



Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen (DP4)

PLANBESKRIVNING

Samrådshandling

Innehållsförteckning

INLEDNING	3
ÄRENDEINFORMATION	3
SAMMANFATTNING	4
HANDLINGAR	8
DETALJPLANENS SYFTE	9
BESKRIVNING AV DETALJPLANEN	9
PLANOMRÅDETS LÄGE, AVGRÄNSNING OCH MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN	9
HUVUDMANNASKAP	11
GENOMFÖRANDETID	11
PLANFÖRSLAGETS HUVUDDRAG	12
ÖVERVÄGANDEN SOM LIGGER TILL GRUND FÖR DETALJPLANENS UTFORMNING	28
GESTALTNING	29
MOTIV TILL DETALJPLANENS REGLERINGAR	30
PLANERINGSFÖRUTSÄTTNINGAR	36
BESTÄMMELSER OCH TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	36
BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN	38
SAMMANFATTNING AV INNEHÅLLET I PLANERINGSUNDERLAGEN	45
KONSEKVENSER	59
SÄRSKILT BESLUT OM BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	59
MILJÖKVALITETSNORMER (MKN)	60
PÅVERKAN PÅ MILJÖMÅLEN	60
PÅVERKAN PÅ RIKSINTRESSEN	61
SOCIALA KONSEKVENSER OCH BARNPERSPEKTIV	61
GENOMFÖRANDEFRÅGOR	64
MARK- OCH UTRYMMESFÖRVÄRV	64
FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR	65
TEKNISKA FRÅGOR	67
EKONOMISKA FRÅGOR	72
ORGANISATORISKA FRÅGOR	73
PRÖVNING ENLIGT ANNAN LAGSTIFTNING I GENOMFÖRANDET	75
PLANERINGSUNDERLAG	75

Inledning

Ärendeinformation

Planbeskrivning upprättad: 2025-03-28

Detaljplanens namn: Handel, kontor och verksamheter vid Backavägen inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen

Kommunens namn: Göteborgs Stad

Planstart: 2021-11-23

Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900).

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 2022-0490 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet istället av Stadsbyggnadsförvaltningen med diarienummer SBF-2023-00407.

Diarienummer Stadsbyggnadsförvaltningen: SBF-2023-00407

Handläggare SBF: Diddi Carlson

Tel: 031-368 15 77

diddi.carlson@stadsbyggnad.goteborg.se

Diarienummer Exploateringsförvaltningen: EXF-2023-01887

Handläggare EXF: Magnus Stenberg

Tel: 031-368 12 14

magnus.stenberg@exploatering.goteborg.se

Sammanfattning



Figur 1 Illustrationsbild sett från Stenpiren som visar hur Backaplan kan se ut i framtiden. Gul färg är aktuell detaljplan. Illustration av What! Arkitekter.

Syfte

Detaljplanen är en del av en större stadsutveckling på Backaplan i enlighet med program för Backaplan.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en tät exploatering med ny bebyggelse för centrumverksamheter så som kontor, handel, service, utbildningslokaler med mera. Detaljplanen ska även möjliggöra för transformatorstation och likriktarstation.

Bebyggelsen ska utgöra ett landmärke i staden, som tydligt markerar platsens betydelse som stadsutvecklingsnod i enlighet med översiktsplanen. Vidare syftar detaljplanen till att Hjalmar Brantingsplatsen ska omvandlas för att stärka dess betydelse som torg och nod i kollektivtrafiksystemet. Platsen utvecklas som mötesplats och entré till det nya Backaplan. Detaljplanen ska även skapa förutsättningar för utveckling av sammanhängande gång- och cykelstråk som kopplar ihop innerstaden med Frihamnen, Backaplan och övriga Hisingen.

Planområdets läge

Planområdet ligger på Hisingen cirka två kilometer norr om Göteborgs centralstation.

Detaljplanen består av två separata ytor. Den södra ytan är idag en grön impedimentyta vid Brantingsmotet. Den norra ytan består av ett område mellan Lundbyleden och Backavägen och Hjalmar Brantingstorget, en kollektivtrafiknod som idag är planlagd för kollektivtrafik med torg. Detaljplanen omfattar merparten av östra sidan av Hjalmar Brantingsplatsen.

Planförslagets huvuddrag

Detaljplanen innebär uppförande av en tät exploatering ny bebyggelse med centrumverksamhet och utbildningslokaler samt utbyggnad av torget Hjalmar Brantingsplatsen. Detaljplanen innebär att en ny mötesplats skapas och att Hjalmar Brantingsplatsens funktion som kollektivtrafiknod kan utvecklas.

Detaljplanen möjliggör för en cirka 36 våningar hög skyskrapa som kommer att markera torget Hjalmar Brantingsplatsen och stadsdelen Backaplan. Bebyggelsen kommer att tydligt synas från en stor del av övriga staden.

Trafikutformningen kommer att ändras för att gynna ett utökat kollektivtrafikutbud. Detaljplanen ger förutsättningar för utökad kollektivtrafik genom ny spårväg och nya hållplatser som bidrar till att utveckla Hjalmar Brantingsplatsens funktion som nod i kollektivtrafiksystemet.

Detaljplanen innebär möjlighet till utveckling av ett nytt sammanhängande gång- och cykelstråk som kopplar ihop innerstaden med Frihamnen, Backaplan och övriga Hisingen. Stråket ligger i förlängningen av Swedenborgsgatan österut mot Frihamnen, och den del av stråket som löper genom aktuell detaljplan har under planarbetet fått arbetsnamnet "Diagonalen".

Överväganden som ligger till grund för detaljplanens utformning

Översiktsplan

Översiktsplanen för Göteborgs kommun, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, anger området som omvandlingsområde, delområde Backaplan med Hjalmar Brantingsplatsen utpekad som nod för stadsutveckling.

Översiktsplanen anger att Backaplan har en god potential och kapacitet för stadsutveckling. Genom att fortsätta den påbörjade omvandlingen till tät blandstad genom byggandet av stadsdelen Kvillebäckens sydöstra del, kan grunden läggas till en sammanhängande stadsstruktur mellan Hisingensbron och Vågmästareplatsen, vilket är en av förutsättningarna för en stadskärna som växer över älven. Översiktsplanens rekommendationer för Backaplan som rör aktuell detaljplan är:

- Utveckla området kring noden Knutpunkt Hjalmar i ett första steg. Stärk därefter sambandet med Frihamnen och stråket mot Brunnsbo till tät blandstad som en del av den utvidgade stadskärnan med stort handelsinnehåll, men även ett stort inslag av bostäder och service.
- Bygg ut områdets lokala gatunät och skapa bättre barriärbrytande gång- och cykelkopplingar mot Kvillebäcken, mot Brunnsbo och mot Frihamnen.

Utöver detta pekar översiktsplanen ut Hjalmar Brantingsplatsen som en stadsutvecklingsnod. Stadsutvecklingsnoder utgör entréer i den växande stadskärnan med stor potential för att omhänderta och utveckla stadsliv. Centrala Göteborgs noder har olika förutsättningar för stadsutveckling. Det kan handla om alltifrån förtätning och omvandling av bebyggelse till utveckling av stadsmiljön. Genom att förtäta i vissa noder

och längs kopplande stråk med rätt rumsliga förutsättningar, ett förbättrat gång- och cykelnät, hög centralitet i gatunätet och väl utbyggd kollektivtrafik, uppnås störst potential till stadsliv och sammanhängande stad. För stadsutvecklingsnoden Hjalmar Brantingsplatsen ger översiktsplanen följande rekommendationer:

- Utveckla stadsmiljön och förtäta i nod med anslutning till bytespunkten Hjalmar Brantingsplatsen och stärk särskilt stråket mellan dessa, för att omhänderta flöden av människor.
- Möjliggör för att stadslivet och handel kan sprida sig i stråk, öka orienterbarheten och tillgängligheten för gående och cyklister till noder.
- Lyft gatan Diagonalen i Swedenborgs allé som nytt gent stråk, som kopplar Backa och Kvillestaden till Hisingsbron genom Hjalmar Brantingsplatsen.

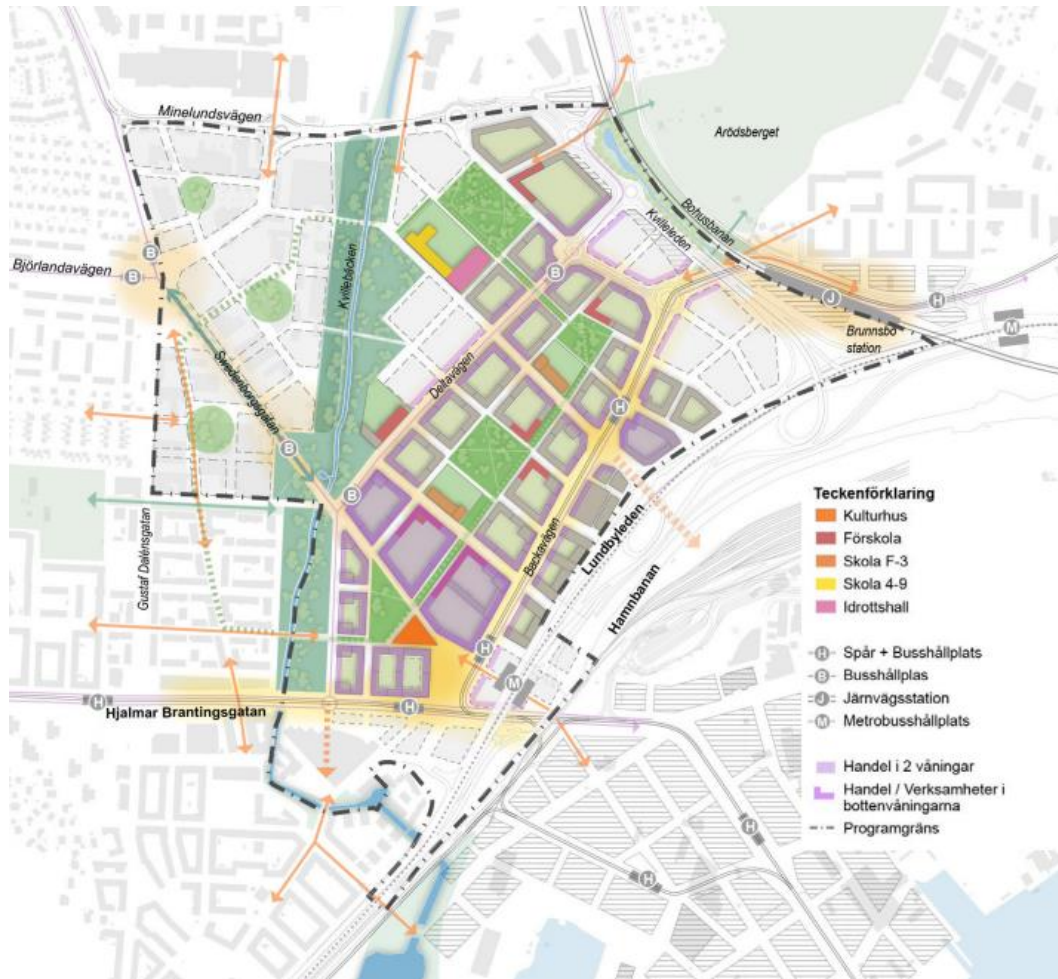
Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanens inriktningar för omvandlingsområdet Backaplan och stadsutvecklingsnod Hjalmar Brantingsplatsen. Detaljplanen innebär avsteg från översiktsplanens nivåer för att hantera översvämningsrisk på grund av befintliga förutsättningar i Lundbyleden. I samrådsförslaget av detaljplanen utgår man från Hjalmar Brantingsgatan i sin nuvarande form men inom Göteborgs Stad pågår det parallellt ett arbete med att se över hur gatan kan byggas om.

Vision Älvstaden

Visionen Älvstaden blev antagen av kommunfullmäktige i oktober 2012. Backaplan är ett av flera utpekade förnyelseområden inom Älvstaden som ingår i Göteborgsregionens tillväxtstrategi och som syftar till att utveckla de centrala delarna av stadskärnan på båda sidorna om Göta älv. Ambitionen är att en utveckling av stadens centrala delar ska generera tillväxt genom att attrahera nya arbetstillfällen, nya branscher och invånare. Områdets strategiska läge på den norra älvstranden gör det till en viktig del av Älvstaden genom att det kan binda samman centrala delar av Göteborg. Älvstaden ska utifrån visionen arbeta mot att vara öppen för världen. Den ska vara inkluderande, grön och dynamisk och den ska utformas så att den länkar samman staden, möter vattnet och stärker den regionala kärnan. Älvstaden ska även göra Göteborg synligt för världen.

Program för Backaplan

Utformningen av aktuell detaljplan och övriga detaljplaner i omvandlingsområdet Backaplan utgår från Program för Backaplan (2019). Syftet med programmet är att möjliggöra blandstad inom befintligt handels- och verksamhetsområde. Uppdraget innebar att ta fram övergripande förutsättningar, värden och strategier för hur Backaplan kan omvandlas en attraktiv ny stadsdel. Programmet har tagit fram en övergripande bebyggelsestruktur som områdets detaljplaner baseras på, se karta nedan.



Figur 2 Programillustration med kvartersstruktur, gator, parker och torg.

I programmet anges riktlinjer för kommande planering för att säkerställa sociala och kulturella värden, innehåll, struktur och genomförande baserat på programmets inriktning. Riktlinjerna ger vägledning inför reglering och fortsatt utveckling av förslaget utformning. Programmet anger följande riktlinjer som berör aktuell detaljplan:

- Handel organiseras främst kring Hjalmar Brantingsplatsen och i aktiva bottenvåningar utefter huvudgator.
- Fotgängare prioriteras på torg och platser, där biltrafik undviks.
- Kopplingar till omgivande områden förstärks. Fotgängare och cyklister ska prioriteras.
- Klimatanpassning sker genom markhöjning.
- Utvecklingen sker etappvis söderifrån.

Handlingar

Planhandlingar

- Plankarta med planbestämmelser
- Planbeskrivning (denna handling)

Övriga handlingar

- Planprogram för Backaplan
- Fastighetsförteckning (publiceras ej på Internet)
- Illustrationsritning
- Kvalitetsprogram
- Grundkarta

Planeringsunderlag

En referenslista med samtliga utredningar och andra planeringsunderlag som legat till grund för detaljplanens omfattning och utformning finns längst bak i planbeskrivningen.

Detaljplanens syfte

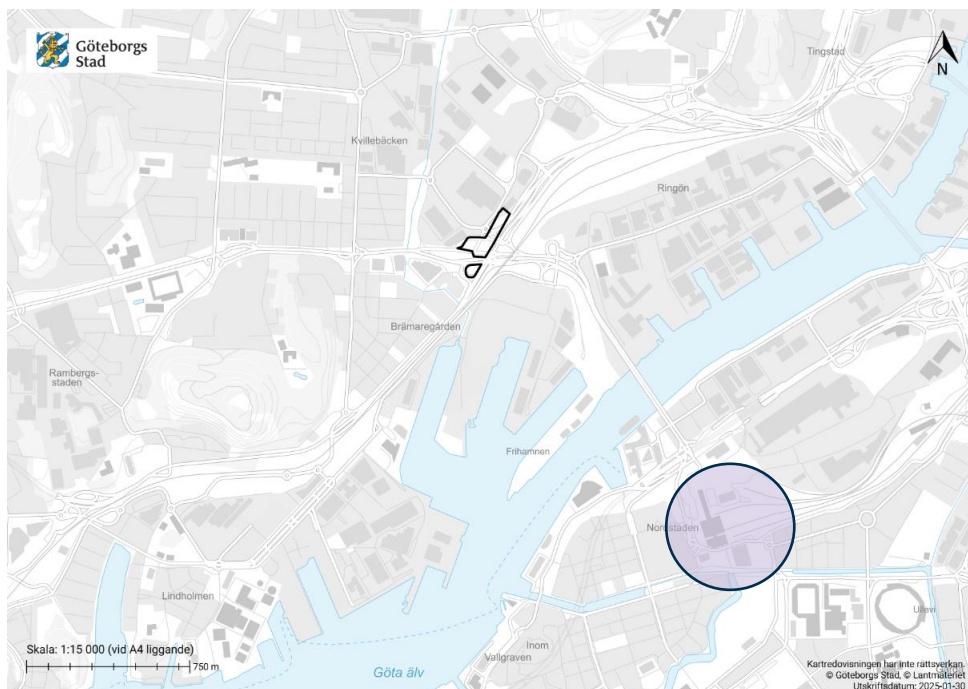
Detaljplanen är en del av större stadsutveckling Backaplan i enlighet med program för Backaplan.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en tät exploatering med ny bebyggelse för centrumverksamheter så som kontor, handel, service, utbildningslokaler med mera. Detaljplanen ska även möjliggöra för transformatorstation och likriktarstation.

Bebyggelsen ska utgöra ett landmärke i staden, som tydligt markerar platsens betydelse som stadsutvecklingsnod i enlighet med översiktsplanen. Vidare syftar detaljplanen till att Hjalmar Brantingsplatsen ska omvandlas för att stärka dess betydelse som torg och nod i kollektivtrafiksystemet. Platsen utvecklas som mötesplats och entré till det nya Backaplan. Detaljplanen ska även skapa förutsättningar för utveckling av sammanhängande gång- och cykelstråk som kopplar ihop innerstaden med Frihamnen, Backaplan och övriga Hisingen.

Beskrivning av detaljplanen

Planområdets läge, avgränsning och markägoförhållanden



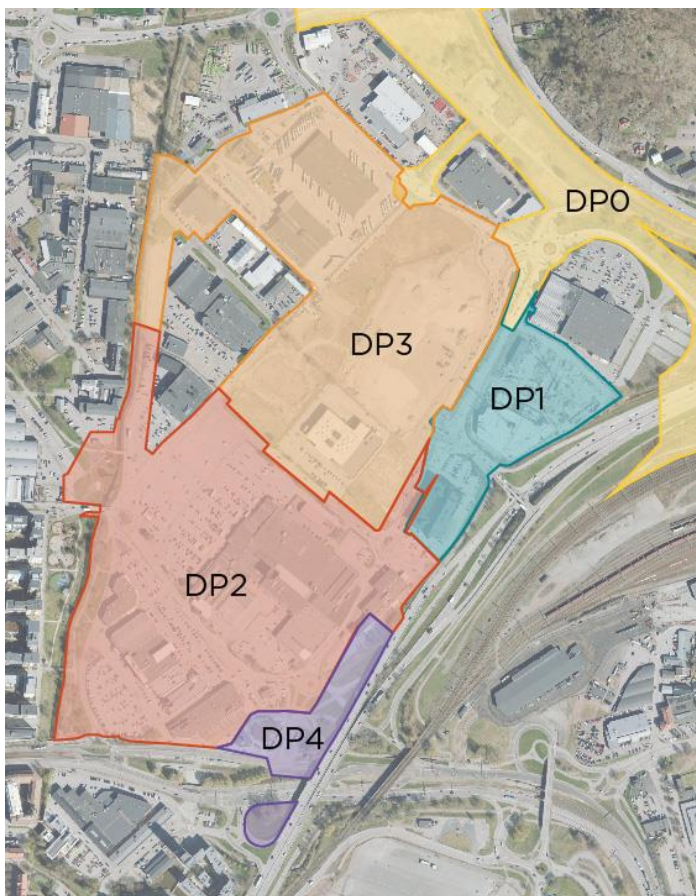
Figur 3 Karta över centrala Göteborg med planområdet centrerat i karten och centralstationen inringat med en cirkel i lila färg. Kartan visar att Backaplan har väldigt nära med cirka två km till centrala Göteborg.

Detaljplanen består av två separata ytor. Den södra ytan är idag en grön impedimentyta vid Brantingsmotet och idag planlagd för trafikändamål och plantering. Ytan är med i

planområdet för att möjliggöra uppförande av likriktarstation för spårväg. Den norra ytan består av ett område mellan Lundbyleden och Backavägen och Hjalmar Brantingstorget, en kollektivtrafiknod som idag är planlagd för kollektivtrafik med torg. Detaljplanen omfattar merparten av östra sidan av Hjalmar Brantingsplatsen, medan övriga delar av torget ingår i DP2. Hjalmar Brantingsplatsen och Brantingsmotet ligger cirka två kilometer norr om Göteborgs centrum och centralstationen. Planområdet omfattar drygt 1,5 hektar. Detaljplanen avgränsas av Lundbyleden i öst och Backavägen i väst.

Aktuell detaljplan är en del av en större stadsomvandling av Backaplan tillsammans med ett flertal detaljplaner som genomförs i olika etapper. Det övergripande syftet med detaljplanen är att bidra till att Backaplan utvecklas till en hållbar och attraktiv stadsdel där Göteborgs centrum tar klivet över älven i enlighet med översiktsplanen, Vision Älvstaden och Program för Backaplan. Det nya Backaplan ska vara en tät, grön och stadsmässig stadsdel och en del av innerstaden – Hisingens centrum.

Mellan de olika detaljplaneetapperna finns flera beroenden. För att förenkla hänvisningar till dessa refererar vi i planbeskrivningen till de olika detaljplanerna som DP0, DP1, DP2, DP3 och DP4 (denna detaljplan). Färgerna för de olika detaljplanerna används även i en del av vybilderna i denna planbeskrivning.



Figur 4 Karta över planavgränsningar i relation till övriga detaljplaner.

Använd planbeteckning	Detaljplanernas namn	Status
DP0	Detaljplan för gator vid Backaplan	Vunnit laga kraft
DP1	Detaljplan för handel och verksamheter öster om Backavägen	Vunnit laga kraft
DP2	Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan	Inför granskning
DP3	Detaljplan för bostäder, lokaler, grönytor och service vid Backavägen och Norra Deltavägen	Inför granskning
DP4	Detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen	Denna detaljplan

Fastighetsägare och rättighetshavare framgår av fastighetsförteckningen. Under fastighetsrättsliga frågor listas de fastigheter som ingår i planområdet. Fastigheterna ägs av Göteborgs Stad bortsett från en som är i privat ägo.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Genomförandetid

Genomförandetiden är femton (15) år från den dag då beslutet att anta planen vinner laga kraft. Femton år bedöms vara en rimlig tid för utbyggnad enligt planförslaget.

Under genomförandetiden har fastighetsägaren en lagstadgad rätt att bygga i enlighet med planen och detaljplanen får inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja. Ett undantag är dock om en ändring är nödvändig på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen. Ett annat undantag är införande av fastighetsindelningsbestämmelser.

Efter genomförandetidens slut fortsätter detaljplanen att gälla tills kommunen tar fram en ny detaljplan, ändrar eller upphäver gällande plan. Fastighetsägaren äger efter genomförandetidens slut ingen rätt till ersättning för förlorade rättigheter som fanns i den ursprungliga planen och som försvinner när den ursprungliga planen ändras, ersätts eller upphävs.

Planförslagets huvuddrag

Bebyggelse

Detaljplanen innebär uppförande av en tät exploatering ny bebyggelse med centrumverksamhet och utbildningslokaler.

