



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-20

SBN 2025-04-25

Diarienummer SBF-2025-00460

Handläggare

Jonas Uvdal

Telefon: 031 368 19 72

E-post: jonas.uvdal@stadsbyggnad.goteborg.se

Stadsutvecklingsförslag för omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, del Backaplan inom stadsdelen Tingstadsvassen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

Godkänna inriktning för stadsutvecklingsförslag för omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, del Backaplan inom stadsdelen Tingstadsvassen

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: Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Backa, Tingstadsvassen och Kvillebäcken (dp 2), Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen (inom fastigheten Backa 866:731 med flera) inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen (Backaplan dp 4), spårkoppling till Backavägen och spårkoppling 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 spårstopp. 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 genomförande.

Genomförandeprojektet bedöms bli stort.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En översiktlig kostnadsuppskattning är gjord av exploateringsförvaltningen och landar på ca 300 miljoner kronor, inklusive 45% risk och osäkerhet.

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 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/Västrafik. 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.

Etapp 2 kan genomföras i ett senare skede, när 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.

Stadsbyggnadsförvaltningens del i kommande projekt kan utföras inom förvaltningens budget.

Projektet ser ut att ge ett minus för staden, men bedöms ändå utgöra en besparing jämfört med att bygga om området med temporära och mindre funktionella lösningar som löser en fråga i taget.

Bedömning ur ekologisk dimension

Förslaget medför att andelen gröna ytor 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 gestaltningsmässig 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.

Bilagor

1. Stadsutvecklingsförslag

Ärendet

Ärendet gäller ett stadsutvecklingsförslag för omvandling av Hjalmar Brantingsstråket vid Backaplan. Förslaget innebär en trafikerings- och gestaltungs-lösning som möter upp kommande detaljplaneprojekt och planerade kollektivtrafikåtgärder (exempelvis spår mellan Lindholmen och Brunnsbo enligt Sverigeförhandlingen).

Nämnden ska ta ställning till förslagets innehåll och huruvida ett skattefinansierat genomförandeprojekt ska inledas med den inriktning som beskrivs i stadsutvecklingsförslaget.

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.

Platsen

Området som ligger söder om Backaplan består idag av en komplex trafikapparat där kollektivtrafik och biltrafik dominerar och med flera inbyggda konfliktpunkter. Det finns endast en passage över Hjalmar Brantingsgatan för gång och cykel. Gatuavsnittet saknar nästan helt vistelsekvaliteter.

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 tradrader, 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.



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

Området berörs av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016 - 2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden. Förvaltningen bedömer att förslaget är förenligt med historisk stadsplaneanalys.

Konsekvenser och avväganden

Projektet är avstämt med Huvudprogram för Backaplan. Projektet bedöms preliminärt inte föranleda betydande miljöpåverkan. Förslaget förutsätter att kollektivtrafiken och gång och cykel prioriteras, vilket medför att biltrafiken minskar i detta snitt. Sammantaget bedöms de positiva konsekvenserna överväga de negativa.

Strategiska och taktiska överväganden

Se även rubriker *Bedömning ur ekonomisk dimension*, *Bedömning ur ekologisk dimension* och *Bedömning ur social dimension* ovan.

Förslaget är förenligt med översiktsplanen. Området omfattas av riksintresse för kommunikation men genom förslagna trafiklösningar bedöms förslaget inte gå emot riksintresset. Området 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 området kan byggas ut på ett så kostnadseffektivt sätt som möjligt.

Förutsättningar för genomförande

Området har gällande planer vars bestämmelser inte strider mot förslagets utformning 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.

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan