



# **Stadsutvecklingsförslag för omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, del Backaplan**

**Huvudrapport**

2025-03-01

## Versionshantering

| Datum | Version | Beskrivning | Ändrat av |
|-------|---------|-------------|-----------|
|       | 0.9     |             |           |
|       | 1.0     |             |           |
|       |         |             |           |

# Innehåll

|                                                       |                                           |
|-------------------------------------------------------|-------------------------------------------|
| <b>1. Sammanfattning.....</b>                         | <b>3</b>                                  |
| <b>2. Syfte och mål .....</b>                         | <b>3</b>                                  |
| <b>3. Platsen.....</b>                                | <b>4</b>                                  |
| <b>4. Beskrivning av förslaget .....</b>              | <b>5</b>                                  |
| Förslag på utveckling .....                           | 5                                         |
| Konsekvenser och avväganden .....                     | 8                                         |
| <b>5. Strategiska och taktiska överväganden .....</b> | <b>9</b>                                  |
| Översiktsplan .....                                   | <b>Fel! Bokmärket är inte definierat.</b> |
| Program .....                                         | 9                                         |
| Taktiska överväganden .....                           | 10                                        |
| Bedömning ur ekonomisk dimension.....                 | 10                                        |
| Bedömning ur ekologisk dimension .....                | 11                                        |
| Bedömning ur social dimension.....                    | 12                                        |
| <b>6. Förutsättningar för genomförande .....</b>      | <b>12</b>                                 |

# 1. Sammanfattning

Området ligger söder om Backaplan och sträcker sig från bron över Kvillebäcken, fram till spårväxeln vid spårvägsdepån. Exakt avgränsning kommer avgöras i det fortsatta arbetet.

Syftet med förslaget är att utifrån stadens krav på god framkomlighet för gång-, cykel- och kollektivtrafik, bygga om Hjalmar Brantingsgatan till en väl gestaltad, grön och funktionell stadsgata, samt tillskapa en attraktiv och kapacitetsstark bytespunkt. När centrum ska växa över älven och stora asfaltsytor ska omdanas till blomstrande blandstad, måste dagens trafikleder och barriärer omvandlas till stadsgator där människor ska vilja gå, cykla och leva stadsliv. Genom att minska trafikala överytor frigörs också exploaterbar mark.

En tydlig slutbild har tidigare inte funnits men genom detta förslag finns nu planeringsförutsättningar som Göteborgs Stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen är positiva till.

Området omges av flera stora projekt som hittills utgått från dagens utformning av Hjalmar Brantingsgatan: Backaplan DP2 och DP4, spärkoppling till Backavägen och spärkoppling från Lindholmen, det så kallade Norra benet.

Genom att takta utbyggnaden av gatan med dessa projekt kan staden undvika förgäveskostnader i form av temporära lösningar, upprepade ledningsflyttar och onödigt många spärstopp. Då ingen exploatering tillförs i en första etapp förväntas projektet vara ett rent investeringsprojekt.

Föreslagna åtgärder bedöms rymmas inom befintliga planer varför en ny detaljplan inte behövs. Staden äger också aktuella ytor.

Det aktuella stadsutvecklingsförslaget har starka beroenden till den planerade stadsutvecklingen inom Backaplan. Ett planeringsbeslut för Backaplans delområde 2 är under beredning till stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige. Planeringsbeslutet innehåller förslag till godkännande av en fortsatt planering av Backaplans delområde 2, samt innehåller ett förnyat övergripande ställningstagande om kommunens ekonomiska åtaganden, samt finansieringen som är förenad med stadsutvecklingsinitiativet. Avsikten med planeringsbeslutet är att åskådliggöra de ansvarsmässiga och ekonomiska åtaganden för kommunen som följer av ett genomförande.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det vore lämpligt att beslutet om finansiering av en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan fattas inom ramen för Backaplans planeringsbeslut. Detta mot bakgrund av åtgärdens omfattning, men även eftersom stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den är principiellt viktig mot bakgrund av beroendet till Backaplans utveckling och för kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet. Planeringsbeslutet i kommunfullmäktige om finansiering och uppdrag till exploateringsnämnden är en förutsättning för fortsatt genomförande.