Detaljplanen säkerställer de ramar för utformning av bebyggelse som i denna detaljplan har bedömts som mest principiellt viktiga, det vill säga bruttoarea, byggnadsvolymer, utformning av bottenvåningar, sockelvåningar, avslut av byggnaders översta delar, in- och utfarter och begränsning parkeringsgarage.

Detaljplanen medger totalt 70 000 kvadratmeter bruttototalarea (BTA) centrumverksamheter och utbildning (ej grundskola eller förskola). Detaljplanen ska även möjliggöra en likriktarstation vid Brantingsmotet.

Detaljplanen möjliggör för en cirka 36 våningar hög skyskrapa (enligt stadens riktlinje *stadens siluett* kallas höghus över 16 våningar för skyskrapa) som kommer att markera torget Hjalmar Brantingsplatsen och stadsdelen Backaplan. Höghuset kommer att synas från flera platser i staden och bli ett nytt landmärke. Detta sammantaget så blir det viktigt med god gestaltning av byggnaden. Den viktigaste gestaltningsidén är att skyskrapan stegvis ska smalnas av mot himmelen i syfte att ge ett slankare intryck. Längst ner föreslås ett så kallat podium i cirka åtta våningar ovanpå vilken skyskrapan placeras.

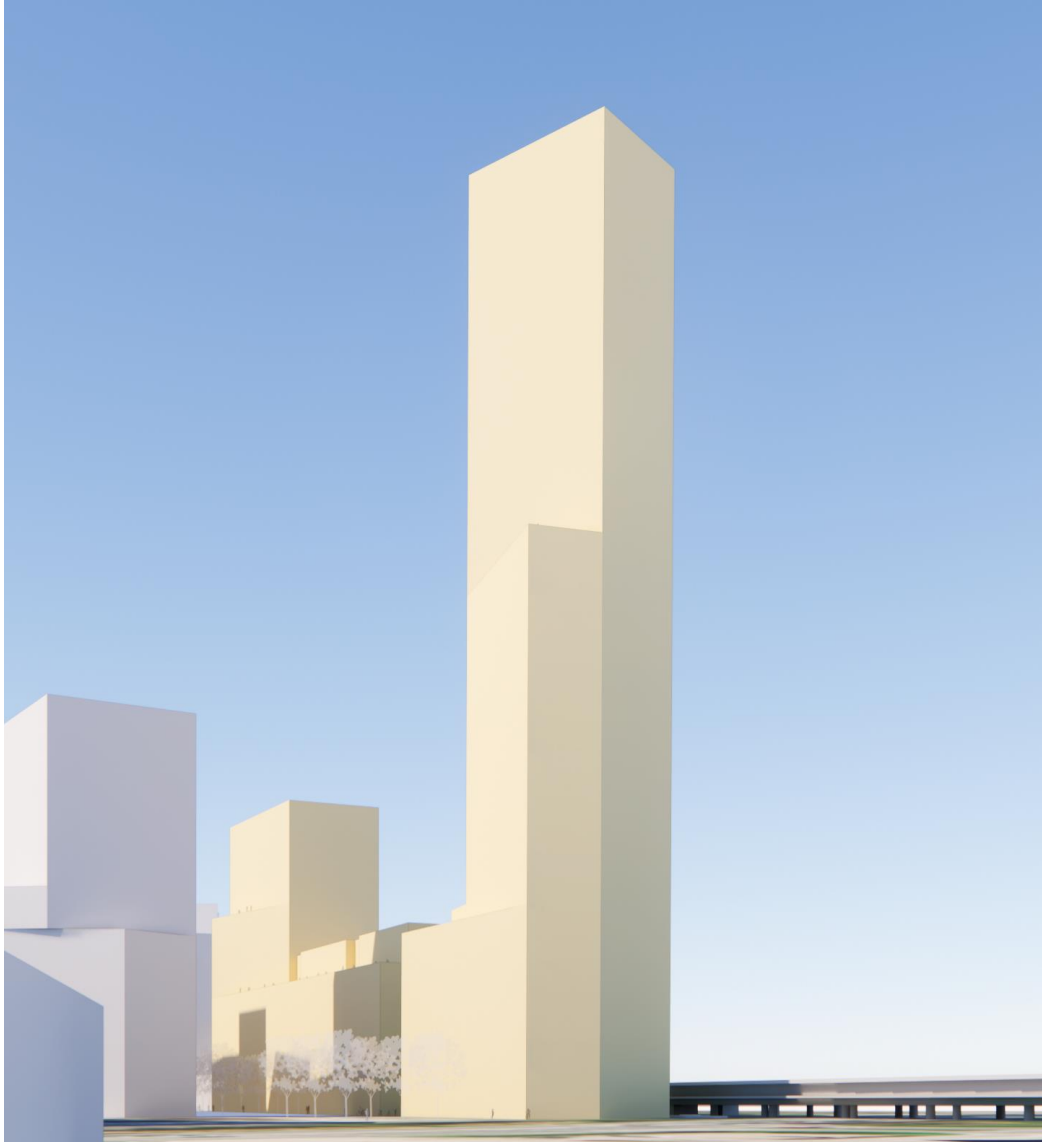


Figur 5 Illustrationskarta som visar planförslaget inom denna detaljplan och delar av den pågående detaljplanen DP2. Denna detaljplan markeras med tjock svart linje.

Detaljplanen möjliggör även ett långsmalt kvarter längs med Backavägen och Lundbyleden (benämnt som kvarter 60 i bilden). För kvarteret möjliggörs för en hög exploatering, där bebyggelsen trappas upp mot norr med ett höghus på cirka 17 våningar. För att ta ner byggnadsskalan i Backavägens gaturum så dras delar av de översta våningarna in från gatan och höghusets volym delas upp något. För samtlig bebyggelse gäller att fasad ska utformas med en markerad sockelvåning. Därutöver finns planbestämmelser som reglerar utformningen av bottenvåningar, i syfte att säkerställa förutsättningar för lokaler längs med Backavägen och vid Hjalmar Brantingsplatsen. De högsta byggnaderna ska i höjddled avslutas med en avvikande utformning för att markera byggnadernas avslut.

Illustrationer av bebyggelsen

På följande sidor visas illustrationer på hur den nya bebyggelsen kan komma att utformas och hur den kan upplevas från olika platser i staden. Illustrationerna är enbart exempel, främst för att visa på möjliga byggnadsvolymer. Detaljerad fasadutformning styrs inte i detaljplanen. Däremot visas i figur 10 ett antal inspirationsbilder för hur fasader bör gestaltas i kommande arbete. Där kan även principerna bakom detaljplanens planbestämmelser om utformning av sockelvåningar och byggnaders avslut ses.



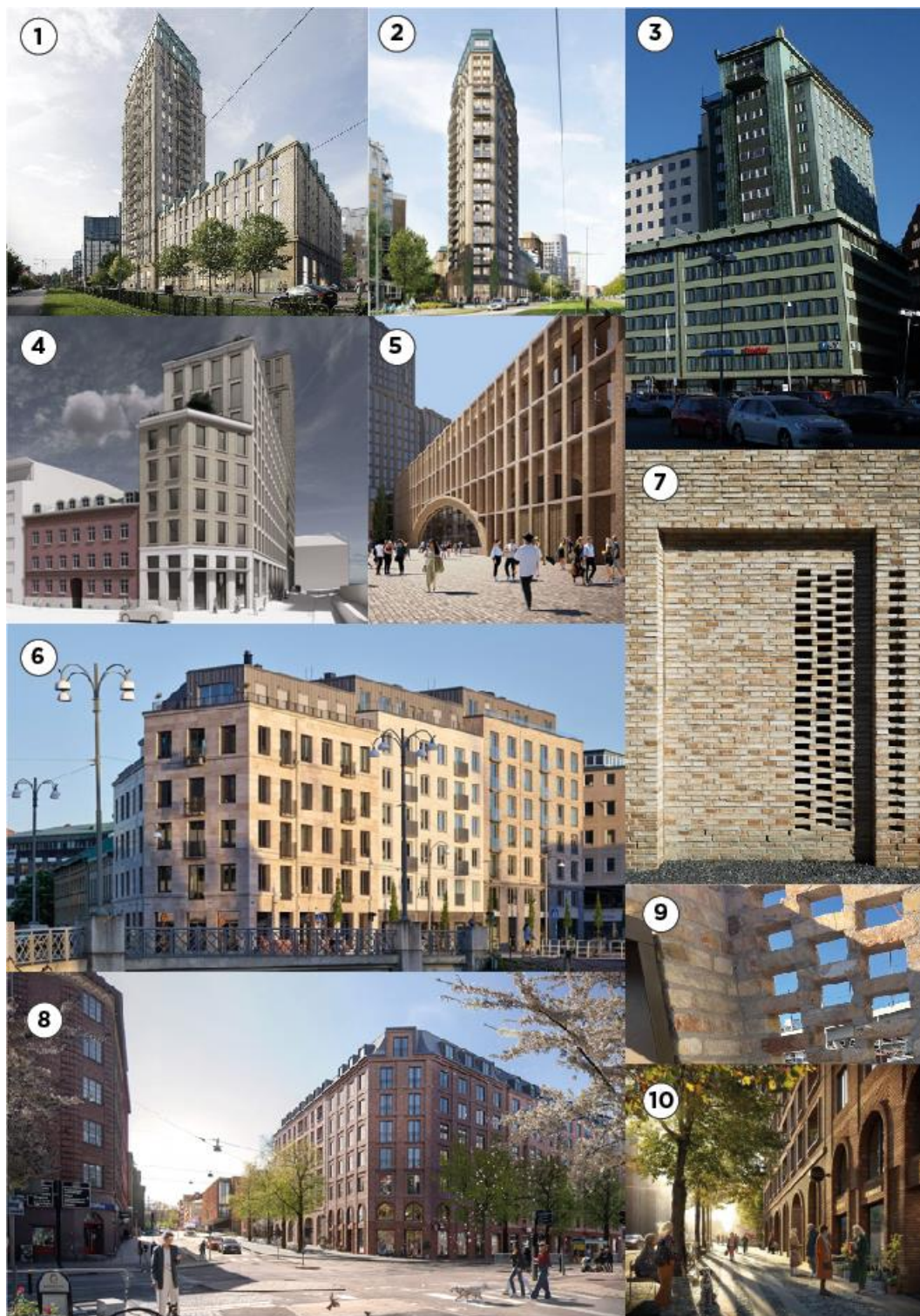
Figur 6 Ö.V. Vy mot Hjalmar Brantingsplatsen och Backavägen från Hjalmar Brantingsgatan. Illustration av What! Arkitekter.



Figur 7 - Övre: Inzoomad bild från Stenpiren. Mitten: vy i Backavägens förlängning från Hjalmar Brantingsgatan. DP4 är längst till höger i bild. DP2 är till vänster. Nedre: Vy i Backavägens förlängning från torget. Illustrationer av What! Arkitektur och Göteborgs Stad.



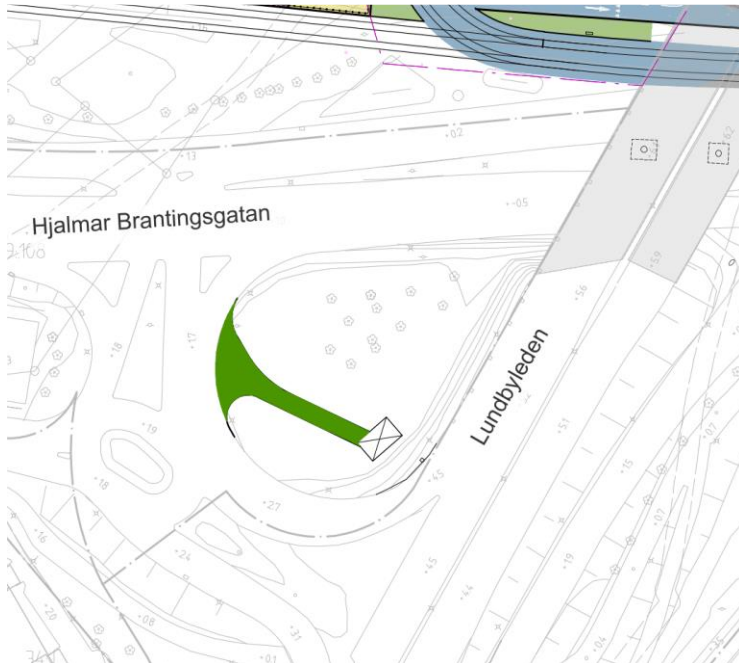
Figur 8 Färgerna visar de olika detaljplanerna i Backaplan. DP4 är lila, DP2 är röd, DP3 är gul och DP1 är grön. Övre: Vy från Hisingsbron. Mitten: Vy från Stenpiren. Nedre: Vy från Skansen Kronan. Illustrationer av Göteborgs stad, modell från What! Arkitekter.



Figur 9 - 1 och 2: Planbesked för bostäder vid Skånegatan (White arkitekter). 3: Otterhall. 4: Detaljplan för centrumutveckling vid Kilsgatan (Arkitema), 5: Ny centralstationsbyggnad för Västlänken - Göteborg C (Reiulf Ramstad Arkitekter) 6:Kvarteret Röda Bryggan (Semrén & Månsson) 9: Exempel på detaljering i tegelfasad (Åke E:son Lindman), 8 och 10: Detaljplan för bostäder och verksamheter vid Lorensbergsparken (Semrén & Månsson och Mareld), 9: Exempel på detaljering i tegelfasad (okänd).

Likriktarstation Brantingsmotet

En ny likriktarstation placeras söder om Hjalmar Brantingsgatan, i grönytan vid avfarten från Lundbyleden i Brantingsmotet. Den kommer att ersätta befintlig station som idag är belägen vid Kvillebäcksparken.



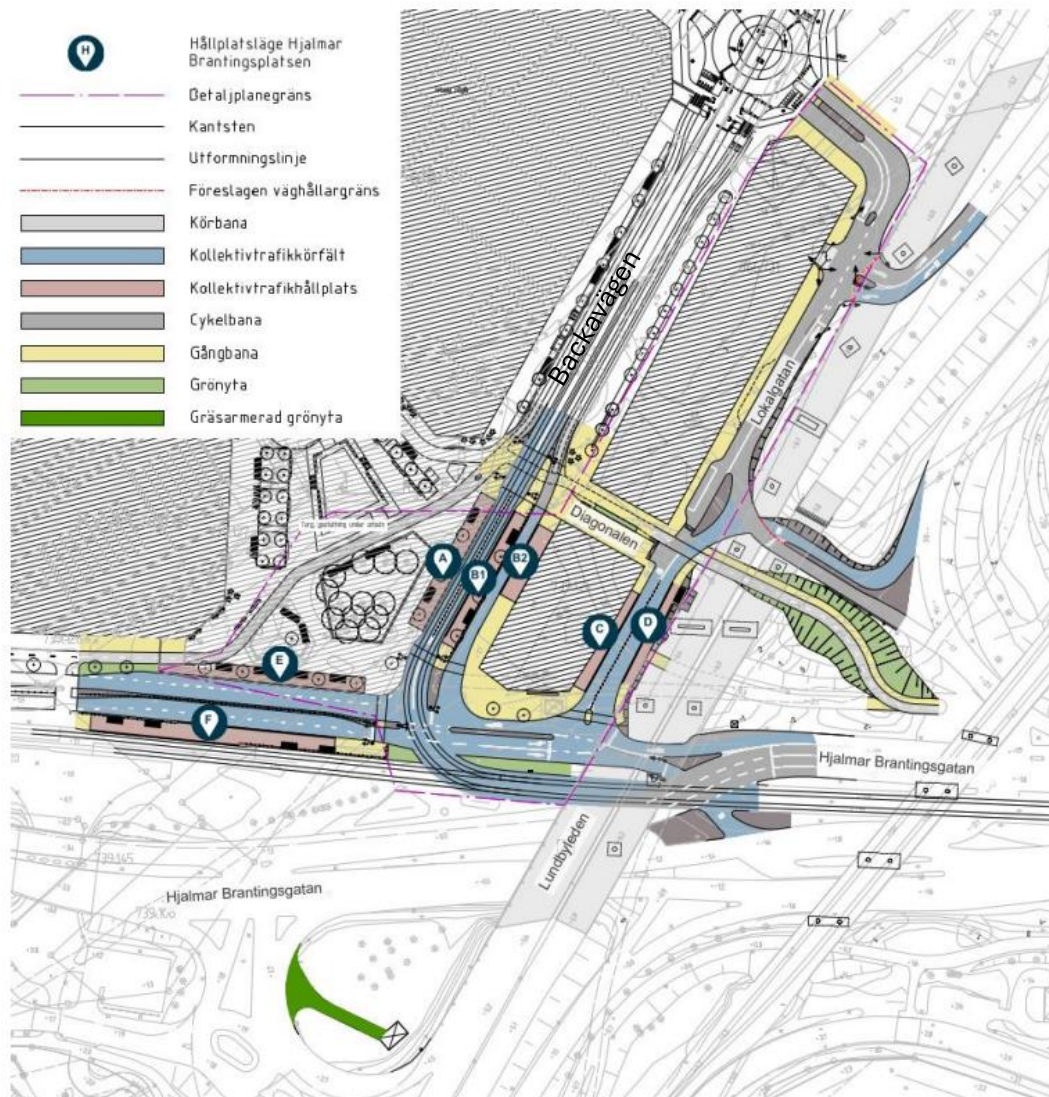
Figur 10 Angöring till likriktarstation vid avfart från Lundbyleden söder om Hjalmar Brantingsgatan.

Rivning

Vid planens genomförande kommer byggnaderna på Hjalmar Brantingsplatsen och byggnaden på fastigheten Backa 171:3 att rivas. Byggnaderna bedöms inte ha några kulturhistoriska värden.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Trafikförslag



Figur 11 Översikt av trafikutförningsförslaget, indelat i de områden som beskrivs i utredningen (Sweco 2025).

För detaljplanen har ett trafik- och utformningsförslag för allmän plats tagits fram (Sweco, 2025). Förslaget hanterar även delar som ligger utanför planområdet, men som krävs för detaljplanens genomförande. Dessa delar genomförs inom gällande detaljplan.

Detaljplanen innebär förändrad hantering av busstrafiken i form av borttagande av vändande och reglerande bussar på Hjalmar Brantingsplatsen, anläggning av nya hållplatser och utbyggnad av separat kollektivtrafikkörfält för spårväg och citybuss i Backavägen.

Hjalmar Brantingsgatan är ett viktigt stråk som binder samman Hisingen och Göteborgs innerstad, framför allt för kollektivtrafik. Förutsättningarna i detta planarbete är att Hjalmar Brantingsgatan ska ligga kvar i nuvarande sträckning förbi Hjalmar Brantingsplatsen.

Den befintliga gångtunneln under spårvägen och Hjalmar Brantingsgatan är oförändrad. Förslaget är att gatan trafikeras av spårväg med stadsbanestandard, egen banvall och korsande trafik i plan endast vid hållplatser. Spårvagnshållplatsen för trafik mot centrum föreslås vara oförändrad. Hållplats för spårvägstrafik ut mot Hisingen justeras och samförläggs med en busshållplats för bussar mot centrum. Plattformen kommer att ligga mellan spårvägen och bussens hållplatsläge, och betjäna båda kollektivtrafikslagen vilket innebär att plattformen är att betrakta som mittförlagd.

För trafik i västergående riktning föreslås ett hållplatsläge som möjliggör att två busslinjer med dubbelledade bussar ska kunna använda hållplatsläget samtidigt och köra in och ut utan att vara i vägen för varandra. Spårvägen längs Hjalmar Brantingsgatan ligger kvar i befintligt läge men justeras något i höjd för att möjliggöra de tillkommande spåren mot Backavägen. Utöver att spåren anpassas i höjd behöver vägprofilen på Hjalmar Brantingsgatan (som idag ligger mer än 1 meter över de parallella spåren på delar av sträckan) sänkas så att de nya spåren kan korsa i plan. Inom detaljplanen tillkommer två anslutande gator mot Hjalmar Brantingsgatan, Backavägen, som trafikeras av buss och spårvagn, och gatan som löper parallellt med Lundbyleden benämnd som huvudgata¹ i plankartan vilken kommer att trafikeras av buss. Gatan går i marknivå parallellt och väster om Lundbyleden som längs denna sträcka går på en bro.

Backavägen ansluter till den befintliga bussgatan i Hjalmar Brantingsgatan och inom planområdet trafikeras den enbart av kollektivtrafik. I Backavägen finns gemensamt stråk för spårväg och citybuss med hållplatslägen väster om det södra kvarteret. Det föreslås ett separat hållplatsläge för busstrafik i norrgående riktning. I södergående riktning trafikeras buss och spårväg samma hållplatsläge. Öster om det södra kvarteret byggs hållplatslägen för regionbussar med koppling mot Lundbyleden. Det är begränsat med utrymme under bron för Lundbyleden och efter att bussavfarten mot Lundbyleden korsat avfartsrampen från Hjalmar Brantingsgatan kommer den nya bussgatan att ligga mellan befintlig körbana och Lundbyledens markfäste. Vidare utredning krävas för att säkerställa att brokonstruktionen och dess tryckbank inte påverkas av bussgatans nya sträckning.

Inom program ”Spårväg och citybuss Brunnsbo – Linné via Lindholmen”, som ingår som en del i Sverigeförhandlingen, planerar, projekterar och bygger Göteborgs Stad ny citybuss och spårväg längs Backavägen inom Backaplan för att försörja växande stadsdelar, knyta samman Hisingen med fastlandet samt avlasta centrala delar av Göteborg. Projekt ”Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen” är ett av tre delprojekt inom programmet. Projektet planerar för en driftsatt spårväg senast under år 2029.

Angöring för det norra kvarteret sker från omgivande gator medan in- och urlastning sker från gatan mellan kvarteret och Lundbyleden.

