av tungmetaller och petroleumprodukter med halter över nivån för mindre känslig markanvändning (MKM) och farligt avfall (FA).

Idag varierar mäktigheten av massorna mellan 0,5 m till 4 m. Uppfyllnaden har resulterat i stora sättningar över området som bedöms vara pågående. De geotekniska förhållandena innebär att alla tillkommande belastningsökningar medför att sättningstakten i området ökar. Då det bedöms pågå sättningar idag krävs geotekniska åtgärder även vid mindre markhöjningar. Flera geoteknik- och markmiljöutredningar har tagits fram under programarbetet (bilaga 13).



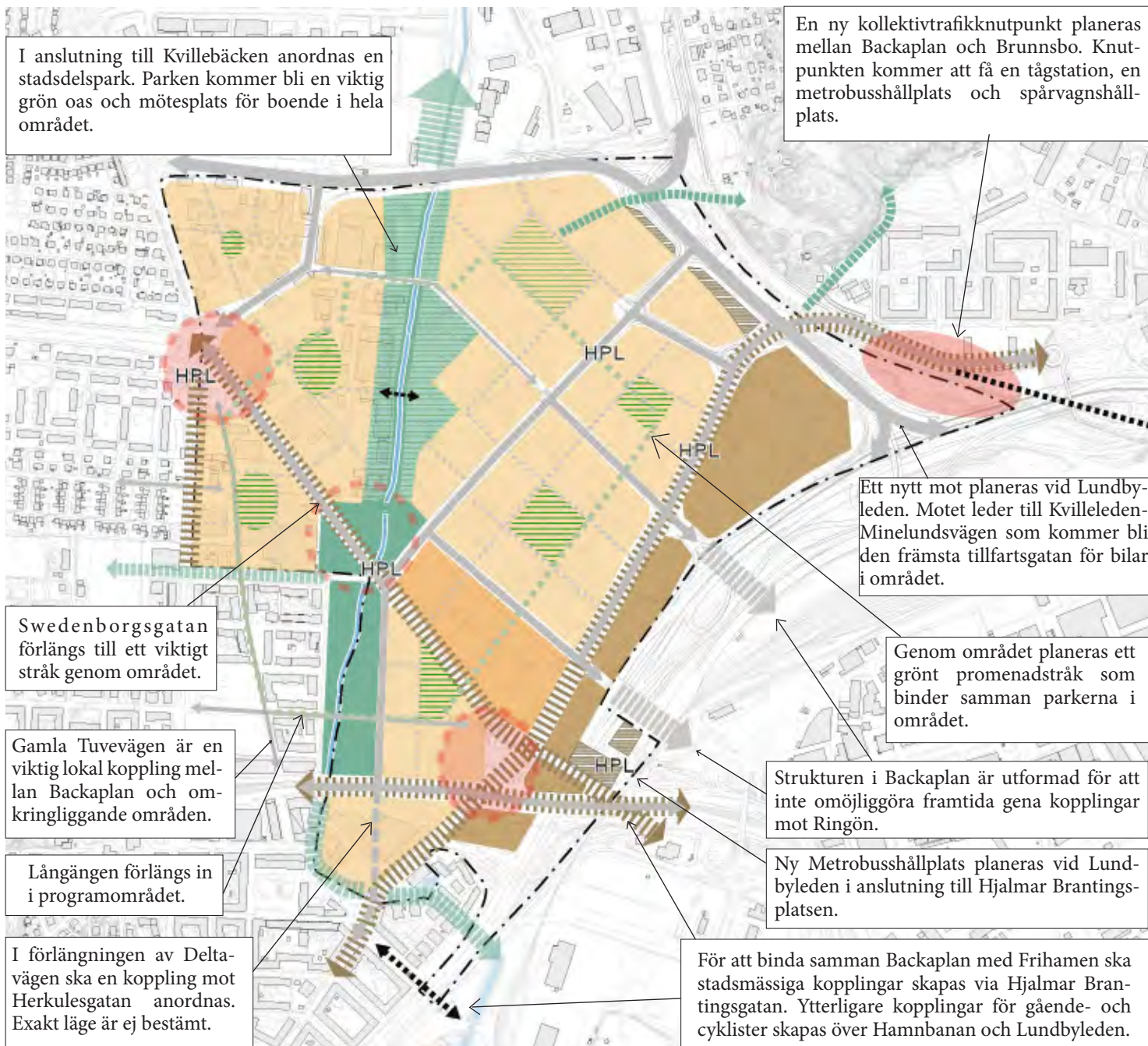
Karta, markmiljö



PROGRAM

PROGRAM

PROGRAMKARTA



- planområdesgräns
- ↔ genomfartstrafik
- ↔ huvudgator
- ↔ viktiga lokala kopplingar
- ||||| övergripande stråk
- ◀◀◀◀◀ ungefärligt läge för gång- och cykelkoppling
- ungefärliga lägen för lokalgator
- ||||| Ungefärligt läge för möjliga framtida kopplingar för lokaltrafik
- stadsdelspark
- ||||| ungefärligt läge för stadsdelspark

- ||||| ungefärligt läge för bostadsnärapark
- ||||| grönt promenadstråk
- ||||| viktiga gröna kopplingar
- utvecklingsområde, främst verksamheter även bostäder och handel
- utvecklingsområde främst bostäder även verksamheter
- utvecklingsområde, handel och verksamheter i entreplan och plan ovan entreplan. Främst bostäder i övriga plan
- ||||| potentiellt utvecklingsområde
- viktiga kollektivtrafikknoder
- viktiga platsbildningar

RIKTLINJER FÖR KOMMANDE DETALJPLANER

SOCIALT OCH KULTURELLT

Social service

För att Backaplan ska fungera för barnfamiljer redan vid inflyttning ska varje utbyggnadsetapp/detaljplan ha full behovstäckning för skola och förskola. Tillräddlig friyta för park och skolgårdar skall finnas i förhållande till antal förskolebarn och elever. Entrésituationen vid skolor och förskolor ska vara bilfri.

Socialt blandad stad

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

Verksamheter

Befintliga kulturella verksamheter, hantverksidkare och aktivitetsgrupper för ungdom, vilka önskar vara kvar och inte är störande, ska beredas möjlighet att vara kvar i området. Detta gäller såväl under utbyggnaden som i det färdiga Backaplan.

Handeln

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

Kulturhuset

Det fristående kulturhuset skall placeras så att det är väl synligt från hållplatserna vid Hjalmar Brantingsplatsen och ha direktkontakt med park. I anslutning till kulturhuset ska allmän plats utformas så att kulturhusets utomhusaktiviteter kan utvecklas.

STRUKTUR OCH EXPLOATERING

Bebyggelsen

Bebyggelsen skall vara stadsmässig och tillföra området karaktär och attraktivitet. Detta sker genom att byggnader placeras med fasad i fastighetsgräns. Undantag får göras vid uteserveringar och större indragna entréer. Bostadsgårdar ska vara gröna och medge trädplantering. Entréer ska vätta mot gata/torg. Nationella krav och rekommendationer om dags- och solljus i bostäder och på gårdar och gator skall följas.

Kopplingar, huvudgator och stråk

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

Torg och platser

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

GRÖNSTRUKTUR OCH VATTEN

Parker och bostadsgårdar

Tillräddlig friyta ska finnas för park och skolgårdar i förhållande till antalet boende och elever. En ekologisk brynzon på 10m längs Kvillebäckens stränder ska etableras och säkerställa förbättrad vatten-

kvalitet i bäcken. Samnyttjande med skolor ska rymmas (max 30 % parkytan) och parken får inte bli så sliten att den tappar attraktivitet. Parken måste därför utökas i förhållande till dagens grönska. Bostadsnära parker ska erbjuda goda ljusförhållanden och grönska. På bostadsgårdar ska samnyttjande med förskolor begränsas till 50% av gårdsytan.

Promenaden

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

Dagvatten

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

Klimatanpassning

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

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Trafik

Genomfartstrafiken ska till stor del flyttas från Hjalmar Brantingsgatan till Kvilleleden-Minelundsvägen. Biltrafiken i området ska i huvudsak gå via Deltavägen. Man kommer kunna köra på alla gator, men trafiken styrs så att lokalgatorna endast får måltrafik och kan utformas som lågfartsgator med blandtrafik. Biltrafiken ska begränsas över Hjalmar Brantingsplatsen som ska utvecklas till en plats för möten och vistelse.

Parkering och mobilitetsåtgärder

Parkering och mobilitet planeras och genomförs utifrån principerna i den bifogade mobilitets- och parkeringsutredningen (bilaga 10). Viktiga aspekter är att parkeringsanläggningar i huvudsak förläggs med entré mot Deltavägen och att man arbetar för samlade gemensamma anläggningar.

Cykelstråk och cykelparkering

Enkelriktade cykelbanor planeras på områdets huvudgator. Lokal- gator och kvartersgator utformas för skapa låga hastigheter och låga flöden som ger goda förutsättningar för att cykla i blandtrafik. Parkeringstalen för cykelparkeringen ska följa stadens riktlinjer.

Avfallshantering

Inom Backaplan ska fastighetsnära insamling (FNI) av förpackningar och tidningar tillämpas. Insamlingen ska ske inomhus. Långsiktiga avtal om detta ska upprättas med fastighetsägarna. Samlokalisering av återvinningsstationer inom kvartersmark skall ske för attraktivare och mer yteffektiva lösningar än containrar på allmän platsmark.

GENOMFÖRANDE

Etappvis utbyggnad söderifrån

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

Transformatorstationer

Transformatorstationer och övriga tekniska byggnader ska förläggas i kvartersbebyggelsen/inom kvartersmark.

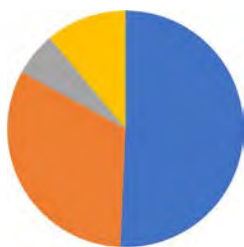
Störande verksamheter

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

Innehåll i korthet:

Inom programområdet möjliggörs cirka 7 500 bostäder, en stadsdelspark, 5-6 bostadsnära parker, ett kulturhus och ett antal skolor och förskolor, en stor idrotts-hall och flera mindre i anslutning till skolor. En dryg fördubbling av dagens handel (totalt cirka 140 000 kvadratmeter i hela programområdet), kontor och övriga verksamheter innebär ett stort tillskott av arbetsplatser.

Fördelning av innehåll, Östra Backaplan:



BOSTÄDER
VERKSAMHETER (Kontor, restauranger, småskalig handel mm)
OFFENTLIG SERVICE (Skola, förskola, kulturhus)
HANDEL

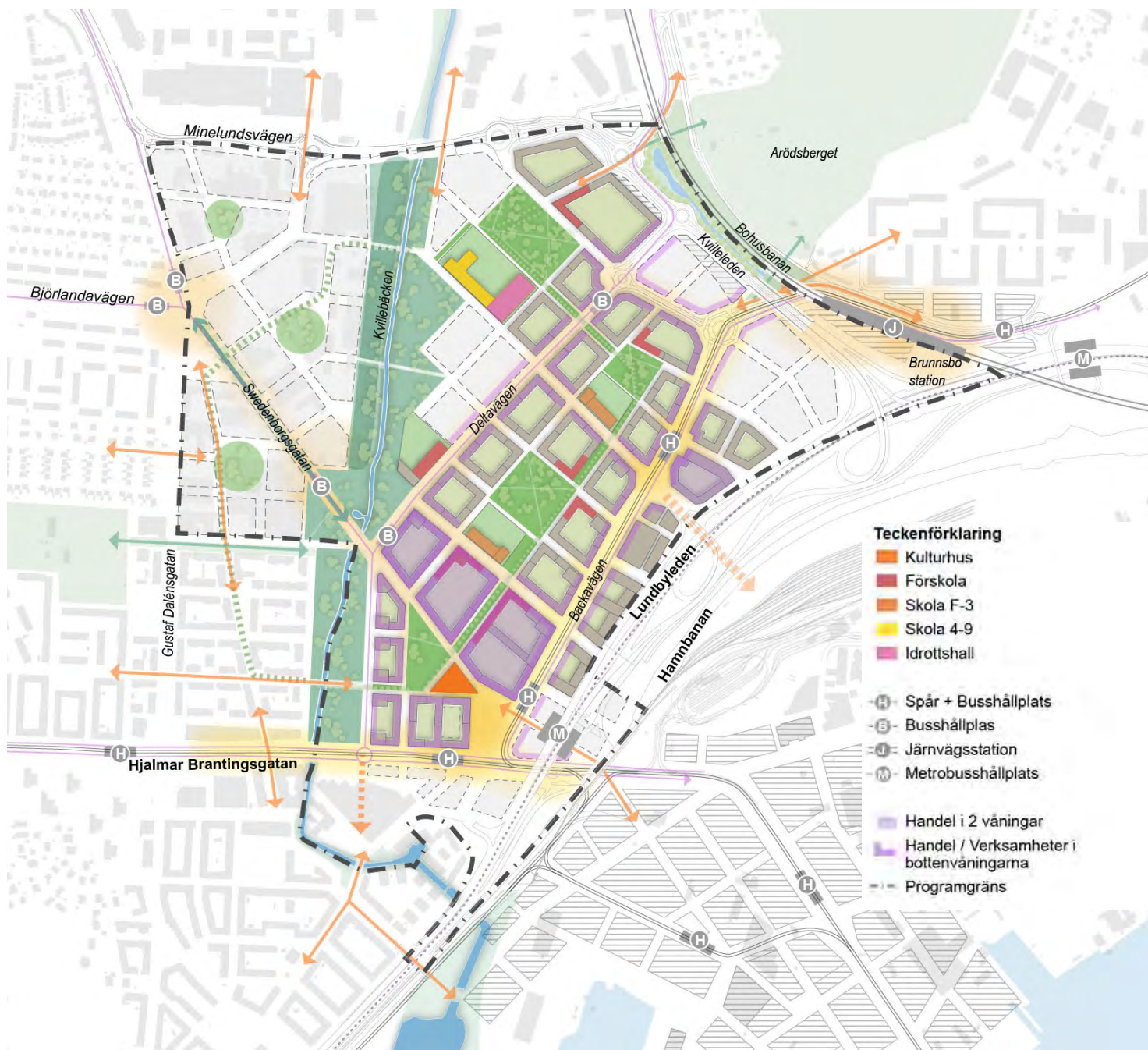
ÖVERGRIPANDE PROGRAMIDÉ

Programmet visar hur Backaplan kan utvecklas till en tät, grön och stadsmässig del av innerstaden med en attraktiv blandning av bostäder, handel, arbetsplatser, service, god kollektivtrafik och en blå-grön stadsdelspark längs Kvillebäcken. Hjalmar Brantingsgatan, Backavägen och Swedenborgsgatan utgör viktiga stadsmässiga stråk som binder ihop Backaplan med innerstaden och länkar området till västra och norra Hisingen. Området tillförs en attraktiv och tillgänglig kollektivtrafik där Knutpunkt Hjalmar blir en av stadens viktigaste noder och entrén till området. Andra viktiga noder och platser i området blir nya stationsläget vid Brunnsbo, Swedenborgsplatsen och Kvilleplatsen. Handeln som utmärker Backaplan idag kommer integreras i stadsstrukturen och utvecklas till en citylik handel med stort inslag av upplevelser, service, restauranger mm som blandas med bostäder, verksamheter, kultur och service. Handeln etableras med tyngdpunkt kring Hjalmar Brantingsplatsen och längs huvudstråken i området och bidrar till attraktiva och levande gatumiljöer. Vid Hjalmar Brantingsplatsen planeras även Hisingens nya kulturhus. Området kan på sikt utvecklas med 7500 bostäder med god tillgång på service. Förskolor och skolor är placerade med närhet till bostäder och parker och blir en integrerad del av stadsstrukturen. Stadsdelsparken längs Kvillebäcken binder ihop östra och västra delen av området. Gröna kopplingar och stråk binder ihop stadsdelsparken med de bostadsnära parkerna.

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

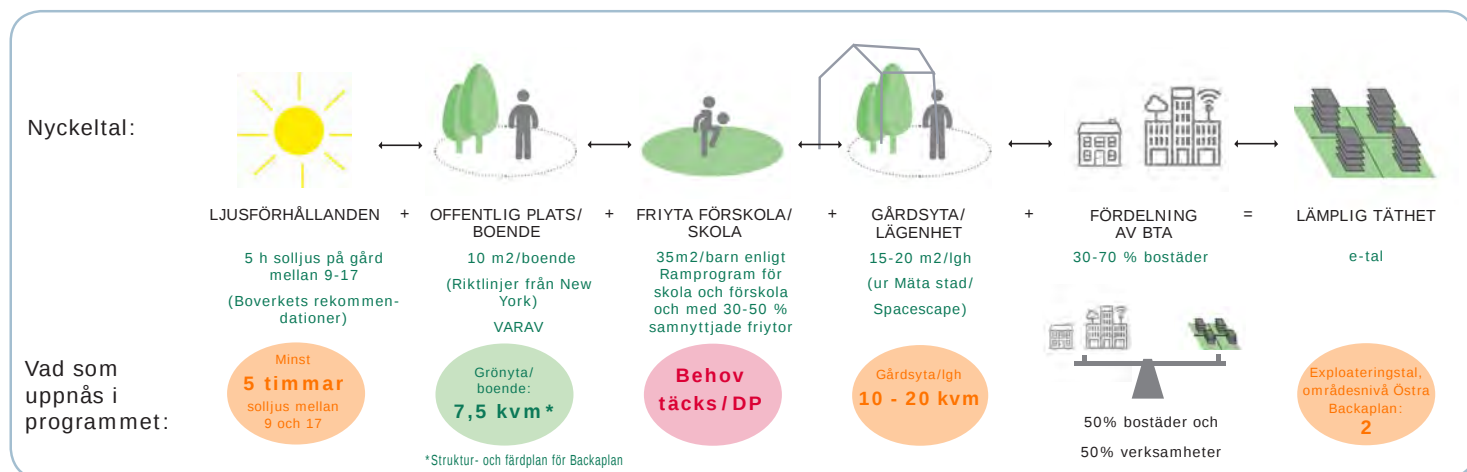
Strategier för en framgångsrik utveckling av Backaplan:

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



Illustrationsplan med programmet.

Stadsbyggnadskvaliteter



Viktiga stadsbyggnadskvaliteter i arbetet med konkretisering av Vision Älvstaden och vid sammanvägning av stadens styrande dokument. Nyckeltalen har stöd i aktuell stadsbyggnadsforskning och rekommendationer från FN kring hållbart stadsbyggande.

SOCIALA OCH KULTURELLA FRÅGOR

Programmet föreskriver att social infrastruktur och service ska byggas ut så att varje detaljplan tillgodoser det behov som uppstår vid planens genomförande. I programarbetet för Backaplan har en arbetsgrupp arbetat med sociala och kulturella frågor. Gruppen har haft representanter från Stadsbyggnadskontoret, Fastighetskontoret, Park- och naturförvaltningen, Lokalsekretariatet, Lokalförvaltningen, Idrotts- och föreningsförvaltningen, SDF Lundby, Kulturförvaltningen och Älvstranden AB. Till sociala frågor har även hänförts handel och till kulturella frågor befintliga verksamheter. I möten om framtida handel på Backaplan har fastighetsägarna företrätt av Skandia Fastigheter.

Social service

Skolor och förskolor

Då inget överskott av skolor och förskolor finns i Lundby, måste det behov utbyggnaden genererar lösas inom området.

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

Färdplan för Älvstaden 2018 anger att *”Möjligheten att samnyttja friytor för förskola och skola med parker/grönytor bör prövas vid all planering”*. De föreslagna skolorna och förskolorna följer stadens riktlinjer för friytor, enligt Ramprogram för förskole-/skolbyggnader. Detta uppnås i programmet genom en kombination av ytor på direkt anslutande gård och kompensationsytor i närliggande park i enlighet med Färdplanen.

Idrotts- och föreningslokaler

Det finns ett stort behov av idrottshallar i och omkring programområdet. En större idrottshall på ca 3000 kvm BYA uppförs för att lämpligen samnyttjas mellan skola och föreningsliv. Hallen placeras i anslutning till den 4-9-skola som planeras i etapp 2 och ska kunna samnyttjas mellan skola och föreningsliv. I direkt anslutning till hallen utformas miljön för fysisk aktivitet eller idrotter, såväl planerade som spontana. Nära koppling finns till det gröna stråket genom stadsdelsparken vid Kvillebäcken. Investeringsunderlag för hallen kommer att finnas för perioden 2020-2023.

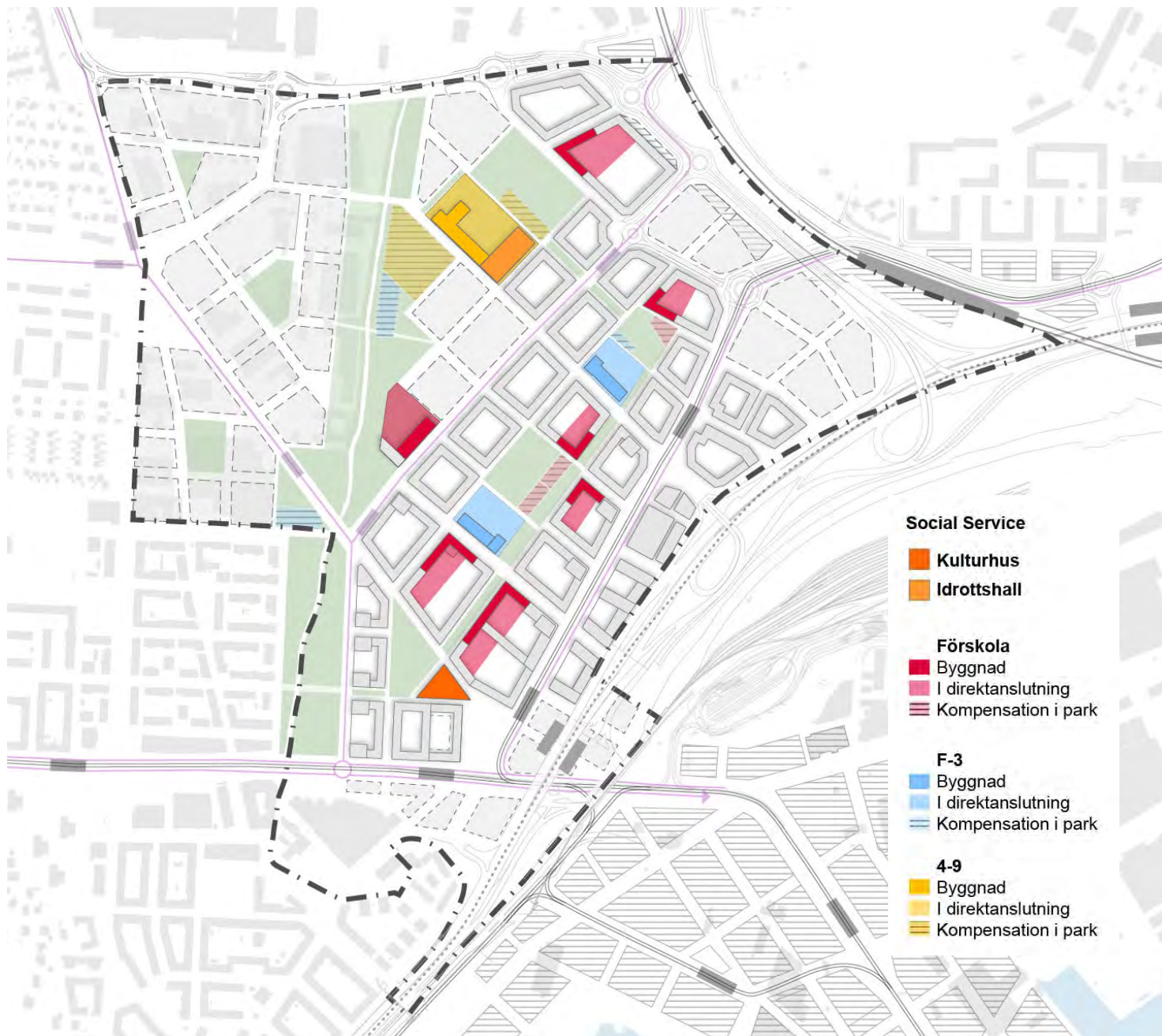
Mindre idrottshallar för de två F-3-skolor som finns inom programområdet inkluderas i respektive enhet.