Föreslagen hantering bedöms bidra till att kommunfullmäktige ges möjligheten att ta ställning till den samlade exploateringsekonomi för Backaplan delområde 2 och finansieringen av en omvandling av Hjalmar Brantingsstråket i en sammanhållen kontext, där även andra nödvändiga skattefinansierade investeringar åskådliggörs

Genomförandeprojektet bedöms bli stort.

## 2. Syfte och mål

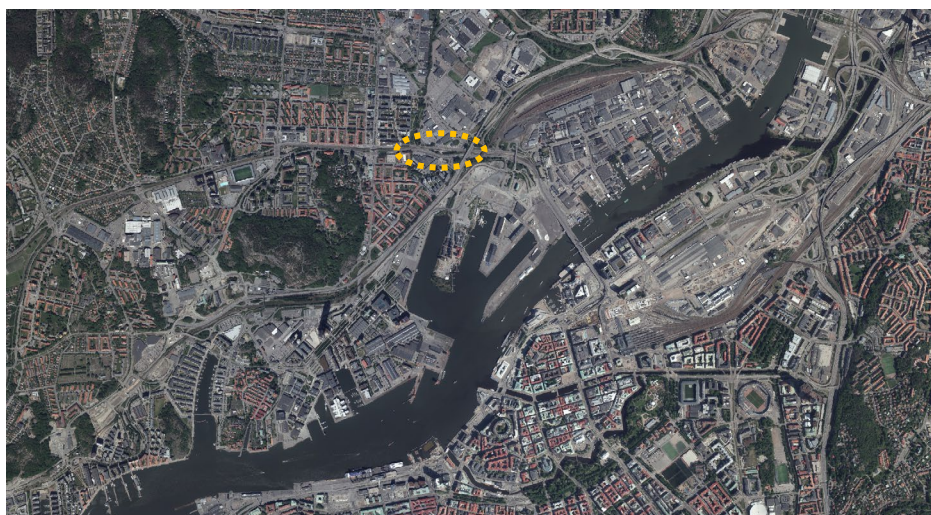
Syftet med förslaget är att utifrån stadens krav på god framkomlighet för gång, cykel, och kollektivtrafik, bygga om Hjalmar Brantingsgatan till en väl gestaltad och funktionell stadsgata i avsnittet mellan Kvillebäcken och Hamnbanan.

## 3. Platsen

Området ligger söder om Backaplan. Marken används idag för trafik, hållplatser och viss plantering.

Marken förvaltas idag av stadsmiljöförvaltningen.

Området består idag av en komplex trafikapparat där kollektivtrafik och biltrafik dominerar och har sinsemellan flera inbyggda konfliktpunkter. Det finns endast en passage över Hjalmar Brantingsgatan för gång och cykel. Gatuavsnittet saknar nästan helt vistelsekvaliteter.