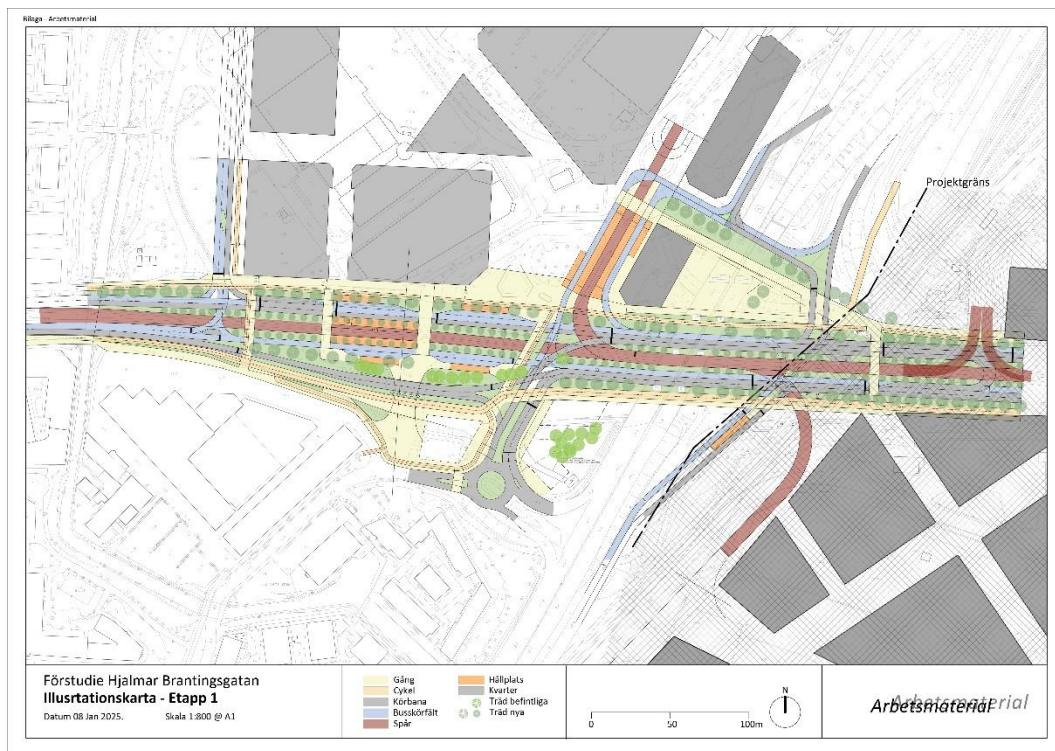
Omvandling av Hjalmar Brantingsgatan

Det pågår parallell planering för att på längre sikt omvandla Hjalmar Brantingsgatan till ett stadsmässigt stråk. Planeringen omfattar bland annat trafikomläggningar som innebär att all västergående trafik går norr om spåren närmast Backaplan, medan busstrafik österut går söder om spårvägen, till skillnad från idag när trafikflödena växlar riktning så

¹ I utredningar benämns gatan som löper parallellt med västra sidan av Lundbyleden som ”Lokalgatan”.

att endast busstrafik får köra intill Hjalmar Brantingsplatsen. Tanken bakom omvandlingen är bland annat att trafiken ska flyta bättre, vilket ska minska risken för köbildningar på Lundbyledens avfarter. Det åstadkoms genom att förändra körvägar så att antalet korsningspunkter mellan biltrafik och kollektivtrafik minskar. Förslaget innebär även möjlighet att bussar (såsom eventuell framtida metrobuss) kan köra av- och på Lundbyleden och angöra Hjalmar Brantingstorget. Förslaget ska även leda till att Hjalmar Brantingsgatan får minskad barriäreffekt.

Förslaget innebär att aktuell detaljplan behöver anpassas till den nya utformningen, främst i den så kallade ”Diagonalen” som blir bredare. Då planeringen är i ett tidigt skede och nyligen påbörjad, har inriktningen för aktuell detaljplan att förhålla sig till Hjalmar Brantingsgatan nuvarande utformning ännu inte förändrats.



Figur 12 Hur Hjalmar Brantingsgatan kan byggas om har studerats i en förstudie och illustrationen visar den lösning som förstudien föreslår. Projektgränzens avser gränsen mellan Program för Backaplan och Program för Frihamnen och del av Ringön.

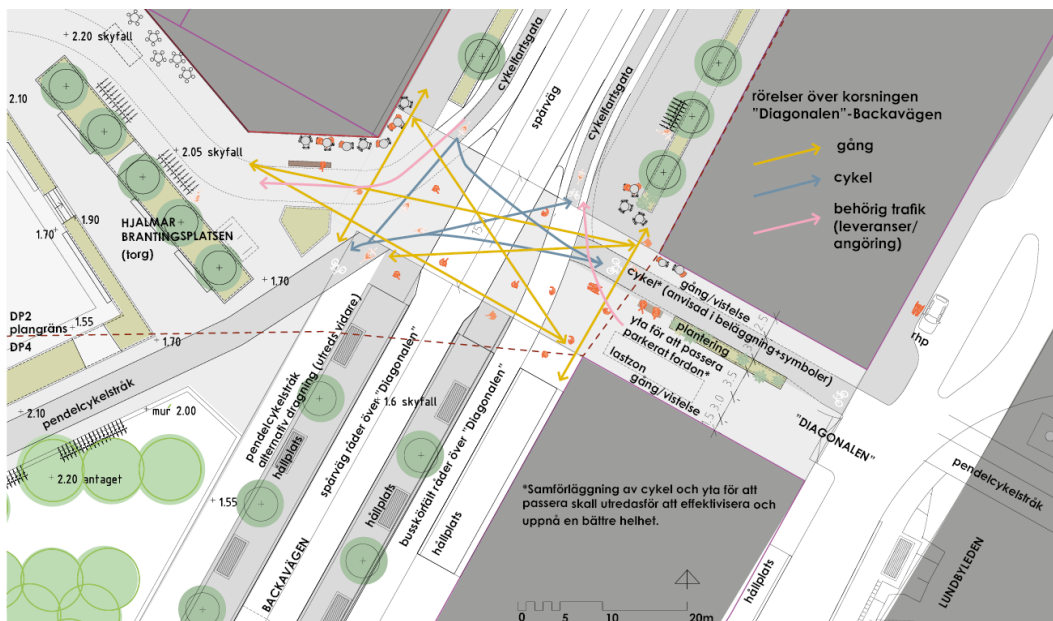
Gator, gång- och cykelvägar

Övrig pågående planering i Backaplan (DP2) innebär att pendelcykelstråk ska etableras både i öst-västlig riktning längs Hjalmar Brantingsgatan mot Wieselgrensplatsen och Frihamnen/Centralen (de delar av pendelcykelstråket som passerar aktuell detaljplan beskrivs nedan) och i nord-sydlig riktning längs Deltavägen och en förlängning av Swedenborgsgatan mellan Swedenborgsplatsen och Hjalmar Brantingsplatsen. Längs södra delen av Backavägen föreslås att det anläggs en cykelfartsgata, med separata gångbanor. Biltrafikflödena förväntas vara mycket låga, varför det inte anses motiverat att ha egna körfält för bil och cykel på denna sträcka.

Inom planområdet för aktuell detaljplan planeras för en cykelkoppling till befintlig gång- och cykeltunnel under Hamnbanan. Detta är en temporär anpassning då det finns tankar

om att denna tunnel ska ersättas med en passage i plan, vilket motiverar att avsteg görs från de standarder som beskrivs i Göteborgs stad teknisk handbok vad gäller lutningar och bredder.

Gång- och cykelstråket löper vidare till det 15 meter breda stadsmässiga stråket som föreslås i förlängningen av Swedenborgsgatan österut mot Frihamnen och detta stråk har fått arbetsnamnet "Diagonalen". Planer finns på att "Diagonalen" i framtiden ska fortsätta som ett stadsmässigt gång- och cykelstråk mot Frihamnen. För att "Diagonalen" mellan byggnaderna ska uppfattas som en förlängning av Hjalmar Brantingsplatsen ska fotgängare ges högsta prioritet. Cykelbanan smalnas av och gestaltas i liknande material som gångbanan, med markerade kontraster.



Figur 13 Skiss över möjlig gestaltning av "Diagonalen" och dess korsning över Backavägen. Exploateringsförvaltningen 2025.

Mellan Lundbyleden och byggrätterna, planeras det för en gata. Gatan ska fungera som förbindelselänk för kollektivtrafik mellan Lundbyleden och hållplatslägen för regionbuss i anslutning till Hjalmar Brantingsgatan samt för motorfordonstrafik från Hjalmar Brantingsgatan respektive Lundbyleden in mot Backaplan. Gatankommer även att trafikförsörja de båda nya byggnaderna inom detaljplanen.

Med undantag av gatan längs med det norra kvarteret mot Lundbyleden, förväntas gatorna ha höga flöden av fotgängare. Det planeras även för verksamheter i bottenvåningarna längs dessa gator. Breda gångbanor och vistelsezoner behöver därmed anläggas längs dessa gator.

Detaljplanens genomförande ska kunna ske utan att Lundbyledens funktioner påverkas och det innebär att alla på- och avfarter som finns idag behöver kunna trafikeras likvärdigt som idag. Inom *Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg* (DP0) kommer en ombyggnation ske som även påverkar Brantingsmotets ramssystem. På grund av sena ändringar i det detaljplanearbetet är exakt lösning inte fastställd. Vid behov kommer DP4 behöva anpassa sig efter deras lösningar inför granskning.

Bilparkering och cykelparkering

Planen förväntas generera ett totalt behov av bilparkeringsplatser om cirka 140–240 platser. Det precisa behovet av antal platser beror slutligen av vilka mobilitetsåtgärder som exploatören åtar sig för att sänka parkeringstalet. Samtidigt innebär den ansträngda trafiksituationen att antalet parkeringsplatser för bil behöver hållas lågt. Vidare arbete med detta sker inför detaljplanens granskning.

Bilparkering planeras i första hand i större parkeringsanläggningar runtom i Backaplan för att öka samnyttjandepotential mellan de olika verksamhetstyperna inom Backaplan.

Bilparkeringsplatser för rörelsehindrade ska finnas inom 25 meters gångavstånd från tillgänglig entré.

Detaljplanen innefattar planbestämmelser som begränsar möjlighet att anordna parkering. Parkering i garage ovan mark är endast möjligt att anordnas i det norra kvarteret i de delar som vetter mot Lundbyleden. Under mark finns ingen begränsning i möjligheten att anordna parkeringsgarage.

Till skillnad från bilparkering bör cykelparkering anordnas vid varje entré eftersom cyklister ofta är mer känsliga för långa gångavstånd än bilförare.

Tillgänglighet

Parkeringsplats för rörelsehindrad person (PRH) planeras utmed gatan mellan det norra kvarteret och Lundbyleden. Eftersom ingen parkering planeras inom den södra byggrätten och utrymmet är begränsat i "Diagonalen" så planeras angöring för rörelsehindrade längs med huvudgatan norr om "Diagonalen", även för den södra byggrätten. Beroende på var tillgängliga entréer och hissar anordnas kan det även vara möjligt att anordna parkering för rörelsehindrad person till det södra kvarteret i garaget i det norra kvarteret. Angöring planeras mellan de två kvarteren.

Området är plant, vilket medför generellt sett goda förutsättningar att lösa tillgänglighetsanpassning i samtliga stråk. Detaljfrågor kring tillgänglighet kommer att behöva studeras i senare skede, till exempel vad avser behov av ledstråk och nivåutjämnings vid passager på allmän plats. Strukturplanen innehåller generellt sett ingen förgårdsmark för att hantera behov av eventuella ramper på kvartersmark i anslutning till gatorna. Eventuella ramper behöver därmed ordnas inomhus/på kvartersmark.

Det är viktigt att framkomlighet till fots och med kollektivtrafik prioriteras under ombyggnationen. Exempelvis är tydlig skyltning, säkra övergångsställen, gångstråk och ledstråk för synskadade, centrala aspekter att ta i beaktande under utbyggnadsskedet.

Service

Planen bedöms inte generera ett ökat behov av kommunal service i form av skola och förskola. Däremot möjliggör planen för service som ryms inom användningen Centrum så som lättare former av vård och lokaler för utbildning och skola som inte har behov av friytor utomhus.

Friytor och naturmiljö

Torg Hjalmar Brantingsplatsen

Under planarbetet har inget detaljerat gestaltungs-förslag för det nya torget Hjalmar Brantingsplatsen tagits fram. Ett gestaltungs-förslag ska tas fram närmare planerad utbyggnad genom en arkitekttävling eller annan designprocess. Under detaljplaneskedet har övergripande strukturer för torget studerats, såsom möjliga trädplanteringar i relation till planerade och befintliga ledningar samt höjdsättning. Utifrån det har några generella inriktningar och tidiga skisser på torgets gestaltning tagits fram. Aktuell detaljplan omfattar ungefär halva den framtida torgytan. Den andra halvan ingår i den pågående detaljplanen DP2. Nedan beskrivs inriktningen för torget som helhet.

Hjalmar Brantingsplatsen kommer fortsätta att vara en av Göteborgs starkaste kollektivtrafiknoder vilket medför många väntande resenärer och stora flöden över platsen. Inriktningen är att platsen ska gestaltas med ståtlig karaktär och med tåliga material och utrustning.

Platsens framtida form och inramning medför att en stor del av platsen skyddas från trafik. Det stora stadsrummet bryts ner med tre större grönvolymer, varav en befintlig som delvis kan bevaras. Mellan dessa och omgivande bebyggelse bildas rum på platsen som med genomtänkt gestaltning lockar besökare till vistelse av olika slag. Centralt på platsen föreslås en nedsänkt yta vars struktur ger kanter att sitta mot och röra sig utmed. Platsen kan hantera en viss mängd skyfall.

Ett sammanhängande golv spänner mellan torgytans byggnadsfasader och föreslås också fortsätta i "Diagonalen". Hållplatserna bör gestaltas i samverkan så att de införlivas på ett genomtänkt sätt. Utöver träd på platsen föreslås underplantering under dessa samt kompletterande planteringsytor med lägre vegetation som bidrar med olika ekosystemtjänster och rumslighet på platsen.

Inom planområdet och utanför ligger många befintliga ledningar och nya ledningar ska byggas. Detta begränsar starkt möjligheten att plantera nya träd. Där möjlighet trots allt finns är det viktigt att eftersträva utrymme under mark för träd. Aktuell ledningsplanering ger utrymme för två trädvolymer på västra respektive östra sidan av torget, och för trädgropar på hållplatser längs Backavägen samt busshållplats på platsens södra del intill Hjalmar Brantingsgatan.

Med utgångspunkter i Dagvatten- och skyfallsutredningens höjdsättning och befintliga höjder på Hjalmar Brantingsgatan kommer ytan sluta svagt från Swedenborgsgatans mynning mot Backavägens möte med Hjalmar Brantingsgatan. Längs fasader eftersträvas att marken hålls så hög som möjligt utifrån tillgängliga lutningar, podier, ramper så att trappor undviks. Från fasader lutar marken mot platsens mitt. De befintliga träden står på en upphöjd yta och befintliga höjder vid dessa och ovan rotsystem ska behållas. En ny eller återbrukad sittstödmur i nytt läge tar upp nivåskillnader där det behövs.

I Backaplan i övrigt planeras det för flera parker och ett promenadstråk runt stadsdelen. Närmsta parker blir "Kulturhusparken" nordväst om torget och "Kvillebäcksparken" i väster, som båda är utanför planområdet. Kontor och verksamheter har inga krav på friytor så som bostäder har. Ambitionen är att få in så mycket grönska det är möjligt på

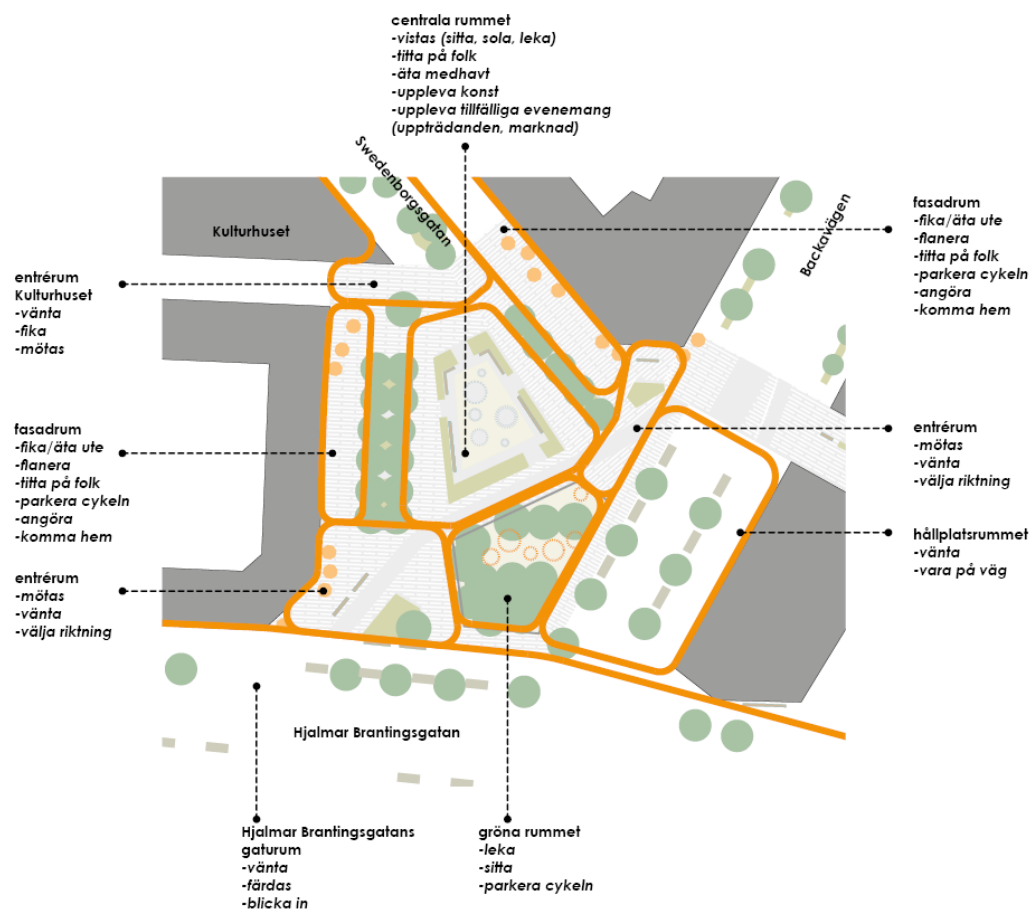
den allmänna platsen. Viss växtlighet kommer försvinna och marken hårdgöras till förmån för den tekniska anläggning som behövs för trafikändamål i den södra ytan av planområdet vid Brantingsmotet. Placeringen av likriktarstationen har gjorts med omsorg för att träden ska kunna stå kvar.



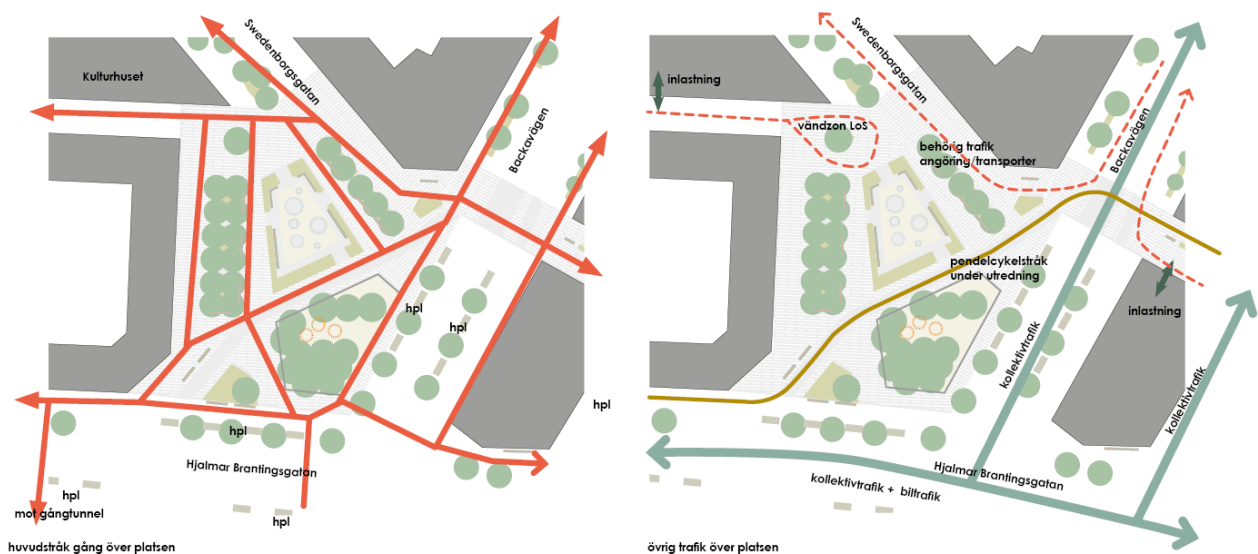
Figur 14 Illustrationskarta från Översikt förstudie Hjalmar Brantingsplatsen, exploateringsförvaltningen 2025.



Figur 15 Sektion förstudie Hjalmar Brantingsplatsen, exploateringsförvaltningen 2025.



Figur 16 Illustration som visar konceptet för Rrum och aktiviteter.



Figur 17 Illustrationer som visar tänkta rörelser på platsen.

Sociala aspekter och åtgärder

Konventionen om barnets rättigheter är svensk lag och gäller vid stadsbyggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärendet. Här beskrivs vilka sociala aspekter som planen bidrar med.

Sammanhållen stad

I "Diagonalen" genom planområdet skapas en allmän koppling, för att bidra till ett finmaskigt nät och god tillgänglighet för gång- och cykeltrafikanter. Tillsammans med hela stadsutvecklingen för Backaplan kommer områdets kopplingar till övriga staden att förbättras vilket gör att området blir bättre integrerat med centrala Göteborg. Planen möjliggör för verksamheter i bottenvåningarna som bidrar till stadsliv, flöden av människor, trygga och attraktiva miljöer för alla. Platsen kommer bli arbetsplats för många personer. Detta sammantaget gör att det blir ännu större gångflöden av människor på platsen jämfört med idag och fler grupper kommer att röra sig i området.

Samspel, lek och lärande

Hjalmar Brantingsplatsen blir fortsatt en mötesplats genom buss- och spårvagnsbyten och utvecklas med kvaliteter för olika former av vistelse. På torget kommer personer från hela Hisingen och resten av staden att kunna mötas. Vid genomförandet av detaljplanen och skissandet på den nya gestaltningen av torget finns det att möjlighet få in fler lekfulla inslag och sociala ytor vilket förväntas locka fler personer i olika åldrar. Det finns risk att gatan mellan byggnaderna och Lundbyleden, blir en baksida och otrygg plats om den inte gestaltas omsorgsfullt. "Diagonalen" kommer vara en viktig koppling mellan stadsdelar.

Vardagsliv

Detaljplanen möjliggör att hållplatslägen samlas till en plats vilket förväntas bidra med sikt och orienterbarhet. Med de tillkommande 70 000 kvm BTA centrumverksamhet som planen möjliggör för, bidrar det till service, arbetsplatser och fler anledningar att vistas på Backaplan. Genom att inkludera publika verksamheter som butiker och restauranger förväntas antalet människor i området öka.

Identitet

Den täta strukturen och höga byggnaderna kommer bidra till att skapa en ny identitet, siluett och typologi i Göteborg. Backaplans identitet som centrum för Hisingen kommer att förstärkas. För att alla ska känna sig välkomna i den nya identiteten som stadsomvandlingen för med sig blir det viktigt hur de allmänna ytorna utformas i senare skeden efter detaljplanen har fått laga kraft.