Särskilt boende

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

Behov täcks
/ DP

Idrottshall:
3000 kvm
BYA



Möjlig placering av social service och friytor.

Förskolor/skolor i östra Backaplan

1 4-9-skola
å 1260 elever.

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

7 förskolor*
38 avdelningar å 18 barn/avd, totalt 686 barn.

*Utgår från beräkningen 0,5 barn per lägenhet, som är praxis för staden som helhet. Då siffran 5500 lgh är baserad på hela östra Backaplan kommer ytterligare förskolor behöva tillskapas när resten av östra Backaplan byggs ut. F-3 skolorna täcker hela östra sidans behov, och 4-9 skolan hela programområdets behov.

Friytor, förskola/skola

(ur Ramprogram för förskole-/skolbyggnader)

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

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

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



Exempel, förskola i innerstadsmiljö: Forfatterhuset Kindergarten, Köpenhamn.

Kultur

Kulturhus:
4000 kvm
BTA

Kulturhus

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



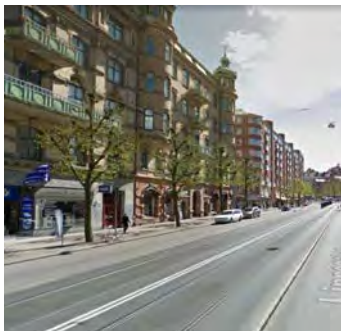
Befintlig verksamhet,
Stievens glashytta

Befintliga verksamheter inom hantverk och kultur

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

Handel

Backaplan är utpekad som en av stadens viktigaste handelsplatser, där handeln ska växa och utvecklas maximalt. Handeln är ett av Backaplans viktigaste inslag, och en viktig del i att utveckla Backaplan till Hisingens centrum. Handel planeras dels i form av nya COOP vid Backavägen (pågående detaljplan) och dels i tre större handelskvarter vid Hjalmar Brantingsplatsen. Handelskvarteren omfattar två våningar handel med bostäder ovanpå. Butiker med fasad mot gata ska ha entréer mot gatan. Gatumarken mellan handelskvarteren ska vara allmän plats och därmed tillgänglig för alla. Ytterligare handel planeras i alla bottenvåningar utefter huvudgator och större stråk i området, där bostäder inte kommer tillåtas. I östra Backaplan innebär det nära en fördubbling av handelsytorna, från dagens 75 000 kvm till omkring 120 000 kvm. Större delen av dessa ligger i kvarteren kring Hjalmar Brantingsplatsen. I hela området, östra och västra, blir det totalt ca 140 000 kvm handel, vilket ligger i linje med den senaste handelsutredningen (Handelsytor- centrala Göteborg, Tyréns 2018).



Ex, handel i bottenplan.
Linnégatan

Kontor

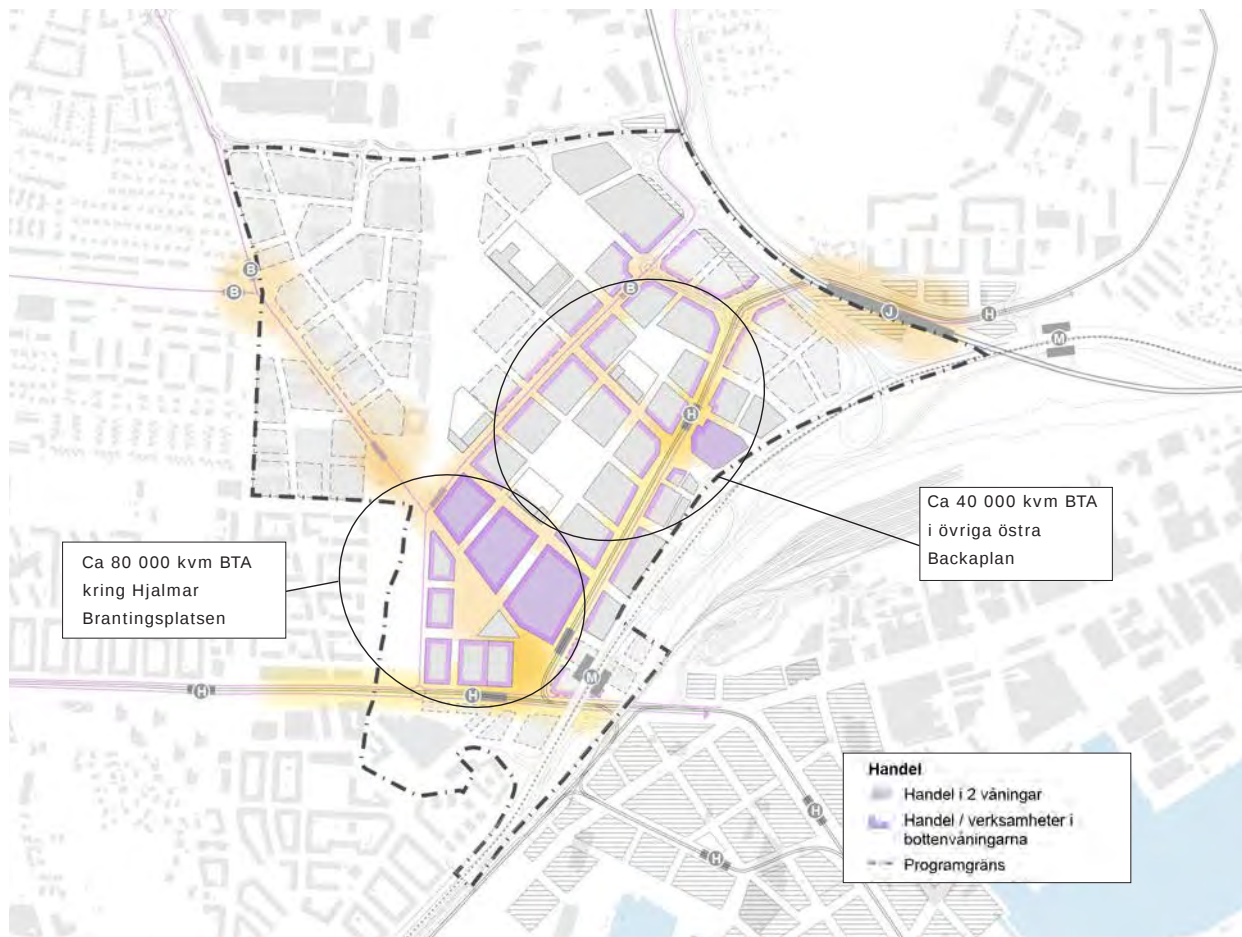
Övergripande utredning för staden (Efterfrågan på kontorsmarknaden i Göteborg, Evidens, 2015) visar att mark för kontorsetableringar främst efterfrågas runt Centralen, i Gårda och vid Järnvägen. Backaplan är ur ett kontorsperspektiv mer av ett B-läge som kompletterar de mest centrala lägena. De främsta lägena för kontor bedöms vara kring Hjalmar Brantingsplatsen och knutpunkten vid Brunnsbo när tågstationen byggs ut.

Socialt blandad stad

Backaplan ska bli en socialt blandad stadsdel och har med sitt varierade innehåll goda förutsättningar för detta. Det planeringen kan bidra med är att tillse att området blir väl sammanbundet med omgivande områden så att ett flöde av "andra" bidrar till den sociala miljön. Backaplan kommer som Hisingens centrum bli en magnet med många besökare utifrån, såväl från omlandet som från stora delar av Göteborg. Med ny station i Brunnsbo ökar även förutsättningarna för fler regio-



Ex, väderskyddad handel.
Mall of Berlin



Placering och fördelning av handelsytor, totalt ca 140 000 kvm BTA i hela Backaplan

nala besök. Planeringen kan reglera tillgängligheten för allmänheten genom andelen och utformningen av allmän plats, så att boende och besökare möts i vardagen. Trygghetsskapande åtgärder som gör att människor möts i den yttre miljön är befolkade gator, att entréer vetter mot gata, att fotgängare prioriteras (fysiska möten i staden sker till fots), belysningens karaktär och varierat innehåll i parker och på platser. Planeringen kan även bidra med att blanda verksamheterna så att boende och arbetande (natt- och dagbefolkning) möts. Reglering av innehållet i bebyggelsen kan riktas in mot att en funktion inte får ta upp för stort område.

En social hållbarhet skall säkerställas genom att samtliga områden präglas av hög funktionsblandning och blandade bostäder avseende upplåtelseform och storlek. Planeringen kan reglera bostadssammansättningen, så att olika stora familjer och grupper kan bo nära varandra. Med ett bestånd av olika stora bostäder ökar även kvarboendet i Backaplan när familjestorlekar ändras vilket utöver blandning av åldrar och generationer även ger minskad omflyttning och därmed social trygghet och hemkänsla. Stadsdelsnämnderna har behov av stora bostäder för mångbarnsfamiljer. Många studenter föredrar att bo i kollektiv i stället för ensamma i studentlya. Sammantaget ger ett varierat bostadsutbud en större social mångfald och minskad omflyttning vilket innebär vinst både socialt och ekonomiskt.

Det är dyrt att bygga nytt och ny bebyggelse ger därför höga boendekostnader och lokalhyror. Att Backaplan byggs ut över en relativt lång tid kan något motverka detta. När de senaste etapperna byggs är de första etapperna 15-20 år gamla. Kanske blir även några av dagens byggnader kvar under en längre framtid. I samverkan med fastighetsägarna har diskuterats möjligheten att subventionera lokalhyror för hantverkare och kulturarbetare, vilket kan bidra till ytterligare attraktionskraft för Backaplan och öka mångfalden i det sociala livet. Vad planeringen kan bidra med

är att planera in tillräckligt med lokalyta i bottenvåningar så att visst överskott i förhållande till efterfrågan uppstår. Frågor som variationer i upplåtelseformer och boendekostnader/lokalhyror är viktiga för socialt blandad stad men kan inte regleras enligt PBL utan kräver andra åtgärder.

STRUKTUR OCH EXPLOATERING

I arbetet med program för Backaplan har en arbetsgrupp ansvarat för struktur och exploatering. Gruppen har bestått av representanter från Stadsbyggnadskontoret och Fastighetskontoret, och har arbetat med frågor kring exploatering och täthet, gator och allmänna platser och utformning av kvartersstrukturen. Syftet har varit att ta fram en struktur som är ekonomiskt och socialt hållbar, framhäver viktiga stråk och tillgodoser stadsbyggnadskvaliteter såsom sol- och dagsljus, attraktiva bostadsgårdar mm för att uppfylla Vision Älvstaden. Vid två workshoptillfällen under processen har dialog kring frågor om struktur, täthet och exploatering förts med samverkande fastighetsägare. Trafikkontoret och Park- och naturförvaltningen har även medverkat vid dessa workshops. Frågorna har även diskuterats med fastighetsägarna i en tidigare workshop-serie som anordnades innan programarbetet påbörjades. Ytterligare studier av strukturen kopplat till ekonomi och genomförbarhet har gjorts inom det förvaltningsövergripande samarbetet med den ekonomiska förstudien (bilaga 9).

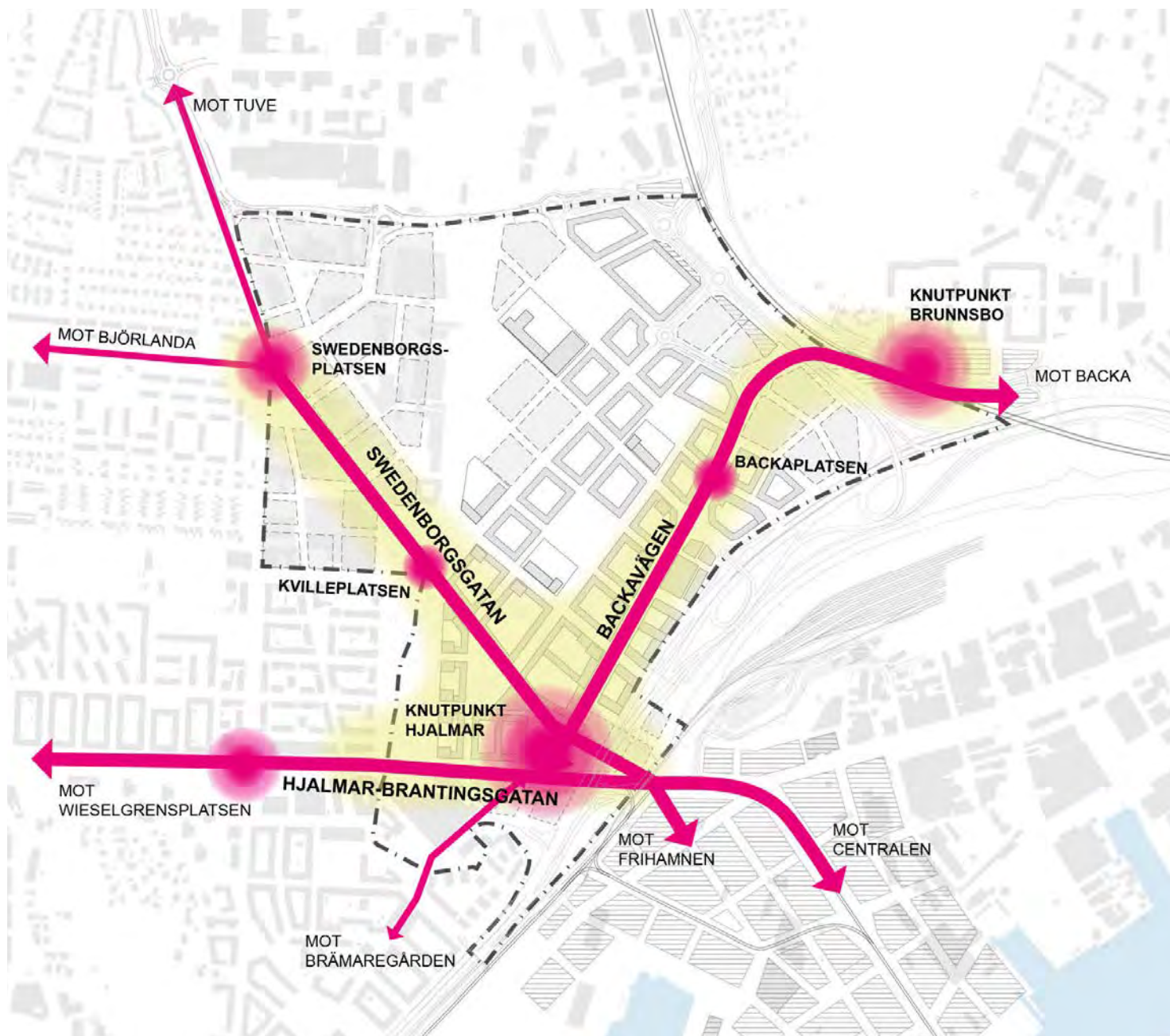
Stråk, noder och kopplingar

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

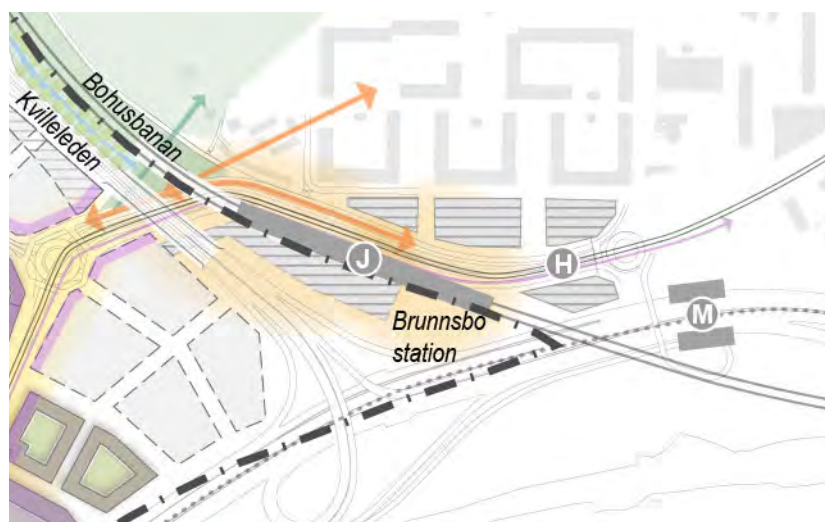
I stråkens förlängning behöver kopplingarna till Frihamnen och Brunnsbo förbättras, vilket gör att det kommer krävas insatser för att möjliggöra attraktiva kopplingar under trafikbarriärerna. Mot Ringön åt öster förblir kopplingen dock bristfällig under lång tid. Barriären med Lundbyleden, Hamnbanan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

Koppling till Frihamnen

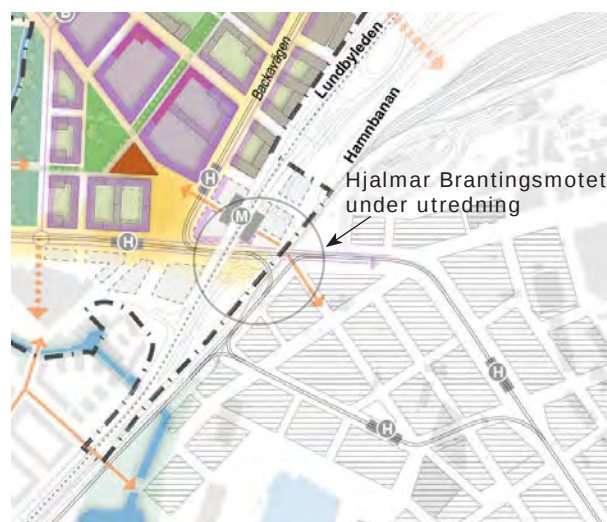
En av områdets viktigaste kopplingar är den till Frihamnen. Kopplingen är idag otydlig på grund av Hamnbanan och Lundbyleden som ligger som barriärer mellan områdena. Programmet innebär bland annat lägen för gång och cykelkopplingar mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Frihamnens programområde och pekar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



Viktiga stråk och noder



Inzoomning, kopplingar kring Brunnbo station



Inzoomning, kopplingar till Frihamnen

kan med genomförandestudien för omvandling av Hjalmar Brantingsstråket och i dialog med Trafikverket.

Knutpunkt Brunnsbo

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

Hjalmar Brantingsplatsen

Hjalmar Brantingsplatsen kommer även i fortsättningen vara en central kollektivtrafiknod. Platsen blir också ett viktigt torg som utgör entré till handelscentret, kulturhuset och hela Backaplan, och utvecklas i linje med översiktsplanen och trafikstrategin. Platsen är den första i en serie av platsbildningar som ligger längs med Swedenborgsgatan och dess förlängning, som utgör ett viktigt stråk från områdena nordväst om Backaplan in mot Frihamnen och centrala Göteborg. Själva torget lokaliseras till Backavägens västra sida och upplevs därigenom som en mer skyddad plats än idag. Delar av Hjalmar Brantingsplatsen kan byggas ut redan i den andra etappen.

Kvilleplatsen och Swedenborgsplatsen

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



Illustration, Kvilleplatsen (Radar Arkitektur)

Gator och allmänna platser

Kommersiella funktioner som handel och café/restauranger är en stor källa till liv på gator och torg. En mångfald av verksamheter bidrar till ett levande och tryggare stadsrum. I linje med arkitekturpolicyn, föreslås gatubredder och byggnadshöjder planeras så att ljusa och attraktiva gaturum skapas. Exakt utformning studeras vidare i varje detaljplan. Hållplatslägen för kollektivtrafik utnyttjas för att skapa mötesplatser och allmänna platser genom att hållplatserna förstärks med lokaler i bottenplan på omgivande byggnader.

Huvudgator

Huvudgatorna i området är ca 24 m breda (Backavägen med kollektivtrafikstråk 32 m), och ger möjlighet för bilar att färdas i 40 km/h. Gatubreddens bedöms vad gäller ljus tåla upp till 9 våningar hög bebyggelse. Huvudgatorna utformas för att bilar, cyklar och gående ska kunna ta sig fram på ett effektivt sätt. Huvudgatorna har gång- och cykelbanor och trafikeras av kollektivtrafik. Huvudgatorna har lokaler i alla bottenvåningar, och längs gatorna förordas trädplanteringar.

Lokalgator

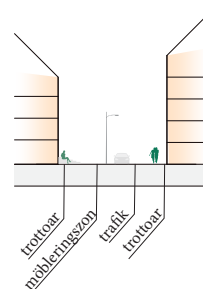
Mellan huvudgatorna samlas ett antal kvarter kring en bostadsnära park. Inom dessa storkvarter finns lokalgator, vilka erbjuder en mer skyddad trafikmiljö. Lokalgatorna i området föreslås bli 10-15 meter breda. Lokalgatorna utformas och möbleras för att hastigheten på motortrafik blir mycket låg. Det möjliggör en lugn boendemiljö där gående och cyklande kan röra sig fritt på ett naturligt sätt och där behovet av separata gångbanor blir litet. För att skapa goda ljusmiljöer tål en 15 meter bred gata bebyggelse som är upp till 5 våningar hög. Lokalgatorna är inte tänkta för genomfartstrafik. Hastigheterna är låga, och gatorna kommer utformas som mestadels enkelriktade gångfartsgator.

Dagsljus på gator och allmänna platser

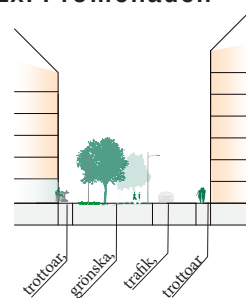
Det som främst avgör mängden dagsljus på en plats är höjden på omkringliggande bebyggelse. Ju högre byggnader, desto längre avstånd krävs mellan dem för att uppnå goda ljusförhållanden. Arkitekturpolicyn lyfter särskilt behovet av att offentliga platser skall erbjuda sol under stora delar av dagen.

Gatans väderstreck spelar också in, men en generell tumregel i arbetet med programmet är att god dagsljusmiljö uppstår då relationen mellan bredden på gatan och höjden på byggnaderna är 1:1, dvs att gatan är lika bred som byggnaderna är höga.