Översiktskarta



*Detalj-karta*

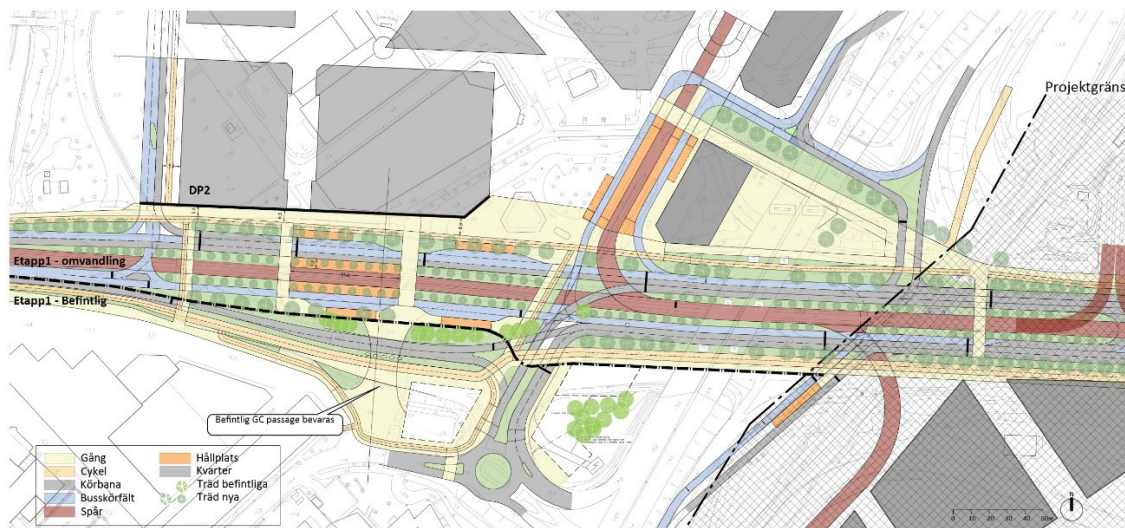
## 4. Beskrivning av förslaget

### Förslag på utveckling

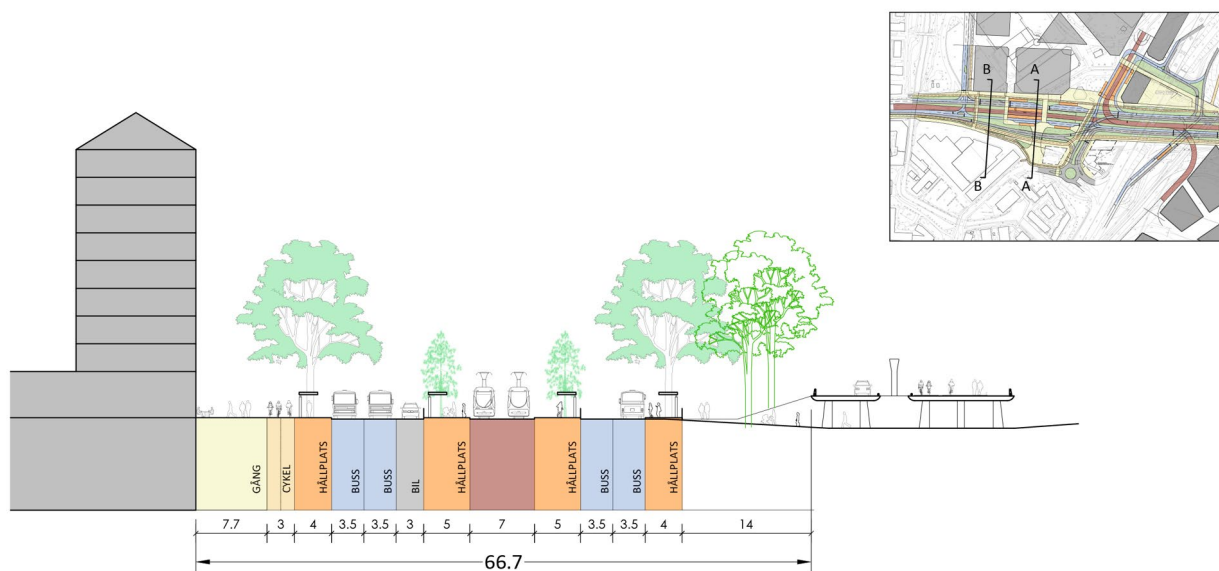
Förslaget innebär att nödvändig trafikering struktureras om och att ett antal nya gång- och cykelkopplingar möjliggörs. Genom en medveten gestaltning där det stora gaturummet delas upp i mindre rum med hjälp av tydliga trädrader, förändras dagens karaktär av trafikled till en stadsboulevard, anpassad till mänsklig skala. En genomtänkt placering av hållplatslägen gör att totalt fyra gång- och cykelpassager erhålls, jämnt fördelade längs aktuellt gatuavsnitt. Befintligt spårläge behålls och separata bussfiler skapas genom området och vidare mot Hisingsbron. Förslaget stämmer överens med planerad spårväg till Brunnsbo och med planerad spårväg från Lindholmen, det så kallade Norra benet. Dubbelriktade cykelvägar föreslås på båda sidor. Den södra sidan rekommenderas för pendelcykeltrafik, med färre konflikter med svängande kollektivtrafik och bättre koppling till Frihamnen och Hisingsbron. Ett pendelcykelstråk på gatans södra sida ansluter även till den bredaste cykelbanan på Hisingsbron.