Hälsa och säkerhet

Byggnaderna kommer till viss del fungera som bullerskydd för framtida bostäder och utemiljöer vilket förväntas bidra något till en bättre ljudmiljö utomhus. Trafiksäkerheten förväntas öka tack vare den nya trafikutformningen på torget med samlade hållplatslägen som bland annat ger bättre översikt på platsen och samlade gångtrafikantrörelser.

Barnperspektivet

Planförslaget innebär att torgytan utvecklas med centrumverksamhet (butiker, caféer, service och eventuellt en vänthall). Det gör att det kommer finnas fler allmänna ytor för unga att vistas på. Torget ska upplevas som öppen och trygg även för barn och unga.

Överväganden som ligger till grund för detaljplanens utformning

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planen överensstämmer med översiktsplanen som anger stadsomvandling för Backaplan och Hjalmar Brantingsplatsen som viktig nod samt förändrad markanvändning stadskärna.

Enligt gällande planeringsnivåer med avseende på högvatten i älv/hav i Tematiskt tillägg till översiktsplanen om översvämningsrisker (Göteborgs stad 2019), ska byggnad och byggnadsfunktion placeras på +2,8 meter och gator där framkomlighet krävs ska inte ha lägre markhöjd än +2,1 meter (Rikets höjdsystem 2000). Sydost om planområdet passerar Hjalmar Brantingsgatan under Lundbyleden vilket medför att befintliga höjder är låga. Avsteg från planeringsnivåer för marknivån i östra och södra delen av planområdet krävs därmed på grund av de befintliga markförutsättningarna.

Hushållning med mark- och vattenområden m.m.

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

Planområdet berörs av Lundbyleden och Hamnbanan som är av riksintresse för kommunikationer. Hamnbanan är även riksintresse för järnväg och utgör en viktig järnvägslink till Göteborgshamn, som är av riksintresse för sjöfarten. Kommunen bedömer att inga riksintressen påverkas negativt av planens genomförande. Risk kopplad till ökad persontäthet i närheten av Lundbyleden/Hamnbanan bedöms acceptabel med de skyddsåtgärder som regleras i planen. Kontoret bedömer att det detaljplanen ger möjlighet till - komplettering av verksamheter inom ett befintligt område - innebär nyttjande av befintlig infrastruktur och service på ett bättre sätt än nuvarande markanvändning. Detta bidrar till en god användning av resurser, minskat behov av biltransporter i staden och minskad luftmiljöpåverkan som biltrafiken medför.

Inga områden med särskilda natur- eller kulturintressen berörs. Förvaltningen bedömer i samrådsskedet att redovisad användning kan anses vara den från allmän synpunkt mest lämpliga utifrån planområdets förutsättningar och föreliggande behov. Planen bedöms inte medföra att miljökvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg.

Prövning enligt annan lagstiftning under planprocessen

En undersökning om betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken 6 kap. 6 § har genomförts under planprocessen och redovisas i avsnittet Konsekvenser.

Gestaltning

Kvalitetsprogram för Backaplan anger gestaltungsprinciper för den nya stadsdelen. Eftersom Hjalmar Brantingsplatsen är en entré till det nya Backaplan kommer höga krav ställas på gestaltningen. Då marken ägs av kommunen finns möjlighet att ställa krav även om det inte uttrycks i planbestämmelser i detaljplanen.

För märkesbyggnader inom detaljplanen gäller att de ska tillkomma genom en kvalificerad designprocess. Märkesbyggnader är byggnader över 16 våningar och/eller som har stor visuell påverkan på stadsbilden. Det kan vara arkitekttävling eller annan konkurrensutsatt gestaltungsprocess. Denna gestaltungsprocess är inte en del av detaljplaneprocessen men ska samordnas.

Motiv till detaljplanens regleringar

Nedan redovisas motiven till de enskilda regleringarna i detaljplanen. Samma planbestämmelse kan användas på flera ställen i planen med samma motiv eller med olika motiv. Redovisningen är ett krav enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) och gäller detaljplaner som påbörjas efter den 31 december 2021.

Användningsbestämmelser för allmän plats

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
GATA ₁	Huvudgata	För trafikändamål likt gällande markanvändning.	Gäller i södra och östra delen av planområdet
GATA ₂	Huvudgata med spårväg	För att särskilja gatans karaktär från övriga gator inom planområdet.	Gäller söder om kvartersmarken.
TORG	Torg	Ytan behövs som torg för att inrymma hållplatser, gata och liknande. Torg inrymmer normal fordonstrafik motsvarande användningsbestämmelsen gata.	Gäller den västra delen av planområdet.

Användningsbestämmelser för kvartersmark

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
C	Centrum	För att möjliggöra variation av olika verksamheter som handel, service, tillfällig vistelse, kontor och andra jämförbara verksamheter som behöver ligga centralt eller vara lätta att nå.	Centralt i plankartan.
E ₁	Transformatorstation	För tekniska anläggningar som behövs inom byggnadens behov.	Centralt i plankartan.

S ₁	Utbildning, ej grundskola eller förskola	För att ytterligare utöver den utbildning som inryms inom centrum möjliggöra för utbildning som inte kräver friyta utomhus.	Centralt i plankartan.
E ₂	Likriktarstation	För de tekniska behov som trafiken har.	Södra ytan.

Egenskapsbestämmelser

Beteckning	Bestämmelse	Motiv till reglering	Läge i kartan
Egenskapsbestämmelser för allmän plats			
+ 0.0	Markens höjd över angivet nollplan	För att säkerställa viss marknivå för spårväg och väg samt med avseende högt vatten från älv, hav och skyfall.	I allmän plats gata runt kvartersmarken.
Egenskapsbestämmelser för kvartersmark			
S ₁	Parkering eller garage för bil får inte anordnas ovan mark.	För att hindra bilparkering ovan mark och gynna andra färdmedel och så andra kvaliteter kan få plats.	Västra delen i norra kvarteret och södra kvarteret.
h ₁	Högsta nockhöjd är 150 meter över angivet nollplan.	För att möjliggöra en hög byggnad som fungerar som landmärke	Södra kvarteret.
h ₂	Högsta nockhöjd är 31 meter över angivet nollplan.	För att skapa en variation i kvarteret och skapa en upplevelse av mänsklig skala.	Norra kvarteret utmed västra sidan.
h ₃	Högsta nockhöjd är 49 meter över angivet nollplan.	För att skapa en variation i byggnaden och kvarteret.	Norra kvarteret i nordvästra hörnet.
h ₄	Högsta nockhöjd är 39 meter över angivet nollplan.	För att skapa en variation i byggnaden och kvarteret.	Centralt i norra kvarteret i södra halvan.
h ₅	Högsta nockhöjd är 73 meter över angivet nollplan.	För att möjliggöra ett höghus som avslutar det norra kvarteret.	Norra kvarteret i nordöstra hörnet.
	Utfartsförbud	För att skapa en säkrare trafikmiljö genom att styra placeringen på in- och utfarter.	Södra byggrätten mot torg, huvudgata med spårväg och huvudgata. Utfarter är

			tillåtet mot östra gatan.
f ₁	Fasader i markplan mot allmän plats ska till minst 40% av fasadytan och minst 60% av fasadlängden utgöras av transparent glasad yta.	För att lokalerna i bottenvåningarna ska upplevas offentliga och bidra till ett attraktivt och tryggt stadsrum.	Hela södra kvarteret och västra samt södra fasaden av norra kvarteret.
f ₂	Byggnadens fyra översta våningar ska ges en avvikande utformning som ger byggnaden ett tydligt markerat avslut.	För att skapa ett tydligt arkitektoniskt avslut på en hög byggnad, intressant taklandskap och skapa variation i byggnaden som bidrar till ett mer intressant landmärke.	Södra kvarteret.
f ₃	Byggnadens två översta våningar ska ges en avvikande utformning som ger byggnaden ett tydligt markerat avslut.	För att skapa ett tydligt arkitektoniskt avslut och intressant taklandskap.	Norra kvarterets nordöstra hörn.
f ₄	Körbar in/utfart får endast anordnas mot Lundbyleden	För att hindra in/utfart mot Backavägen	Norra kvarteret.
e ₁	Största byggnadsarea för byggnadsdelar över +89 meter över angivet nollplan är 700 m ²	För att dela in den höga byggnaden i horisontella sektioner och säkerställa att byggnaden smalnar av.	Södra kvarteret.
e ₂	Största byggnadsarea för byggnadsdelar mellan +35 meter och +89 meter över angivet nollplan är 1000 m ²	För att dela in den höga byggnaden i horisontella sektioner och säkerställa att byggnaden smalnar av.	Södra kvarteret.
e ₃	Största bruttoarea är 36000 m ² inom användningsområdet	För att dela in den höga byggnaden i horisontella sektioner och säkerställa att byggnaden smalnar av.	Södra kvarteret.
e ₄	Största bruttoarea är 34000 m ² inom användningsområdet	För att begränsa bygggrätten och i kombination med höjdbestämmelser säkerställer att byggnaden smalnar av.	Norra kvarteret.

e ₅	Största bruttoarea för E ₁ är 60 m ² inom användningsområdet	För att begränsa ytan för teknisk anläggning transformatorstation.	Inom kvartersmarken.
Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark			
	Byggnad ska placeras i fastighetsgräns.	För att bidra till en stadsmässig karaktär.	
	Undantag från bestämmelse om byggnads placering får göras för indrag vid entréer och för användningsområde E2	För att förenkla utformningen av tillgängliga entréer och hindra dörrar från att slås upp i gata.	
	Inom 5,0 meter från transformatorstation får lokaler inte utformas för verksamhet som innebär stadigvarande vistelse för person om inte skyddsåtgärder vidtas som säkerställer att genomsnittlig dygnsexponering av elektromagnetiska fält inte överstiger 0,4 uT.	För hälsa och säkerhet.	
	Byggnad ska utföras för att klara högvatten till nivå +2,8 meter över angivet nollplan. Översvämningsskydd för entré ska ordnas till minst +2,8 meter över angivet nollplan. Byggnad och byggnadsdelar ska utföras med vattentät konstruktion under denna höjd.	För att säkerställa byggnad klarar framtidens klimatutmaningar vad gäller översvämningar.	
	Startbesked får inte ges för bebyggelse	För att säkerställa god markmiljö.	

	förrän markens lämplighet för bebyggande har säkerställts genom sanering av förorenad mark. Marken ska klara gällande krav för aktuell markanvändning.		
	Entréer med utåtgående entrédörrar mot allmän plats ska utföras med 1,0 meter indrag från användningsgräns. Indraget ska ha en lägsta höjd på 3,0 meter.	För att undvika att dörrblad slår ut på gata. Höjden på indraget är för att inte skapa små indrag som kan upplevas otrygga.	
	Fasad mot allmän plats ska utformas med en markerad sockelvåning som omfattar minst markplan och eventuell uppstickande källarvåning. Utformningen av sockelvåningen ska skilja sig till detaljering och/eller materialval från övrig del av fasaden.	För att skapa en stadsmässighet och variation i byggnaden med horisontella sektioner.	
	Tekniska utrymmen och anläggningar i anslutning till tak ska integreras inom takets volym.	För att skapa en arkitektonisk helhet och ett gestaltat taklandskap som är attraktivt att blicka ut över.	Generell bestämmelse och gäller för all kvartersmark.
	Lägsta våningshöjd i byggnads markplan är 6,0 meter.	För att skapa en hög stadsmässighet med byggnader mot Backaplans mest centrala delar. Höga våningshöjder i markplan ger bättre proportionalitet vid höga byggnader och	

		bidrar till att lokalerna i markplan har tillräckliga volymer inomhus som är flexibla.	
	Undantag från generella bestämmelser om utformning får göras för användningsområde E2	Syftet bakom utformningsbestämmelserna gäller inte för likriktarstationen	
	Fasader som vetter mot transportled för farligt gods ska som lägst vara av brandteknisk klass EI 30 och fönster som lägst EW 30.	För att säkerställa hälsa och säkerhet när byggnad ligger nära farligt gods led.	Generell bestämmelse och gäller för all kvartersmark.
	Undantag från bestämmelse om brandteknisk klass får göras för byggnadsdelar över 21 meter från marknivå.	Över 21 meter från marknivå anses det vara säkert avstånd från farligt gods led och inga brandtekniska lösningar i fasad behövs.	Generell bestämmelse och gäller för all kvartersmark.
	Utrymning bort från transportled för farligt gods ska möjliggöras.	För att säkerställa hälsa och säkerhet när byggnad ligger nära farligt gods led.	Generell bestämmelse och gäller för all kvartersmark.
	Ventilationsintag ska placeras högt på byggnad samt på motsatt sida av transportled för farligt gods.	För att säkerställa hälsa och säkerhet när byggnad ligger nära farligt gods led.	Generell bestämmelse och gäller för all kvartersmark.
	Undantag från generella bestämmelser om utförande får göras för användningsområde E2	Syftet bakom utförandebestämmelserna gäller inte för likriktarstationen	

Planeringsförutsättningar

Planeringsförutsättningarna är de förutsättningar på platsen och i omgivningarna som har haft betydelse för planens utformning och omfattning.

Med planeringsunderlag avses faktabetonat material som kommunen använder som underlag i detaljplaneringen. Det kan vara olika former av inventeringar, uppgifter om mark- och grundförhållanden, trafikförhållanden, VA-försörjning, ägostruktur, befintliga planförhållanden eller statistiska uppgifter.

I det här avsnittet redovisas en sammanfattning av innehållet i planeringsunderlaget och vilka slutsatser som varit relevanta för detaljplanens utformning och omfattning.

Bestämmelser och tidigare ställningstaganden

Planförhållanden

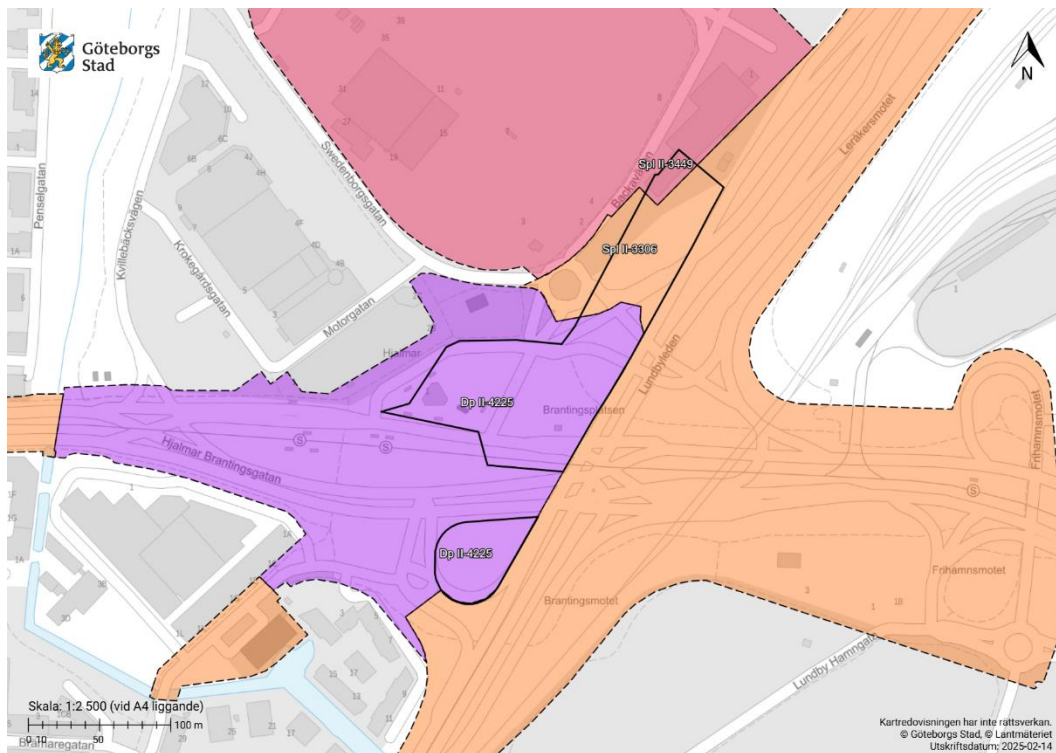
Planen överensstämmer med översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, som anger omvandlingsområde för Backaplan vilken ska bli en del av den utvidgade stadskärnan och Hjalmar Brantingsplatsen ska utvecklas till en stadsutvecklingsnod.

Program för Backaplan godkändes av byggnadsnämnden 2019-04-23.

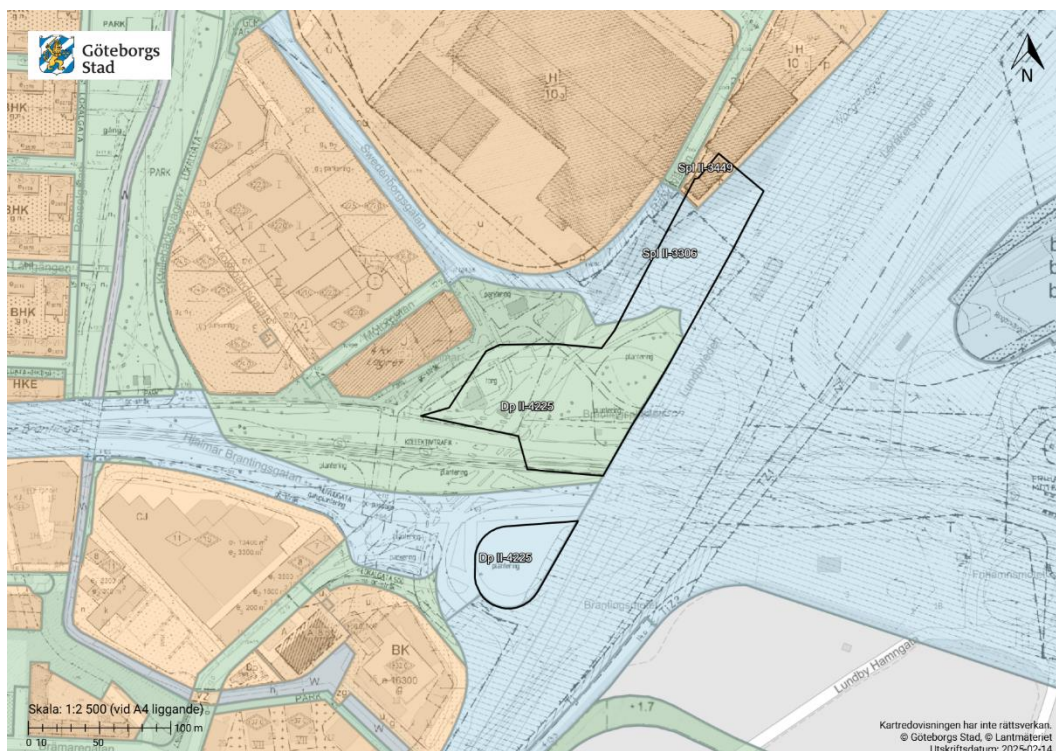
För området gäller 3 detaljplaner:

- Stadsplan 1480K-II-3449 som anger industriellt- och handelsändamål och vann laga kraft 1978-09-07. Genomförandetiden har gått ut.
- Stadsplan 1480K-II-3306 som anger trafikändamål och vann laga kraft 1971-12-21. Genomförandetiden har gått ut.
- Detaljplan akt II-4225 som anger huvudgata och kollektivtrafik och vann laga kraft 1997-07-17. Genomförandetiden har gått ut.

Positivt planbesked för den aktuella detaljplanen har beslutats av byggnadsnämnden 2021-11-23.



Figur 18 Karta med de tre gällande detaljplanerna och planområdet markerat med heldragen svart linje.



Figur 19 Kartan visar planmosaik och gällande markanvändningar tillsammans med planområdet i heldragen svart linje. Blå yta är trafikområde. Grön yta är allmän plats. Orange yta är kvartersmark.

Riksintressen och andra skyddade områden

Riksintresset för kommunikation

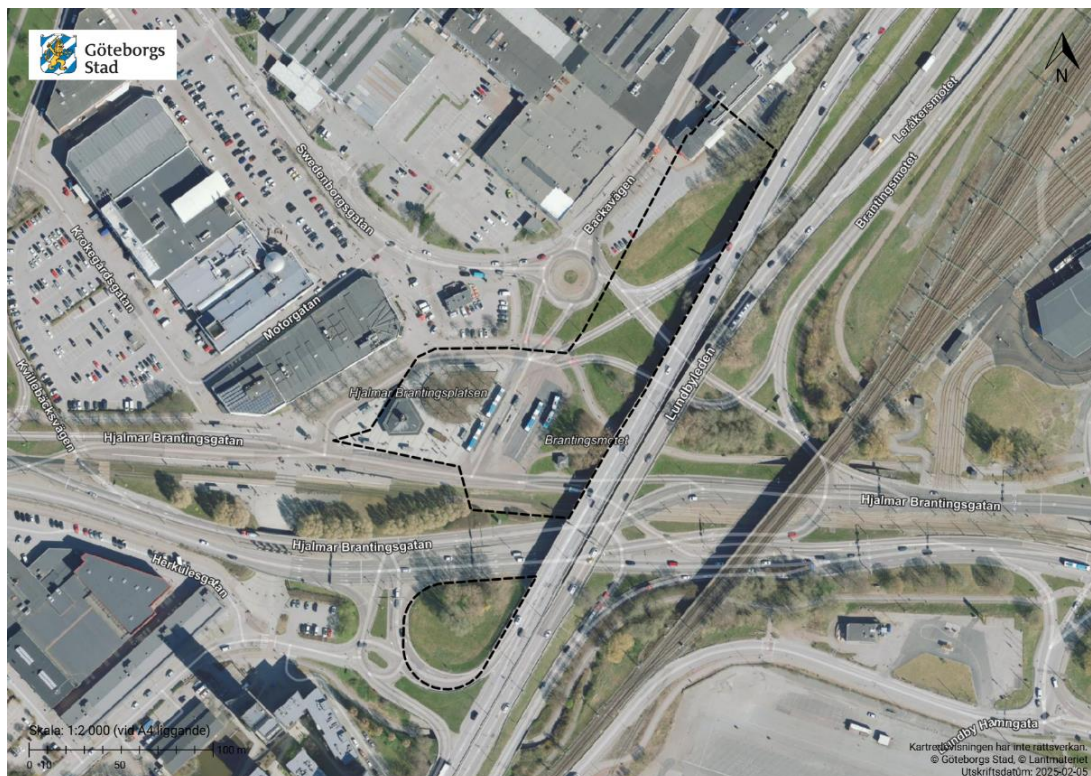
Lundbyleden E6 och Hamnbanan är av riksintresse för kommunikation gällande väg och järnväg. Hamnbanan är strax utanför planområdet. Hamnbanan trafikeras av godstrafik, den är elektrifierad och idag till största delen enkelspårig. Banan är av nationell betydelse eftersom den ansluter till Göteborgs hamn och flera industrier på Hisingen, bland annat Volvo. Godstrafiken på Hamnbanan är omfattande och det finns behov av ökad kapacitet. Banan ansluter till Bohusbanan vid Kville och till Norge/Vänerbanan vid Marieholm. Breddning till dubbelspår färdigställdes år 2024. Trafikverket planerar för ombyggnad av Lundbyleden i anslutning till planområdet.