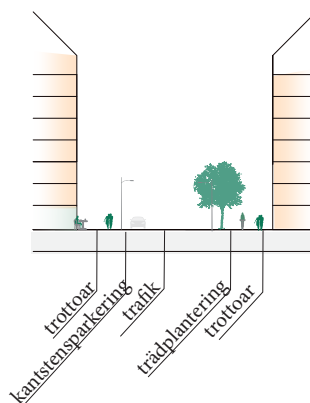
Ex. Lokalgata



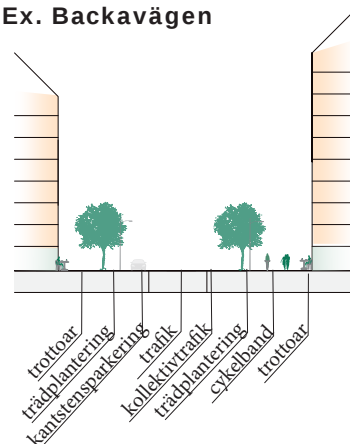
Ex. Promenaden



Ex. Huvudgata utan kollektivtrafik



Ex. Backavägen



Blandstad

För att ett område ska upplevas och fungera som blandstad krävs en blandning av bostäder och verksamheter. En målsättning för Älvstaden är minst 30 % och högst 70 % bostäder. Målsättningen utgår ifrån FN (UN-Habitats) rekommendationer om en minsta boendetäthet på 150 invånare/ha för en levande stadsmiljö. Skälet är också att uppnå en lämplig balans mellan bostäder och friytor för att skapa tillräckligt stort utbud av torg, parker och naturområden. Programområdet bedöms totalt kunna innehålla ca 7500 bostäder varav 5500 i den östra delen. Programmet innebär att fördelningen variera i olika delar, vilket gör att delområdena får olika identitet och karaktär. Fördelningen inom hela området bedöms bli ca 50 % bostäder.

Om bebyggelsen innehåller bostäder krävs mer offentlig plats än om de innehåller verksamheter. Kraven på social service ökar också med antal bostäder, med skolor och förskolor för de barn som ska flytta in i området.

Kvartersstruktur

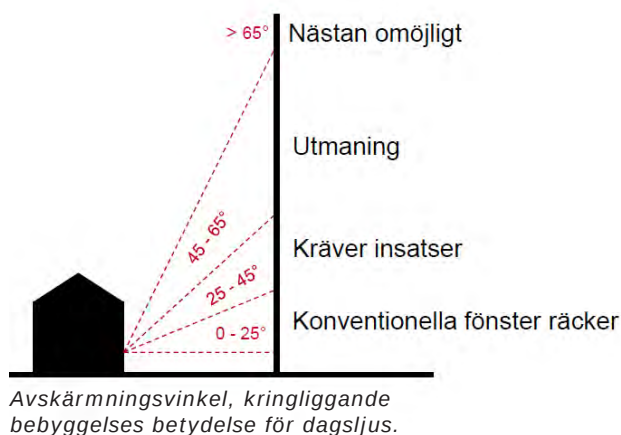
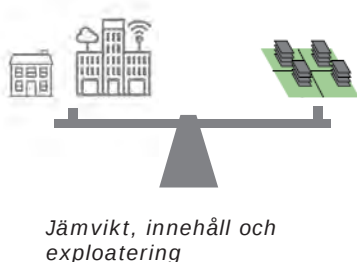
Den nya bebyggelsen har formen av kvartersstad. Kvartersstrukturen innebär tydliga gränser mellan privat/halvprivat och offentligt, gata och gård. Den halvprivata gården blir tydligt till för de boende, medan gatan och parkerna är öppna allmänna platser som samlar rörelser och verksamheter och blir trygga för både boende och besökande.

Kvartersstrukturen möjliggör en hög exploatering, men det finns begränsningar eftersom krav på dagsljusförhållanden, friyta/lägenhet och andel gård skall klaras.

Sol, dagsljus, gårdar

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

Om människor ska använda gården är dock storleken av betydelse. Utifrån aktuell stadsbyggnadsforskning i projektet Mäta stad, Spacescape är en målsättning



15 -20 kvm gård/lgh – i programmet uppnås i snitt ca 10 - 20 kvm/lgh. Den syd-västra delen av programmet har gårdar som har mindre gård per lägenhet än i övriga delar av området. Detta har bedömts acceptabelt då dessa kvarter har nära till god kollektivtrafik, ligger direkt intill en stadsdelspark och i ett område med stort utbud av service. Bostadsgårdar ska inte samnyttjas mer än 50% med till exempel förskolegårdar.

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

Exploateringsgrad

Backaplan's exploateringsgrad beräknas bli ungefär 2 på områdesnivå, vilket kan jämföras med det intilliggande området Östra Kvillebäcken som har motsvarande exploateringsgrad på 1,6. De avvägningar vad gäller exploateringsgrad som gjorts i programmet varierar i områdets olika delar. En högre exploatering har prioriterats i området närmast knutpunkterna i linje med ÖP, strategi för utbyggnadsplaneringen och trafikstrategin, medan områdena längre bort bedöms få en lägre exploatering.

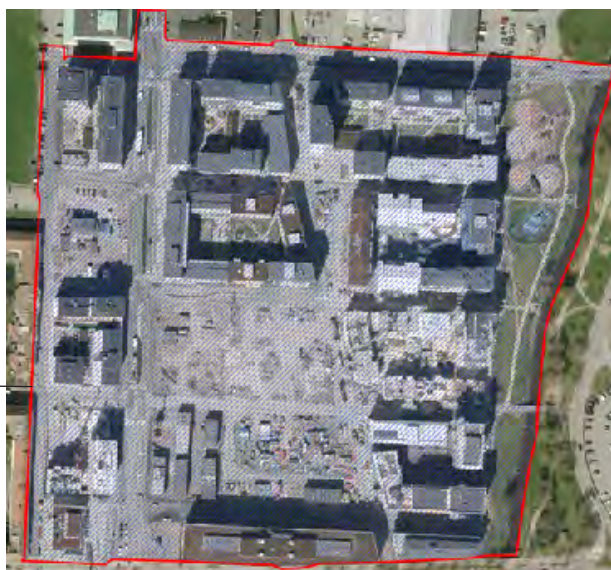
Den högsta exploateringsgraden lokaliseras vid Hjalmar Brantingsplatsen och vid knutpunkt Brunnsbo. Här samlas också en högre andel verksamheter än i övriga delar av programområdet, vilket gör att krav på till exempel ljus och friytor inte blir lika höga här. Denna del av området erbjuder en högre tillgänglighet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

Gårdsyta/lgh
10 - 20 kvm

Minst
5 timmar
solljus mellan
9 och 17

Exploateringstal,
områdesnivå Östra
Backaplan:
2

Invånare/hektar,
hela program-
området:
150



I Östra Kvillebäcken är exploateringsgraden för området 1,6

Området kring Hjalmar Brantingsplatsen: Byggnadshöjden varierar här på mellan 6-10 våningar med enstaka högre och lägre bebyggelse. Fördelningen av verksamheter och bostäder är ca 50-50. Totalt bedöms området rymma cirka 2100 bostäder.

Centrala Backaplan: I denna del av området är grunden en kvartersstruktur på 5-8 våningar. I några kvarter har det varit svårt att tillgodose bra solförhållanden varför principen med en lägre kvartersstruktur med ett uppstickande punkt-hus kan användas som princip. Området domineras av bostäder. Verksamheter skall finnas i bottenvåningarna mot huvudgatorna.

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

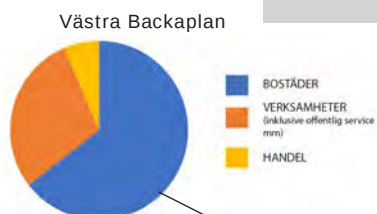
Nordöstra Backaplan: Noden kring Brunnsbo kommer att bli en av stadens viktigaste kollektivtrafikknutpunkter. Området ska utvecklas med station på Bohusbanan, spårvagn och metrobusshållplats. På sikt planeras även linbana till knutpunkten. Detta kommer att öka områdets attraktivitet och programmet inn medger en hög exploateringsgrad i kvarteren närmast den nya knutpunkten. Områdets placering nära både Lundbyleden, Kvilleleden och Hamnbanan gör att programmet främst räknar med verksamheter i dessa kvarter. I pågående detaljplan (DP1) i området planeras cirka 300 bostäder, varav 100 är äldreboende och 100 hyreslägenheter. Det fortsatta arbetet kommer visa om det finns möjlighet att bygga fler. Det är viktigt att bebyggelsen samspelar med den nya knutpunkten så att den upplevs trygg och levande.

Fördelning av innehåll

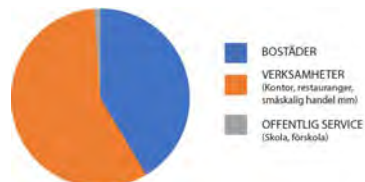
Västra Backaplan

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

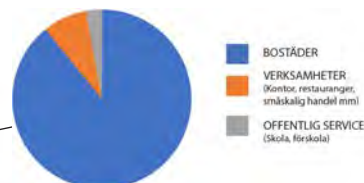
 Totalt: ca 310 000 kvm BTA



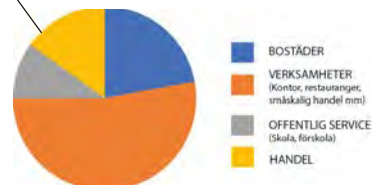
Norra Kvilleparken (Del av östra Backaplan)



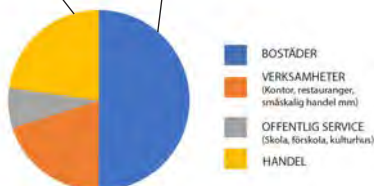
Centrala Backaplan (Del av östra Backaplan)



Nordöstra Backaplan (Del av östra Backaplan)



Området kring Hjalmar Brantingsplatsen (Del av östra Backaplan)



Östra Backaplan

Bostäder: ca 550 000 kvm BTA
 Verksamheter: ca 350 000 kvm BTA
 Offentlig service: ca 65 000 kvm BTA
 Handel: ca 120 000 kvm BTA

 Totalt: ca 1 085 000 kvm BTA

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

TRAFIK OCH INFRASTRUKTUR

Riktlinjer för mobilitet och parkering:

Den parkerings- och mobilitetsutredning som tagits fram i programarbetet anger siffror för p-tal. Dessa p-tal är framräknade utifrån att effektmålen i trafikstrategin ska nås och ligger inom spannet för de politiskt beslutade riktlinjerna för parkering och mobilitet. Nedan anges parkeringstalen för respektive trafikslag.



P-tal, bostäder:
0,2-0,5 platser
/lägenhet

P-tal, handel:
0-13 platser
/1000 kvm BTA

P-tal, kontor:
0-5 platser
/1000 kvm BTA

Frågor som rör trafik och infrastruktur har i programarbetet hanterats i en arbetsgrupp bestående av representanter för Stadsbyggnadskontoret, Trafikkontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen och Kretslopp- och vatten. Trafikkontoret har tagit fram de utredningar som ligger till grund för trafikförslaget i programmet. Trafikutredningarna utgår från en målstyrd planering utifrån stadens styrande dokument, trafikstrategin, parkeringsstrategin etc.

Trafikförslag

På samma sätt som idag kommer Lundbyleden tillsammans med Hjalmar Brantingsgatan, Gustaf Daléns gatan, Lillhagsvägen och Tuvevägen stå för trafikförsörjningen till och från området, tillsammans med den nya Kvilleleden som byggs ut. Hjalmar Brantingsplatsen kommer fortsätta att utvecklas som den centrala kollektivtrafiknoden för Backaplan och Hisingen. Backaplan ligger i ett av stadens bästa kollektivtrafiklägen och programmet möjliggör en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken med bland annat en helt ny spårvägssträckning mellan Brunnsbo - Frihamnen - Lindholmen.

För att skapa bättre koppling mot sydväst är det angeläget att Deltavägen och Herkulesgatan binds samman. I den nordöstra delen skapar en utveckling av Backavägen en förbättrad koppling mot Brunnsbo och Bohusbanans kommande station. Förbättrade kopplingar över Kvillebäcken för både gång och cykel förordas också, med ett antal nya broar. Områdets lokalgator utformas för låga flöden och anpassas efter boendes och verksamheters behov. Lundbyleden är fortsatt ett av de viktiga stråken för att ta sig till och från området med bil. Leden är redan idag högt belastad. Det är därför viktigt att området planeras utifrån målen i trafikstrategin och så att behovet av biltrafiksresande blir så litet som möjligt.

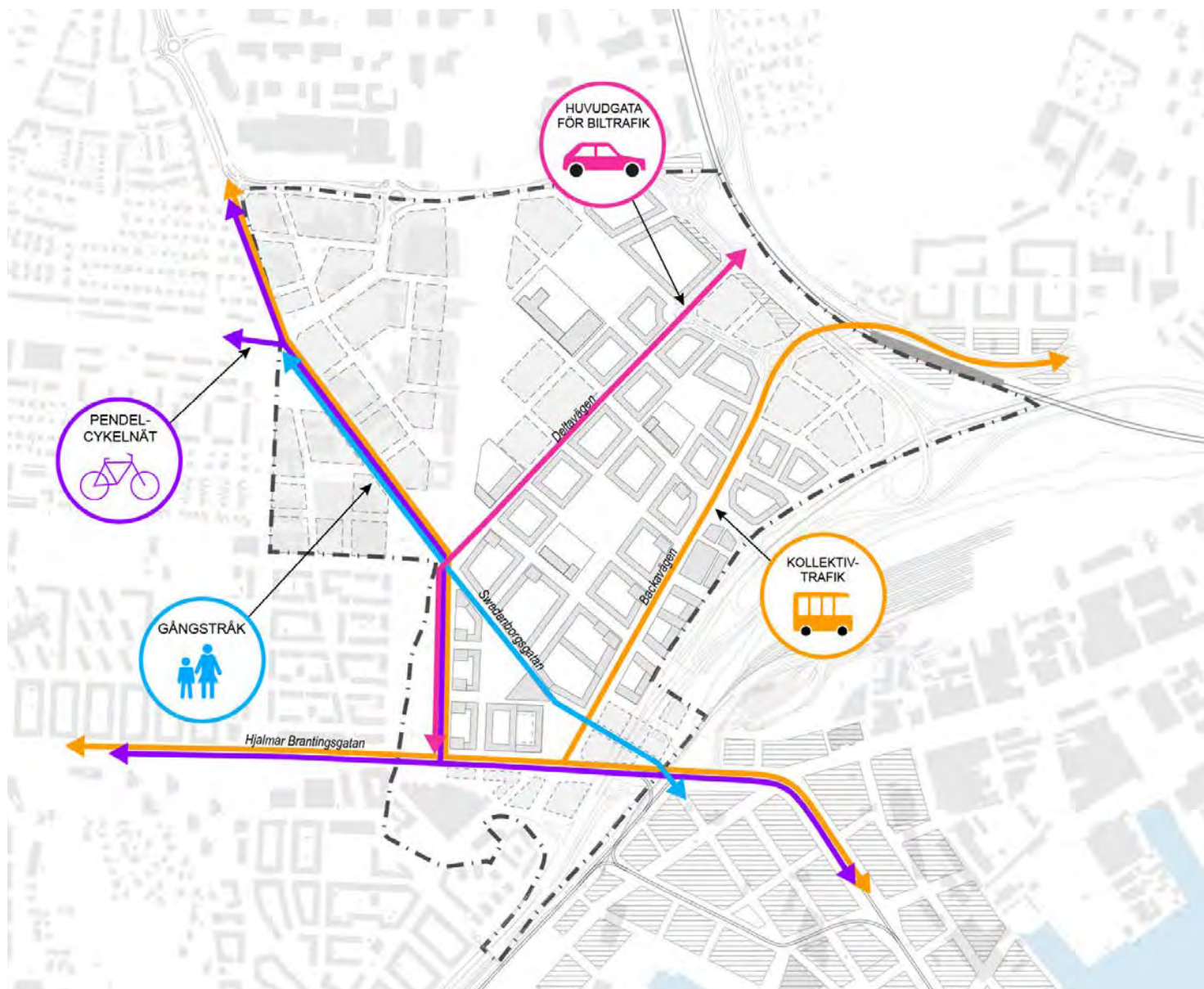
Biltrafik

Bilvägnätet på Backaplan består av ett strukturerande huvudnät samt lokalgator i storkvarteren. Deltavägen blir den huvudsakliga vägen för biltrafik inom området genom dess koppling till Kvillemotet och Hjalmar Brantingsgatan.

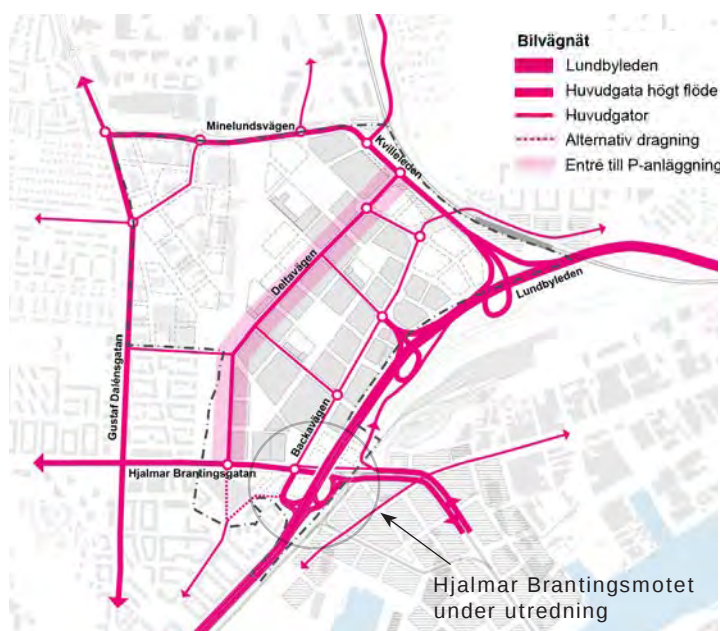
Även Backavägen blir viktig för delar av biltrafiken på grund av kopplingen mellan Backavägen och Leråkersmotet. På de södra delarna av Backavägen bör låga biltrafikflöden eftersträvas då denna del blir ett av områdets mest centrala lägen. I programmet pekas alternativa sträckningar ut för kopplingen mellan Herkulesgatan och Hjalmar Brantingsgatan. Trafiklösning för programområdets södra del, särskilt i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan, behöver studeras vidare i samverkan med Frihamnens utveckling, genomförandestudien för Hjalmar Brantingsstråket och i dialog med Trafikverket.

Bilparkering och mobilitetsåtgärder

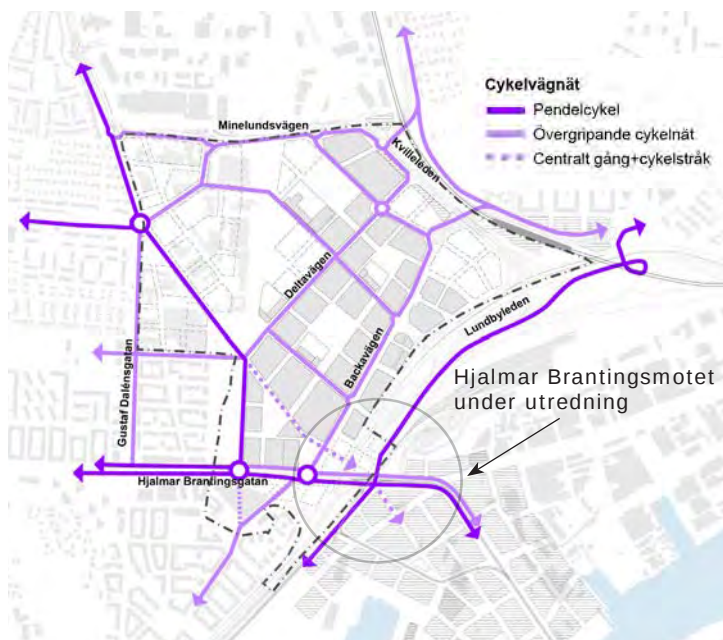
En parkerings- och mobilitetsutredning (bilaga 10) har tagits fram utifrån den målsättning för färdmedelsandelar som tagits fram för Backaplan. Målsättningen bygger på trafikstrategins effektmål och jämförelser med andra centrala delar i Göteborg. Färdmedelsfördelningen till, från och inom Backaplan med bil bör därför styras för att hamna under 15 %. För att göra det visar utredningen att området kan ha cirka 3 500- 4 000 parkeringsplatser i kombination med olika mobilitetslösningar för att skapa goda förutsättningar för att nå målen, då antalet bilparkeringar står i relation till bilanvändandet. Parkeringarna placeras i 5-7 parkeringsanläggningar i området för att möjliggöra ett samnyttjande av parkeringsplatser.



Trafikförslag, övergripande princip för stråk inom programområdet



Detaljerat trafikförslag, bil



Detaljerat trafikförslag, cykel

Infart till parkeringsanläggningarna sker från Deltavägen för att minska störningarna på spårväg i Backavägen och så att Backavägen kan bli en bra handelsgata. Möjligheter till sammankoppling av kvarter under mark för parkeringsändamål kan studeras i kommande planeringsskeden. För att en god sammanvägd tillgänglighet ska skapas till området behöver ett flertal mobilitetstjänster tillskapas och mobilitetsåtgärder genomföras.

Kollektivtrafik

Hjalmar Brantingsplatsen är redan idag en av stadens största knutpunkter för kollektivtrafik. Hållplats Hjalmar Brantingsgatan får högre kapacitet och tydligare struktur då vändande och väntande bussar plockas bort från platsen. I anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen på Lundbyleden planeras en expressbushållplats på det nya metrobussystemet som binder ihop tyngdpunkter och målpunkter i storstadsområdet. En stombuss kommer gå genom området (Deltavägen - Swedenborgsgatan), med hållplats vid Hjalmar Brantingsplatsen, Kvilleplatsen och Swedenborgsplatsen. Backavägen kommer innan spårvägen byggs ut ca 2028-2030 att trafikeras av stombussar med hållplatser vid Hjalmar Brantingsplatsen, Norra Deltavägen och Brunnsbo station.



P-tal, bostäder:
2,5 cyklar
/lägenhet

Gång- och cykeltrafik

Utmed Hjalmar Brantingsgatan, norra Swedenborgsgatan och vid Lundbyleden går områdets större cykelbanor som kopplar ihop området med bland annat Frihamnen, Brunnsbo, Lindholmen och Lundby. Utmed huvudgatorna i programområdet anläggs enkelriktade cykelbanor. På de mindre gatorna i området är det blandtrafik med låga flöden och hastigheter. Längs huvudstråken i området och kring Hjalmar Brantingsplatsen kommer handel och verksamheter att lokaliseras. Detta medför stora fotgängarflöden som behöver breda trottoarer och ytor att vistas på. Swedenborgsgatan blir mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Kvilleplatsen en gågata där mycket handel etableras.

Cykelparkering

Stadens riktlinjer för parkering och mobilitet ska följas, vilket inom programmet innebär plats för 2,5 cyklar per lägenhet.