Omvandlingens första etapp innebär begränsad ombyggnad och bibehåller befintliga anläggningar i stor utsträckning, men löser ändå trafikeringsproblematiken för alla trafikslag.

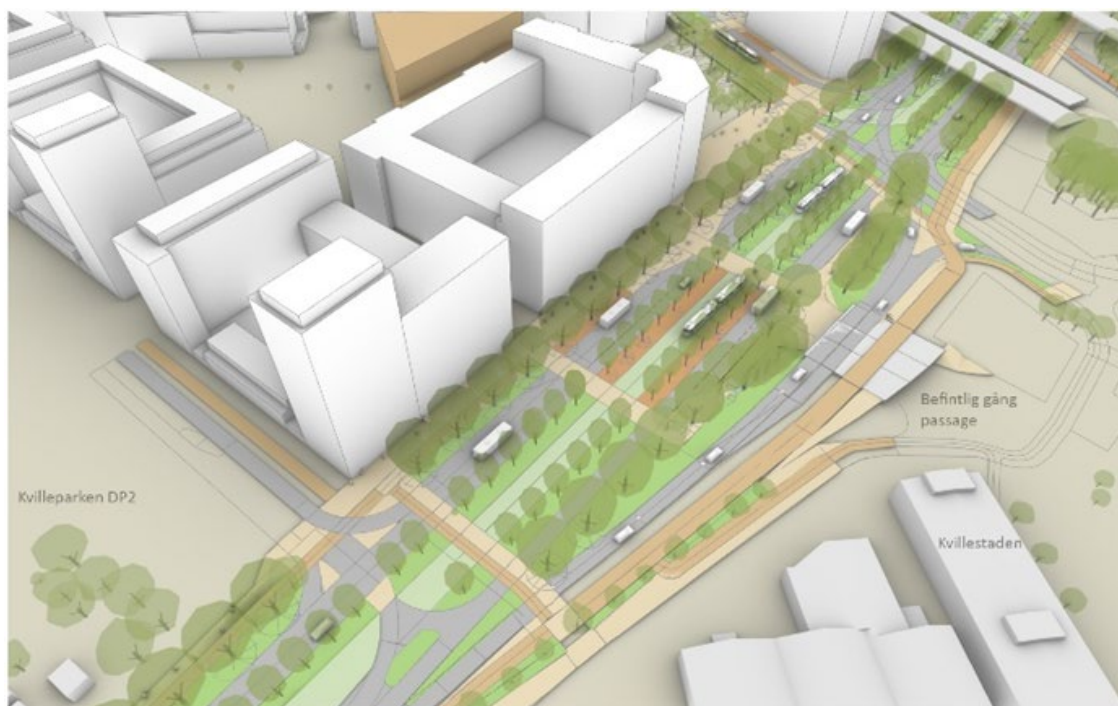




*Illustrationsplan föreslagen utformning, etapp 1*

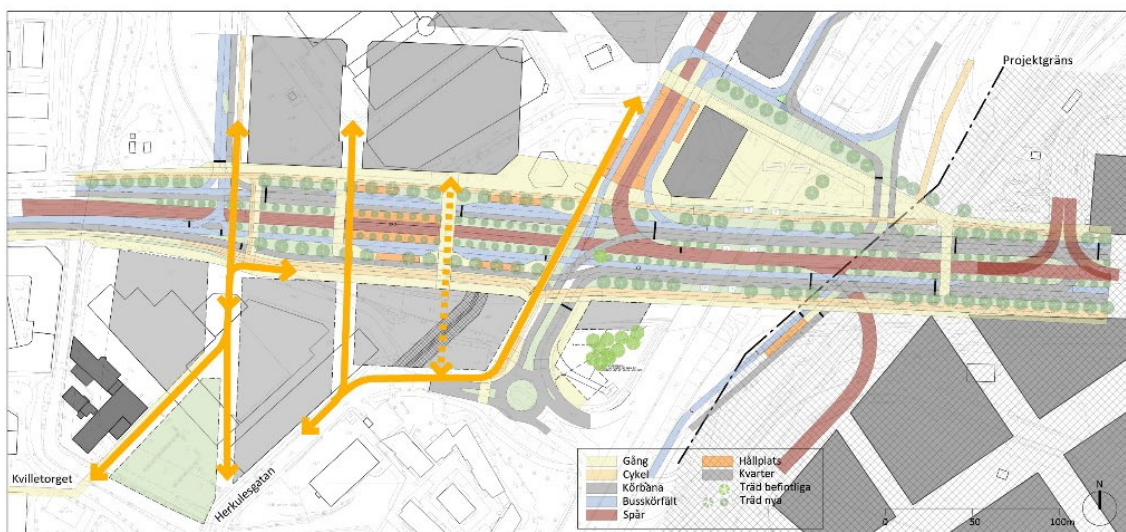


*Sektion A-A etapp 1*

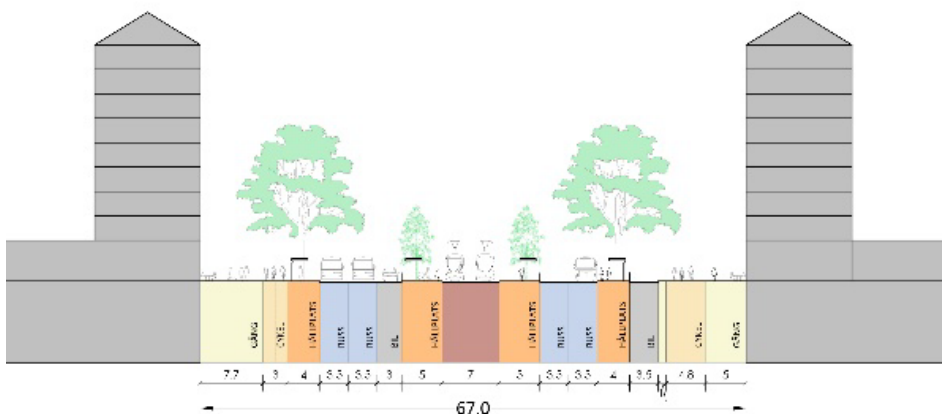


*Perspektiv föreslagen utformning, etapp 1*

I ett längre perspektiv kan förslaget bidra till utveckling av bebyggelsen på södra sidan av Hjalmar och därmed flyttas fasadlinjen närmare gatan, se bild etapp 2. Detta kommer göra att gaturummet blir tydligt definierat och utgör det sista steget i omvandlingen. Trafikeringsprincipen är densamma som i etapp 1. Denna tillkommande exploatering förväntas bidra till åtgärder som tex rivning av befintlig undergång.



*Illustrationsplan föreslagen utformning, etapp 2*



*Sektion A-A etapp 2*

## Konsekvenser och avväganden

Projektet är avstämt med Huvudprogram för Backaplan.