Befintliga förhållanden

Mark, vegetation och fauna

Markförhållanden

Planområdet består mestadels av hårdgjorda ytor med gröna impedimentytor insprängt mellan. Den grönska som finns inom planområdet är främst gräsytor mellan vägar samt enstaka träd och buskar. Planområdet är relativt flackt med markytor på nivåer på +1,5 till +2,0. Större höjdvariationer förekommer där vägar går ner under Lundbyleden, sydost om planområdet.



Figur 20 Flygfoto som visar dagens markanvändning. De gröna ytor som finns är mellan vägarna och är inte till för vistelse men fyller en funktion för att fördröja regnvatten.



Figur 21 Foto som visar gröna gräsytor mellan vägarna och några få träd vid Lundbyleden. Sett mot norr. Till vänster i bild syns lampaffären som delvis ligger inom planområdet. Till höger i bild syns Lundbyleden.



Figur 22 Foto som visar impedimentytan vid Brantingsmotet, avfarten där likriktarstationen föreslås att placeras. Inom ytan står ett antal träd samlade.

Radon

Området är klassat som normalriskområde för radon, detta troligtvis på grund av den fyllning med friktionsmaterial som har skett.

Vatten

Det finns inga vattendrag inom planområdet. Planområdet ligger inom Kvillebäckens avrinningsområde. Dagvattenavrinning sker idag i huvudsak till recipienten Göta älv, via kombinerat ledningsnät och avloppsreningsverket Ryaverket. En liten andel av dagvattnet avrinner idag till Kvillebäcken, via ett utlopp öster om Lundbyleden. Efter genomförande av detaljplanen planeras dagvattenavrinning endast ske till dagvattenutloppet i Kvillebäcken. Kvillebäcken mynnar i Göta älv som mynnar i Rivö fjord.

Kvillebäcken berörs av miljökvalitetsnormer enligt Vattendirektivet och omfattas av kvalitetskraven God ekologisk status till 2027 och God kemisk ytvattenstatus (undantaget bromerad difenyleter och kvicksilver och kvicksilverföreningar). Kvillebäcken har problem med PBDE, kvicksilver, kvicksilverföreningar, fluoranten, PFOS, PAH och övergödning. År 2023 har recipienten ej god kemisk status och den ekologiska statusen klassades som måttlig. Målet är att uppnå god kemisk status och god ekologisk status år 2027 med undantag för bromerade difenyleter, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Enligt VISS kan vattenförekomsten ha en betydande påverkan från dagvatten. Bedömningen baseras på att minst 10 % av vattenförekomstens avrinningsområde täcks av markklasserna ”tät stadsstruktur” och/eller ”handel, industri, och militära områden” enligt en analys av marktäckedata. Ämnen som ofta förekommer i höga halter i dagvatten och där dagvatten därmed ensamt eller tillsammans med andra källor kan leda till att miljökvalitetsnormerna för vatten inte följs är främst PAH:er och metaller, som koppar, zink, bly och kadmium (VISS, 2023).

Kvillebäcken räknas dessutom som en känslig recipient och dagvatten från medel till hårt belastade ytor måste genomgå rening eller enklare rening innan det når recipienten i enlighet med reningskrav för dagvatten (Göteborgs stad 2021).

Göta älv har kvalitetskravet god ekologisk potential 2027 och god kemisk ytvattenstatus för *Göta Älv – Sävdaån inflöde till mynningen vid Älvsborgsbron* (VISS, 2023). Idag är den ekologiska potentialen måttlig utifrån kvalitetsfaktorn för fisk eftersom vattendraget är reglerat, även den hydrologiska regimen och det morfologiska tillståndet är dåligt. Vattendraget har inte problem med kvalitetsfaktorn näringsämnen. Kemisk status uppnår ej god status på grund av prioriterade ämnen. Halten av kvicksilver som omfattas av den kemiska statusen har genom mätningar visat sig överskrida sin miljökvalitetsnorm i vattenförekomsten. Göta älv omfattas även av MKN enligt fisk- och musselvattenförordningen.

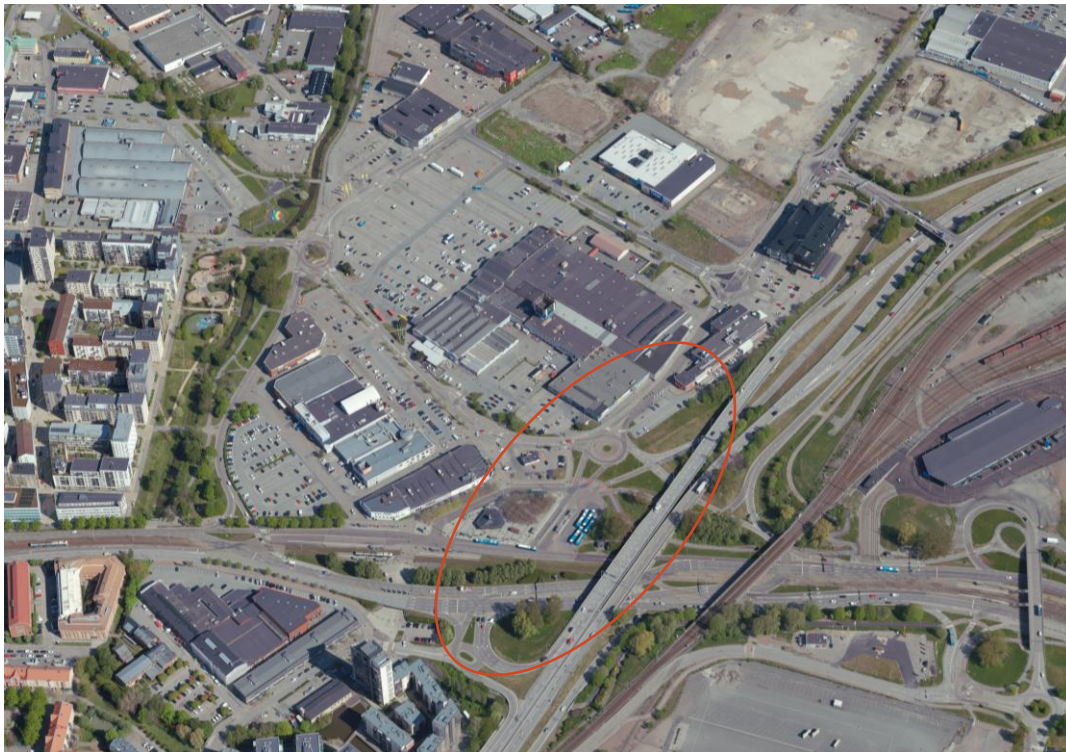
Göta älv räknas som en mindre känslig recipient och dagvatten från medel till hårt belastade ytor måste genomgå rening eller enklare rening innan det når recipienten i enlighet med reningskrav för dagvatten (Göteborgs stad 2021).

För beskrivning av miljökvalitetsnormer och klassning för Rivö fjord, se Dagvatten- och skyfallsutredningen (Sweco 2025).

Sociala förutsättningar

Hjalmar Brantingsplatsen, som till stor del ligger inom detaljplanen, gör att många personer kan ta till handelsområdet Backaplan som börjar strax utanför detaljplanen. Hjalmar Brantingsplatsen används flitigt av många barn och unga som använder den som en viktig knutpunkt för att ta sig till skolan och olika aktiviteter. Många unga människor samlas även på platsen med sina vänner, vilket ytterligare bidrar till dess funktion som en social mötesplats i samhället.

Hela Backaplan som område präglas idag av handel, allt från dagligvaruhandel till sällanköpshandel. Utöver butiker finns ett flertal restauranger, industrier, verkstäder, kreatörer och kulturella näringar i området. Det omgivande området innehåller flera intressanta målpunkter, inklusive Saluhallen, Kvilletorget, hamnbadet, Jubileumsparken, bibliotek, kulturskolor, fritidsgård, hundrastgård, lekplatser och dansbana. Inom planområdet ligger idag en kiosk med välsorterat utbud, offentliga toaletter och en lampaffär.



Figur 23 Vybild över Backaplan och planområdet inringat, bild Göteborgs Stad.

Detaljplanen är omgärdad av trafikbarriärer i form av Lundbyleden och Hamnbanan som går på pelare och Hjalmar Brantingsgatan som går i markplan. Ett huvudstråk för gång- och cykeltrafik finns i gatan. Hjalmar Brantingsgatan är ett sammanhängande stråk som binder samman staden över Hisingsbron och vidare in i Göteborg, samtidigt som den kan upplevas som en barriär på vissa sträckor. Det finns utmaningar längs Swedenborgsgatan och Backavägen, där bristfällig utformning, inklusive smala trottoarer och bristande tydlighet angående rörelseriktningen, skapar hinder. En annan betydande barriär är Göta älv, både fysiskt och mentalt, och den utgör en tydlig gräns mot Hisingen. Trafiken i planområdet utgör en tydlig barriär, särskilt för personer med nedsatt orienteringsförmåga och synnedsättning, och det är svårorienterat på grund av det stora antalet hållplatslägen.

Det höga trafiktempot och det omfattande ljudet från fordonen gör det särskilt svårt för personer med nedsatt hörsel att orientera sig, vilket är av särskild betydelse för blinda. Det är inte enkelt att röra sig inom platsen och till andra stadsdelar, och området präglas starkt av bil- och kollektivtrafik.

På Hjalmar Brantingsplatsen och Backaplan finns det en upplevd otrygghet, främst på grund av den höga koncentrationen av människor och omfattande busstrafik på liten yta. Störst inverkan på otryggheten har troligtvis platsens utformning och trafiksäkerhet utifrån ett barnperspektiv. En särskild oro uttrycks över trafiksäkerheten på platsen, särskilt för barn, på grund av hög hastighet hos bussarna. Gångtunneln från Hjalmar Brantingsplatsen söderut mot Herkulesgatan beskrivs som farlig och anses vara en stressig och stökig plats där det har skett öppen narkotikahantering. För att förbättra Hjalmar Brantingsplatsens attraktivitet har det i tidigare dialoger föreslagits ökad övervakning genom övervakningskameror, fler restauranger och affärer, längre öppettider, ökad polisnärvaro på kvällstid, förbättrad belysning, fler övergångsställen, skapande av aktivitets- och lekområden, ökat regnskydd samt en ökad kulturell närvaro.

Det finns en dricksvattenfontän på Hjalmar Brantingsplatsen vilket är positivt särskilt under varma dagar. Det finns även en trädunge som är viktig att bevara med tanken på bristen på grönska och tillgängliga ytor för vistelse är en utmaning och är viktiga för hälsan.

Sociala konsekvenser beskrivs i kapitlet konsekvenser.

Trafik, parkering, kollektivtrafik och tillgänglighet

Gator, gång- och cykelvägar

Planområdet omfattar avfartsramper, bussgata och busshållplatser. Tvärs genom planområdet går även en cykelbana mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Swedenborgsplatsen, med vidare sträckningar mot Tuve och Björlanda. Inom planområdet är det stora fotgängarflöden mellan hållplatser och även utanför planområdet är det stora fotgängarflöden till butiker och bostäder i närområdet. Backaplan är idag dåligt utformat för gående med dess stora ytor för bilparkering och breda gator.

I anslutning till planområdet finns Hjalmar Brantingsgatan, Lundbyleden, Backavägen och Swedenborgsgatan. Över Hjalmar Brantingsgatan går Lundbyleden på bro, med brostöd och fundament. Med bil nås planområdet från Hjalmar Brantingsgatan och Lundbyleden. Utmed Hjalmar Brantingsgatan finns ett av stadens större cykelstråk med koppling till Frihamnen och Hisingsbron.

Området Backaplan upplevs ligga längre bort från centrum än det faktiska avståndet på 2 km och det pågår parallellt ett arbete med att utveckla Frihamnen och på sikt Hjalmar Brantingsgatan och således stärka Backaplans kopplingar till centrala Göteborg.

Kollektivtrafik

Närmaste kollektivtrafikhållplats är Hjalmar Brantingsplatsen, som planområdet delvis omfattar, vilket är en av stadens stora knutpunkter och Hisingens starkaste knutpunkt för

kollektivtrafik. Till Brunnsparken tar resan från Hjalmar Brantingsplatsen cirka 7 minuter. Tillgängligheten med kollektivtrafik anses därför som mycket god.

I Brunnbo planeras det för ett nytt stationsläge på Bohusbanan för pendeltåg vilket kommer att stärka de regionala kopplingarna och förutsättningarna för stadsutveckling i Backaplan.

Parkering

Gällande cykelparkering finns det endast ett fåtal framhjulsställ vid några entréer inom planområdet. I anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen finns två cykelparkeringsanläggningar med 102 respektive 57 platser med möjlighet till ramlåsning. Där finns även en station för lånecyklar Styr & Ställ med 18 vanliga cyklar.

Inom planområdet finns det ett fåtal bilparkeringar vilka tillhör en lampbutik. Hela Backaplansområdet domineras i dagsläget av stora markparkeringar för handelsverksamheternas kunder och är mestadels placerade inom varje verksamhets fastighet.

Service

Inom planområdet finns en mindre kiosk och vänthall. Utanför planområdet är tillgången till kommersiell service god då Backaplan idag är ett stort handelsområde. Handeln finns nära 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 75 000 m², vilket då utgjorde cirka 7 % av Göteborgs sällanköpsandel. Det finns även en del kontor, restauranger och olika kulturella verksamheter på Backaplan. Många befintliga verksamheter på Backaplan är, liksom i många äldre industriområden, av det slag som trivs i billiga lokaler och lokaler med krav på ömhet och frihet för verksamheten.

Inom planområdet finns idag inga byggnader för kultur. Närmaste bibliotek går att hitta i bredvidliggande stadsdelen Kvillebäcken. Det finns en utomhusscen för dans i norra Backaplan och det planeras för ett nytt kulturhus nära Hjalmar Brantingsplatsen.

Teknisk försörjning

Ledningar

Ledningsnät för vatten, spillvatten, dagvatten, kombinerat vatten, el, fjärrvärme, fiber och telefoni finns utbyggt i Backaplan och i huvudsak följer ledningsnäten befintlig gatustruktur. Det finns flertal viktiga ledningar i Backaplan som försörjer delar av Hisingen.

Ett större ledningsstråk för fjärrvärme har byggts ut på Hisingen, den så kallade MBA2-stammen. Den sista etappen är planerad att förläggas tvärs planområdet i Swedenborgsgatans förlängning söderut ("Diagonalen").

Två stycken stora tryckspillvattenledningar löper genom planområdet tvärs fastighet Tingstadsvassen 739:124. En stor avloppskulvert, cirka 5 meter bred och 3 meter hög, korsar Hjalmar Brantingsplatsen. Den är en fast förutsättning för detaljplanen samt för detaljplan DP2. Byggnader får som närmast uppföras 10 meter från kulverten och inga nya träd får planteras ovanpå kulverten.

Genom planområdet går två av Trafikverkets dagvattenledningar varav en av dem kommer i konflikt med planerat kvarter 60.

Dagvatten

Planområdet består idag av dels grönytor och dels hårdgjorda ytor. Från hårdgjorda ytor avrinner dagvatten snabbt till ledningsnät och recipient vid intensiva regntillfällen, utan rening eller fördröjning.

Dagvattnet från planområdet avrinner idag företrädesvis till det kombinerade systemet och leds tillsammans med spillvatten till Ryaverket via en pumpstation. Recipienten från Ryaverket är Göta älv. En liten andel av planområdet är kopplat till dagvattenledningsnätet som mynnar längst nerströms i Kvillebäcken öster om Lundbyleden. I samband med detaljplanens genomförande ska området separeras så att inget dagvatten från planområdet går till Ryaverket. Separering av dagvatten och spillvatten innebär lägre risk för bräddning av orenat spillvatten till Kvillebäcken och Göta älv i samband med stora regn. Det innebär också minskad översvämningrisk för fastigheter och mindre energiåtgång vid pumpstationer och Ryaverket.

Ny exploatering ska inte försämra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten (MKN). Det innebär att rening av dagvatten ska bidra till att bibehålla eller förbättra vattnets status, vilket innebär att minska tillförsel av näringsämnen kväve och fosfor, metaller och organiska föroreningar. Dagvatten ska vid genomförande av detaljplanen fördröjas och renas på kvartersmark respektive allmän plats i enlighet med gällande miljökvalitetsnormer och stadens riktlinjer före utsläpp i Kvillebäcken. Följande krav med avseende på dagvatten ska uppfyllas:

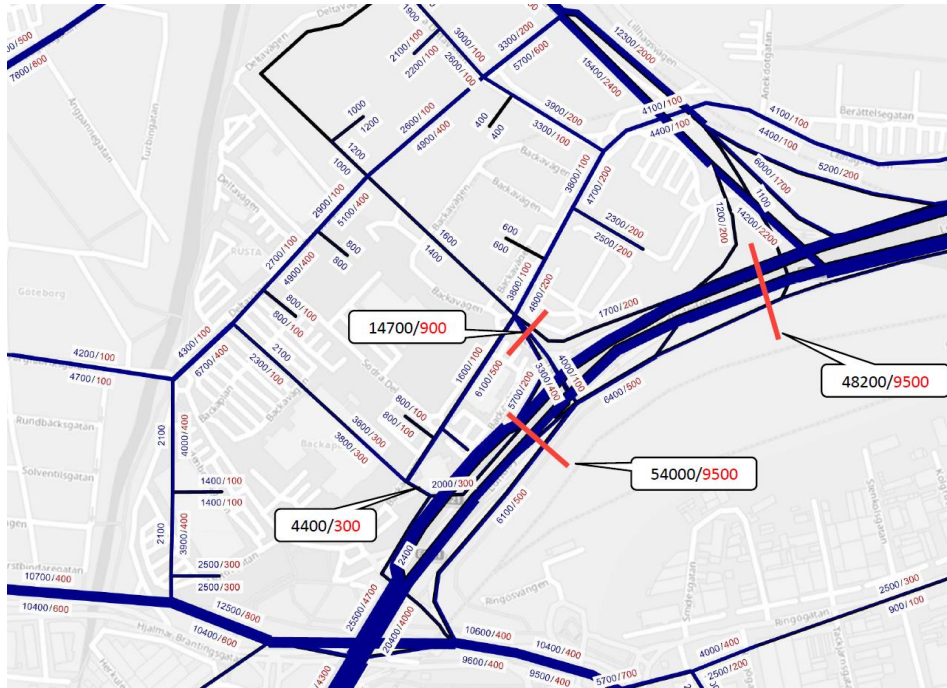
- Dagvatten inom kvartersmark ska fördröjas motsvarande 10 mm dagvatten per kvadratmeter reducerad yta.
- Säker avledning ska kunna ske från planområdet
- Detaljplanens genomförande ska bidra till förbättrad eller oförändrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer (MKN) och följa stadens målvärden.

För närmare beskrivning av Kvillebäcken och dess miljökvalitetsnormer se avsnitt Vatten ovan.

Sammanfattning av innehållet i planeringsunderlagen

Trafik

Sammanfattning av trafikanalys, konsekvenser och föreslagen hantering



Figur 24 Flödesbild för fullt utbyggt Backaplan, enligt grundscenario Hållbarhet 2040. Siffror anges som ÅVMD. Röda siffror avser tung trafik. Källa: Trafikanalys för Norra Älvstranden och Backaplan – Uppdaterad makroanalys Backaplan (WSP Advisory 2022-09-06).

Ett flertal trafikanalyser på olika nivåer har tagits fram för Backaplans utveckling, bland annat för att svara på om köbildning kan väntas uppstå i trafikmoten (vilket innebär trafiksäkerhetsproblem), och om kollektivtrafiken har önskvärd framkomlighet.

Trafikanalyserna visar att Backaplan är ett komplext område. Många olika scenarier har studerats och resultaten visar att det är svårt att hitta en lösning som fungerar för både fordonstrafik och kollektivtrafik (*Trafikanalys för Backaplan DP2+DP4, sammanställning av utfört arbete vid Backaplan, Ramboll, 2024-11-14*). Det blir låsningar i systemet i de två korsningspunkter på Hjalmar Brantingsgatan där kollektivtrafik och fordonstrafik korsar varandra. Detta medför risker för köbildning mot korsningspunkten vid Brantingsmotets avfart från Lundbyleden, med köbildning i Brantingsmotet som följd. Problemet avhjälpas inte av förändrade svängandelar för biltrafik i korsningen, men däremot av minskade mängder busstrafik.

En förklaring av hur Göteborg stad ser på trafikutvecklingen i området och de trafikanalyser som är framtagna finns i *PM Trafikutveckling i Backaplan (Göteborgs stad, 2025)*. Nedan följer en sammanfattning av detta PM.

Göteborg har en målstyrd snarare än prognosbaserad trafikplanering. Inducerad trafik, där ökad vägkapacitet leder till mer biltrafik, undviks genom att begränsa biltrafiken och

prioritera kollektivtrafik och cyklisterna. Backaplan utvecklas för att bli en ny innerstad med tydliga trafikmål för att främja hållbara transporter och minska biltrafiken. I Program för Backaplan (2019) definieras målsättningar för trafikfördelningen i området, där 15% av resorna ska ske med bil, 40% med kollektivtrafik, 30% till fots och 15% med cykel. Målsättningen har varit utgångspunkten för dimensionering och utformning i hela Backaplan, både vad gäller disponering av utrymme på gatorna och antalet parkeringsplatser.

Trafikanalyser som verktyg är bra på att beskriva en specifik trafiksituation utifrån den indata som matas in i modellen. Men i Backaplan kommer utvecklingen av såväl exploatering och infrastruktur som kollektivtrafik och resandemönster pågå succesivt under flera decennier. Det gör det mycket svårt att välja ut representativa specifika situationer som ska modelleras och vilka indata som modelleringen ska utgå ifrån. Med detta sagt pekar ändå trafikanalyserna övergripande på en ansträngd situation inom Backaplan och längs Hjalmar Brantingsgatan, där systemet även idag ligger nära sitt kapacitetstak. Trafikanalyser har visat att Backaplan är ett område med risk för köbildning och trafiksäkerhetsproblem i vissa korsningspunkter, särskilt vid Brantingsmotet. För att undvika detta måste biltrafiken hållas på de planerade nivåerna, samtidigt som kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik prioriteras och ges hög framkomlighet. Staden bedömer att utvecklingen av Backaplan är trafikmässigt bättre än att låta området förbli ett externhandelsområde, som skulle generera mer biltrafik än den planerade innerstadsmiljön.