Handels logistik

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

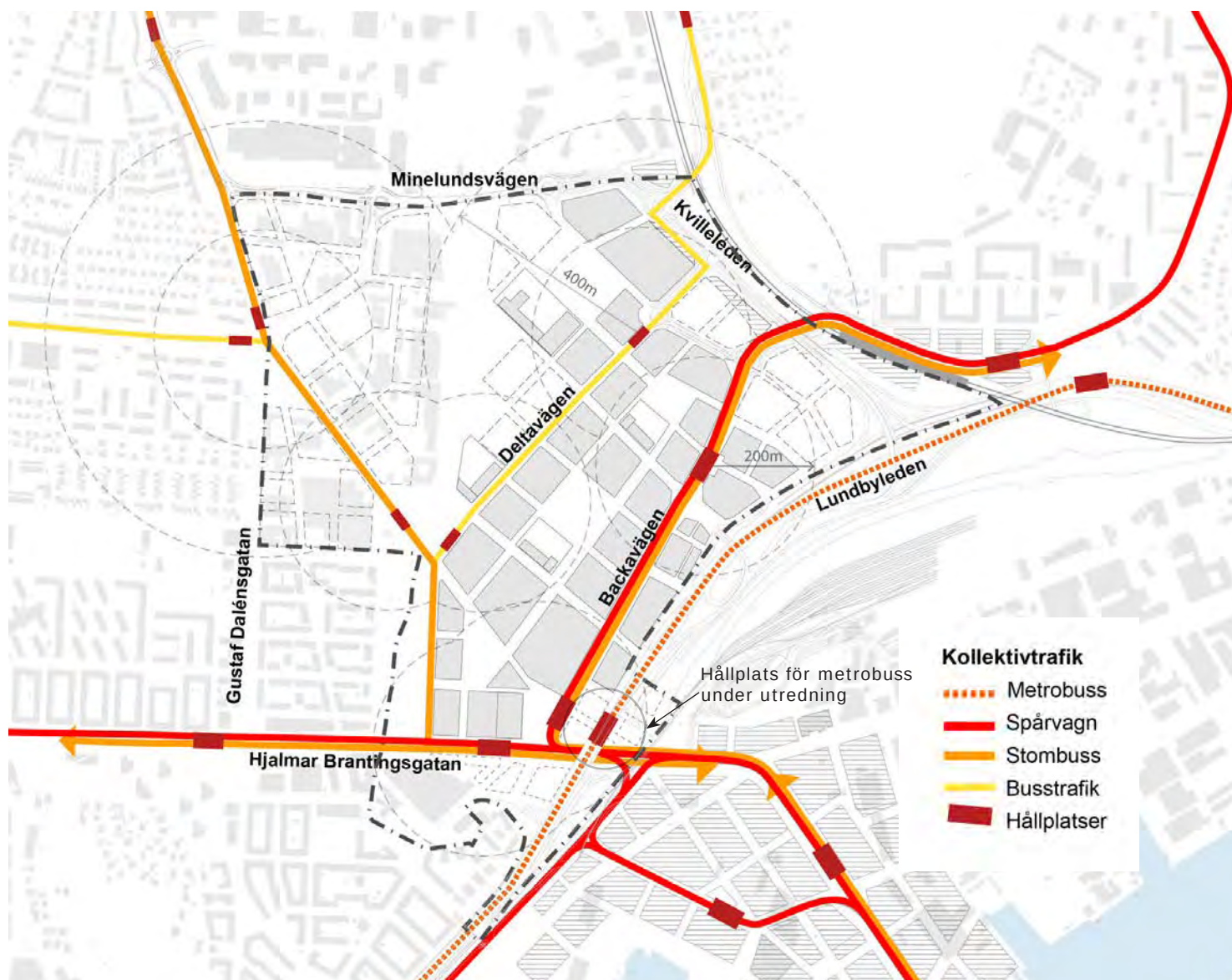
Teknisk försörjning

Transformatorstationer och övriga tekniska byggnader ska förläggas samordnad med kvartersbebyggelsen.

Ledningsnät

Det finns ett ledningspaket under norra delen av Backavägen som har bedömts för kostsamt att flytta och byta ut. Backavägen kommer att ligga kvar i befintligt läge för att ledningarna ska kunna bevaras.

Uppvärmning inom programområdet kan erbjudas med fjärrvärme, nytt ledningsnät kommer byggas ut. Matning av fjärrkyla in i området kommer ske via



Detaljerat trafikförslag, kollektivtrafik

den "fjärrkyla-ring" som planeras av Göteborg Energi. För el kommer nya ledningar dras fram och nya transformatorstationer kommer förläggas inom bebyggelsestrukturen. Befintliga ledningsstråk för bredband finns bland annat i Backavägen samt längs med Kvillebäcken och Swedenborgsgatan. Befintliga teleledningar finns i Backavägen, Deltavägen, Norra och Södra Deltavägen samt Swedenborgsgatan. Ledningarna går att flytta vid konflikt med planerad exploatering och bedöms inte vara styrande för planeringen.

Vatten och avlopp

Kretslopp och vatten planerar att bygga ett separerat system där spillvattnet och dagvattnet leds i separata ledningar. Se bifogad dagvattenutredning (bilaga 16).

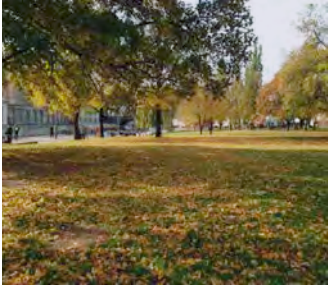
Avfallshantering

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

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

tetiskt, för öppna återvinningsstationer på egen mark/separata gator. Dessa behöver ligga i en byggnad, förslagsvis i anslutning till en p-anläggning eller annan målpunkt. Inom ramen för uppdraget i Älvstaden att hitta nya innovativa lösningar kommer ett arbete tillsammans med Kretslopp och vatten att startas i samband med Detaljplan 2 för att hitta alternativ för lokalisering av återvinningsstationer i samverkan med kvartersbebyggelse.

GRÖNSTRUKTUR OCH VATTEN



Exempel, stadsdelspark

I programarbetet för Backaplan har en arbetsgrupp bestående av Stadsbyggnadskontoret, Park- och naturförvaltningen, Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, SDF Lundby och Idrott- och förening arbetat brett med de blå-gröna frågorna.

Programmet innebär en blå-grön struktur med stadsdelspark längs Kvillebäcken, flera bostadsnära parker, ett promenadstråk och förbättrade kopplingar till omkringliggande grönområden. Detta grundas i grönstrategin samt stadens riktlinjer för vattenfrågorna och stämmer väl överens med arkitekturpolicyn.

Kvilleparken - stadsdelspark



Exempel, bostadsnära park

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

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

Bostadsnära parker

Programmet innehåller flera bostadsnära parker. Parkerna i direkt närhet till bostaden blir extra viktiga för de som har svårt att röra sig långa sträckor, exempelvis barn och äldre. I enlighet med grönstrategin bör gångavstånd mellan bostadsentré och bostadsnära park (0,2 ha) inte överstiga 300 m. Gångavstånd till stadsdelspark (minst 2 ha) bör vara max 1 km. De bostadsnära parkerna fyller även en viktig funktion för förskolorna och skolorna som är placerade i anslutning till parkerna. Varje park får en egen karaktär och innehåll. Eftersom det är många som ska dela på parkerna, behöver de vara väl tilltagna och utformas materialmässigt för att slitaget inte ska bli för högt. Detta beskrivs mer utförligt under rubriken Samnyttjan av parkerna.



Grönstruktur



Exempelsektion, promenadslingan
(Radar Arkitektur)



PROMENAD



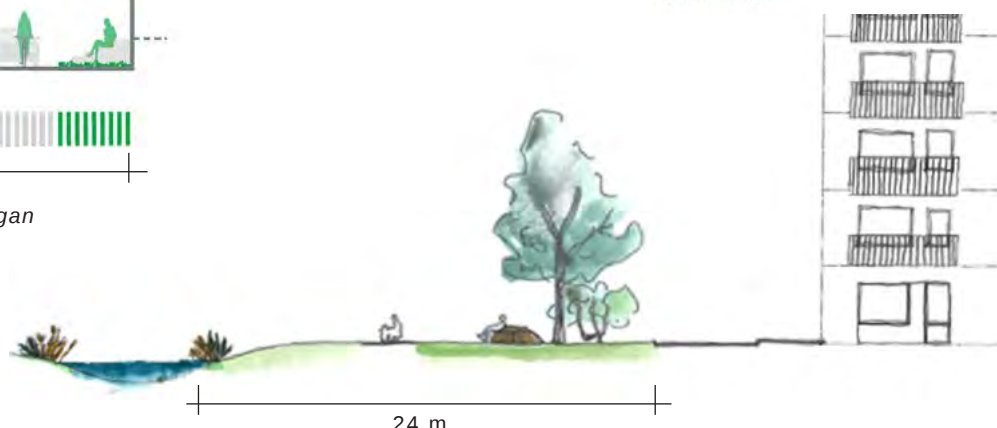
GRÖN OAS



VARIERAT VÄXT-
OCH DJURLIV



VILA



Exempelsektion, stadsdelsparken söder om Kvilleplatsen

Promenaden - Aktiv urban grönska



Inspirationsbild,
Promenaden

Ett grönt promenadstråk löper genom området och kopplar samman parkerna. Syftet är att skapa ett socialt stråk som bidrar med mer grönska i stadsrummet, ekosystemtjänster och uppmuntrar till aktivitet, rörelse och rekreation. Backaplan är initialt omgivet av barriärer och uppdelat i stora grannskapsenheter. Den gröna promenaden får då också en viktig funktion för att öka integrationen mellan boende i området. För att vara funktionellt och rymma olika aktiviteter längs vägen har promenadstråkets zon för grönska och aktivitet en bredd på i snitt 10 meter. Sammantaget bidrar det med cirka 0,7 hektar grönyta till området som helhet. Promenadstråket fanns med redan i planeringsförutsättningar för Backaplan och har utvecklats till ett grönt, urbant aktivitetsstråk, framtaget av Radar Arkitekter i arbetet med "Fördjupade studier för Backaplan" (2017) inför programarbetet.

Kopplingar till omgivande grönområden



Kvillebäcken söder om
programområdet

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

Offentlig plats och grönyta

I grönstrategin och arkitekturpolicyn framgår att planeringen ska säkerställa god tillgång till offentlig plats för boende, arbetande och besökare i området. Med grönyta menas alla gröna ytor som parker, promenaden mm, vilket är en del av offentlig plats.

Mängden offentlig plats är direkt relaterad till antal bostäder, eftersom varje boende genererar ett behov av dessa ytor. Även människor som arbetar i området behöver kunna ta del av offentliga ytor. Programmet parker, grönytor, torg och gågator ger sammantaget de boende och arbetande i området god tillgång till rekreation och mötesplatser. De gröna ytorna kommer till viss del samutnyttjas med förskolor och skolor. Delar av grönyterna behöver dock vikas för andra användningar eller anses mindre lämpade att samnyttja. Det handlar dels om en 10 m bred kantzon längs med Kvillebäcken som behövs för bäckens vattenkvalitet, djur och växtliv, dels om bullerutsatta ytor och dels om branta slänter längs med bäcken. Programmet föreskriver minst 7,5 kvm grönyta per boende utöver kantzonen, slänterna och de ytor som är utsatta för buller mm för att parker och grönytor ska vara tillräckligt stora för att på ett hållbart sätt rymma både samnyttjan och rum för boende och arbetande i området. Tillsammans med torg och andra offentliga vistelsesytor ger detta området goda förutsättningar att nå upp till nyckeltalet 10 kv m offentlig plats/boende.

Minimibredd,
grönska i
promenadstråk:

10 m

Grönyta/
boende:

7,5 kvm

Ekologisk kantzon:

10 m

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



Programområdets placering i förhållande till omgivande grönområden.

Samutnyttjan av parkerna

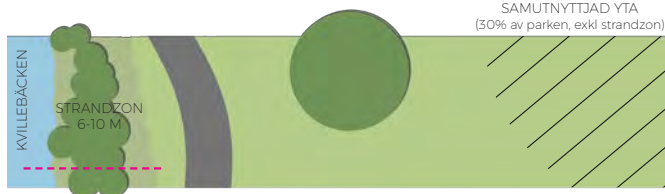
Programmet föreskriver att högst 50 % av bostadsgårdar ska upptas av förskolegård, vilket innebär att resterande ytor behöver tillgodoses i närliggande park. Även skolorna med fristående gårdar behöver kompletteras med ytor i parkerna för att nå friytekraven. Samnyttjan till en viss procent är positivt för området då det går att göra flera flexibla lösningar som gör att det blir mer liv i området under en större del av dagen. Samnyttjan bör alltid prövas i den täta Älvstaden enligt Färdplanen för Älvstaden 2018. Dock finns en gräns för när slitaget blir för stort och/eller en yta inte längre upplevs som offentlig. För parkerna har en gräns för samutnyttjande satts vid 30 %. Förskolorna får alla sina kompensationsytor tillgodosedda i de bostadsnära parkerna, medan skolbarnen även har tillgång till ytor i stadsdelsparken. Arbetstagare och boende förväntas kunna samnyttja parkyta då de mestadels använder parken vid olika tidpunkter på dygnet och i veckan.

Maxtal för
samnyttjan av gård:
50 %

Maxtal för
samnyttjan av park:
30 %

Kvillebäckens vattenkvalitet

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



Planutsnitt och sektion, framtida Kvilleparken med ekologisk kantzona.



lekplatser, mindre paviljonger, gång- och cykelvägar samt andra hårdgjorda ytor max utgöra 15%, för att förbättra de ekologiska värdena.

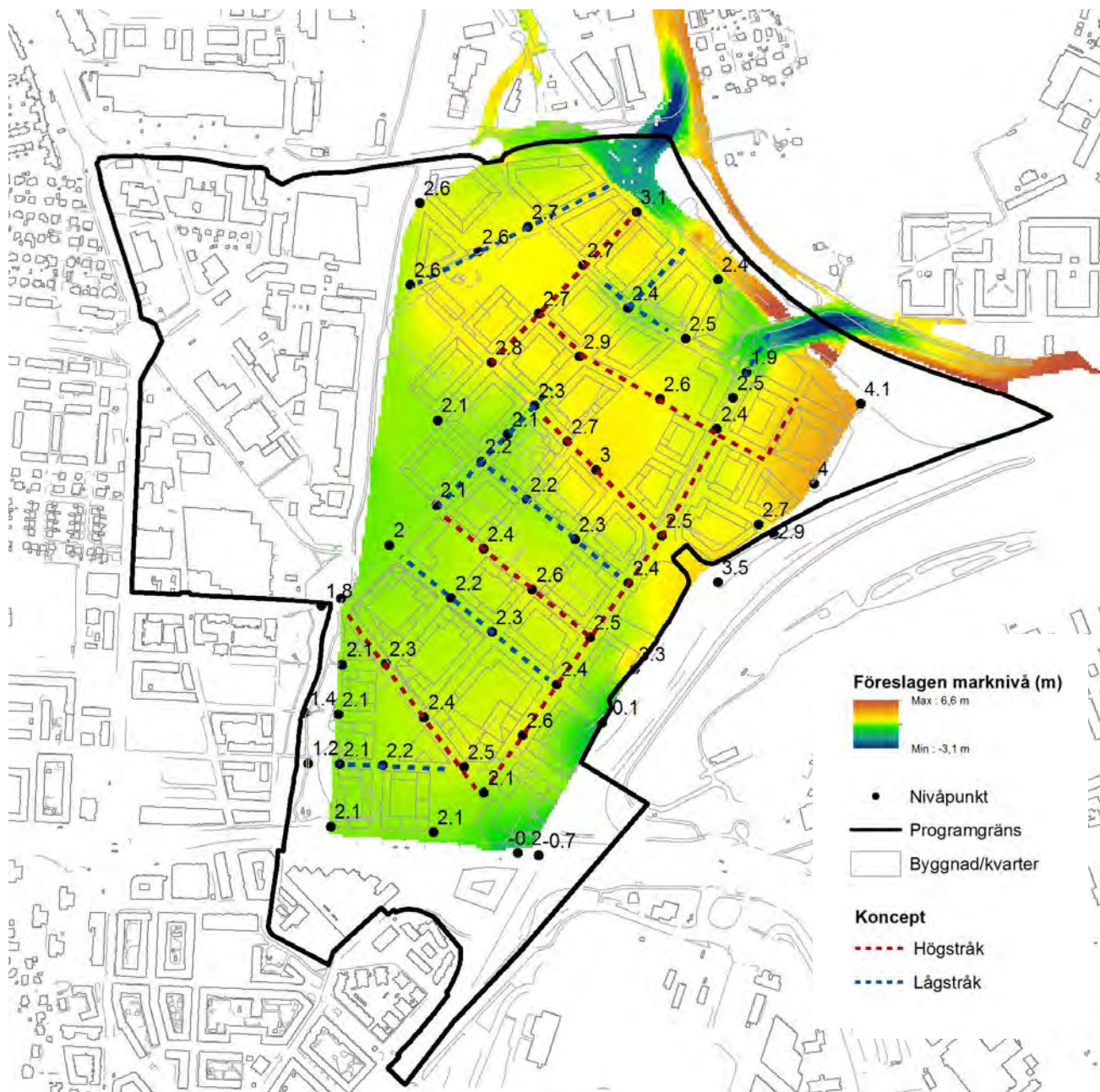
Genom åtgärder för hantering av dagvattnet minskar tillförseln av skadliga ämnen och näringsämnen. Kvillebäckens status och vattenkvalitet bedöms som helhet förbättras avsevärt genom programmet. Se vidare under Dagvattenhantering (bilaga 16) och i PM MKN vatten i Kvillebäcken (bilaga 21).

Dagvattenhantering

Principlösningar för dagvatten inom programområdet, inklusive dagvatten från Lundbyleden, säkerställer att regnvattnet fördröjs och renas innan det släpps ut i Kvillebäcken. Enligt programmet kommer delar av kvartersmarken bestå av slutna kvarter. Med fall ut från fasad och en lätt nedsänkt mitt kan dagvatten fördröjas och avledas ytligt på gröna innergårdar. Vatten från de taktytor som inte avvattnas mot innergård och dagvatten från vägytor ska renas i växtbäddar, om trädtrad/plantering/gräsbeklädd refug finns att tillgå, med dränering till allmän dagvattenledning i gata eller magasin under mark, exempelvis placerade under gång- och cykelväg. Åtgärderna för att hantera fördröjning och rening från kvartersmark är schablonmässigt uträknad till ca 2,5% yta per 1000 kvm. För dagvattnet från allmänna ytor så som vägar krävs även 2,5% per 1000 kvm med nämnda åtgärder. Dagvattenhanteringen beskrivs i bilaga 16.



Exempel, fördröjning och rening av dagvatten på kvartersmark



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

Klimatanpassning

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

Utbyggnadsordningen måste ske söderifrån för att skydd från högvatten ska fungera. Golvnivåer i planerad bebyggelse ska följa stadens riktlinjer för översvämningssrisker. Framtagna principer och åtgärder ger en robust strategi för att hantera skyfall och högvatten på medellång sikt, till och med ca år 2070. Principer och åtgärder finns beskrivna i PM Klimatanpassningsstrategi för Backaplan (bilaga 17).

Markhöjning
minimum
+ 2,1 m

Golvnivå:
+ 2,8 m

GENOMFÖRANDE

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

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

Utbyggnad

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

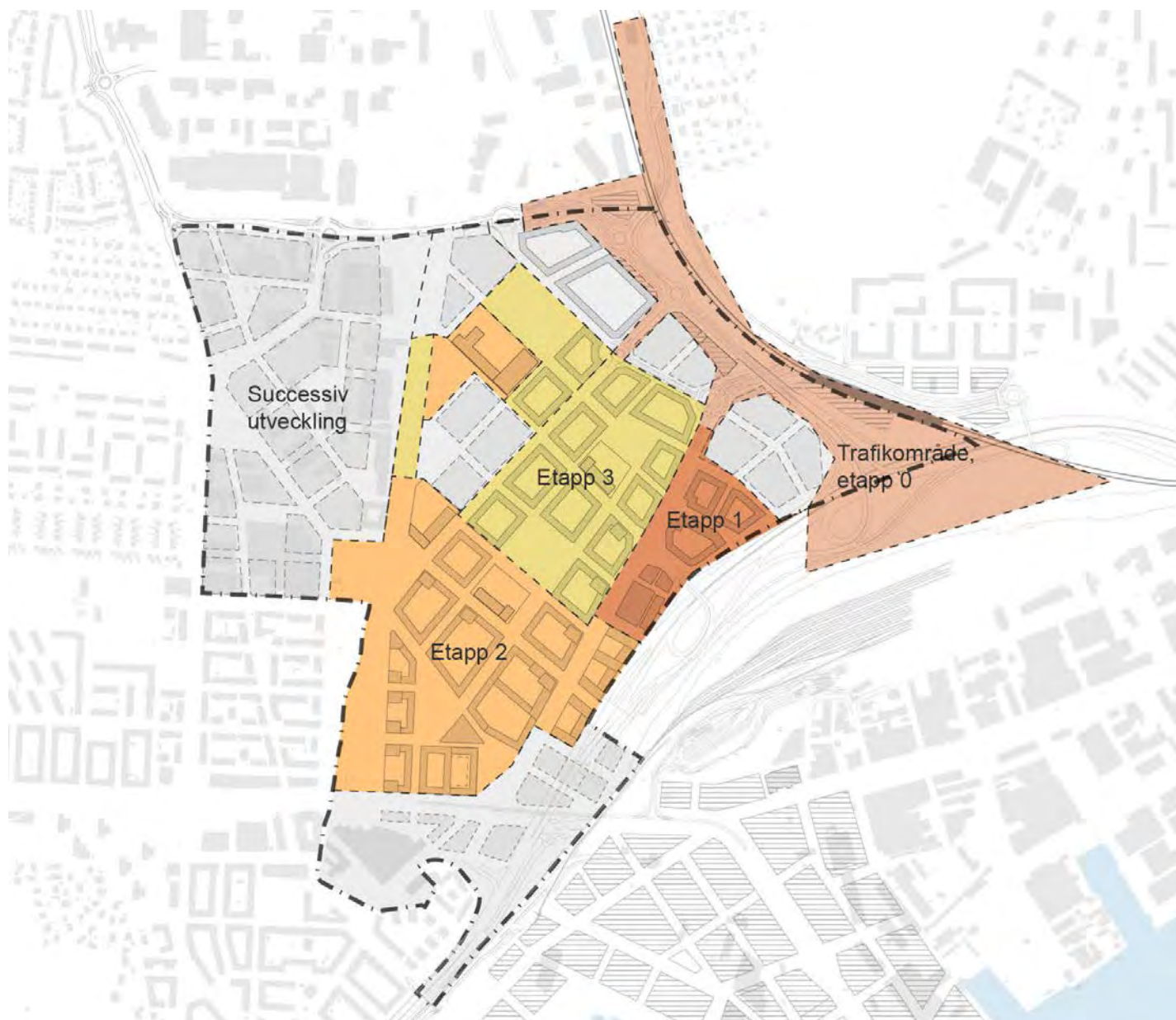
Backaplan kommer att utvecklas etappvis över en relativt lång period med beräknad byggstart 2019/2020 och utbyggnad under 15-20 år. En etappvis utbyggnad innebär att funktioner och kvaliteter tillkommer efter hand. I utbyggnaden ska privata aktörer, Göteborgs stad, befintliga verksamheter, statliga organisationer och andra involverade parter samverka. Alla aktörer ska bidra till att skapa en kostnadseffektiv och säker utbyggnad där Backaplan ska utgöra en fungerande stadsmiljö även under utbyggnadstiden. Varje etapp ska ta en storlek som gör att den kan erbjuda erforderlig social service. För att säkerställa en fungerande vardag ska tillgängligheten till kollektivtrafik och kommersiell service fungera bra redan för de som först flyttar in i området. Särskilt viktigt är det att utbyggnaden av kommunala verksamheter ligger i fas med övrig bebyggelse för att Backaplan ska bli en attraktiv bostads- och arbetsplats. Respektive etapp ska inte upplevas som en isolerad enhet utan skapa trygghet för de som vistas i och kring de nya kvarteren. Grupper som är känsliga för störningar och otrygga platser under byggtiden bör särskilt beaktas; framför allt boende, barn i förskolor och skolor samt gångtrafikanter och cyklister. Tillfälliga aktiviteter ska hjälpa till att kommunicera att området är under omvandling och att de människor som rör sig i området bereds plats.