Projektet bedöms preliminärt inte föranleda betydande miljöpåverkan. Förslaget förutsätter att kollektivtrafiken samt gång och cykel prioriteras, vilket medför att biltrafiken minskar i detta snitt.

Sammantaget bedöms de positiva konsekvenserna överväga de negativa.



*Hjalmar Brantingsgatan sedd från torget*



# 5. Strategiska och taktiska överväganden

## Översiktsplan

Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger blandad stadsbebyggelse, övergripande vägnät, huvudväg och stadslivsstråk. Backaplan är angivet som framtida nod för stadsutveckling. Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur. Förslaget ansluter till planerad kvartersbebyggelse norr om Hjalmar Brantingsgatan och med möjlig kvartersbebyggelse i söder.

Förslaget är förenligt med översiktsplanen. Lundbyleden, som passerar över Hjalmar Brantingsgatan, omfattas av riksintresse för kommunikation. Hjalmar Brantingsgatan ansluter till Lundbyleden i Brantingsmotet, som ligger inom studerat område. Föreslagna trafiklösningar bedöms inte påverka riksintresset negativt.

## Program

För området gäller Program för Backaplan, diarienummer 0698/16, från mars 2019

Förslaget bedöms överensstämma med programmet och den utveckling som beskrivs där: 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.

Hjalmar Brantingsgatan är inte närmare beskriven men programmet tar upp följande trafikstrategier:

- Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (struktur)
- Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (samhällsplanering)
- 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). Parkering 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.

Förslaget stämmer väl överens och bidrar till framför allt de tre sista punkterna.



*Illustrationsplan, Program för Backaplan*

## Taktiska överväganden

En ombyggnation av Hjalmar Brantingsgatan i detta snitt har en rad beroenden:

- Omläggning av ledningar Backaplan DP2 -2029
- Utbyggnad Backaplan DP4 -2029
- Anslutning spår till Backavägen -2029
- Utbyggnad Backaplan DP2 -2030
- Deltavägen -2030
- Anslutning spår "Norra benet" -2030 (bortre gräns 2039)

Flertalet av dessa projekt kommer anpassas till befintligt utseende vilket gör att staden måste bygga temporära lösningar i brist på en slutlig lösning. Det är därför viktigt att detta arbete prioriteras så att Hjalmar Brantingsgatan med dess anslutningar området kan byggas ut på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

## Bedömning ur ekonomisk dimension

En översiktlig kostnadsuppskattning är gjord av exploateringsförvaltningen och landar på ca 300 miljoner kronor. Den är då baserad på:

Å-priser för hårdgjord yta respektive grönyta och med tre grader av bearbetning; justering ytor, ombyggnad ytor och nybyggnad.

- 58 stora träd
- 81 pelarträd utmed spår
- 2 nya spårvagnshpl –hög kvalitet
- Rivning gångtunnel vid Hamnbanan
- Ledningsflyttar
- Projekt- och byggledning
- Projektering
- Trafik under byggtiden
- Ersättning spårvagn
- Risk och osäkerhet 45%

I detta tidiga skede har inte en slutlig avgränsning till andra pågående projekt gjorts, varför vissa ytor i kalkylen kan komma att finansieras inom dessa projekt.

Eftersom etapp 1 endast innehåller åtgärder som är påkallade av nödvändiga kollektivtrafikåtgärder och omvandling av Hjalmar Brantingsgatan till en stadsgata, saknas exploateringsintäkter. Projektet har sedan tidigare funnits med som ett namngivet projekt i trafiknämndens investeringsplan och vid omorganisationen flyttades det över till exploateringsnämnden. Projektet förväntas därför utgöra ett skattefinansierat investeringsprojekt. Men genom att förslaget byggs ut samordnat med kommande detaljplaner och spårdragningar finns stora besparingar att göra genom att undvika kostsamma temporära lösningar.

Huvudprogram Backaplan uppskattar att det finns ca 50-100 Mkr i förgäves-/merkostnader, eller kostnader som kan lösas effektivare i en samordning.