I avsiktsförklaringen om Backaplan som Trafikverket och Göteborgs stad tecknade år 2023, tar staden på sig risken att lösa trafiksäkerhetsproblem som kan komma att uppstå i moten i Backaplan på grund av exploateringen i Backaplan. Att staden vågar stå för den risken, är utifrån resonemanget att stadsomvandlingen i sig kommer att ge förutsättningarna för att problemen aldrig ska uppstå. Omställningen som förväntas ske i trafik- och resandemönster i Backaplan de kommande decennierna är stor, men fullt jämförbar med den omställning som redan har skett i Göteborgs nuvarande innerstad de senaste decennierna, där biltrafiken halverats sedan mitten av 80-talet och gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat kraftigt. Att Backaplan genomgår samma utveckling i takt med att området utvecklas till ny innerstad ses därför som fullt realistiskt.

För att få en fungerande trafiksituation över tid är det viktigt att fortsätta arbeta parallellt på flera nivåer. Dels måste biltrafiken hållas på så låga nivåer som möjligt, dels spridas ut i tid för att undvika köproblematiken i rusningstid. Dels behöver även omkringsliggande planering fortskrida, framför allt omdaningen av Hjalmar Brantingsgatan som planeras inom planprogram för Frihamnen. Den tänkta utformningen av Hjalmar Brantingsgatan minskar kapaciteten för genomfartstrafik och tar bort flera konfliktpunkter mellan bil- och kollektivtrafik, vilket kommer underlätta de utmaningar som anas i Backaplans trafikanalyser.

Ett extra svängfält på Deltavägens anslutning mot Hjalmarstråket kan eventuellt underlätta situationen i korsningspunkten och hanteras inom DP2.

Staden och fastighetsägarna i Backaplan kommer att formera processen ”Mobilitet Backaplan” som är en form av Grön transportplan, för att fortsätta hantera trafiksituationen i området gemensamt. Här inkluderas även arbete med Mobility management i byggskedet. Tanken med Mobilitet Backaplan är att minska biltrafiken

speciellt under rusningstid, och samtidigt säkra god tillgänglighet för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik under utbyggnadstiden. Ambitionen är att innan detaljplanerna antas avtala om ytterligare åtgärder som styr mot det målet.

Sammanfattning av mobilitet och parkeringsutredning

Parkeringsstal för kontor och handel hämtas från Göteborgs stads riktlinjer för mobilitet och parkering i Göteborgs stad. För övriga verksamheter saknas parkeringstal, särskild utredning görs därför för dessa verksamheter. Kontor ger ett parkeringstal om 4,3 platser/1000 m² BTA för anställda och 0,7 platser/1000 m² BTA för besökare. Restaurang och småhandel ger ett bilparkeringsstal om 2,8 platser/1000 m² BTA för anställda och 10,2 platser/1000 m² BTA för besökare (Stadsbyggnadsförvaltningen 2025-01-10).

Bilparkeringsbehovet beräknas vara störst under dagtid på vardagar och att parkeringsbehovet för kontor är dimensionerande eftersom det genererar störst behov dagtid. Hotell har liknande parkeringstal som kontor men eftersom parkeringsefterfrågan för hotell förväntas vara störst nattetid finns mer samnyttjandepotential mellan hotell och andra verksamheter än för kontorsparkeringen. Slutgiltigt parkeringstal för bil efter analyser i mobilitet och parkeringsutredning (Stadsbyggnadsförvaltningen 2025-01-10) blir för kontor mellan 1,7-4,3.

Cykelparkeringsplatser bör placeras i flera mindre anläggningar i anslutning till entréer. Anställda vid verksamheterna bör ha tillgång till stöldsäker cykelparkering inomhus och besökare bör kunna parkera sin cykel i nära anslutning till varje entré.

Den planerade kollektivtrafiknoden med resecentrum inom detaljplanen kommer generera behov av cykelparkeringsplatser för resenärer. Framtida behov för cykelparkering år 2035 beräknas till 164-179 platser och för år 2050 beräknas 294-390 platser behövas. Cykelparkeringsplatserna ska försörja noden i sin helhet, inte enbart själva resecentrumet som ligger inom detaljplanen. Stora delar av hållplatsfunktionen kommer ligga utanför detaljplanen, varav ett flertal hållplatslägen inom DP2.

Cykelparkering för anställda totalt 705 cykelparkeringsplatser varav 37 för specialcyklar. För besökare 117 cykelparkeringsplatser varav 8 för specialcyklar. Delar av cykelparkeringsbehovet för besökare till verksamhet kan anordnas på allmän plats men behöver studeras vidare.

Mark

Sammanfattning av geotekniskt utlåtande

Jordlagren enligt utförda undersökningar (*Geotekniskt utlåtande DP4, Norconsult 2023*) består av fyllning som underlagras av torrskorpelera. Därunder finns lera som underlagras av friktionsmaterial på berg. Jordjupet uppskattas variera mellan 30-50 m enligt SGU:s jorrdjupskarta och tidigare undersökningar bekräftar ett jorrdjup på minst 55 m under markytan. Det föreligger ingen risk för ras, erosion eller översvämning.

Enligt den översakliga stabilitetskartan förekommer det risk för stabilitetsproblem i dagsläget. Marken inom planområdet utgörs av sättningsbenägen lera med stora jorrdjup,

varav lasttillskotten på jorden kommer vara avgörande för uppkomsten av sättningar. Leran förmodas inte klara av mindre belastningar utan att ge sättningar, och därför kommer förstärkningsåtgärder behövas.

Planerad exploatering på fastigheten kommer förmodligen behöva någon form av förstärkningsåtgärd som pålar. Vid en framtida exploatering av fastigheten rekommenderas att det inför bygglov görs en detaljerad stabilitetsutredning som fastställer lämpligaste grundläggningsmetoden. För att verifiera markförhållandena och därmed kunna fastställa lämpligaste grundläggningsmetod kommer det krävas en kompletterande platsspecifik geoteknisk utredning för fastställelse av jorddjup och lerans egenskaper. En geoteknisk utredning krävs även för byggnadslov och startbesked. I den geotekniska utredningen ska risken för differenssättningar beaktas vid vald grundläggningsmetod. För att inte orsaka grundvattensänkning, som kan orsaka sättningar på närliggande anläggningar, måste åtgärder vidtas vid grundläggnings- och schaktarbeten.

Sammanfattning av geoteknisk utredning för spårväg

Geoteknisk undersökning för spårväg har genomförts varav delar av denna detaljplan ingår i det geotekniska undersökningsområdet, benämnd *Geoteknik Backavägen - PM Geoteknik* (WSP 2024). Denna utredning syftar till att bedöma grundläggningsmetod samt ge dimensioneringsförutsättningar för spårvägsprojektet som delvis löper inom detaljplanen. Utredningen gör inga bedömningar för denna detaljplan i övrigt men ger djupare förståelse för markens egenskaper.

Fyllnadsmaterialet består mestadels av grus och grusig sand. Fyllningens mäktighet varierar mellan cirka 1-3 meter. Markytan består av asfalt, och lokalt av gatsten. Lerans mäktighet sträcker sig ner till minst 45 meters djup. Leran har en låg till extremt låg skjuvhållfasthet. Leran bedöms vara normalkonsoliderad. Överst påträffas torrskorpelera i en del av undersökningsområdet. Leran består mestadels av ren lera med sulfidfläckar men innehåller i vissa skikt även sand, silt och skalrester. Djup till berg bedöms enligt SGUs jordjupskarta vara mellan 30-50 meter i den södra delen av undersökningsområdet, och mer än 50 i undersökningsområdets norra delar. Fast botten påträffades ej vid nu utförda undersökningar till 45 meters djup. Enligt arkivmaterial från undersökningar strax norr om nu aktuellt undersökningsområde, påträffades berg på 80-85 meters djup.

För att klara sättningskrav på 30 centimeter på 40 år bedöms spårvägen kunna grundläggas på en bädd av lättfyllning med en mäktighet på 0,5 meter med följande förutsättningar och villkor:.

De geohydrologiska förhållandena har undersökts. Grundvattenytan bedöms utifrån undersökningar ligga på mellan nivåerna +1,9 och -1,0. Det motsvarar ett djup på mellan ca 0,5 meter och 3,0 meter under markytan. Portryck i lera finns beskrivet i utredningen.

Risk och störningar

Sammanfattning markmiljöutredning

I stort sett hela planområdet utgörs av okänt fyllnadsmaterial på naturlig lera som kan innehålla föroreningar i form av tungmetaller, olja, PCB och PAH:er. Tidigare

undersökningar inom planområdet och i närområdet visar att det generellt förekommer markföroreningar i form PAH:er, tungmetaller och olja i fyllnadsmaterialet. Halterna bedöms till större delen ligga mellan Naturvårdverkets riktvärden för KM och MKM. Det bedöms troligt att det ställvis kommer att påträffas föroreningar i halter över MKM inom planområdet.

Backaplan är undersökt och har sanerats i omgångar. På Hjalmar Brantingstorget, där Pressbyrån ligger idag, fanns tidigare en stor bensinstation inom fastigheten Tingstadsvassen 739:123. Sanering har skett men restföroreningar i halter över MKM har lämnats på grund av att byggnader, ledningar, vägar med mera hindrade viss åtkomst.

En primär uppskattning är att den översta 0,5–1,0 metern fyllnadsmaterial inom hela planområdet generellt innehåller föroreningar (tungmetaller, PAH och olja) i klassificeringen KM-MKM. På busstorget vid Hjalmar Brantingsplatsen, mellan Pressbyrån och Stadium finns det dokumenterade restföroreningar av petroleumämnen i halter över MKM ner till ca 2,0 meters djup. Inom detta område kommer kompletterande avhjälpande av oljeförorenad jord mycket troligt att behöva genomföras oavsett planerad markanvändning.

Däremot kommer exploatering av området att innebära hantering av förorenade överskottsmassor och rening av eventuellt länsvatten vid läns pumpning från schakt. Större delen av befintlig jord med förhöjda föroreningshalter bedöms därmed via grundläggningsarbeten i samband med exploatering att avlägsnas från området.

Planområdet ligger cirka 50 meter söder om det område som har identifierats som deponiområde. Risken för förekomst av metangas inom planområdet bedöms som liten. Det har inte framkommit att det förekommer några verksamheter inom detaljplanen som har hanterat klorerade alifater. De förekomster av klorerade alifater i grundvatten och porgas som konstaterats norr om planområdet bedöms som avgränsade och det finns inga misstankar om spridning mot aktuellt planområde.



Figur 25 Analysresultat av jord och porgas vid tidigare och pågående markundersökningar. Planområdets gränser har justerats sedan markmiljöundersökningen genomfördes och planområdet omfattar inte längre den östra delen som omfattar Lundbyleden och Hamnbana.

Grundvatten

Inom planförslagsområdet har inget grundvatten analyserats men det bedöms generellt föreligga risker för förekomst av förhöjda halter av tungmetaller, PAH:er och petroleumämnen (speciellt i området runt den föredetta bensinstationen) i det ytliga grundvattnet inom planområdet. Grundvattnet inom Backaplansområdet har analyserats i samband med tidigare genomförda miljötekniska markundersökningar. Resultatet visar att det är stora variationer i föroreningshalterna av petroleumämnen, PAH:er och tungmetaller.

Asfalt

Strax norr om planområdet har uttagna asfaltprov visat att det finns stenkolstjära i Backavägen. Stenkolstjära användes förr som bindemedel i asfaltsbeläggningar fram till mitten av 1970-talet och innehåller ämnen som är hälso- eller miljöfarliga. Föroreningsgraden mäts genom förekomsten av polycykliska aromatiska kolväten, PAH. På flygfoton från 1960- och 1970-talet ser det ut som stora delar av planområdet är asfalterat, därför finns det risk för tjärasfalt inom planområdet.

Vidare utredningsbehov och sanering

På busstorget vid Hjalmar Brantingsplatsen, mellan Pressbyrån och Stadium, som till stora delar ligger inom planområdet finns det dokumenterade restföroreningar av petroleumämnen i halter över MKM ner till cirka 2,0 meters djup. Inom detta område

kommer kompletterande avhjälpande av oljeförorenad jord mycket troligt att behöva genomföras oavsett planerad markanvändning. För att nå restföroreningarna kommer det behövas rivas och trafiken stängas av. Vid sanering kan det komma att uppstå omfattande schaktarbeten som leder till att stödkonstruktioner kan krävas.

Eftersom den nya detaljplanen innebär handel, verksamheter, kontor och torg med inslag av park bedöms föroreningshalter mellan KM och MKM inte föranleda några generella saneringsåtgärder. Undantaget är inom områden som planeras användas som parker och vid den tidigare bensinstationen. Här bedöms det ställvis att behöva genomföras viss avhjälpande alternativ efterbehandling av fyllnadsmaterial.

Exploatering av området kommer innebära hantering av förorenade överskottsmassor och rening av eventuellt länsvatten vid länsumpning från schakt. Större delen av befintlig jord med förhöjda föroreningshalter bedöms avlägsnas från området via grundläggningsarbeten i samband med exploatering. Övervägande delen av föroreningarna kommer att avlägsnas som fall B-massor i samband med grundläggning. Med fall B-massor innebär att massorna antingen inte är användbara för fyllningar alternativt utgör överskottsmassor.

Förorenad mark kan komma att påverka exploateringsarbetet i form av att återfyllnader inte får ske med schaktmassor, samt att massor eventuellt behöver transporteras till godkända mottagningsanläggningar vid sanering.

Anmälan måste göras till lokal tillsynsmyndighet vid eventuell sanering.

Sammanfattning av luftmiljöutredning

Beräkningar har gjorts för nuläge och prognosår 2040. Beräkningarna för nuläget visar att området påverkas av föroreningar från de större omkringliggande trafiklederna och att miljökvalitetsnormerna för NO₂ vid dygn- och timmedelvärde överskrids i delar av området för detaljplanen. För NO₂ halten vid årsmedelvärde och PM10 halten så klaras miljökvalitetsnormen (MKN), men området beräknas överskrida miljökvalitetsmålen (MKM) i nuläget.

NO₂

För nuläget överskrids MKN för dygns- och timpercentilerna av kvävedioxid (NO₂) i planområdets södra och östra delar mot Lundbyleden och Hjalmar Brantingsgatan, och miljökvalitetsmålen överskrids. Större delen av planområdet och längs Lundbyleden så överskrider dygnsmedelvärdet MKN. Luftmiljöutredningen (Norconsult 231013) visar att området påverkas av luftföroreningar från de större omkringliggande trafiklederna och att MKN för NO₂ vid dygns- och timmedelvärde överskrids i delar av området för detaljplanen. För NO₂ halten vid årsmedelvärde och PM10 halten så klaras MKN, men området beräknas överskrida miljökvalitetsmålen i nuläget.

En sammanställning över NO_x² och NO₂ halterna på Göteborgs stads mätstation på Femmanhuset visar på en generell nedgång. Fram tills år 2040 bedöms utsläppen av NO_x från ett genomsnittsfordon att minska kraftigt med hjälp av teknikutveckling och att

² Kväveoxid (NO_x) är det gemensamma samlingsnamnet för kvävemonoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂).

fordonsflottan byts ut till mer miljövänliga fordon. För prognosår 2040 återspeglas bedöms också NO₂-halten för hela planområdet klara både miljökvalitetsmålen och MKN.

PM10

Gränsvärdena för PM10 överskrids inte i nuläget.

Partikelhalter beror till stor del på uppvirvling av slitpartiklar från väg- och spårtrafik och inte från avgaser. Därför är denna luftförorening inte lika påverkbar av teknikutvecklingen och fler miljövänliga fordon och beräknas därför inte förändras i samma grad fram till 2040. De nya huskropparna inom detaljplanen beräknas dock skydda området väster om huskropparna så att det området i framtiden klarar miljökvalitetsmålen. De lägre halterna PM10 väster om byggnaderna kan även bero på en mer varierad byggnadshöjd vilket leder till bättre luftkvalité. Enstaka högre byggnadsdelar som sticker upp som torn över den omkringliggande bebyggelsen har förmåga att leda ner renare luft med högre vindhastighet ner i gaturummet vilket hjälper till att blåsa bort och späda ut föroreningarna i gatuplan.

Det totala utsläppet av PM10 visar sjunkande halter, men då städer byggs allt tätare (vilket leder till att gaturummet ventileras sämre) och trafiken i många fall väntas öka råder viss osäkerhet avseende partikelhalternas utveckling framöver. För att minska utsläppen av PM10 krävs antingen färre fordon eller lägre andel dubbdäck.

Sammanfattning av riskutredning

Riskkällor som berör detaljplanen är Lundbyleden, Hamnbanan, Kvillebangården som är primärled för farligt gods samt Minelundsvägen som är sekundärled. Riskutredningen (230904) föreslår brandsäkra fasader och brandsäkra fönster som skyddsåtgärd för ny bebyggelse som ligger inom 30 meter från Lundbyleden samt att den brandsäkra fasaden och fönsterna ska sträcka sig minst 21 meter från marken. Utrymning ska bara kunna ske bort från Lundbyleden och Hamnbanan och ventilation ska placeras högt och bortvänd från Lundbyleden och Hamnbanan.

Sammanfattning av mikroklimatutredning

Vindar från sydväst, syd och nordöst är vanligast. De högsta vindhastigheterna kommer från sydväst och syd. Minst blåser det från nordväst. Figuren visar också att det är nödvändigt att beakta alla vindriktningar som förekommer för att få en realistisk bild av vindklimatet inom ett område. De två mest frekventa vindriktningarna förekommer sammantaget endast under mindre än hälften av tiden.

Mikroklimatutredningen beräknar att större delen av ytorna kring utbyggt planförslag, utifrån komfortkriterierna, passar för längre uppehåll vad gäller vind, solljus och strålningstemperaturer, med undantag för mellan huskropparna och söder om de planerade byggnadskropparna. Runtomkring det sydligaste huset visar utredningen att det kommer drabbas av höga strålningstemperaturer under varma sommark dagar då det inte är lika skyddat av skugga.

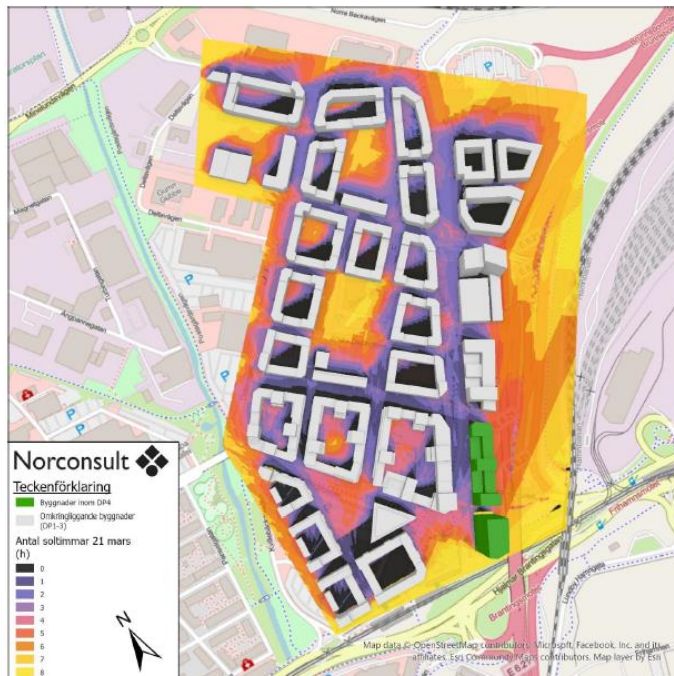
Vid en medelvindhastighet över 3-5 m/s börjar vindkraften att märkas på kroppen. Framkomligheten för äldre och rörelsehindrade försvåras. En medelvindhastighet på 5

m/s används ofta som en gräns för när vinden upplevs som besvärande. Vinden har också upplevd kylande effekt. Det finns ett flertal olika komfortkriterier att utgå ifrån och gemensamt för dessa är att vissa vindhastigheter inte får överskridas mer än en viss tidsandel av året för att området skall betraktas som passande för vissa typer av aktiviteter (cykling, gång och olika tidsuppehåll av stillasittande). Utredningen beräknar att större delen av planområdet passar för längre uppehåll, ur vindaspekten, med undantag för mellan huskropparna och söder om de planerade byggnadskropparna.

Strålningstemperatur är ett sätt att mäta den upplevda temperaturen, ett mått som kombinerar lufttemperatur och strålningsutbytet mellan människa och omgivning. Strålningstemperatur påverkas främst av bebyggelsegeometri, yt- och materialegenskaper. Hög vegetation i urbana områden är temperaturreducerande både genom avdunstning och skuggbildning. De delar av planområdet som inte når höga strålningstemperaturer ligger i skugga en stor del av dagen och når inga skadligt höga strålningstemperaturer.

Solljusstudien redovisar antal timmar av solljus som området får under den 21 mars, vilket är ett ungefärligt datum då vårdagjämningen brukar inträffa. Nordväst om bebyggelsen i detaljplan 4 uppnås endast 1–2 timmar solljus om dagen. På den östra sidan av bebyggelsen är tillgången till solljus bättre med solljustimmar upp mot 5–6 timmar. Gällande övriga detaljplaner inom Backaplan är det på smala gator omgärdade av hög bebyggelse samt på innergårdar som solljuset inte når in, se figur 26.

I den nordvästra delen av planområdet, som endast får 1-2 timmars solljus, når man inte upp till Boverkets rekommendation. Resterande yta ligger inom rekommenderade solljustimmar.



Figur 26 - Antal timmar av solljus under 21 mars (Norconsult, 2023-10-13).

Översvämningsrisk

Området berörs av betydande översvämningsrisker från högvatten i havet och älven, höga flöden i Kvillebäcken och vid kraftiga skyfall. Översvämningsrisken ska hanteras genom

höjdsättning av mark och byggnader. Planområdet ska planeras utifrån rekommendationerna som anges i Tematiskt tillägg till översiktsplanen för översvämningsrisker (antagen av kommunfullmäktige 2019-04-25) bland annat rekommendationen om 20 centimeter marginal mellan färdigt golv och högsta vattennivå vid skyfall samt rekommendationen om 50 centimeter mellan färdigt golv och dimensionerade högvatten i hav/älv för samhällsviktig infrastruktur.

Mer beskrivs under sammanfattning dagvatten- och skyfallsutredning.

Sammanfattning av dagvatten- och skyfallsutredning

Dagvatten nuläge

Planområdet befinner sig inom avrinningsområdet för Kvillebäcken, och mynnar i Göta älv vid Frihamnen. Från hårdgjorda ytor avrinner dagvatten snabbt till ledningsnät och vidare till recipient vid intensiva regntillfällen, utan fördröjning och rening.

Planområdet avleds inte till något vattenskyddsområde.

I nuläget avrinner dagvattnet från planområdet företrädesvis till det kombinerade systemet och leds tillsammans med spillvatten vidare till Ryaverket via en pumpstation. En liten andel av planområdet är kopplat till dagvattenledningsnätet som mynnar längst nerströms i Kvillebäcken öster om Lundbyleden.

Konsekvenser

Efter exploatering kommer dagvattnet att ledas till Kvillebäcken via nya dagvattenledningar till det befintliga dagvattensystemet. De kombinerade ledningarna i området kommer att separeras. Separering av dagvatten och spillvatten innebär lägre risk för bräddning av orenat spillvatten, minskad översvämningsrisk för fastigheter och mindre belastning på pumpstationer och Ryaverket.