Området öster om Kvillebäcken kommer att byggas ut i etapper från Hjalmar Brantingsgatan och Backavägen, och vidare norrut med huvudetapper och flertalet inbördes deletapper. Tre huvudetapper är för närvarande under detaljplanering (etapp 1), under uppstart för detaljplan (etapp 2) eller har positivt planbesked (etapp 3). Tiden för utbyggnaden längst i norr blir beroende av Trafikverkets utbyggnad av Kvillemotet och stationen i Brunnsbo. Bebyggelsen där behöver studeras noggrant för att överbrygga den barriärverkan som uppstår. Hjalmar Brantingsplatsen och kvarteren söder och öster om Hjalmar Brantingsgatan är beroende av färdigställandet av Hisingsbron och successiv omvandling av Hjalmar Brantingsgatan från brofästet.

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

Etapp 0

Etappen omfattar Trafikkontorets och Trafikverkets gemensamma utbyggnad av gator norr om Backaplan samt Kvillemotet. Aktuell detaljplan vann laga kraft 29 november 2018. Utbyggnaden kommer att pågå i ca 4 år med beräknad produktionsstart 2020.



Utbyggnadsetapper

Etapp 1

Etappen, vars detaljplan har varit på granskning i april 2018, är en förutsättning för att möjliggöra Coops flytt till Backagatan från befintliga lokaler och möjliggör i sin tur utveckling av de nya kvarteren vid Swedenborgsgatan inom efterföljande etapp. Etappen innehåller handel, kontor, bostäder samt äldreboende. Beräknad byggstart för Etapp 1 är 2019-2020.

Etapp 2

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

Etapp 3

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

Kommande etapper

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

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

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

Ekonomi

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

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

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

kylen ligger till grund för det inriktningsbeslut gällande kostnader som beslutades om i Kommunfullmäktige i mars 2019.

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

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

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

Målsättningen är att stadsutvecklingen för Backaplan ska bära sina kostnader. Utbyggnaden av Backaplansområdet sker under mycket lång tid varför även stadens kostnader och intäkter måste ses i detta sammanhang. Parallellt med programmet har en ekonomisk förstudie genomförts med syfte att lokalisera möjligheter till kostnadsreducering utan att sänka kvalitén inom exploateringsområdet samt att säkerställa att kostnadsbilden för de delar som inte kan reduceras är rimlig och rättvisande.

Avtal

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

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

Störande verksamheter

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

Utredningen som genomförts (bilaga 14) ger en tydlig bild om var störningar och säkerhetsrisker, som kan påverka möjligheten till exploatering, utgör problem. En fördjupad studie har gjorts av de verksamheter som ligger inom eller i nära anslutning till lokaliseringen av idrottshall och 4-9 skolan i nordvästra delen av området.

Den övergripande bedömningen är att majoriteten av verksamheterna går att

samlökalisera med bostäder under utbyggnadstiden och att eventuella störningar kan minskas genom mindre omfattande åtgärder.

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

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

Geoteknik och markmiljö

Marken i större delen av programområdet består av fyllnadsmassor ovanpå den naturliga leran. Väster om Kvillebäcken finns endast lera. På delar av den västra stranden har man genomfört geotekniska förstärkningsåtgärder i samband med utbyggnad av Östra Kvillebäcken för att säkerställa stabiliteten och hantera risken för sättningar. En översiktlig kartering visar däremot att stabilitet längs Kvillebäckens östra strand är dålig (SWEKO 2011, bilaga 13). Fler undersökningar krävs därför för att säkerställa hur grundläggning av allmän plats kan ske för att på mest lämpliga sätt säkra stabiliteten och minimera sättningar. Större markarbeten kommer krävas inom området både till följd av föroreningar i marken och den klimatanpassning som planeras ske genom markmodulering för att åstadkomma fall mot Kvillebäcken. Sammantaget är de nödvändiga markarbetena för att få fram byggbar mark omfattande och kostnadskrävande. Åtgärder och kostnader för marken har studerats närmare inom den ekonomiska förstudie (bilaga 9) som har tagits fram parallellt med programmet.

Med sin historia som deponi och industrimark, visar genomförda miljötekniska markundersökningar (bilaga 13) att det inom hela undersökningsområdet på Backaplan finns deponerat material och föroreningshalter i jord och grundvatten, där Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning och i stora delar även över riktvärdet för farligt avfall överskrids. Man har också hittat förekomster av deponigas (metangas).

Planerade bygg- och utvecklingsplaner för Backaplan är fullt möjliga att genomföra, men förändrad markanvändning till bostäder, skolor etc kräver saneringsåtgärder för att klara riktvärden för känslig markanvändning. Rekommendationen är att förorenade massor schaktas bort ner till rena marklager i leran. Förekomsten av metangas i undersökta deponimassor innebär en risk som behöver beaktas vid kommande schaktarbeten. Innan schaktarbeten påbörjas i området ska en anmälan till tillsynsmyndigheten och en miljökontrollplan upprättas för att undvika spridning till omgivande miljö och för att inte utsätta människor för hälsorisker under arbetet.



KONSEKVENSER

KONSEKVENSER

SOCIALA KONSEKVENSER

[SKA]

Sammanhållen stad

Samspel
lek och lärande

Vardagsliv

Identitet

När Backaplan omvandlas från industri- och handelsområde till blandstad med 5-7500 bostäder så innebär det en stor förändring av områdets sociala karaktär. Här återges en sammanfattning av konsekvenser som dels identifierats i arbetet med analys av sociala konsekvenser (SKA) och barnkonsekvenser (BKA) och dels i jämförelse med liknande omvandlingsprojekt. Även kulturella konsekvenser (KKA) har analyserats med nytt kulturhus och frågan om möjligt bevarande av befintliga kulturella verksamheter i focks. Konsekvensanalyserna har identifierat både positiva och negativa konsekvenser, samt risker som kan uppstå om vissa identifierade målbilder inte utvecklas.

Sammanhållen stad

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

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

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

Samspel

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

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

Vardagsliv

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

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

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

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

Identitet

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

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

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

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

Barnperspektivet

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

Jämställdhetsperspektivet

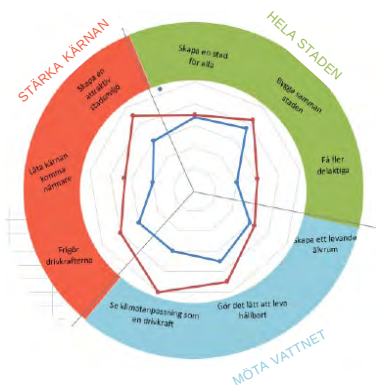
Den ökade tätheten och förbättrade kollektivtrafiken i området gör det lättare att röra sig till fots, vilket underlättar för alla som inte har tillgång till bil – statistiskt sett oftare kvinnor, barn och äldre och personer med begränsade ekonomiska resurser. Den utmärkta kollektivtrafiken och det stora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

Mångfaldsperspektivet

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

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

Värderos, Backaplan



Värderoson visar mätbara indikatorer i Vision Älvstaden

Vision Älvstaden

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

Workshop SKA/BKA/KKA

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

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

Socialt blandat boende

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

Grönstruktur och livsmiljö

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

Verksamheter och kultur

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

Barn i tät stad

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

Sammanhållen stad – överbrygga barriärer

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

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

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

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

Vardagsliv

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

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

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

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

Samspel och möten

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

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

Identitet

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

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

MILJÖKONSEKVENSER

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

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

Trafik

En förutsättning för utvecklingen av området är att den ligger i linje med stadens trafikstrategi. Trafikstrategin är framtagen utifrån en rad andra styrdokument och miljömålen. Det är framförallt miljömålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och god bebyggd miljö berör transportområdet. Backaplanområdet får i och med programförslaget en helt annan markanvändning än det verksamhets- och distanshandelsområde som dagens Backaplan har. Det kommer givetvis att skapa stora förändringar i resbeteende där förväntningen är att det mer liknar resbeteendet i stadens tätaste område. Den totala biltrafikstringen förväntas ligga kvar på dagens nivåer alternativt minska något beroende på hur väl parkerings- och mobilitetsåtgärderna i området faller ut. Detta trots den mycket omfattande exploateringen i området.

Natur- och kulturmiljö

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

Naturmiljö

Kvillebäcken med omgivande slänter och grönska är den stora naturtillgången i området och hemvist för den rödlistade knölnaten. En naturvärdesinventering är genomförd för att närmare lokalisera bestånd och kvalitet på knölnaten samt undersöka om fler speciella naturvärden kan lokaliseras. I övrigt finns enstaka träd och en mindre obebyggd yta med viss grönska. Den tänkta utbyggnaden av området bedöms få en liten påverkan, då de naturvärden som finns idag är begränsade. Omlandet runt Kvillebäcken kommer särskilt beaktas vilket kommer förbättra naturmiljön inom programområdet. Programmet kommer innebära ökad yta anlagd grönska vilket utöver en ökad mångfald växtarter beräknas öka djurlivet med fåglar, insekter, groddjur mm.

Kulturmiljö

Inom området med den fd Bult- och Nagelfabriken i kvarteret söder om Hjalmar Brantingsgatan och norr om Kvillebäcken ligger en större fabriksbyggnad, som uppfördes på 1940-talet som inrymmer minneslokalen för brandkatastrofen

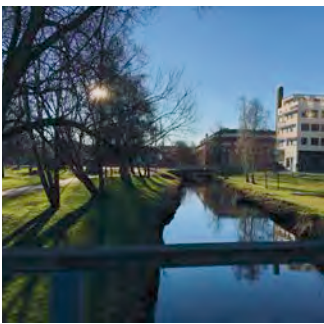
1998 i byggnaden. Ett monument som hedrar brandkatastrofens offer finns i direkt anslutning till det gamla fabriksområdet. Hänsyn kommer att tas till monumentet i fortsatt planering. Inom programområdet finns två fornlämningar som skyddas av Kulturmiljölagen, en vägvisarsten och ett gränsmärke. Att flytta eller göra åverkan på dessa kräver tillstånd från Länsstyrelsen. Hänsyn tas till dessa fornlämningar i fortsatt planering. Programmet bedöms därför kunna genomföras utan skada på kulturmiljön.

Dagvatten

Dagvattnet är i dag förorenat från stora hårdgjorda trafikytor. Såväl infiltrationen som reningen kommer avsevärt förbättras vid programmets genomförande då grönytorerna ökar markant och dagvatten från trafikytor kommer renas. Angående skyfall, se även nedan under Klimatanpassning.

Kvillebäcken - miljö kvalitetsnormer för vatten

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



Kvillebäcken

Strandskydd

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

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

Tillstånd för vattenverksamhet

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

Miljö och hälsa

Geoteknik och markmiljö

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

Klimatanpassning

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

Markhöjder för klimatanpassning och tillgänglighet har tagits fram tillsammans med Kretslopp och vatten och kommer att beaktas i kommande detaljplaner. Stadsbyggnadskontoret bedömer därmed att hälsa och säkerhet vid högt vatten och skyfall tillgodoses i programmet.

Störande verksamheter

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

Luftmiljö

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

Buller

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

Risk

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

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



Lundbyleden och Leråkersmotet

Miljömål

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

EKONOMISKA KONSEKVENSER

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

Staden äger en mindre andel mark inom området och del av denna nyttjas för att till skapa en av de tre planerade skolorna. Fastighetskontoret har under programarbetet beräknat kostnader för iordningställande av allmän plats. Kostnadsberäkningen har skett genom en ekonomisk förstudie (EFS) av projektet. Syftet med en EFS är att lokalisera möjligheter till kostnadsreducering utan att sänka kvalitén inom exploateringsområdet samt att säkerställa att kostnadsbilden för de delar som inte kan reduceras är rimlig och rättvisande. Programmet har justerats i de delar som bedömdes lämpliga utifrån EFS:en. Den ekonomiska förstudien har bilagts programmet (bilaga 9).

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

Markföreningar

Flera utredningar och provtagningar gällande markföreningar inom området har genomförts. Fullständiga utredningar sker först i detaljplaneskedet. På grund av kvarstående utredningsbehov har ett riskpåslag gällande marksanering lagts på i kostnadsbedömningen för projektet.

Tillfälliga åtgärder

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

Fastighetsmarknaden

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

Kommunala behov

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



**Göteborgs
Stad**

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



Göteborgs Stad

Stadsbyggnadskontoret

Samrådsredogörelse

Utfärdat: 2019-03-29
Diarienummer: 0698/16

Karin Slättberg
Telefon: 031-368 17 32
E-post: karin.slattberg@sbk.goteborg.se

Program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstads- vassen och Lundbyvassen i Göteborg

Samrådsredogörelse

Handläggning

Byggnadsnämnden beslöt den 28 augusti 2018 att genomföra samråd för programmet. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 5 september 2018 – 16 oktober 2018.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Samrådsmöte för allmänheten hölls på SDF Lundby 27 september 2018. Möten för information med tillfälle till dialog har hållits med berörda fastighetsägare såväl inför samråd, under och efter samrådstiden.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret, på stadsdelsbiblioteket i Lundby samt Älvrummet. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden är i huvudsak positiva till programmets innehåll. Den största invändningen gäller de ekonomiska möjligheterna att genomföra en utbyggnad av området enligt programförslaget.

Kontoret har bedömt att programmet justeras i enlighet med den ekonomiska förstudien, som genomförts parallellt med programmet.

Framförda synpunkter har i övrigt till stor del kunnat beaktas genom mindre ändringar i programhandlingarna.

En sammanställning av synpunkter i samtliga yttranden har överlämnats till fastighetskontoret, trafikkontoret, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid fortsatt arbete enligt programmet med detaljplaner och deras genomförande.

Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Personnamn anges inte. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Business Region Göteborg (BRG)

BRG är generellt mycket positiv till att Backaplan omvandlas till en attraktiv blandstad. BRG bedömer att denna omvandling kommer att gynna Göteborg och Göteborgsregionen då regionens kärna kommer att förtätas. BRG anser följande:

- Det behövs en plan för omlokalisering av verksamheter som trängs undan.
- Det är viktigt att planera för flexibla verksamhetslokaler, med tanke på digital handel mm.
- Planera för transporter dygnet om – varuleverans mm – även under byggtiden.
- Parkeringstalet för handel är för lågt med hänsyn till tillgänglighet.
- Bygg ut kollektivtrafikstråk och knutpunkter plus annan service för ökad attraktivitet för kontor.
- Det är viktigt med kopplingar till verksamhetsområden i övriga Hisingen, Frihamnen och City.
- Det finns goda förutsättningar att etablera hotell på Backaplan.

Kommentar:

Programmets intention är att befintliga verksamheter som inte är störande skall ges möjlighet att finnas kvar. Detta är i första hand en fråga för fastighetsägarna i området. Befintliga störande verksamheter och nödvändiga åtgärder kommer att utredas närmare och hanteras i kommande detaljplanearbete.

Angående parkering, utgår programmet från de av Byggnadsnämnden beslutade riktlinjerna för mobilitet och parkering (2018-02-06).

Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan kommer att ge möjlighet till att pröva etablering av hotell.

2. Fastighetsnämnden

Nämnden anser att programmet är strategiskt viktigt för att komma vidare med utvecklingen av Backaplan. Fastighetskontoret bedömer att förslaget på ett föredömligt sätt har löst de kommunala behoven såväl på sikt som under de kommande etapperna av utbyggnaden.

Programmet kan tillstyrkas under förutsättning av att de synpunkter som framförs inom den ekonomiska förstudien beaktas.

Kommentar:

Programkarta och textinnehåll förändras i enlighet med resultatet i den ekonomiska förstudien. Återstår kompletterande utredning om markmiljö och kostnadsberäkning av sneringsbehov.

3. Förskolenämnden

Nämnden är positiv till att förskolorna byggs ut i takt med bostäderna så att de finns på plats när de första barnen flyttar in. Nämnden ifrågasätter Älvstadens riktlinjer med beräkning 0,4 barn per lägenhet, då befintligt underskott av förskoleplatserna i stadsdelen

Lundby beräknas öka fram till 2022. Med tanke på underskottet, är den praxis som används med 0,5 barn per lägenhet att föredra.

Nämnden anser att Boverkets allmänna råd om friyta för lek och utevistelser och Göteborgs stads Ramprogram för förskola och skola skall följas. Programmet bör ange hur stor friyta per barn som är avsedd för förskola. Det är viktigt att under planeringsarbetet säkerställa robusta lösningar för drift och underhåll anpassat för delad användning av lokaler och utemiljöer. Juridiska ansvarsfrågor behöver utredas exempelvis mot tredje man.

Vid placeringen och utformningen av förskolans friyta behöver hänsyn tas till sol- och skuggförhållanden samt till varierande terräng- och vegetationsförhållanden. Placering av förskolelokalerna behöver vara utifrån en god planering där närhet till hårt trafikerade vägar och leder med farligt gods undviks. Hur buller från trafik och byggarbetsplatserna kommer att påverka inne- och utemiljön behöver utredas i fortsatt arbete med programmet.

Vägar från och till förskolelokalerna måste vara säkra för barn, personal och vårdnadshavarna särskilt med tanke på att området kommer att vara en byggarbetsplats under lång tid. Förskolans verksamhet genererar många transporter av varor. Därför är det viktigt att ta hänsyn till det vid planeringen av trafikflöden kring förskolorna.

Kommentar:

Programmets utformning utgår från stadens gällande riktvärden för social service och att varje delområde tar ansvar för att täcka det behov som aktuell utbyggnadsetapp genererar.

Programmets förslag om tillgång på friytor och samnyttjandegrad i Backaplansområdet utgår från Boverkets riktlinjer och Älvstadens planeringsföresättningar. Detta har legat till grund för en förvaltningsgemensam avvägning för att nå både kvalitet och kostnadseffektivitet. Enligt Färdplanen skall möjligheten att samnyttja friytor för förskola och skola med parker/grönytor prövas vid all planering. Den totala friytan per barn i Backaplan är, med något undantag, 35 kv m per barn.

4. Grundskolenämnden

Nämnden är positiv till att grundskolan byggs ut i takt med bostäderna så att den finns på plats när de första barnen flyttar in.

Nämnden är positiv till att lokalerna och skolgårdarna i den täta staden är tillgängliga för allmänheten utanför skoltid. Samnyttjansgraden är högre ju tätare stadsområdet är och ju högre kvalitet platserna har. Det är viktigt att under planeringsarbetet säkerställa robusta lösningar för drift och underhåll anpassat för delad användning av lokaler och utemiljöer. Juridiska ansvarsfrågor behöver utredas exempelvis mot tredje man.

Nämnden önskar i första hand tillräckligt stora, samlade skolgårdar intill skolorna. För att kunna schemalägga en effektiv skoldag där alla barn kan och vill vara ute på rasterna behöver skolgårdarna och skolans miljöer för rast och utomhusaktiviteter finnas samlade och i direkt anslutning undervisningslokalerna.

Kommentar:

Programmets förslag om tillgång på friytor och samnyttjandegrad i Backaplansområdet utgår från Boverkets riktlinjer och Älvstadens planeringsföresättningar. Detta har legat till grund för en förvaltningsgemensam avvägning för att nå både kvalitet och kostnadseffektivitet. Enligt Färdplanen skall möjligheten att samnyttja friytor för förskola och

skola med parker/grönytor provas vid all planering. Den totala friytan per barn i Backaplan är, med något undantag, 35 kv m per barn.

5. Göteborgs Energi AB med dotterbolag

Bolaget framför följande synpunkter:

- Elnät: Planstöd behövs i kommande detaljplaner för transformatorstationer och ledningar i området. Göteborg Energi Nät AB pekar på vikten av höjdsättning av stationslägen för säker eldrift.
- Fjärrvärme: Ingen erinran.
- Fjärrkyla: Plats för temporär kylcentral, ca 10 x 15 m i eller nära etapp 1.
- Gas: Hänsyn krävs till befintliga gasledningar enligt till yttrandet bifogad karta.
- Fiber: Hänsyn krävs till befintligt ledningsnät, Goth Net AB vill delta i kommande projektering för att tillgodose behov av fibertjänster.

Kommentar:

Frågan om plats för en temporär kylcentral hanteras lämpligen genom ansökan om ett tidsbegränsat bygglov.

6. Göteborgs Hamn AB

Bolaget pekar på vikten av att påverkan på riksintresset för kommunikation (Lundbyleden) belyses i det fortsatta planarbetet och att eventuella åtgärder som behövs för att säkerställa godstransporternas framkomlighet görs innan exploateringen genomförs.

Kommentar:

Lundbyledens funktion behandlas i Åtgärdsvalstudie för Lundbyleden i Trafikverkets regi, där pågående stadsutveckling betraktas som en förutsättning för åtgärdsval.

7. Idrotts och föreningsnämnden

Nämnden är positiv till programförslaget i sin helhet. Nämnden understryker vikten av fortsatta utredningar om idrottshall och ytor för fysisk aktivitet inom och i anslutning till programområdet. Kopplingarna mellan grönområden och kopplingen till utomhusaktiviteter och egen träning för alla i anslutning till idrottshall och skola är viktiga, och då särskilt en koppling som möjliggör ett fritt och öppet gång- och cykelvägsflöde längs Kvillebäcken och fram till Generatorsplan med två fotbollsplaner i norr. Upprustning av Generatorsplan kommer att aktualiseras i förvaltningens kommande investeringsnominering, liksom att investeringsunderlag för en större idrottshall kommer att inarbetas i nämndens investeringsnominering för perioden 2020–2023. Mindre idrottshallar för de två F-3-skolor som finns inom programområdet inkluderas i respektive skolenhet.

Kommentar:

Programmet är kompletterat med koppling upp mot Generatorsplan.