Möjlighet till medfinansiering till kollektivtrafikdelarna från regional infrastrukturplan finns, Hjalmar Brantingsplatsen är utpekad som brist i gällande regional plan och inspelad sen tidigare i stadens inspel till planrevideringen. Dialog pågår med VGR/Västtrafik. Medfinansiering är inte omöjligt men tidsmässigt kan det finnas en risk då beslut om inriktning av planen för 2026-2037 fattas Västra Götalandsregionen under våren inför att planförslaget går på remiss.

Ettapp 2 kan genomföras i ett senare skede när utvecklingen i Backaplan har lett till att intresse för fastighetsutveckling från fastighetsägare söder om Hjalmar Brantingsgatan finns. Till den etappen förväntas exploateringsbidrag från kommande byggrätter kunna finansiera del av den återstående ombyggnaden.

## Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget medför att andelen grönyta blir avsevärt mycket högre än med nuvarande utseende. Tillräcklig yta finns för att stora träd ska få plats i två rader. Ytterligare två rader med pelarträd innebär att totalt 140 nya träd

planteras i aktuellt gatusnitt. De föreslagna trädraderna planeras att fortsätta hela vägen genom Frihamnen till Hisingsbron.

Omvandlingen kommer bidra till fler ekosystemtjänster och möjlighet till skuggning. Det bedöms också kunna bidra till en ökad ekologisk mångfald. Om samma gestaltungsprincip kan tas vidare även längs hela Hjalmar Brantingsgatans sträckning västerut, skapas en grön korridor från Biskopsgården till Frihamnen.

## Bedömning ur social dimension

Genom att skapa ett tydligt hållplatsläge med en gestaltungsprincip hög ambition kan Hjalmar Brantingsplatsen bli en symbol för den nya innerstaden. Genom en tydlig organisering av trafikslagen, utökade ytor för gång och cykel, fler möjligheter att korsa Hjalmar Brantingsgatan, bidrar förslaget till ökad trygghet för samtliga åldersgrupper.

## 6. Förutsättningar för genomförande

Föreslagna åtgärder bedöms rymmas inom befintliga planer varför en ny detaljplan inte behövs. Staden äger också aktuella ytor. Förslaget har många beroenden och en noggrann planering av etappindelning och genomförande är en nyckel till framgång.

Förslaget påverkar inte skyfallsvägar men förutsätter att tillräcklig pumpkapacitet finns i lågpunkten mellan Lundbyleden och Hamnbanan. Förslaget bedöms rymma dagvattenhantering och reningsytor.

Förslaget förutsätter att biltrafik minskas över Hisingsbron och att bussar får egna bussfiler.

Det aktuella stadsutvecklingsförslaget har starka beroenden till den planerade stadsutvecklingen inom Backaplan. Ett planeringsbeslut för Backaplans delområde 2 är under beredning till stadsbyggnadsnämnden och kommunfullmäktige. Planeringsbeslutet innehåller förslag till godkännande av en fortsatt planering av Backaplans delområde 2, samt innehåller ett förnyat övergripande ställningstagande om kommunens ekonomiska åtaganden, samt finansieringen som är förenad med stadsutvecklingsinitiativet. Avsikten med planeringsbeslutet är att åskådliggöra de ansvarsmässiga och ekonomiska åtaganden för kommunen som följer av ett genomförande.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det vore lämpligt att beslutet om finansiering av en omvandling av Hjalmar Brantingsgatan fattas inom ramen för Backaplans planeringsbeslut. Detta mot bakgrund av åtgärdens omfattning, men även eftersom stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att den är principiellt viktig mot bakgrund av beroendet till Backaplans utveckling och för kollektivtrafikens framkomlighet och kapacitet. Planeringsbeslutet i kommunfullmäktige om



finansiering och uppdrag till exploateringsnämnden är en förutsättning för genomförande.

Genomförandeprojektet bedöms bli stort.