Fördröjning av dagvatten behövs för både allmän platsmark och kvartersmark. Det finns också behov av rening av dagvatten på både kvartersmark och allmän platsmark för att följa stadens målvärden och för att bidra till förbättrad eller oförändrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer.

Föroreningsberäkningarna visar att kvaliteten på dagvattnet för hela detaljplanen förbättras efter exploateringen med reningsåtgärder, i jämförelse med den nuvarande situationen. Föroreningshalterna understiger dessutom både riktvärden och målvärden.

För kvartersmark gäller att varje fastighet ska kunna visa på att stadens krav på fördröjning om 10 mm/m² reducerad yta samt reningskrav efterlevs. Allt dagvatten som uppkommer inom fastigheten ska alltså genomgå fördröjning och rening. Efter rening och fördröjning kan anslutning ske till det allmänna ledningsnätet. Erforderliga fördröjningsvolymen beräknas av exploatören inför bygglov.

Föroreningsberäkningar visar att ca 4 % av reducerad area på kvartersmark behöver avsättas för rening av dagvatten, beräknat utifrån exemplet regnbädd. Det motsvarar ca 200 m² per 5000 m² kvartersmark.

SAMRÅDSSHANDLING

Höjdsättning av marknivå ska göras i enlighet med de höjdsättningsprinciper som presenteras i dagvatten- och skyfallsutredningens avsnitt 2.5.1 och rekommendationerna i TTÖP:en.

Gröna tak är en lösning för dagvattenrening och fördröjning på kvartersmark som föreslås för detaljplanen på grund av att kvarteren planeras utan innergårdar och med fasad i fastighetsgräns.

Upphöjda regnbäddar kan utgöra ett alternativ dit takdagvatten leds via stuprör (se Figur 28). I Backaplan är det särskilt fördelaktigt att anlägga dagvattenlösningar i eller ovan marknivå, eftersom området är mycket platt och det finns begränsningar för att åstadkomma tillräcklig lutning på ledningarna.



Figur 27 Exempelbild av ett grönt tak, Sweco.



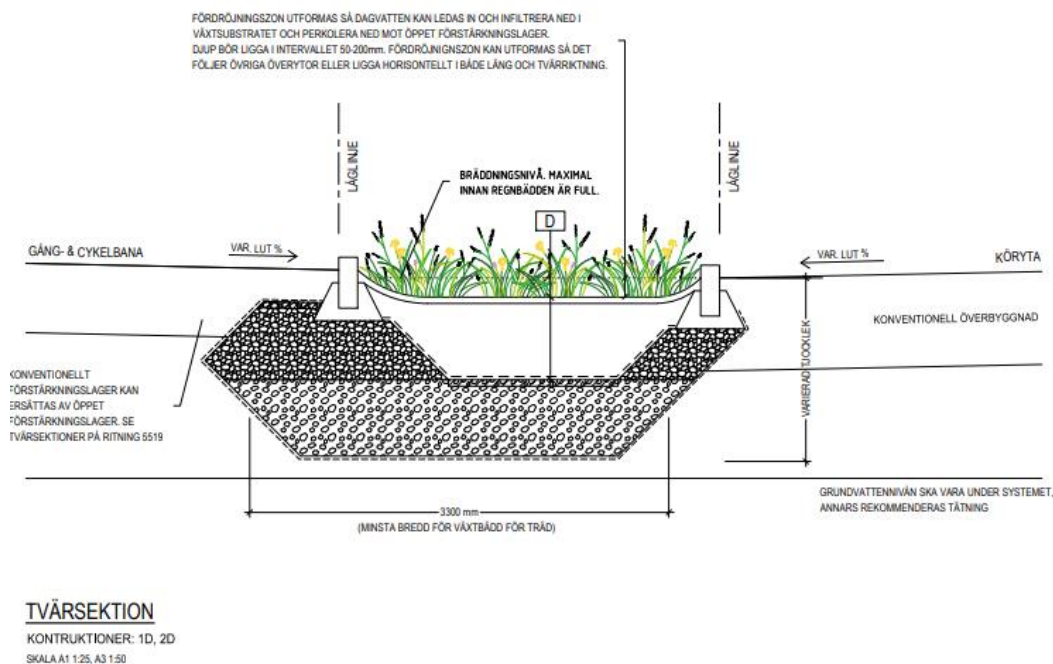
Figur 28 Upphöjda regnbäddar som avleder takvattnet via stuprör, Sweco Dagvatten- och skyfallsutredning.

Allt dagvatten från allmän platsmark ska genomgå rening utom dagvatten från gång- och cykelvägar och parker enligt Göteborgs stads reningskrav för dagvatten (Göteborgs Stad, 2021). På allmän platsmark ska dagvattenanläggningarna i så stor utsträckning som möjligt göras öppna och ytliga. Denna typen av lösningar oftast är fördelaktig ur ett kostnads- och driftsperspektiv. Om dagvattenanläggningarna inte kan göras öppna och ytliga, föreslås att någon form av skelettkonstruktion används.

I dagvatten- och skyfallsutredningen föreslås att anlägga regnbädd inom torgytan som utgör allmän platsmark och skelettkonstruktioner längst med gatorna.

Reningsanläggningarna föreslås på minst 7,5 % av den reducerade arean.

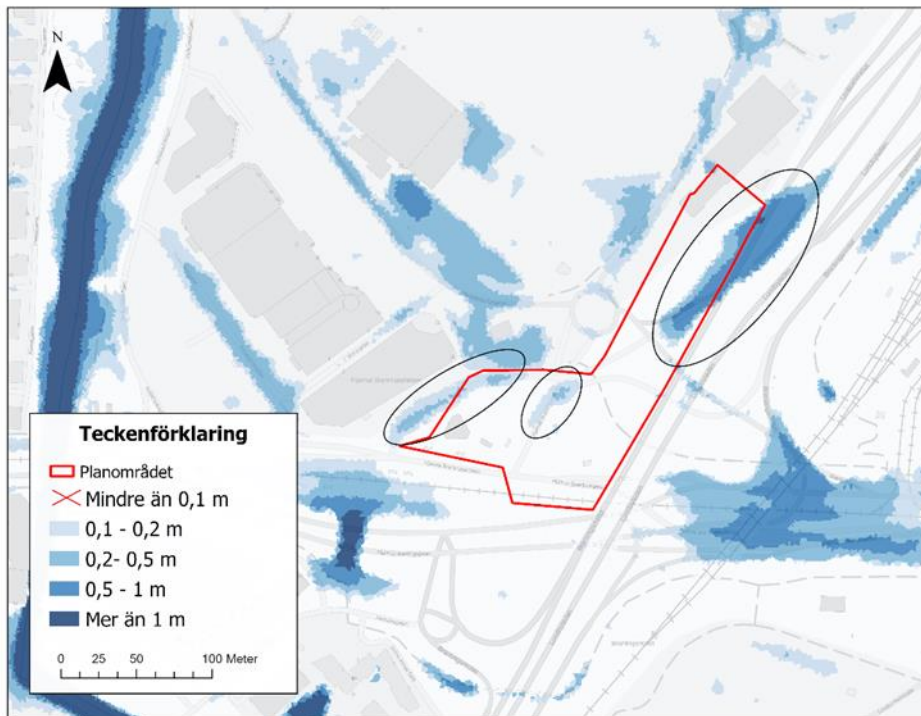
Dagvattenanläggningarna bör placeras i lokala lågpunkter, och dagvattnet bör i så stor utsträckning som möjligt ledas ytligt till dessa anläggningar.



Figur 29 Urklipp från typritning av regnbädd från Teknisk handbok ritning 5516 (Göteborgs stad).

Skyfall nuläge

Skyfallsmodellen visar att det idag finns flera områden med problematiska förhållanden där vatten riskerar att ansamlas i stora volymer med vattendjup som överskrider 0,2 m. Detta kan skapa problem bland annat för framkomlighet till och från området. Inga byggnader inom DP4 påverkas i befintlig skyfallssituation av vattenansamlingarna. I norra delen finns en större lågpunkt som har ett maximalt djup på ca 1,5 m och ett medeldjup på 0,9 m. Detta är en underfart under Lundbyleden.



Figur 30 Modellerat vattendjup vid 100års regn med klimatfaktor. Beräkning har gjorts med hänsyn till dagens ledningsnät. Blå områden visar var det samlas vatten vid skyfall i området, mörkare blå färg innebär större vattendjup. Planområdet är ungefärligt markerat med rött. Större vattensamlingar inom planområdet är markerat med svarta cirklar. (Figur 9 i Dagvatten- och skyfallsutredning, Bakgrundskarta Lantmäteriet 2024).

Konsekvenser

En skyfallshändelse (framtida klimatanpassat 100-årsregn) har modellerats med framtida höjdsättning för DP4 och intilliggande mark. Höjdsättning planeras att ändras inom avrinningsområdet i DP0, DP2, DP3 och DP4 och har ändrats vid genomförande av DP1. Som underlag för framtida höjdsättning för DP4 ligger höjdsättning och utformning framtagen av trafikutredning (Sweco daterad 2024-03-06). I detta alternativ ingår en avfart från Lundbyleden in mot DP4. Avfarten behöver dyka under Lundbyleden och skapar en lågpunkt där vatten kan bli stående. Höjdsättningen inom området har i trafikutredningen behövt anpassas för att harmonisera med DP2s höjdsättning, befintligheter och planerad spårväg.

Resultat från skyfallsmodellering finns i avsnitt 3.4 i Dagvatten- och skyfallsutredningen.

Sedan höjdsättningen 24-03-06 togs fram har trafikförslaget uppdaterats gällande en avfart. Inom *Detaljplan för Gator vid Backaplan inom stadsdelen Backa i Göteborg (DP0)* sker förändringar i detaljprojekteringen som kan påverka Brantingsmotets ramper vilket beskrivs under avsnitt *Gator, gång- och cykelvägar*. Vid behov kommer DP4 behöva anpassa sig efter DP0s och Frihamen/Hjalmarbrantingsgatans lösning, inför granskning av DP4 (se Figur 12). När uppdaterad höjdsättning finns med slutgiltig lösning bör skyfallsmodellering för DP4 genomföras inför detaljplanens granskning. Stora delar av planerade vägar ligger under +2,1 vilket är planeringsnivån för att klara framtida nivå för höga nivåer i havet och älven. Detta behöver fortsatt analyseras under nästa skede. Vid fortsatt arbete med höjdsättning behöver det säkerställas att

SAMRÅDSSHANDLING

framkomlighet kan ske till och från planområdet, till entréer och att det inte föreligger risker för liv eller hälsa. Parkerna inom Backaplan kommer att nyttjas som skyfallsmagasin och det finns även en sådan möjlighet för Hjalmar Brantingsplatsen.

För att säkerställa kraven med avseende på skyfall ska följande punkter uppfyllas:

- Ny bebyggelse ska inte skadas vid översvämning. Samhällsviktiga funktioner och golvnivåer ska ha en marginal till högsta vattennivån som uppstår vid skyfall likaså stigande nivåer i Göta älv och Kvillebäcken.
- Framkomlighet till nya byggnaders entréer.
- Framkomlighet till och från planområdet.
- Översvämningssituationen inom och utanför planområdet ska inte försämrats.
- Planen ska beakta strukturplaner och hantera eventuella målkonflikter.
- Planen ska beakta vattenkvalitet i samband med skyfall.

För likriktarstationen i den södra ytan av planområdet gäller samma krav, att detaljplanen ska uppfylla riktlinjer i Tematiskt tillägg till översiktsplanen om översvämningsrisker (Göteborgs stad 2019). Huruvida översvämningssituationen påverkas utanför planområdet eller ej behöver studeras vidare mellan samråd och granskning, i ett helhetsperspektiv. Marken lutar från DP2 mot DP4 och vidare mot Hjalmar Brantingsgatan.

Buller

Detaljplanen möjliggör inte för några bostäder och har därför inte upprättat en bullerutredning som anges i PBL 4 kap 33a§.

Konsekvenser

*Avsnittet samlar de vanligaste och mest omfattande konsekvensbeskrivningarna.
Beskrivningar av detaljplanens konsekvenser finns även i andra avsnitt.*

Särskilt beslut om betydande miljöpåverkan

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan. Undersökningssamråd genomförs i samband med samråd för detaljplanen. Eftersom detaljplanen innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga spårväg, och att bebyggelsen bedöms uppfylla kriterierna för ett ”annat stadsbyggnadsprojekt”, har bedömningen även utgått från Miljöbedömningsförordningen 10 § punkt 1-3 samt 11-13 §§.

Kommunen har bedömt att ett genomförande av detaljplanen inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §.

Detaljplanen innebär ett bättre utnyttjande av mark som ligger centralt och har god kollektivtrafiksörjning och annan infrastruktur. Planområdet består idag av mark för trafik med låga naturvärden och saknar skyddsstatus. Planen omfattar endast en liten del av ny spårväg och platsen bedöms inte som känslig.

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

- Inte bedöms negativt påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål.
- Inte bedöms ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etc.
- Inte ger upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.
- Inte bidrar till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Inte påtagligt påverkar några områden eller natur som har erkänd nationell eller internationell skyddsstatus, till exempel riksintressen eller naturreservat.
- De sannolika miljöeffekterna kan minskas genom åtgärder som arbetas in i detaljplanen eller exploateringsavtalet.

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

Kommunen har därmed bedömt att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning inte behövs för aktuellt planförslag. Undersökningssamråd med länsstyrelsen samordnas med plansamrådet.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Efter exploatering kommer dagvattnet från planområdet avledas via dagvattenledningar till sista sträckan av Kvillebäcken som mynnar ut i Göta älv och vidare till Rivö fjord. Både Göta älv, Kvillebäcken och Rivö fjord är klassade enligt miljökvalitetsnormer (MKN).

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande ska bidra till förbättrad eller oförändrad vattenkvalitet i recipienten, i enlighet med miljökvalitetsnormer (MKN). För att uppnå detta ställer Göteborgs stads krav på att beakta om dagvattnet behöver genomgå rening innan det når recipienten. Miljöförvaltningen och Kretslopp och vatten har tagit fram dokumentet reningskrav för dagvatten (Kretslopp och vatten, 2021). Vid genomförande av detaljplanen ställs krav på att dagvatten ska renas. Med rening minskar föroreningshalterna efter exploatering så föroreningshalterna understiger både riktvärden och målvärden samt att halterna minskar jämfört med befintlig situation.

Planområdet påverkas idag av luftföroreningar från de större omkringliggande trafiklederna och MKN för NO₂ vid dygn- och timmedelvärde överskrids i delar av planområdet. För NO₂ halten vid årsmedelvärde och PM10 halten så klaras MKN men området beräknas överskrida MKM i nuläget. För prognosår 2040 beräknas planområdet klara både MKM och MKN tack vare teknikutveckling.

Påverkan på miljömålen

Göteborgs stad har 3 miljömål som sedan bryts ner i delmål och strategier. Miljömålen är: Naturen, Göteborg har en hög biologisk mångfald. Klimatet, Göteborgs klimatavtryck är nära noll. Människan, göteborgarna har en hälsosam livsmiljö.

NATUREN

Delmål “öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön” och delmål “främja biologisk mångfald vid inköp”. Det finns risk att delmålet öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön inte uppnås då stora delar av planområdet kommer att hårdgöras. Däremot kan växtval i gata och torg göras med biologisk mångfald i åtanke.

KLIMATET

Det finns goda chanser att uppnå delmålet för “minska energianvändning i lokaler i samband med ny byggnad”. För att nå delmålet “minska klimatpåverkan från transporter” krävs överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik, vilket detaljplanen bidrar till genom att utveckla kollektivtrafik, gång och cykel på en plats som idag är trafikytor, parkering och gräsytor. Detaljplanen möjliggör för mycket kontorsyta vid en av Göteborgs starkaste och mest trafikerade bytespunkt för kollektivtrafik.

MÄNNISKAN

Delmål “minska användningen av skadliga ämnen”. Exponering för skadliga ämnen, luftföroreningar kan ge hälsoproblem. I Göteborg står vägtrafiken för det enskilt största bidraget till höga halter av luftföroreningar och höga bullernivåer där människor vistas.

För att göteborgarna ska få en hälsosam livsmiljö krävs det att vägtrafiken minskar. Det har identifierats markföroreningar och de restföroreningar som finns i marken kommer att saneras vilket bidrar till att uppnå delmålet. Delmål "säkra en god luftkvalitet för göteborgarna". Målet kan delvis uppnås med ökad användning av kollektivtrafik. Delmål "säkra en god ljudmiljö för göteborgarna". Det finns risk att målet inte uppfylls kortsiktigt på grund av närheten till trafiklederna men ljudmiljön förväntas bli bättre när Backaplan är utbyggt och byggnaderna kan hjälpa till att skärma av bullret.

Påverkan på riksintressen

Öster om planområdet finns riksintresse för kommunikation, väg E6 Lundbyleden och järnväg Hamnbanan. Under rusningstrafik på eftermiddagen finns det risk att det blir köbildning på Hjalmar Brantingsgatan som sprider sig upp på Lundbyleden. I avsiktsförklaringen om Backaplan som Trafikverket och Göteborgs stad tecknade år 2023, tar staden på sig risken att lösa trafiksäkerhetsproblem som kan komma att uppstå i moten i Backaplan på grund av exploateringen i Backaplan. Att staden vågar stå för den risken, är utifrån resonemanget att stadsomvandlingen i sig kommer att ge förutsättningarna för att problemen aldrig ska uppstå. Omställningen som förväntas ske i trafik- och resandemönster i Backaplan de kommande decennierna är stor, men fullt jämförbar med den omställning som redan har skett i Göteborgs nuvarande innerstad de senaste decennierna, där biltrafiken halverats sedan mitten av 80-talet och gång-, cykel- och kollektivtrafik har ökat kraftigt. Att Backaplan genomgår samma utveckling i takt med att området utvecklas till ny innerstad ses därför som fullt realistiskt.

Detaljplanen bedöms inte påverka Hamnbanan.

Sociala konsekvenser och barnperspektiv

Enligt Plan- och bygglagen (2 kap. 3 §) ska planläggning främja en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper. Enligt FN:s konvention om barnets rättigheter ska barns bästa beaktas i alla beslut som rör barn. Dit räknas stadsbyggnadsnämndens och kommunfullmäktiges beslut i planärenden.

Sammanhållen stad

Omvandlingen av Backaplan kommer bidra till en sammanhållen stad, både i det lokala men också i ett större perspektiv, genom stärkta stråk och kopplingar inom området och till angränsande områden bidrar förslaget till att binda samman Hisingen med fastlandet och omgivande områden och låta innerstaden växa över älven.

Detaljplanen bedöms underlätta för mer hållbart resande med kollektivtrafik och att Hjalmar Brantingsplatsen fortsatt blir en knutpunkt i staden. Att utveckla kontor och verksamheter i nära anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen som har god kollektivtrafik, bra kopplingar till övriga staden, nära till centralstationen och framtida stationen i Brunnsbo och bra anslutning med cykelbanor - bedöms positivt både ur ett jämställt-, socialt-, och miljömässigt perspektiv. Trafikbarriärer kommer delvis fortfarande finnas i framtiden men gatuutformningen kommer att vara efter dagens standard. Till exempel

kommer det att bli mer gångvänligt med ledstråk vilket innebär en förbättring av tillgängligheten inom och utanför planområdet. Den mentala barriären till Hisingen bedöms minska när området blir mer attraktivt fler arbetsplatser och sociala ytor.

Samspel, lek och lärande

Hjalmar Brantingsplatsen kommer att fungera som en central knutpunkt för kollektivtrafiken, vilket fortsatt bidrar till rörelse på platsen och social samvaro även framöver.

Vardagsliv

Fungerande och smidig kollektivtrafik är viktigt för många vardagsliv. För att underlätta ett bilfritt samhälle är det viktigt att matbutiker och liknande ligger inom gångavstånd till kollektivtrafiken. Det planeras för ett mer samlat hållplatsläge än idag, som innebär att antalet hållplatser minskas samtidigt som kollektivtrafikutbudet ökar. Torget kommer inte längre att fungera som en vändplats för bussar, utan omvandlas till ett torg med gröna inslag, vilket bidrar till att ge området en mer attraktiv och inbjudande karaktär. Dessutom blir det fler hållplatslägen inom övriga Backaplan, vilket gör det betydligt enklare för besökare och boende att ta sig runt i området och skapar bättre förutsättningar för ett välfungerande vardagsliv. Samtidigt förväntas centrumhandeln i området att växa, vilket kommer att förstärka känslan av att Backaplan utvecklas till en mer central stadsdel med brett utbud av service och handel. Det kommer fortsättningsvis att finnas lokaler för butiker som är kopplade till resande, exempelvis kiosker.

Identitet

Den föreslagna bebyggelsen bedöms vara placerad för att ge bra förutsättningar för att ge torget en tydlig och attraktiv rumsbildning. Hjalmar Brantingsplatsens identitet kommer att utvecklas till att successivt få en tydligare innerstadsidentitet, där nya lager av stadsmiljö adderas för att skapa en mer levande och dynamisk stadsdel. Med tiden förväntas Backaplan som helhet inte bara vara en plats för ärenden, utan också en attraktiv destination att besöka och vistas i, samtidigt som fler människor kommer att bo i området. Backaplan kommer att knyta an till stadsdelen nya Kvillebäcken, vilket förstärker sambandet mellan de två stadsdelarna och bidrar till ett mer sammanhållet stadsliv runt Kvillebäcken.

Hälsa och säkerhet

Utformningen av Hjalmar Brantingsplatsen är viktig ur en social aspekt. Bebyggelse mellan trafikleden och Hjalmar Brantingsplatsen kommer troligen ge förutsättningar för en bättre ljudnivå på Hjalmar Brantingsplatsen tack vare de nya byggnaderna skärmar av mot buller från omkringliggande trafikleder.

Den ökande befolkningen i området bidrar till en mer levande stadsdel, med fler ögon på gatan vilket kan ha en positiv effekt på tryggheten. Detaljplanen möjliggör för fler

arbetsplatser och rörelse under dagtid. Runt det nya torget planeras fler verksamheter och restauranger, vilket ytterligare stärker områdets karaktär som en plats för både social samvaro och stadsliv. Kollektivtrafiken blir också enklare att överblicka med tydligare hållplatslägen. Med en tydligare uppdelning mellan kollektivtrafikens hållplatser och den öppna torgytan för vistelse skapas ett mer strukturerat och användarvänligt område för både resenärer och besökare.

Gångtunneln under Hjalmar Brantingsgatan som leder till Brämaregården strax utanför planområdet kommer att finnas kvar i sin nuvarande utformning och med sina utmaningar ur ett trygghetsperspektiv. Den upplevda tryggheten bedöms öka något när Backaplan blir mer befolkat vilket skapar mer rörelse i tunneln.