8. Kretslopp och vatten

Kretslopp och vattennämnden anser att programmet behöver redovisa i vilka kommande detaljplaner som det ska göras plats för återvinningsstationer (sid 25). Det är inte möjligt att placera dessa inomhus av tekniska skäl. FNI, fastighetsnära insamling är endast ett krav gällande förpackningar och tidningar. Nämnden har även synpunkter om ekonomi och genomförbarhet med avseende på gatubredder och behovet av ett helhetsgrepp för utbyggnad av nya ledningar och ledningsflyttar och önskar fortsatt dialog om fortsättningen av programmet pga tekniska och ekonomiska osäkerheter.

Kommentar:

Inom ramen för uppdraget i Älvstaden att hitta nya innovativa lösningar kommer ett arbete att startas i samband med Detaljplan 2 för att hitta alternativ för lokalisering av

återvinningsstationer inom kvartersbebyggelse. Marken är för dyr för fristående anläggningar.

Frågan om ledningsflytt har behandlats på en övergripande nivå i den ekonomiska förstudien som Fastighetskontoret har gjort parallellt med programmet, där Kretslopp och vatten har ingått i arbetsgruppen och haft möjlighet att yttra sig till Fastighetskontoret. Målet är att i så hög grad som möjligt kunna låta ledningar ligga kvar i befintligt läge. Pumpstation för dagvatten har utgått då behovet inte finns kvar när Backavägen, med dess dagvattenledningar, kommer att ligga kvar i befintligt läge.

9. Kulturnämnden

Kulturnämnden framför att Backaplan är en viktig pusselbit för att knyta ihop staden över älven och Kulturhuset vid Hjalmar Brantingsplatsen blir en av de mest centrala kulturnoderna. Nämnden ser mycket positivt på att ett Kulturhus planeras och får ett centralt läge i den nya stadsdelen.

Ett arbete pågår med att ta fram en kulturplan för Backaplan som syftar till att konkretisera Göteborgs Stads kulturprogram (antaget av kommunfullmäktige 2013) och bland annat förverkliga tillgång till ytor för platsskapande initiativ och temporära installationer.

Nämnden önskar att fortsatt arbete tar hänsyn till industrihistoriska byggnader vid Kvilebäcken, att Bult- och Nagelfabrikens byggnader bör skyddas genom planbestämmelser, att platsen för Backabrandskatastrofen lyfts fram med omsorg i kommande planering, att hänsyn krävs till två befintliga fornlämningar, en vägvisarsten och en gränssten, att befintlig bebyggelse bör dokumenteras i lämplig grad innan rivning och att utvecklingen bör anpassas till möjlighet för temporära installationer.

Kommentar:

Programhandlingen kommer att uppdateras med uppgifter om placering av nämnda fornlämningar. Frågan om temporära installationer är inte en planfråga.

10. Lantmäterimyndigheten

Lantmäterimyndigheten har i nuläget inga synpunkter på förslaget.

11. Lokalförvaltningen

Lokalförvaltningen hänvisar till Göteborgs stads "Ramprogram för skola förskola" och formuleringen där att stadsbyggnadskontoret i arbete med ny detaljplan för bostadsområden bör avsätta tillräckligt stor yta för allmänt ändamål med generell byggrätt så att kommunen kan agera flexibelt och långsiktigt för att kunna svara mot det kommunala servicebehovet. Förvaltningen önskar också att man följer Boverkets rekommendationer vid placering och anordnande av friytor för lek och utevistelse vid förskolor och skolor.

För att detta ska fungera menar förvaltningen att merparten av ytan behöver förläggas nära byggnaden för verksamheten. Att verksamheten ska transportera sig till andra ytor utanför verksamheten som parker eller liknande ska undvikas och tillräcklig yta ska anordnas nära verksamheten. Denna yta ska kunna användas av andra invånare/allmänheten efter verksamhetens stängning på vardagar och på helger hela dagen. Buller och luftkvalitet ska inte påverka hälsan för personal och barn i stadens lokaler.

Kommentar:

Programmets förslag om tillgång på friytor och samnyttjandegrad i Backaplansområdet utgår från Boverkets riktlinjer och Älvstadens planeringsföresättningar. Detta har legat

till grund för en förvaltningsgemensam avvägning för att nå både kvalitet och kostnads-effektivitet. Enligt Färdplanen skall möjligheten att samnyttja friytor för förskola och skola med parker/grönytor prövas vid all planering. Den totala friytan per barn i Backa-plan är, med något undantag, 35 kv m per barn.

12. Miljö och klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden kan inte ta ställning till de delar av förslaget som omfattar byggnation av skolor och bostäder på nedlagd deponi eftersom det inte är klarlagt att detta kan genomföras. I övrigt tillstyrker nämnden fortsatt planarbete under förutsätt-ning att förvaltningens synpunkter beaktas. Synpunkterna är som följer:

- En samordnad fördjupad riskbedömning avseende förorenade områden bör göras för hela Backaplansområdet.
- Framtida tåg- och spårvagnstrafik bör beaktas i de bullerutredningar som görs i detaljplaneskedena.
- Förtydliga underlag för bedömning om lämplig grad av samutnyttjade friytor.
- Beakta eventuella konflikter som kan uppstå mellan boende och skolor - hänsyn till ljudmiljön även inne på gården när området planeras.
- Det behöver formuleras ett tydligt arbetssätt för att hantera miljökvalitetsnormer för vattenkvalitet (MKN) i kommande detaljplaner, så att fosforbelastningen till Kvillebäcken kan minska så mycket som möjligt.

Kommentar:

En fördjupad utredning av föroreningssituationen och saneringsbehovet med avseende på deponin tas fram. Kompletterande utredningar om markmiljön, bullerstörningar och MKN för vattenkvalitet kommer att tas fram i kommande arbete med detaljplaner.

Programmets förslag om tillgång på friytor och samnyttjandegrad i Backaplansområdet utgår från Boverkets riktlinjer och Älvstadens planeringsförutsättningar. Detta har legat till grund för en förvaltningsgemensam avvägning för att nå både kvalitet och kostnads-effektivitet. Enligt Färdplanen skall möjligheten att samnyttja friytor för förskola och skola med parker/grönytor prövas vid all planering. Den totala friytan per barn i Backa-plan är, med något undantag, 35 kv m per barn.

13. Parkeringsbolaget

Bolagets övergripande synpunkt är att frågan om lokalisering av parkeringsanläggningar är av så strategisk betydelse för hållbar mobilitet att den behöver förtydligas och förkla-ras ytterligare. Bolaget anser att programhandlingen bör utökas med ett avsnitt som be-skriver principer och strategier för hur parkering, kollektivtrafik och mobilitetstjänster bör planeras för att gemensamt skapa goda förutsättningar för att nå målet om en hög andel hållbart resande.

Kommentar:

Till grund för programmet ligger stadens trafikstrategi och de av Byggnadsnämnden beslutade riktlinjerna för mobilitet och parkering (2018-02-06). Parkeringarna är förlagda med infart från Deltavägen för att minska störningarna på spårväg i Backa-vägen samt att Backavägen skall bli en bra handelsgata. Principer och strategier för parkering i relation till kollektivtrafik, möjligheter till samnyttjande och konkreta förslag till mobilitetstjänster har analyserats och presenterats i den parkerings- och mobilitetsutredning, som ingår i samrådshandlingarna.

Programmet ger viktigt underlag till planering av framtida kollektivtrafik, men kan inte styra fullt ut. Se även kommentar till 26. Västtrafik

14. Park- och naturnämnden

Nämnden anser att programmet ger goda möjligheter att skapa en väl fungerande blandstad med hög täthet av boende och verksamma, där offentliga platser har ett stort värde. Nämnden har följande synpunkter, som man vill ska beaktas i kommande detaljplanering:

- Studera mängden allmän plats per person som idag enbart är beräknad utifrån antalet boende, inte arbetande, människor.
- Minst två stycken större offentliga lekplatser behövs. Dessa ska placeras på de mest strategiska platserna inom programområdet för god tillgänglighet.
- Beakta de ekonomiska konsekvenserna för drift, se på fördelning av ansvar mellan berörda förvaltningar utifrån samnyttjandegrad. Beakta även slitage.
- Planera för gårdar med möjlighet till genomgång för att minska avstånd/öka tillgänglighet för gångtrafikanter.
- Studera gestaltning av stadsdelsparken och Kvillebäckens omgivning närmare med hänsyn till även knölnatens behov.
- Studera/utred dagvattenlösningar vidare.
- Beakta resultat av genomförd naturvärdesinventering och bedöm konsekvenser för ev. naturvärden. Lägg sociala studier och naturvärdesinventering samt behovsbedömningen till grund för kompensationsutredningar.

Kommentar:

Arbetstagare och boende förväntas kunna samnyttja samma parkyta, då de mestadels använder parken vid olika tidpunkter på dygnet och i veckan. Ekonomiska och juridiska frågor om genomförande, drift och underhåll är inga planfrågor.

15. Stadsdelsnämnden Lundby

Nämnden ser positivt på utvecklingen av en tätare blandstad och programmet som på ett förtjänstfullt sätt lyft fram och gjort plats för viktiga värden och funktioner vilket nämnden ser ge goda möjligheter för att socialt hållbara miljöer ska växa fram. Nämnden anser att det är viktigt att kraftsamla resurser och genom hela processen ha ett fokus på de mål och kvalitéer som programmet vill uppnå – yta för offentlig service, friytor, gårdar. Arbetet på Västra Backaplan bör vila på samma principer som övriga programmet.

Kvilleparken är ett positivt inslag, där det är viktigt att bibehålla yta, studera kvaliteter, forma samnyttjandeytorna och komplettera med konst och kultur. För Aktiv Urban Grönska (AUG)-stråket, understryker nämnden att trygghetsfrågan och rekreationsvärdet beaktas. Nämnden ser samtidigt en fara i att de samnyttjade gårdsytorna för f-3 skolor inte blir brukbara som kompensatorisk yta, då risken är stor att det blir en barriär av vägar i olika utbyggnadsetapper.

Nämnden önskar mer rum för föreningsliv och fritt kulturliv (mellan 800-1500 kvm per 10 000 invånare). Udda butiker, Kvillebäcken och Actionhallen menar nämnden skapar identitet, där en ny plats för Actionhallen behöver sökas centralt. Man lyfter fortsatt arbete med kulturplan och fortsatt samverkan med stadsdelsförvaltningen för att möjliggöra för resurssvaga, kulturella och ideella verksamheter.

En ytterligare synpunkt är behovet av att arbeta för minskad barriäreffekt av Hjalmar Brantingsgatan. Långängen är tills vidare koppling till Wieselgrensplatsen för gående och cyklister, vilket inte är belyst i programmet.

Nämnden lyfter ett antal frågor för kommande detaljplanearbete:

- Arbeta aktivt för socialt blandade boendeformer (större lägenheter, olika upplåtelseformer)
- Viktigt att 4-9 skolan tas med i DP 2.
- Det behövs preliminärt två stycken BMSS i detaljplan 3 och två BMSS i detaljplan 4 – siffran kan komma att ändras
- Detaljplanearbetet behöver fokusera på tillgång på solljus och att motverka ”baksideskaraktärer”.
- Fortsätt arbetet med social- och barnkonsekvensanalys
- Utgå från det befintliga verksamheterna vid utveckling av mötesplatser.
- Viktigt med fotgängarperspektivet i kommande detaljplanearbete.
- Hållplatsläget i de nordvästra delarna bör studeras ytterligare för att vara bra utifrån ungas perspektiv.

Kommentar:

Frågor om bostadsbehov kommer att ligga till grund fortsatt detaljplanering, där lägenhetsfördelningen kan komma att regleras. Behov av särskilt boende, såsom äldreboende och boende med särskild service skall täckas in av kommande utbyggnad i fortsatt samverkan mellan lokalsekretariatet och fastighetsägarna.

4-9 skolan kommer att tas med i DP 2.

Angående samnyttjande av grönytor, se kommentar till 3. Förskolenämndens yttrande.

En strategi som föreskrivs i programmet är att förbereda bottenvåningarna med lokaler för verksamhet och offentlig service längs huvudgator. Planeringen kan bidra med att tillgodose tillgången av lokalyta i bottenvåningar, så att visst överskott i förhållande till efterfrågan uppstår. Frågor om variation i upplåtelseformer och boendekostnader/lokalhyror är viktiga för socialt blandad stad men kan inte regleras enligt plan- och bygglagen utan kräver andra åtgärder.

16. Stadsdelsnämnden Norra Hisingen

Stadsdelsnämnden anser att utbyggnadsprogrammet för Backaplan är gediget och väl utrett i bred samverkan med myndigheter, fastighetsägare och verkamma i området. Projektet har arbetat med medborgarinflytande och nämnden menar att de sociala konsekvenserna av förslaget är väl analyserade.

Stadsdelsnämnden hänvisar till tidigare yttranden över DP för Gator i Backaplan samt över Trafikverkets samråd gällande ombyggnad av Lundbyleden. Man uppmanar till vaksamhet på risk för gentrifiering/undantänkning och att detta behöver ske i samverkan mellan staden och fastighetsägare. Nämnden lyfter också behovet av att närmare studera kopplingar mellan Backaplan och omgivande områden Brunnsbo, samt Tuve och Aröd/Lillhagen, kopplingar till Arödsberget i nordost, Flunsåsparken, Hisingsparken och Keillers park i väst och den planerade Jubileumsparken i Frihamnen i söder, framförallt Arödsberget. Frågor som ställs inför kommande detaljplanearbete är:

- utbyggnadsordning och etapputbyggnad Brunnsbo station- övriga Backaplan för tillgänglighet och trygghet kring stationen
- behov av pendelparkering vid Brunnsbo station, åtminstone temporärt.

Kommentar:

Kopplingar mellan Backaplan och Frihamnen/omgivande områden kommer inte att studeras närmare inom ramen för program för Backaplan, utan görs i ett särskilt arbete samt inom Genomförandestudien för Hjalmar Brantingsstråket.

17. Stadsdelsnämnden Västra Hisingen

Stadsdelsnämnden tillstyrker programmet och framför vikten av att kopplingen till Biskopsgården belyses i det fortsatta arbetet i pågående samarbete mellan stadsdelsförvaltningarna. Det är viktigt att programarbetet för Backaplan och program för Biskopsgården "talar" med varandra, så att inte två parallella stadsdelar byggs upp. Önskemål om att Backaplan även har dialog med invånarna i Biskopsgården som underlag för fortsatt arbete.

Kommentar:

Kontoret kallar till möte mellan de två programområdena.

18. Trafiknämnden

Nämnden är positiv till programmet. Det visar på ett strukturerat sätt hur området kan bidra till att öka det hållbara resandet. Det är också positivt att ett samlat grepp tas kring programmets ekonomiska genomförbarhet. Nämnden framför följande synpunkter:

- Utbyggnadsordningen för områdets gator kommer ske i etapper och behöver fortsätta att studeras för att minska behovet av tillfälliga lösningar och samtidigt vara genomförbara. Detta styr avgränsning av kommande detaljplaner. Utbyggnadsplaneringen är även viktig för att inte försvåra kringliggande projekt.
- Föreslagen dagvattenhanteringen med ett stort antal mindre dagvattenanläggningar blir dyr att genomföra och underhålla och en mer storskalig lösning behöver tas fram.
- Backavägen söderut behöver studeras närmare, då den blir viktig för gående, cyklande och kollektivtrafik, har också potential för ett stort stadsliv med mycket människor som därför kan behöva prioriteras framför transportslagens framkomlighet på denna begränsade del av gatan.
- Studera koppling över Kvillebäcken "tvärs över" Leråkersmotet närmare, kan behövas något större lokalgata för god koppling åt nordväst.
- Deltavägen bör på sikt förlängas över Hjalmar Brantingsgatan och kopplas ihop med Herkulesgatan för att på ett tydligare sätt koppla området över Hjalmar Brantingsgatan
- Citybusstråket som är planerat att förläggas i Swedenborgsgatan ner till Kvilleplatsen, och sedan vidare i gatan norr om Swedenborgsgatan bör flyttas och istället vika av söderut på Deltavägen efter Kvilleplatsen. Ett större kollektivtrafikanspråk medför krav på utformning. Även pendelcykelstråket bör förläggas längs nämnda citybusstråk.
- Utformning och utbyggnad av AUG-stråket kräver samarbete mellan trafikkontoret och park- och naturförvaltningen.
- Viktigt med koppling Frihamnen-Backaplan för cykel.
- I detaljplanearbetet, behöver programmets intentioner vad gäller bilparkering och mobilitetslösningar komma med.
- GFS Hjalmar Brantingsstråket kan medföra ytanspråk för området i söder och påverka koppling Backaplan-Frihamnen.

I bilaga finns följande protokollsanteckning (S); Placering av parkeringsanläggningar för bil spelar stor roll för trafikflödena i planen, och får en betydelsefull påverkan på tillgängligheten till handeln, särskild i ett läge i staden som Backaplan. Det är viktigt att arbeta vidare med olika typer av parkerings- och mobilitetslösningar, men vi ser att parkeringstalen i den fortsatta planeringen, särskilt gällande handel, behöver vara i högre spannet, Handel max, för att bibehålla god tillgänglighet i ett större upptagningsområde, såvida inte synnerligen goda skäl finns för sänkning av p-talen.

Kommentar:

Buss och pendelcykelstråk förläggs söderut på Deltavägen efter Kvilleplatsen. Frågan om en alternativ lösning för dagvattenhantering utreds i samverkan mellan SBK, TK, PonF och Kretslopp och vatten, så att en hållbar principlösning finns inför godkännande av programmet.

Den ekonomiska förstudien som har gjorts av Fastighetskontoret för att säkra programmet genomförbarhet, utgår ifrån att de byggrätter som illustrerats schematiskt i samrådsförslaget av programmet söder om Hjalmar Brantingsstråket kan nyttjas.

Fastighetskontoret arbetar med utbyggnadsordningen.

19. Älvstrandens utvecklings AB (ÄUAB)

ÄUAB är positiva till programmet, men vill lyfta fram tre frågor;

- Kopplingarna mellan delområdena Frihamnen och Backaplan är viktiga.
- Behövs en gymnasieskola i Backaplan? Planeras för en för 900 elever i Frihamnen.
- Fortsätt arbeta med vad som är identitetsbärande i den sociala och fysiska strukturen. Vilka ekonomiska investeringar kräver detta och vilka målkonflikter finns mellan bevarande och utveckling?

Kommentar:

Enligt Färdplanen behövs inget gymnasium på Backaplan, varför detta utgår ur programmet.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.**20. Luftfartsverket**

Ingen erinran.

21. Länsstyrelsen

Länsstyrelsen ser i stort programmet som ett gott underlag för efterföljande planering. Länsstyrelsen framför följande synpunkter:

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § Plan- och bygglagen

- Luftkvalitet: Länsstyrelsen ser risk för överskridande av normen för kvävedioxid längs med Lillhagsvägen, Hjalmar Brantingsgatan, Minelundsvägen, Tuvevägen och Gustav Daléngsgatan och att det kan vara aktuellt med luftutredningar även utmed Deltavägen och Backavägen, beroende på trafikmängd och utformning.
- MKN-vatten: I kommande detaljplaner behöver man titta på varje planområdes förutsättningar och möjligheter att så långt som möjligt nå riktvärdena för MKN-vatten. Det handlar om hur Kvillebäckens stränder utformas.
- Strandskydd: Länsstyrelsen anser att strandskyddet skall ligga kvar på allmän plats för park och natur, även på parkeringar och liknande ytor.
- Trafikbuller: Länsstyrelsen ser det som mindre lämpligt med bostäder i direkt anslutning till framförallt Lundbyleden. Förutom biltrafik bör även spårväg samt järnvägstrafik beaktas i bullerutredningarna i kommande detaljplaner.

- Störande verksamheter: Det kan krävas andra avstånd eller åtgärder än vad som har blivit angivna i rapporten om störande verksamheter, eftersom enbart generella avstånd har använts. Viktigt att kunna redovisa bullernivåer (även lågfrekvent) från de verksamheter som ska samexistera med bostäder och skolor.
- Luktstörningar: Utsläpp av bl.a. lösningsmedel samt utsläpp från transporter behöver kartläggas mer noggrant för de verksamheter som eventuellt ska finnas kvar och samexistera med bostäder och/eller skolor.
- Förorenade områden: Föroreningssituationen och riskerna för människors hälsa behöver redas ut och beskrivas inför kommande detaljplaner. En riskbedömning bör visa hur mycket utfyllnad med rena massor ovan färdig mark som behövs för att markmiljöåtgärderna ska nå en godtagbar nivå. Man behöver också säkerställa att man kan genomföra de saneringsåtgärder som krävs.
- Farligt gods: Utöver Lundbyleden och Hamnbanan, så är även Bohusbanan utpekad som primär transportled för farligt gods. Minelundsvägen och kommande Kvilleleden är sekundära transportleder för farligt gods. Riskfrågan ska hanteras om ny bebyggelse planeras inom 150 meter från dessa vägar och järnvägar.
Länsstyrelsen är tveksam till placeringen av förskolan i den nordöstra delen av programområdet, med hänsyn till placeringen mot Kvilleleden.
- Översvämningsrisk: I arbetet med kommande detaljplaner måste åtgärder för att klara risker för översvämning och effekterna av skyfall säkerställas på ett lämpligt sätt. Om staden i kommande detaljplaner blir tvungen att göra åtgärder utanför planområdet, bör detta ske med utgångspunkt i Boverkets tillsynsvägledning från februari 2018.
- Geotekniska förutsättningar: Stabilitets- och erosionsförhållanden på båda sidor om Kvillebäcken behöver redas ut mer inför kommande detaljplanarbete, både utifrån hur det ser ut idag och framtida, planerade förändringar.

Råd enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken

- Naturmiljö: Knölnaten har en större förekomst i Kvillebäcken än vad utredningar tidigare har visat. Skötselplan med ansvarsfördelning för knölnate och kantzonen bör ingå i kommande detaljplaner.
De biotopsskyddade alléer som finns i området bör identifieras och bevaras så långt det är möjligt. Eventuella ingrepp kan kräva biotopsskyddsdispens.
- Vatten: i kommande detaljplaner behöver staden se till att tillräckligt stora ytor finns för fördröjning och rening av dagvatten i enlighet med Göteborgs stads målvärden.
I kommande detaljplaner bör samråd ske med dikningsföretaget för Kvillebäcken.
- Trafik: I fortsatt planering av Backaplan bör genomförandet av utbyggnadstakten anpassas med trafikomläggningsarbetet av Lundbyleden, Brantingsmotet och Ringömotet.
- Social hållbarhet och bebyggelsestruktur: Trygga och lättillgängliga skolvägar för barn är viktigt då skolor planeras i samma områden som handel och verksamheter.

- Koppling till miljömålen: Miljökvalitetsmålet ”levande sjöar och vattendrag” har stor relevans i programmet med anledning av Kvillebäckens sträckning genom området.
- Behovsbedömning: Länsstyrelsen bedömer ”ej betydande miljöpåverkan (BMP)” med nu kända förutsättningar.

Kommentar:

Prövningsgrunder enligt 11 kap 10 § Plan- och bygglagen

Frågor om luftkvalitet, miljökvalitetsnormer för vatten, buller, störande verksamheter och luktstörningar kommer att utredas vidare, därvid skall utgångspunkten vara framtida trafikflöden.

Förutsättningarna att bibehålla strandskyddet kommer att studeras i kommande arbete med respektive detaljplan. Strandzonen är redan idag till största delen redan ianspråktagen mark. På allmän plats utgör strandskyddet ett hinder för utveckling och platsbygge.

Föroreningssituationen kommer att utredas ytterligare inför godkännande av programmet med syfte att ha en tydlig bild av saneringsbehovet och kostnader för sanering på allmän plats. Mer detaljerad utredning av föroreningssituationen kommer att ske inom arbetet med kommande detaljplaner. Utredning av markmiljö på kvartersmark åligger respektive fastighetsägare.

Programmet kompletteras med uppgift om farligt godsleder. Illustrationskartan ändras med avseende på placering av förskolan vid Kvilleleden.

Boverkets tillsynsvägledning och krav på garantier för utredning och säkerställande av översvämningsskydd kommer att beaktas i detaljplanering.

Råd enligt Plan- och bygglagen och Miljöbalken

Programmet kommer att uppdateras med det som är relevant ur naturvärdesinventeringen inkl. knölnateinventeringen.

Programmet ses över med avseende på uppgiften om grundvattenförekomsten.

22. Statens geotekniska institut

Staten geotekniska institut har uttryckt följande behov av komplettering;

- en mer detaljerad redovisning av förutsättningarna för stabilitetsberäkningarna och de bedömningar som ligger till grund för den.
- en tydligare redovisning av den jordmodell som använts för stabilitetsberäkningarna.
- tydligare redovisning av om åtgärd för översvämningsskydd ingår i den föreslagna nya höjdsättningen av området.
- ett utvecklat resonemang om risken för upplyft och påverkan på möjligheter att använda lättfyllning i beräknade stabilitetssektioner.

23. Svenska Kraftnät

Ingen erinran.

24. Trafikverket

Trafikverket ser positivt på att parkering i huvudsak placeras längs Deltavägen då detta gör användning av Kvillemotet mer attraktivt än Leråkersmotet. Trafikverket ser även positivt på kommunens intentioner att ansätta låga parkeringstal, då detta kan vara en del i uppfyllnad av de trafikpolitiska målen.

Om vägkopplingen (vägförlängningen Deltavägen-Leråkersmotet) öppnas upp måste analyser visa att detta är möjligt. Leråkersmotet och Brantingsmotet bör detaljstuderas vidare för att inte generera trafikproblem på Lundbyleden.

Trafikverket vill veta hur Lundbyleden påverkas av exploateringen. Går det inte att visa i programhandlingen bör en påverkansanalys göras i senare skede. Trafikverket vill i detaljplaneskedena ta del av hur staden vill styra biltrafikalstringen till angivna siffror och av trafikanalyserna som gjordes till programmet.

Lundbyleden bör vara utpekad som farligt godsled förbi programområdet. Trafikverket anser att avståndet mot Lundbyleden och bebyggelsen är kort och att det kan krävas åtgärder för att klaras. Det transporteras också farligt gods på Bohusbanan och detta bör ingå i stadens riskbedömning.

Sträckning och hållplatslägen för metrobussystemet är inte beslutade och utformningen kan komma att ändras eller justeras. Åtgärdsvalstudie (ÅVS) Metrobuss beräknas klar i kvartal 4 2019. Metrobuss kan göra att barriärer stärks och det blir svårare att få till stråk mot Ringön, Frihamnen och Brunnsbo.

Kommentar:

Programhandlingen kompletteras med avseende på farligt godsleder och förtydligande om påverkan på Lundbyleden, trafikled av riksintresse.

Rapporten Trafikanalys Backaplan redovisar de antaganden och metoder som ligger till grund för trafikanalyserna. Trafikberäkningarna i programmet utgår ifrån en för olika trafikslag målstyrd planering för trafiken för Backaplansområdet som helhet. Den trafikanalys som gjorts för programmet som helhet tyder på att 6-8 000 fordon kommer att använda Leråkersmotet och mellan 30-33 000 fordon kommer använda Kvillemotet, vilket av trafikkontoret bedömts som ett rimligt och hanterbart scenario. Kontoret rekommenderar ett möte med trafikkontoret angående bakgrundsmaterialet till trafikanalyserna.

Fler trafikanalyser som tar höjd för exploateringen görs bland annat i ÅVS Lundbyleden som Trafikverket driver i samverkan med bl a Göteborgs Stad och i genomförandestudien för Hjalmar Brantingsstråket i trafikkontorets regi.

25. Vattenfall Elnät AB

Ingen erinran.

26. Västtrafik

Västtrafik tycker att det är ett välformulerat program med mycket goda ambitioner. De lyfter vikten av säkra gång- och cykelvägar till omkringliggande områdens skolor, skolor i området samt idrotts- och kulturhallar.

Västtrafik frågar om utformning av bussgatan från Swedenborgsplatsen fram till Backavägen/Hjalmar Brantingsplatsen, önskar hållplats vid Aröds industriområde och vill medverka i fortsatt arbete med detaljutformning av Hjalmar Brantingsplatsen i detaljplaneskedet.

Kommentar:

Utformningen av Hjalmar Brantingsplatsen kommer att studeras närmare i detaljplan.

Sakägare

Sakägare i form av bolag, myndigheter, föreningar etc. har namngivits. Personnamn har inte skrivits ut, utan skrivs som ”fastighetsägare” för att möjliggöra att utlåtandet publiceras på kommunens hemsida. Uppgifter om personnamn som är kopplade till yttrandena finns på Stadsbyggnadskontoret.

27. Fastighetsägare på Backaplan genom: Skandia Fastigheter AB, Norra Backaplan Bostads AB, Fastighets AB Balder samt Platzer

Är positiva till programmets innehåll och ett proaktivt arbete och handlingskraft för att minska bilens betydelse. Fastighetsägarna (FÄ) ser också att olika lägen och hyresnivåer ger utrymme för olika aktörer på Backaplan och lyfter vikten av att värna befintliga verksamheter och attrahera nya under hela utbyggnadstiden. FÄ ser möjlighet till större bredd av verksamheter och boendeformer ovanpå handelskvarteren än vad programmet anger och uppmanar till att arbeta för höga kvalitetsambitioner med god exploateringsgrad med detaljsynpunkter om vad detta kan innebära.

FÄ stödjer en minskad gatusektion avseende Backavägen m.fl. gator och vill vara med i samarbete om utveckling av Hjalmar Brantingsplatsen som en viktig nod för hela områdets utveckling.

FÄ tycker att det är för få parkeringsplatser för bil för handeln och för många cykelplatser och att även allmän plats kan behöva nyttjas för cykelparkering. Man vill kunna koppla samman kvarter under mark för nyttjande av källarplan för parkering.

FÄ önskar att även verksamhet skall tillåtas i bottenvåningarna längs huvudgator, att man i detaljplaneskedet funderar över logistik för transport till handelskvarteren och överväger möjligheten för alla butiker i handelskvarteret att ha entréer mot gatan, vilket FÄ ser som omöjligt.

Parker och grönområden önskar man skall dimensioneras i samma utsträckning som övriga Älvstaden gällande storlek och samnyttjande. FÄ betonar vikten av gröna – och gång/cykelkopplingar till övriga delar och centrala Göteborg.

FÄ efterfrågar avgränsning av DP 3, en utbyggnadsordning och att inom respektive detaljplan ha möjlighet att själva bestämma hur man genomför utbyggnaden.

Kommentar:

Programmet följer riktlinjer för mobilitet och parkering, beslutade i byggnadsnämnden (BN). Kommande detaljplanering ger möjlighet att studera sammankoppling av kvarter under mark för parkeringsändamål.

Exploateringen som skissas i programmet är preliminär. Programmets kvalitetskrav, som är resultat av en sammanvägning av stadens styrande dokument, skall följas.

28. Fastighetsägare Fastighets AB Balder

Har lämnat ett yttrande identiskt med det gemensamma yttrandet från Fastighetsägare på Backaplan, se ovan.

29. Fastighetsägare Skandia fastigheter AB

Uttrycker sig positivt om programmets innehåll. Skandia fastigheter AB har lämnat eget yttrande, där man framför att det är för lågt parkeringstal (för handel, till viss del även kontor) och att man vill ha gatumarken mellan handelskvarteren som kvartersmark och

enskilt huvudmannaskap. Swedenborgsgatan önskar Skandia måste vara möjlig att använda för inlastning av varor och hantera avfall – frontmatade butiker.

Kommentar:

Gatumarken mellan handelskvarteren ska vara allmän plats och därmed tillgänglig för alla. Längs Swedenborgsstråket, som är ett av områdets tre viktiga stråk, planeras också för ett kulturhus med tillhörande park. Stråket kommer att reserveras främst för gående och cyklister, vilket inte hindrar att inlastning kan ske med tidsstyrning.

30. Fastighetsägare Byggbolaget Curt Lundahl och Co

Bolaget äger Tingstadsvassen 1:2, där programmet illustrera en förlängning av Deltavägen över Hjalmar Brantingsgatan i förbindelse med Herkulesgatan. Anser i nuläget att förslaget inte kan accepteras. Bolaget är beredda att ha fortsatt dialog med SBK om förslag.

Kommentar:

I kommande detaljplan diskuteras vilka möjligheter som finns för utveckling av fastigheten i samverkan med staden.

31. Fastighetsägare KB Kantarellen, Tiderman och Co

Äger Kvillebäcken 15:4, Kvillebäcken 15:7 och Kvillebäcken 738:416. Anger att man önskar ytterligare underlag innan slutligt ställningstagande. Berörs av förslag om tre bebyggda kvarter samt en fjärdedel som stadspark. Vill ha bevarande av befintlig bebyggelse i detaljplan inom överskådlig tid med handel, kontor och centrumverksamhet samt på sikt kunna omvandla området till nybyggnad av bostäder och butiker och då först anlägga gator inom kvarteret.

Kommentar:

Planläggning av fastigheter sker endast på fastighetsägarens uppmaning. Programmet illustrerar en möjlig utveckling av området.

32. Fastighetsägare

Boende längs Tuvevägen och upplever olägenhet av skakningar/vibrationer, buller och luftföroreningar från vägen.

Anger att ”Vid den senaste utredningen år 2017 konstaterades att hastigheten på gatan skulle sänkas till högst 40 km. När då?”

Kommentar:

Frågan skickas vidare till Trafikkontoret för beaktande.

Övriga

33. Fastighetsägare Centrala Hisingen

Anser att programmet i stort är bra och att programmet speglar en stark ambition att skapa ett nytt centrum för Göteborg. Föreningen framför synpunkter och önskemål om mer konkreta planer för fysisk och innehållsmässig koppling till närliggande områden som Kvillestan, Rambergsstaden, Långängen och Wieselgrensplatsen. Finns möjligheter att samnyttja och utveckla nya platser i den redan bebyggda staden – utjämna skillnader mellan gamla och nya områden, ge avlastning för nya området ?

Namnberedningen bör kopplas in i arbetet för benämning av gator och platsbildningar.

Föreningen tycker det är viktigt med tillräckliga resurser för kommande skötsel och drift av grönytor/allmän plats, så att de upplevs som välskötta och med en välordnad och tydlig logistik, organisation av byggplatser och information med hänsyn till de boende i närområdet under byggtiden.

Kommentar:

Den nya strukturen enligt programmet är utformad för att möjliggöra kopplingar till övriga delar av Hisingen, Frihamnen och Ringön, men omfattar inte arbete med hur dessa i detalj skall utformas.

Genomförandefrågor studeras i detaljplanering.

34. Boende på Virvelvindsgatan

Hoppas nya Backaplan kommer igång snart. Önskar höga hus, nära kollektivtrafik, så att det blir puls i området. Sveriges första kvarter med 10 st 30 våningshus vore spännande. Kan man bygga i 2 skift så att det går dubbelt så fort?

35. Boende på Bymolnsgatan

Ställer en fråga om var man skall göra vardags- alternativt större inköp av mat m.m som ett boende på Hisingen kräver.

Kommentar:

Backaplan kommer att bli en stor och betydande handelsplats, där ytor för handel mer än fördubblas jämfört med dagens förhållanden.

36. Boende på Rubingatan

Anser att tät blandstad är bra, men saknar höghus på 30-våningar. Några eller ett höghus på 30-våningar vore bra. Tänk på bostadsbristen när ni planerar. Göteborg kommer i all framtid fortsätta växa sig större. Anser också att man bör bygga in spårvagnshållplatsen under tak i något hus.

Kommentar:

Frågor om bebyggelsens utformning och täthet kommer att studeras närmare i kommande detaljplaner.

37. Naturskyddsföreningen Göteborg

Anser att det är ett intressant program med många positiva inslag. Föreningen ser fram emot naturvärdesinventeringen och önskar att vilda kantzoner ordnas längs Kvillebäcken, även norrut utanför området. Man vill ha 6 timmars solljus på gårdar och något lägre höjd på byggnader och en uttalad träbyggnadsstrategi för minskad koldioxidbelastning i byggskedet samt grönytefaktorkrav vid bebyggelse.

Föreningen önskar ett mer utvecklat resonemang kring hur de övriga utpekade gröna kopplingar till omgivningen ska se ut, särskilt till Arödsberget. förlänga från Brunnsbo upp till Selma Lagerlöfstorg.

Kommentar:

Resultatet av naturvärdesinventeringen kommer att arbetas in i programmet inför godkännande.

Tillgång på solljus och byggnadshöjder är en fråga för efterföljande detaljplanearbete och kommer att följa de riktlinjer som anges i gällande lagstiftning och Boverkets rekommendationer.

Ändringar

Stadsbyggnadskontoret bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att programmet ligger till grund för kommande detaljplaner inom Backaplan.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Programkarta och textinnehåll förändras i enlighet med resultatet i den ekonomiska förstudien:
 - Backavägen ligger kvar i befintligt läge
 - Bredden på huvudgator och Deltavägen minskas
 - Hjalmar Brantingsplatsen förskjuts något österut
 - Gat- och kvartersstruktur justeras så att flytt av befintliga ledningar behövs i så liten omfattning som möjligt
 - Smalare kvarter längs Lundbyleden med huvudsak verksamheter och kontor
 - Bredare kvarter öster och Backavägen med större gårdar och fler bostäder.
 - Buss- och pendelcykelstråk förläggs till Swedenborgsgatan och i Deltavägens förlängning söderut mot Hjalmar Brantingsgatan.
 - Bussgata över Kvillebäcken försvinner, vilket gör att ytan i stadsdelsparken vid Kvilleplatsen ökar.
 - Kompletterande utredning om markmiljö och kostnadsberäkning av saneringsbehov
 - Totala antalet möjliga bostäder ökar med ca 450 bostäder.
- Gymnasieskolan utgår
- Två befintliga fornlämningar, en vägvisarsten och en gränssten, markeras.
- Illustrationskartan ändras avseende placering av förskola vid Kvilleleden.

Gunnel Jonsson
Planchef

Karin Slättberg
Projektledare

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Fastighetsnämnden
Fastighetskontorets tillgänglighetsavdeln.
Förskolenämnden
Grundskolenämnden
Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)
Göteborg Energi Gasnät AB
Göteborg Energi GothNet AB
Göteborg Energi Nät AB
Göteborgs Hamn AB
Göteborgs Stads Parkerings AB
Idrotts- och föreningsnämnden
Kretslopp och vattennämnden
Kulturnämnden
Lokalnämnden
Lokalsekretariatet
Miljö- och klimatnämnden
Namnberedningen och GDA adresser
Park- och naturnämnden
Räddningstjänsten Storgöteborg
Social resursnämnd
Stadsdelsnämnden i Lundby
Stadsdelsnämnden i Norra Hisingen
Stadsdelsnämnden i Västra Hisingen
Stadsledningskontoret
Trafiknämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB
Göteborgsregionen (GR)
Jernhusen AB, Region Väst
Lantmäterimyndigheten i Göteborg
Luftfartsverket
Polismyndigheten
Länsstyrelsen
PostNord Produktion VO Göteborg
Försvarmakten
Skanova Nätplanering
Svenska Kraftnät
Trafikverket, Region Väst
Vattenfall Eldistribution AB
Västfastigheter, Distrikt Göteborg
Västtrafik Göteborgsområdet AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Bostadsrättsinnehavare, hyresgäster, boende

Hyresgästföreningen Region V Sverige

Övriga

Lundby församling

Funktionsrätt Göteborg

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Svensk Handel

Swedegas



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Nirmala Blom-Adapa
Arkitekt
010 224 4789
nirmala.blom-adapa@
lansstyrelsen.se

Samrådsyttrande
2018-10-16

Diarienummer
402-32187-2018

Sida
1(10)

Göteborg stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se
Ert diarienummer 0698/16

Förslag till program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade juni 2018 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen lämnar följande bedömning enligt 5 kap 14 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900).

Länsstyrelsen välkomnar programförslaget som innebär att ett centralt beläget område får en behövlig förändring och det strategiska läget i staden blir bättre utnyttjat. Det tänkbara innehållet som föreslås i programmet kan initiera positiv utveckling som kan bidra till omvandling som Staden önskar. Stadens vision att utvecklingen successivt ska leda till att hela Göteborg över Älven är god. Till stöd för förslaget finns ett gediget planeringsunderlag som på ett bra sätt presenterar förutsättningar inom området: *Backaplan*. Länsstyrelsen anser att programmet i stora drag kan utgöra ett gott underlag till kommande detaljplanering.

Utgångspunkten som anges är att den föreslagna markanvändningen möjliggör en mångsidig hållbar stadsbebyggelse där boendemiljö skapas i samspel med handel och verksamheter. Det är mycket positivt med inslag av mycket önskvärd grönska i form av parker i olika storlekar och bostadskvarteren med gröna innegårdar. Detta kan skapa en trivsamt miljö samtidigt som det minskar hårdgjorda ytor vilket anser vi är ett steg i rätt riktning mot klimatanpassning.

Länsstyrelsen vill lyfta fram aspekter som programmet inte fullt ut har klarlagt i sin redovisning av områdets förutsättningar inför fortsatt planering. Dessa är viktiga förutsättningar som vid upprättande av detaljplaner ska beaktas i enlighet med länsstyrelsens prövningsgrunder i 11 kap 10§ i plan och bygglagen (PBL 2010:900)

- Bohusbanan är en järnväg av riksintresse men också en viktig farligt gods led. (Se Trafikverkets yttrande TRV 2018/ 95594) Notera också att Minelundsvägen och den kommande Kvilleleden är

utpekade sekundära leder där farligt gods fraktas och kan beröras av planerade bebyggelsen.

- Luftsituationen kan behöva klarläggas inte bara vid områden längs med Lundbyleden utan även de östliga delarna av planområdet.
- Miljö kvalitetsnormer (MKN) för luft och vatten ska inte överskridas.
- Störningar från trafikbuller och vibrationer behöver klarläggas vid varje delområde för att säkerställa eventuella åtgärder.
- Både risker och bullerstörningar från verksamheter som kommer att samexistera med skola eller bostäder ska klarläggas för att säkerställa behövliga åtgärder.
- Riskbedömningar behövs baserad på utredningar som klarlägger omfattning av föroreningar.
- Vid upphävande av strandskydd med skälet att området är redan ianspråktaget behöver det säkerställas att strandskyddet ligger kvar på allmän plats för park och natur.
- Åtgärder för att hantera översvänningsrisk vid varje detaljplan för att möjliggöra genomförandet av planen.
- Konsekvenserna av etappvis utbyggnad av områden. Varje etapp ska vara genomförbar individuellt.
- De geotekniska förutsättningarna ska vara klarlagda vid detaljplanering av varje enskilt delområde, särskilt med tanke på att uppfyllnad av marken sker för hantering av skyfallsåtgärder.
- Det finns detaljplaner i olika faser som angränsar till/ ingår i programområdet. T.ex. Gator vid Backaplan (antagen tidigare i år), Handel mm Backavägen (granskning klar). På ett eller annat sätt kommer dessa att påverka/ påverkas av planering enligt förslaget. Påverkan och konsekvenser ska studeras noga inför kommande detaljplanering, särskild vid etappindelning.

Se detaljerade synpunkter nedan under rubrik: ”Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning”

I syfte att all markanvändning inriktar sig på att uppnå en god bebyggd miljö lämnar Länsstyrelsen följande råd:

- Identifiera vilka biotopskyddade alléer som finns samt utreda hur planerna kan genomföras med så små ingrepp i alléerna som möjligt.
- Tillräckliga ytor behöver finnas tillgängliga för fördröjning och rening av dagvatten i enlighet med dagvattenutredningens typlösningar.
- Slutsatser från den naturvårdsinventeringen för Kvillebäcken från sommaren 2018 måste tas hänsyn till vid planering av ekologisk funktionell strandzon. Viktigt att Staden åstadkommer en lösning som båda skyddar Knölnate samt fungerar som ekologisk funktionell strandzon. Likaså ansvar för drift och underhåll av dessa behöver hanteras.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Enligt 11 kap. 10 § plan och bygglagen ska Länsstyrelsen överpröva kommunens antagandebeslut av en plan eller områdesbestämmelser om dessa kan antas strida mot någon av de fem prövningsgrunderna.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

Miljökvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)

Luft

Länsstyrelsen anser att en slutlig bedömning av utredningsbehovet avseende luftkvalitet kan göras först när trafiklösningar och planering av utbyggnadstakt för respektive delområde har studerats klart.

I programförslaget anges att vid fortsatt planering behövs luftutredning endast vid området i anslutning till korsningspunkten: Hjalmar Brantingsgatan/Lundbyleden. I vårt granskningsyttrande för detaljplanen: "Handel mm vid Backavägen" var vi tveksamma till att miljökvalitetsnormen för kvävedioxid klaras i de delar som ligger ut mot Lundbyleden. Planbeskrivningen anger att det är viktigast att utreda längs Lundbyleden. Dock bedömer vi utifrån Göteborg stads webb-karta med lufthalter för 2012–2015 att det beroende på planering och graden av förtätning kan det finnas behov att utreda även planområdets ytterkanter. Under år med sämre spridningsförutsättningar, kan det finnas risk för överskridande av normen för kvävedioxid längs delar av t.ex. Lillhagsvägen (blivande Kvilleleden), Hjalmar Brantingsgatan, Minelundsvägen, Tuvevägen och Gustav Dalénsgatan.

I planområdets inre delar bedömer Länsstyrelsen att miljökvalitetsnormerna klaras i dagsläget. Dock beskrivs i programförslaget att Deltavägen och Backavägen kommer att bli viktiga för biltrafiken inom området. Beroende på trafikmängd samt utformning av gaturummen skulle det kunna vara befogat med luftutredningar även längs dessa gator.

MKN-vatten

Länsstyrelsen ser positivt på förslaget att etablera en ekologisk funktionell strandzon på 10 meter på ömse sidor Kvillebäcken och på föreslagen stadsdelspark längs bäcken. Kommande detaljplaner behöver hantera frågor om strandzonens uppbyggnad och funktion samt respektive planområdes förutsättningar och möjligheter för att nå så långt som möjligt uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för vatten. Detaljplaner behöver förses med lämpliga planbestämmelser som säkrar kantzonens syfte.

För att ge ytterligare stöd i kommande detaljplanering kan frågan om kantzonens principiella utformning och vilka funktioner som eftersträvas utvecklas. Som exempel kan nämnas ett liknande underlag "PM Ekologiskt fungerande brynzoner längs Mölndalsåns stränder", delen "Ekologiskt funktionella brynzoner".

Strandskydd (MB 7kap)

När nya detaljplaner tas fram inträder strandskyddet till 100 meter på vardera sida om Kvillebäcken. Strandskyddet ska ligga kvar på allmän plats för park och natur. Kommunen har angett att man avser upphäva strandskyddet igen med hänvisning till att området redan är ianspråktaget. I områden som i dagsläget består av natur eller park, oavsett om det är planlagt som detta eller ej, är dock inte detta särskilda skäl tillämpligt eftersom allmänheten har tillgång till områdena. Kommunen behöver därför i sina detaljplaner låta strandskyddet ligga kvar på allmänplats för park och natur. Samma sak gäller även på parkeringar och liknande ytor.

Hälsa och säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion (buller, strålning, risk för olyckor, översvämning, erosion)

Trafikbuller

Länsstyrelsen anser att det är mindre lämpligt att bostäder planeras i direkt anslutning till Lundbyleden där det förekommer höga bullernivåer. Även vid Backavägen, Deltavägen, Hjalmar Brantingsgatan, Kvilleleden, Minelundsvägen och Gustaf Daléns gatan bedöms höga ljudnivåer förekomma vid fasaderna mot gatorna. Det är fördelaktigt att bostäder planeras med skyddade innergårdar. Dock finns det risk för att lågfrekvent buller över Folkhälsomyndighetens riktvärden (se FoHMFS 2014:13) kan förekomma i bostäderna i det fall den ekvivalenta ljudnivån överskrider 70 dBA. Risken för lågfrekvent buller inomhus ska studeras i kommande detaljplanering.

Förutom biltrafik behöver spårväg längs Backavägen och Hjalmar Brantingsgatan samt järnvägstrafik på Hamnbanan beaktas i bullerberäkningar för kommande detaljplaner.

Störande verksamheter

I rapporten: "Störande verksamheter Backaplan" som programmet har som underlag används generella avstånd till olika verksamheter. T.ex. anges 25 meter som skyddsavstånd till bensinstation för bostäder och känslig verksamhet med hänvisning till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap:s (MSB) handbok "Hantering av brandfarliga gaser och vätskor på bensinstationer".

MSB:s handbok är en vägledning till hur föreskrifterna om hantering av brandfarliga gaser och vätskor kan tillämpas. De skyddsavstånd som anges i handboken gäller inte per automatik när risker ska hanteras enligt plan- och bygglagen (PBL). Länsstyrelsen anser normalt att det är lämpligt att eftersträva ett skyddsavstånd på 50 meter mellan lossningsplats och byggrätt.

Det hänvisas också till avstånd i Sprängämnesinspektionens föreskrifter om hantering av brandfarliga vätskor (SÄIFS 2000:2). I kommentarerna till

föreskrifterna anges att de avstånd som ges i tabellerna kan utnyttjas som riktvärden. En riskutredning bör ligga till grund och avstånden bör alltid avspegla de risker som föreligger på den enskilda anläggningen. Detta innebär att avstånden kan bli längre, lika långa eller kortare än de i tabellerna.

Länsstyrelsen vill därför framföra att för att bebyggelsen ska kunna bedömas som lämplig enligt PBL kan det således eventuellt krävas andra avstånd och åtgärder än ovan angivna generella avstånd. Länsstyrelsen anser att en fördjupad studie av de verksamheter som kommer ligga inom eller i nära anslutning till planområdet bör göras i detaljplaneskedet.

I kommande detaljplanering för bostäder och/ eller skolor, är det viktigt att redovisa vilka bullernivåer de verksamheter som kommer att samexistera kan ge upphov till. Det är också viktigt att lågfrekvent buller studeras i förekommande fall.

Luktstörningar

I utredningen avseende störande verksamheter framgår att det sannolikt förekommer luktande luftutsläpp från flertalet av de befintliga verksamheterna i området där det planeras blandstadsbebyggelse. Framförallt från verksamheter med lösningsmedelshantering men även från restauranger. Verksamheter med transporter (arbetsmaskiner och vägtransporter) kan generera både damning och avgasutsläpp. Utsläpp av bl.a. lösningsmedel samt utsläpp från transporter behöver kartläggas mer noggrant för de verksamheter som eventuellt ska finnas kvar och samexistera med bostäder och/ eller skolor.

Förorenade områden

Inom programområdet är föroreningssituationen omfattande. Av markmiljöutredningen framgår att kompletterande markprovtagning och riskbedömning kommer att krävas och att en fördjupad markmiljöutredning tas fram, parallellt med programmet, för att bedöma hur stora volymer som behöver schaktas ur/ersättas/överbyggas med rena massor för att nå godtagbar markmiljö. Länsstyrelsen anser att föroreningssituationen och riskerna för människors hälsa behöver klarläggas inför kommande detaljplaner.

Det framgår av programbeskrivningen att för föreslagna hårdgjorda ytor på allmän plats kan en meter fyllnad med rena massor ovan färdig mark, antas som att markmiljöåtgärderna når en godtagbar nivå. Länsstyrelsen anser att ett sådant antagande behöver ha stöd i en riskbedömning.

I kommande detaljplaner inom programområdet ska det tydligt framgå hur föroreningssituationen bedömts och utretts, vilka risker som föreligger och hur dessa har bedömts. Eventuellt behov av ytterligare undersökningar och utredningar samt vilka saneringsåtgärder som är nödvändiga för den planerade markanvändningen behöver också klarläggas. Kompletterande undersökningar, utredningar och riskbedömningar behöver utföras i samråd

med miljöförvaltningen. Planbestämmelser kommer att behövas för att säkerställa genomförandet av nödvändiga saneringsåtgärder i de enskilda detaljplanerna.

Farligt gods

Programområdet berörs av Lundbyleden och järnvägarna Hamnbanan och Bohusbanan som alla tre är utpekade primära transportleder för farligt gods. Länsstyrelsen uppmärksammar att Minelundsvägen och kommande Kvilleleden är sekundära leder för farligt gods. Detta behöver den fortsatta planeringen förhålla sig till och det innebär att om bebyggelse planeras inom 150 meter från dessa vägar och järnvägar ska riskfrågan hanteras. Detaljplanering i enlighet med programförslaget kan komma att beröras av flera av dessa riskkällor samtidigt.

Länsstyrelsen vill informera om att det finns en ny lokal trafikföreskrift (14TFS 2018:12) (1st dnr 258-1460-2016) för transport av farligt gods i Göteborgs stad. I den nya föreskriften finns det inte längre några restriktioner i vilka klasser av farligt gods som får transporteras på de sekundära lederna. Detta behöver beaktas vid kommande planering/exploatering i anslutning till dessa leder.

Länsstyrelsen förordar generellt ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter till farligt godsled. Enligt programförslaget planeras det för en förskola i nordöstra delen av området, i kvarteret närmast Kvilleleden och Bohusbanan. Förskola räknas som känslig bebyggelse och bör, liksom annan känslig bebyggelse, inte placeras i direkt anslutning till någon av farligt godslederna. Länsstyrelsen ställer sig mycket tveksam till denna placering med hänsyn till risker med transport av farligt gods. Likaså är Länsstyrelsen tveksam till bebyggelsen som föreslås så nära och runt korsningspunkten Hjalmar Brantingsgatan/Lundbyleden.

Översvämningsrisk

Området: Backaplan berörs av betydande översvämningsrisker både från hav och Kvillebäcken samt från skyfall. Översvämningsrisk ska enligt programmet hanteras genom höjdsättning av marken och marknivåerna kommer att följa stadens planeringsnivåer. Länsstyrelsen ställer sig positiv till detta angreppssätt. Dock måste Staden i de kommande detaljplaner säkerställa på ett lämpligt sätt de åtgärder som ska hantera översvämningsrisker.

I PM:et *Klimatanpassning Backaplan* framgår att åtgärder för att avlasta Backaplan från skyfall har utretts men att det är osäkert om och när åtgärder kan komma att tillämpas. Respektive plan måste således säkra upp de åtgärder som behövs för planens genomförande. I PM:et anges att i det fortsatta programarbetet bör det diskuteras hur stora ytor/volym som skulle kunna tillskapas inom detaljplanerna. Saknas möjlighet att frigöra erforderliga ytor bör frågan lyftas om utvecklingen av Backaplan kan

delfinansiera fördröjning i de tillgängliga ytor som redan pekats ut i strukturplanen. I februari kom Boverket med sin tillsynsvägledning för översvämning. Av denna framgår att *om framtida skyddsåtgärder utanför planområdet krävs för att en bebyggelse ska anses lämplig måste det ställas mycket höga krav på kommunen att visa att skydden kommer att uppföras. Det krävs således att kommunen utreder och kan visa att skydden är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv.* Om kommande detaljplaner är beroende av åtgärder utanför planområdet behöver därför ovanstående beaktas.

Etappvis utbyggnad har enligt PM Klimatanpassning Backaplan varit en förutsättning vid höjdsättning av området. Det finns modellering av området vid full utbyggnad samt vid etappvis utbyggnad, där det förutsätts att tidigare etapper är utbyggda. Länsstyrelsen vill poängtera att de enskilda etapperna/detaljplanerna måste kunna bedömas lämpliga för sig och inte vara beroende av kommande etapper

Geotekniska förutsättningar

Markens lämplighet ur geotekniska synvinkel måste klarläggas vid alla kommande detaljplaner. Länsstyrelsen inväntar synpunkter från Statens geotekniska institut (SGI) om programförslaget. Länsstyrelsen kommer att utfärda en komplettering till detta yttrande snarast möjligt dock senast 25 oktober 2018 med synpunkter om geoteknik.

Råd enligt PBL och MB

Naturmiljö

Artskyddsförordningen

En inventeringsrapporten har kompletterats till programsamråds handlingar (Park och naturförvaltningen, rapport 2018:01) Inventeringen visar på en större förekomst av knölnate i Kvillebäcken än vad man påträffat i tidigare undersökningar. Planprogrammet behöver därför uppdateras och anpassas så att hela Kvillebäcken inom planprogrammet betraktas som levnadsmiljö för knölnaten.

Ett exempel där planprogrammets intentioner inte överensstämmer med de nya inventeringsresultaten är att i inventeringen föreslås att röjning av konkurrerande vegetation bör göras återkommande och att knölnaten trivs där bland annat ljusinsläppet är stort. Åtgärder som förbättrar förutsättningarna för Knölnate kan i vissa fall påverka utformningen och funktionen med den ekologiska kantzon som planprogrammet föreslår. I det fortsatta planarbetet bör det därför förtydligas hur hanteringen av Knölnaten kan ske parallellt med tillskapandet av den ekologiskt funktionella kantzonen. En vägledning behövs för hur vegetationen kring Kvillebäcken ska utformas och skötas med hänsyn till såväl knölnate som den ekologiska kantzonen. En skötselplan med förtydligande av ansvarsfördelning bör ingå i berörda detaljplaners genomförande beskrivning.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att även oavsiktliga ingrepp som kan skada knölnatens livsmiljöer kan aktivera artskyddsförordningen på grund av knölnatens begränsade utbredning i landet.

Biotopskyddade alléer

I det granskade materialet finns det inget beskrivet om hur man ska ta hänsyn till alléer i området. Staden behöver därför identifiera vilka biotopskyddade alléer som finns samt utreda hur planerna kan genomföras med så små ingrepp i alléerna som möjligt. Eventuella åtgärder som kräver att en biotopskyddsdispens prövas ska inkomma som en ansökan till Länsstyrelsen efter detaljplanens samråd men i god tid innan granskningen.

Vatten

Dagvatten

Enligt dagvattenutredningen pågår en diskussion inom Göteborgs Stad om gällande målvärden avseende dagvattenrening för Kvillebäcken. I det fortsatta planarbetet bör denna diskussion följas upp och vid behov behöver utbyggnadsförslaget anpassas därefter. Kommande detaljplaner behöver se till att tillräckliga ytor finns tillgängliga för fördröjning och rening av dagvatten i enlighet med dagvattenutredningens typlösningar.

Övrigt

I programmet nämns att det finns en grundvattenförekomst i området vilket Länsstyrelsen inte har kunnat hitta belägg för.

Ett dikningsföretag nämns i programmet. Länsstyrelsen anser att vid fortsatt planarbete bör ett samråd ske med dikningsföretaget för Kvillebäcken i syfte att inhämta synpunkter och information.

Trafik

Det är positivt att lokalgatorna inom området planeras att utforma som lågfartsgator och att trafiken i första hand styrs till omgivande vägar. Det är också fördelaktigt att det planeras för ett antal parker inom området, som inte ligger intill de vägar som är prioriterade för bil eller kollektivtrafik.

Trafikverket har i sitt yttrande angivit att de kommer att inleda arbetet med planerad trafikomläggning bl.a. vid Lundbyleden, Brantingsmotet och Ringömotet. Utbyggnad av Backaplan enligt förslaget kommer att gynnas av dessa trafikåtgärder. Därför är det viktigt att vid fortsatt planering anpassa genomförandet av utbyggnadstakten i fas med trafikomläggningsarbete.

Om ambitionerna med Stadens målbild för trafikstrukturen ska uppnås behöver Staden arbeta utifrån trafikstrategin för t.ex. cykelvägar metrobusstationer osv, i enlighet med det pågående gemensamma arbetet

med VGR och grannkommuner: Mölndal och Partille -Koll2035. Vidare vill Länsstyrelsen lyfta fram vikten av att anpassa utbyggnadstakt för att få en effektiv trafikstruktur som inte påverkar Lundbyleden negativt.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

I programmet för Backaplan har Staden genomfört en social- och barnkonsekvensanalys som på ett utmärkt sett presenterar åtgärder som behövs i området. Åtgärderna anses vara grundade på identifierade risker och utmaningar. Länsstyrelsen förutsätter att dessa får genomslag och kommer att ligga till grund vid utformning och genomförande av kommande detaljplaner. Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma att trygga och lätt tillgängliga skolvägar för barn är viktiga då det planeras skolor som ska samexistera med bl.a. handel, verksamheter.

Koppling till miljömålen

Planprogrammet innehåller en redovisning av miljömålen relevans i förhållande till programförslaget dock vill Länsstyrelsen poängtera att miljö kvalitetsmålet levande sjöar och vattendrag har stor relevans i förhållande till programmet med anledning av att Kvillebäcken sträcker sig genom en stor del av programområdet.

Behovsbedömning

Länsstyrelsen förutsätter att Kommunen kommer att framställa vid respektive kommande detaljplaneförslag en bedömning om de innebär betydande påverkan på miljön. Utifrån de förutsättningar som presenteras i programmet och tillhörande behovsbedömning bedömer inte Länsstyrelsen att programmets genomförande kan antas innebära betydande påverkan på miljön så som avses i Miljöbalken 6 kap. 11 §. Ett genomförande enligt förslaget kan dock innebära viss miljöpåverkan med avseende på etappindelning, klimatanpassning och pågående trafikomläggningsarbete. Detta måste studeras och konsekvenserna måste beskrivas i samband med planarbetet. Väljer kommunen ändå att gå vidare med en miljöbedömningsprocess med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ska samråd hållas med Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens avgränsning och omfattning.

Detta yttrande har utvecklingsledare Christina Gustafsson beslutat och arkitekt Nirmala Blom-Adapa föredragit. I den slutliga handläggningen har sakkunniga inom miljöskydd, vattenvård, naturvård samt samhällsskydd och beredskap i Länsstyrelsens Tvärgrupp Göteborg medverkat.

Christina Gustafsson

Nirmala Blom-Adapa

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Kopia till:
sgi@swedgeo.se
trafikverket@trafikverket.se



LÄNSSTYRELSEN
VÄSTRA GÖTALANDS LÄN

Samhällsbyggnadsenheten
Nirmala Blom-Adapa
Arkitekt
010 224 4789
nirmala.blom-adapa@
lansstyrelsen.se

Komplettering till
Samrådsyttrande
2018-10-23

Diarienummer
402-32187-2018

Sida
1(2)

Göteborg stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@sbk.goteborg.se
Ert diarienummer 0698/16

Förslag till program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborg stad, Västra Götalands län

Handlingar daterade juni 2018 för samråd enligt 5 kap 11 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) i dess ordalydelse före 1 januari 2015.

Komplettering angående geoteknik

I samrådsyttrande (Dnr 402-32187-2018) daterat den 16 oktober 2018 har Länsstyrelsen begärt att få återkomma med en komplettering med synpunkter angående geoteknik.

Länsstyrelsen har haft möjlighet att samråda med Statens geotekniska institut (SGI) om programförslaget och har nu fått synpunkter som ska beaktas vid bedömning av markens lämplighet ur geotekniska synvinkel.

SGI:s yttrande dt 22 oktober 2018 Re: 5.2-1810-0591 bifogas i sin helhet.

Länsstyrelsen instämmer med SGI att geotekniska säkerhetsfrågor utgör viktiga förutsättningarna för planering i enlighet med programförslaget. Med syftet att säkerställa markens lämplighet i godtagbar utsträckning ska tydliga riktlinjer i form av t.ex. behövliga utredningar anges inför fortsatt planarbete.

Följande synpunkter har Länsstyrelsen noterat från SGI:s yttrande:

- Stabiliteten för både östra och västra sidan om Kvillebäcken utifrån både befintliga och den planerade förhållanden ska utredas inför detaljplanarbete.
- Bedömning behövs av erosionsförhållandena i Kvillebäcken både för befintliga och planerade förhållanden.
- Förutsättningar för markens stabilitet behöver klarläggas för att genomföra den föreslagna 10 meters ekologiska funktionella kantzonen på båda sidorna av Kvillebäcken. Det är grundläggande behov för att genomföra de planerade höjdförändringar.

- Hur de föreslagna höjdförändringarna för hantering av översvämningsrisker kommer att påverka stabiliteten ska klarläggas.
- Ett realistiskt underlag behöver tas fram för bedömning av en korrekt kostnadsbild för förstärkningsåtgärder och åtgärder för att hantera sättningar.

Se bifogade bilaga: Yttrande från SGI för detaljerade beskrivning av synpunkterna.

Detta yttrande har utvecklingsledare Christina Gustafsson beslutat och arkitekt Nirmala Blom-Adapa föredragit.

Christina Gustafsson

Nirmala Blom-Adapa

Bilaga för kännedom:

Yttrande till Länsstyrelsen från SGI, daterat 22 oktober 2018.

Kopia till:

sgi@swedgeo.se

trafikverket@trafikverket.se



Datum
2018-10-22

Diarie nr
5.2-1810-0591

Ert datum
2018-09-28

Er beteckning
402-32187-2018

Vår referens
Åsa Jönsson

Länsstyrelsen Västra Götalands län
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Förslag till program för Backaplan inom stadsdelarna Backa, Kvillebäcken, Tuve, Lundby, Tingstadsvassen och Lundbyvassen i Göteborgs stad

Yttrande över samrådshandling daterad juni 2018

Statens geotekniska institut (SGI) har från Länsstyrelsen i Västra Götalands län erhållit rubricerad översiktsplan med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde; att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för omvandlingen av Backaplan till en attraktiv blandstad.

Underlag:

- 1 Program för Backaplan. Samrådshandling juni 2018
- 2 Backaplan - Geoteknik och markmiljö. Ramböll 2018-03-29
- 3 Klimatanpassning Backaplan. Strategi för högvatten och skyfall. 2018-03-29
- 4 Dagvattenutredning. 2018-04-10
- 5 PM. MKN vattenkvalitet för Kvillebäcken. Koncept 2018-08-22
- 6 Backaplan: Fördjupade studier. Sammanfattning 2017-10-19
- 7 Hjalmar Branting stråket. Planeringsförutsättningar 2017-11-24

SGI:s synpunkter

Planprogrammet beskriver de geotekniska förutsättningarna i området som bestående av fyllnadsmassor ovan lera med endast lera väster om Kvillebäcken. Enligt planprogrammet så ska översvämningsrisken i området hanteras genom höjdsättning av marken med fall ned mot Kvillebäcken. I programförslaget föreslås vidare en ekologisk funktionell kantzon på 10 m på båda sidor om bäcken. Eftersom vattendraget idag till delar utgörs av ett kanaliserat vattendrag kommer området i strandlinjen att behöva bearbetas för att uppnå detta.

En geoteknik- och markmiljöutredning har genomförts av Ramböll [2], men enbart för delen öster om Kvillebäcken. Här återfinns de förorenade fyllnadsmassorna och utredningen avhandlar huvudsakligen markföroreningar och sättningsproblematiken i området. Vad gäller stabilitetssituationen nämns att

Sweco tidigare har utfört en översiktlig stabilitetsutredning för området. I den ska stabiliteten ha konstaterats vara otillfredsställande för befintliga förhållanden i den södra delen av Kvillebäcken och tillfredsställande i den norra. Swecos stabilitetsutredning medföljer ej samrådshandlingen. I Rambölls handling [2] konstateras att en ny höjdsättning kan påverka stabilitetssituationen, men någon ytterligare stabilitetsanalys görs inte. Man rekommenderar emellertid att stabiliteten utmed Kvillebäcken säkerställs innan några höjdförändringar sker.

SGI anser att det i detta skedet hade det varit lämpligt att utreda i vilken utsträckning de geotekniska säkerhetsfrågorna är styrande för markanvändningen och vilken inverkan de har på kostnaderna.

Stabiliteten för både västra och östra sidan om Kvillebäcken ska utredas i samband med detaljplanläggning och då medelst utredning på minst detaljerad nivå för befintliga såväl som planerade förhållanden. Det hade varit önskvärt att redan i detta planprogram redovisa hur höjdförändringarna (åtgärd mot översvämning) inverkar på stabilitetssituationen med ett par beräkningar. De förstärkningsåtgärder som nu har räknats fram för att hantera sättningar och kostnader för dessa [2] kan komma att ändras beroende på hur stabilitetssituationen ser ut. För en mer korrekt kostnadsbild skulle man ha utrett stabiliteten och eventuellt behov av förstärkningsåtgärder redan nu.

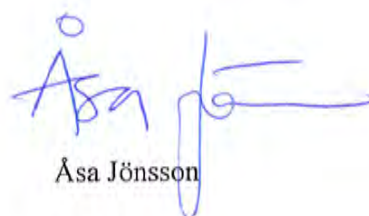
Det saknas helt en bedömning av erosionsförhållandena i Kvillebäcken för befintliga såväl som för planerade förhållanden. Likaså saknas en bedömning av hur omarbetningen av strandlinjezonerna från kanaltvärsektion till en mer naturlig tvärsektion i kombination med klimatförändringarna kommer att förändra erosionsförhållandena över tid. Planprogrammet bör kompletteras med dessa bedömningar.

Sammanfattningsvis ser SGI att de geotekniska säkerhetsfrågorna ägnas alldeles för lite uppmärksamhet i handlingarna, trots att de utgör en viktig förutsättning för områdets planläggning, säkerhet och kostnader. Planprogrammet är ett gyllene tillfälle att tidigt identifiera områden med försämrad säkerhet, som kräver ytterligare utredning i detaljplanarbetet samt att dra upp riktlinjer för eventuella restriktioner som det kan finnas behov av.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten



Maria Kristensson



Åsa Jönsson