Genomförandefrågor

Detaljplanen ingår i ”Huvudprogram för Backaplan” som samordnar och följer upp tid, kvalité och ekonomi för alla planerings- och utbyggnadsetapper inom Backaplan.

Backaplan är uppdelat i fyra delområden där delområde ett (Östra Kvillebäcken) är färdigställt. Delområde fyra (Hjalmar Brantingsstråket) samt delområde tre (västra Backaplan) ligger inom kommande planering. Delområde två, där det pågår planering och genomförande, omfattas av ett ekonomiskt inriktningsbeslut (KF 2019-03-28, K dnr 6686/17), där denna detaljplan ingår.



Figur 31- Redovisning av delområden inom huvudprogrammet

Mark- och utrymmesförvärv

Det kommunala huvudmannaskapet innebär att kommunen har skyldighet att lösa in allmän plats på fastighetsägarens begäran. Kommunen har också rättighet att lösa in allmän plats. Skyldigheterna och rättigheterna kvarstår efter det att detaljplanens genomförandetid har gått ut.

Detaljplanens genomförande förutsätter markköp eller markbyten.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Avtal om fastighetsbildning ska tecknas mellan kommunen och fastighetsägare. Ägare till fastigheter framgår av Fastighetsrättsliga konsekvenser angående överlåtelse av mark som erfordras för utbyggnad av allmän plats GATA.

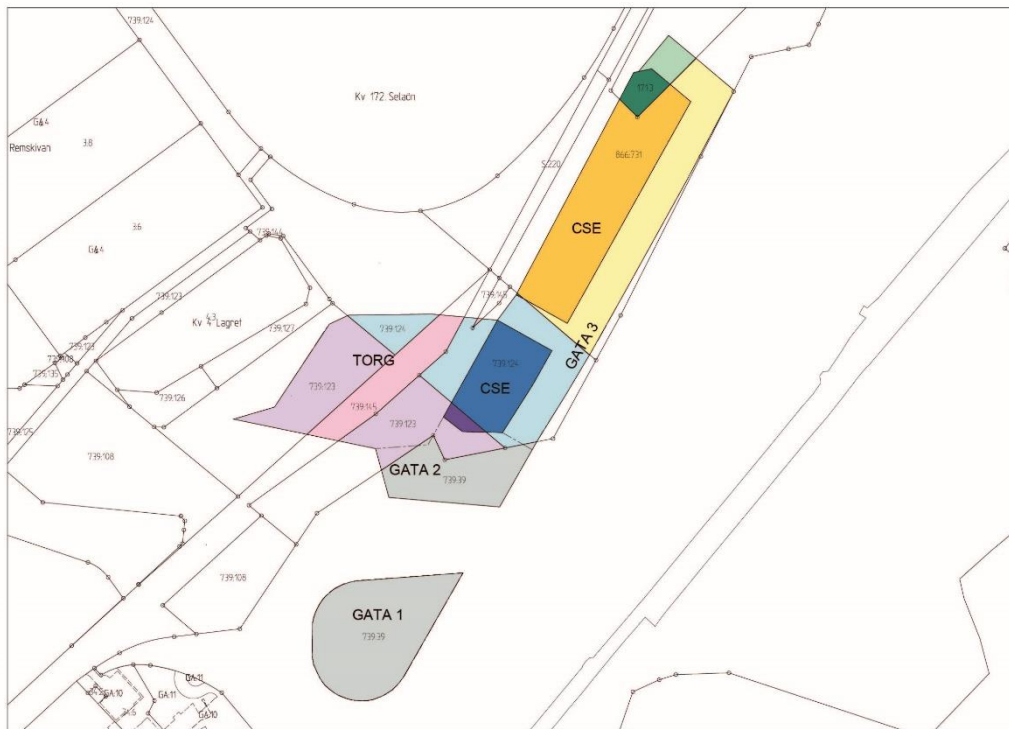
För fastighet eller del av fastighet, vilken planläggs med ändamål allmän plats, har kommunen en rätt att samt en skyldighet att lösa in från berörd fastighetsägare för att genomföra detaljplanen.

Fastigheter som ingår i planområdet:

- Del av Tingstadsvassen 739:124 som ägs av Göteborgs kommun
- Del av Tingstadsvassen 739:123 som ägs av Göteborgs kommun
- Del av Tingstadsvassen 739:39 som ägs av Göteborgs kommun
- Del av Tingstadsvassen 739:145 som ägs av Göteborgs kommun
- Del av Backa 866:731 som ägs av Göteborgs kommun
- Del av Backa 171:3 som är i privat ägo

Färgmarkering i karta	Fastighetsbeteckning	Erhåller mark	Avstår mark	Markanvändning
Blå och ljusblå	Tingstadsvassen 739:124	1401 kvm kvartersmark	2384 kvm för allmän plats	CS ₁ E ₁ , TORG och GATA ₃
Lila och violett	Tingstadsvassen 739:123	125 kvm för kvartersmark	3137 kvm för allmän plats	CS ₁ E ₁ , TORG och GATA ₂
Grå	Tingstadsvassen 739:39		4479 kvm för allmän plats	GATA ₁ och GATA ₂
Rosa	Tingstadsvassen 739:145		1212 kvm för allmän plats	TORG
Gul och ljusgul	Backa 866:731	3346 kvm för kvartersmark	2637 kvm för	CS ₁ E ₁ och GATA ₃

			allmän plats	
Grön och ljusgrön	Backa 171:3	305 kvm för kvartersmark	295 kvm för allmän plats	CS ₁ E ₁ och GATA ₃



Figur 32 Berörda fastigheter inom detaljplanen kategoriserade efter färg och markanvändning.

Gemensamhetsanläggningar

Inga identifierade gemensamhetsanläggningar inom planområdet eller identifierat behov av bildningar av gemensamhetsanläggningar.

Servitut

Inga identifierade servitut inom planområdet eller identifierat behov av bildningar av servitut.

Om 3D-fastighetsbildning blir aktuellt så behövs servitut mellan fastigheter för vattenledningar i byggnaden eftersom varje fastighet behöver varsin förbindelsepunkt för dricksvatten.

Arrende

Kommunen har med arrende upplåtit del av fastighet Backa 866:731 för fordonsparkering, lastkaj och containeruppställning och nyttjanderätt innehas av Backa

171:3. Kommunen har med arrende upplåtit del av fastighet Backa 866:731 och samfällighet Backa S:220 med arrende för parkering och reklamzon. Samfälligheten Backa S:220 har tre deläggande fastigheter varav två ägs av kommunen och en är i privat ägo.

Ledningsrätt

Vid omläggning av ledningar till följd av exploateringen ska eventuell ledningsrätt omprövas att gälla ledningens nya läge. De delar av befintliga allmänna ledningsområden som hamnar på kvartersmark till följd av den nya detaljplanen ska säkerställas med ledningsrätt, till förmån för respektive ledningsägare.

Vid överlåtelse av kommunägd mark regleras i genomförandeaftalet att exploitören utan ersättning ska upplåta ledningsrätt för erforderliga ledningar och nätstationer inom kvartersmark till förmån för kommunen, kommunala bolag och privata ledningsägare. Ledningsägare är dock skyldiga att bevaka sina rättigheter samt upplysa kommunen avseende projektets påverkan på det egna ledningsinnehavet. Respektive ledningsägare ansöker om ledningsrätt.

Markavvattningsföretag

Kvillebäcken TF 1945 är ett markavvattningsföretag som omfattar nästan hela Kvillebäcken, förutom sista sträckan innan mynningen till Göta älv. Dagvattnet från planområdet planeras att avledas till Kvillebäcken via ett utlopp söder om dikningsföretaget. Dikningsföretaget bedöms inte vara aktivt och exploateringsförvaltningen har tagit initiativ till att ansöka om omprövning för nedläggning.

Ansökan om lantmäteriförrättning

Respektive ledningsägare ansvarar för ansökan om lantmäteriförrättning avseende ny ledningsrätt samt ändring alternativt upphävande av befintliga ledningsrätter. Ansvar för att ansöka om och bekosta lantmäteriförrättning för övriga åtgärder regleras i genomförandeaftalet.

Tekniska frågor

Utbyggnad allmän plats

Detaljplanen föreskriver att kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för utbyggnad och framtida drift och underhåll.

Utbyggnad av allmänplats kommer att starta med Backavägen och spårutbyggnaden genom detaljplanen. Övrig allmänplats inom planen är kopplat till byggstart av kvartersmark. Avsikten är att allmän plats inom detaljplanen ska vara utbyggt och färdigt till kvartersmarkens utbyggnadsstart.

För att klara av planerad trafikstart 2029 av spårvägen mellan Brunnsbo – Hjalmar Brantingsplatsen krävs det förtida projektering. Detta kräver avtal med berörda exploatörer som är kostnadsbärare av utbyggnaden av Backavägen och spårutbyggnaden.

Tidplanen för genomförandet är en tidig uppskattning baserad på tillgängliga uppgifter i planeringsskedet. Tidplanen kan komma att påverkas av strategiska beslut hos inblandade aktörer, nya omständigheter som framkommer i projekteringsfasen samt omvärldsfaktorer som inte går att förutsäga under planarbetet.

2026–2027: Projektering Backavägen och spårutbyggnad samt övrig allmän plats

2027–2028: Utbyggnad Backavägen och spårutbyggnad

2029: Utbyggnad övrig allmän plats

2030: Utbyggnad av kvartersmark

Utbyggnad vatten och avlopp

Planförslaget innebär att befintliga ledningar behöver flyttas och ledningar byggas ut inom allmän platsmark för att försörja de nya kvarteren.

Det finns ett större planerat ledningsstråk, för den så kallade MBA2-stammen för fjärrvärme, som korsar Hjalmar Brantingsgatan och löper tvärs planområdet i Swedenborgsgatans förlängning söderut ("Diagonalen"). I detta ledningsstråk kommer bland annat tryckspillvattenledningar lokaliseras. På grund av planerat läge för detaljplanens nya byggnad i kvarter 66 kommer två stora tryckspillvattenledningar att behöva flyttas. Tillräckligt utrymme över och under mark behöver avsättas.

En stor ny dagvattenledning planeras att byggas genom planområdet längs Backavägen och tvärs Hjalmar Brantingsgatan för att separera dagvatten- och spillvatten från ett flertal detaljplaner, inklusive DP4.

Ledningssystemen planeras att förändras mycket vid genomförandet av Backaplanens detaljplaner. Ledningssamordning och fördjupad ledningsplanering har genomförts i detaljplaneskedet gemensamt för tre detaljplaner för att säkerställa genomförbarhet. Ledningars placering har samordnats med kvartersgränser, trafikutformning samt trädplacering.

Vatten, spillvatten och dagvatten från planens kvarter och allmän platsmark kommer att kunna anslutas till det allmänna ledningsnätet, efter planerade ledningsomläggningar och ledningsutbyggnad.

På grund av markens höjdsättning i planområdet och ont om plats i "Diagonalen" och lokalgatan öster om kvarteren kommer servisanslutningar för VA till kvarteren endast vara möjlig i Backavägen.

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

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för

markarbeten” på Göteborgs stads webbsida. Där finns krav bland annat angående massförflyttningar och vibrationsalstrande arbeten.

Avlopps nätet inom kvartersmark ska utformas som duplikatsystem med skilda ledningar för dag- och dräneringsvatten respektive spillvatten. För avloppsanslutning med självfall ska lägsta golvnivå vara minst 0,3 meter över marknivå i förbindelsepunkt med hänsyn till uppdamning i allmänt dag- och spillvattensystem. Pumpning (på kvartersmark) krävs för eventuella ledningar från källarvåning.

Lägsta normala vattentryck i förbindelsepunkt motsvarar nivån + 50 meter (RH2000). På grund av höga byggnadshöjder inom planområdet kommer intern tryckstegring krävas vilket ordnas och bekostas av exploatör.

Tvärs Hjalmar Brantingsplatsen går en stor befintlig avloppskulvert som ska vara kvar i sitt nuvarande läge. Byggnader ska placeras 10 meter ifrån kulverten och inga nya träd får placeras ovanpå kulverten. Befintliga träd ovanpå befintliga ledningar tillåts vara kvar.

En dagvattenledning (dimension 400) som ägs och förvaltas av Trafikverket kommer i konflikt med kvarter 60 och behöver rivas. I ledningsamordningen utförd av Norconsult på uppdrag av Göteborgs stad finns en föreslagen lösning för omledning av ledningens vatten till en annan befintlig ledning med dimension 800 som ägs av Trafikverket

Brandvatten

Efter utbyggnad av ledningsnätet i Backaplan kommer kapacitet att finnas på det allmänna ledningsnätet för brandvattenförsörjning till brandposter, trycksatta stigarledningar (för höga byggnader) och vid behov sprinklers i enlighet med Svenskt Vattens riktlinjer i P114 Distribution av dricksvatten. Trycksatt stigarledning får inte ersätta räddningstjänstens tillgång till brandpost i gata. Som alternativ till sprinkler kan egen tank användas. Sprinkler, egen tank och stigarledningar ordnas och bekostas av exploatör inom kvartersmark. Kretslopp och vatten ansvarar för ledningar fram till förbindelsepunkt. För trycksatta stigarledningar och sprinklers krävs avtal mellan Kretslopp och vatten och exploatör. Merkostnader på det allmänna ledningsnätet som sprinklers och trycksatta stigarledningar medför bekostas av exploatör.

Ryaverket

Den nya bebyggelsen inom DP4 kommer att ge upphov till ökat spillvattenflöde från tillkommande verksamheter till avloppsreningsverket Ryaverket. Gryaabs verksamhet vid Ryaverket har ett nytt miljötillstånd sedan 2020. Tillståndet medger att en tätbebyggelse motsvarande 1 300 000 personekvivalenter får vara ansluten och att under en max-vecka får avloppsvatten motsvarande 1 850 000 personekvivalenter tillföras Ryaverket. Den befolkningsökning som förväntas i Gryaabs delägarkommuner ryms väl inom dessa ramar enligt PM 20-05-27 från Gryaab. Gryaabs samlade bedömning är att det finns kapacitet vid Ryaverket för att ta emot nya anslutningar från ägarkommunerna, inom de ramar som gäller enligt av Miljöprövningsdelegationen den 29 januari 2020 meddelat tillstånd för Ryaverket. Det kommer inte medföra någon risk för att utsläppsvillkoren inte kan innehållas eller att statusklassning eller miljö kvalitetsnormer i Ryaverkets recipient riskerar att försämrats relativt den påverkan som redovisats i tillståndsansökan och som prövats i det nya tillståndet.

Tekniska åtgärder

Dagvatten

Dagvattnet från planområdet avleds idag till det kombinerade nätet som fortsätter vidare till Ryaverket och släpps ut i Göta älv. Efter exploatering kommer områdets kombinerade ledningar att separeras och dagvattnet kommer avledas via en ny dagvattenledning tvärs Hjalmar Brantingsgatan som ansluts till befintligt dagvattensystem med utlopp till Kvillebäcken öster om Lundbyleden. Kvillebäcken räknas som en känslig recipient och dagvattnet från området måste genomgå rening innan det når recipienten.

Det totala fördröjningsbehovet inom kvartersmark uppgår till 47 m³, baserat på kvarterens storlek och markanvändning. Fördröjning kan ske i exempelvis gröna tak som har en förmåga att magasinera viss mängd vatten och även fördröja flödena ut från fastigheten till det kommunala ledningsnätet.

Dagvatten ska tas om hand inom den fastighet där dagvattnet genereras, det vill säga inom kvartersmarken. Exploatör ansvarar för dagvattenanläggningarna för rening och fördröjning inom kvartersmark. Det gäller såväl funktion som investering, reinvestering och driftkostnader. Kretslopp och vatten ansvarar för nya vatten, spill och dagvattenledningar fram till anslutningspunkten. Kretslopp och vatten anger anslutningspunkten.

Kommunen är enligt Plan- och bygglagen (PBL) ansvarig för att bebyggelse anläggs på mark lämplig för ändamålet, och därmed ska översvämningssrisker hanteras vid nyplanering. Allt ansvar för översvämningssäkring i samband med skyfall ligger dock inte på kommunen utan fastighetsägare och verksamhetsutövare har ansvar att skydda sin egendom.

Värme

Uppvärmning avses ske i första hand med fjärrvärme som ansluts till kommunal ledning. Befintliga fjärrvärmeledningar kommer undanflyttas för att möjliggöra kvartersutbyggnad (kvarter 60). Nya ledningar för fjärrvärme kommer att läggas i allmän plats.

El och tele

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

Övriga ledningar

Befintliga ledningar för belysning för allmän plats och vägdagvatten finns inom planområdet och kommer att läggas om och anpassas till och förläggas i kommande allmän plats.

Avfall

Avfallshantering till den södra byggrätten sker i gatan "Diagonalen". Där hänvisas cykeltrafiken till den norra delen av ytan för att möjliggöra angöring för avfallsfordon i den södra delen längs kvarterets norra fasad. Till det norra kvarteret sker avfallshanteringen från gatan mellan kvarteret och Lundbyleden.

Geotekniska åtgärder

Geoteknisk undersökning rekommenderar grundläggning med pålning.

Enligt den översiktliga stabilitetskartan förekommer det risk för stabilitetsproblem i dagsläget. Vid en framtids exploatering av fastigheten rekommenderas en detaljerad stabilitetsutredning. Marken inom planområdet bedöms som lämplig för planerad exploatering. Sannolikt kommer planerade byggnader behöva pålgrundläggas på grund av sättningsbenägen jord. I samband med exploatering ska hänsyn tas till omgivningen då planområdet utgörs av sättningsbenägen lera med stora jorddjup. För bygglov/startbesked kommer det att krävas en platsspecifik geoteknisk undersökning för att fastställa lämpligaste grundläggningsmetod. Vid omfattande schaktarbeten kan det komma att krävas stödkonstruktioner.

Markmiljö

Marken behöver saneras innan startbesked kan ges. Detta på grund av att det finns markföroreningar kvar.

Risk farligt gods

Riskberäkningarna för individrisken visar att risknivån är på acceptabla nivåer för planområdet både i ursprungsberäkningen och osäkerhetsanalysen. Samhällsriskerna hamnar inom ALARP-området både i den ursprungliga analysen och i osäkerhetsanalysen. Detta innebär att skyddsåtgärder som är rimliga, sett ur kostnadsperspektiv och praktisk genomförbarhet, ska vidtas. Inom planområdet föreslås följande skyddsåtgärder på ny bebyggelse:

- På byggnader inom 30 meter från Lundbyleden ska fasader utformas i brandklass minst EI30. Detta gäller upp till minst 21 meter på fasader och som vetter mot Lundbyleden.
- På byggnader inom 30 meter från Lundbyleden ska fönster utformas i brandklass minst EW30. Detta gäller fönster som ligger under 21 meter från marken och som vetter mot Lundbyleden.
- Utrymning ska vara möjlig bort från Lundbyleden och Hamnbanan.
- Ventilation ska placeras högt och vänd bort från Lundbyleden och Hamnbanan.

Grönytefaktor

Göteborgs stad arbetar med grönytefaktorer i plan- och exploateringsprojekt för att säkerställa att invånarna även i framtiden har tillgång till grönska och dess ekosystemtjänster. Grönytefaktorn är ett mått på hur mycket ekosystemtjänster ett område ger, det vill säga hur mycket hjälp vi människor får av gröna och blå ytor för att hantera

platsens miljöutmaningar. Utifrån satta målnivåer, platsens behov och förutsättningar styr det mot de åtgärder som är mest effektiva och bäst behövs. Kommunen tillsammans med exploatören tar fram beskrivningar på hur olika ytor ska hanteras.

Målnivåer för grönytefaktor inom olika delområden i planen är 0,15-0,25 och planförslaget bedöms uppnå 0,16 i grönytefaktor.

Ekonomiska frågor

Kommunens investeringsekonomi

Exploateringsnämnden kommer att få utgifter för markförvärv, förrättningskostnader, utbyggnad av gator, ledningsomläggningar, markmiljöåtgärder, arkeologi och skyddsbestämmelser om detta identifieras i senare skeden efter att detaljplanen har fått laga kraft m.m.

Exploateringsnämnden får utgifter för skattefinansierade kollektivtrafikanläggningar i form av busshållplatser. För spårväg (spåranläggning, hållplatslägen samt kringliggande arbeten som krävs för det nya mittförlagda kollektivtrafikkörfälten) inom planområdet finansieras via Sverigeförhandlingen med statlig och regional medfinansiering.

Kommunens exploateringsinvesteringar

Exploateringsnämnden får inkomster från försäljning av mark, exploateringsbidrag och utgifter för anläggandet av GATA och TORG.

Stadsmiljönämnden får kostnader för driften av anläggningen i form av ränta och avskrivningar samt för skötsel och underhåll av GATA och TORG.

Vid utbyggnad av VA-anläggningar så får Kretslopp- och vattennämnden inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av vatten-, avlopp- och dagvattenanläggningar samt för eventuell ledningsförrättning för säkerställande av ledningsrätt.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar samt driften av VA-anläggningar.

Övriga kommunala nämnder är inte berörda av planen.

Ekonomiska konsekvenser för exploatören

Exploatorerna bekostar samtliga åtgärder inom kvartersmark, utgifter för lantmåteriförrättning/fastighetsbildning, bygglov, anslutningsavgifter för el, tele och vatten- och avlopp med mer. Exploatorerna bekostar merkostnader på allmänna ledningsnätet som brandvattenåtgärder för stigarledningar och sprinklers medför

Vidare får exploatören utgifter för exploateringsbidrag inom och utanför detaljplanen .

Ekonomiska konsekvenser för enskilda fastighetsägare

Planområdet utgörs av en privat fastighet (Backa 171:3), i övrigt består det av kommunala fastigheter. Den privatägda fastigheten kommer att behöva avstå mark för att möjliggöra utbyggnad av GATA och KVARTER.

I omfattning enligt kapitel "Fastighetsrättsliga konsekvenser" är fastighetsägare berättigad till ersättning från kommunen för detta, och kommunen ska samråda med berörd fastighetsägare i syfte att nå överenskommelse om detta. Om detta inte kan nå avgörs ersättningsfrågan i samband med lantmäteriförrättningen. Kommunen står för kommande lantmäteriförrättningar.

Se avsnitt Förändrad fastighetsindelning

.

Planavgift

Planavgift för framtagande av detaljplanen betalas av exploatör. Ingen planavgift tas ut i samband med bygglov.

Organisatoriska frågor

Exploateringsavtal

Enligt PBL ska kommunen redovisa vilka exploateringsavtal som i samband med detaljplanen genomförande ska tecknas och dess huvudsakliga innehåll. Innehåll kan vara utbyggnad av allmän plats, fastighetsbildningsåtgärder, ledningsflytt m.m. Detaljplanens konsekvenser för exploatören avseende ekonomi, åtaganden med mera ska beskrivas.

Innan detaljplanen antas ska, i enlighet med kommunens riktlinjer för exploateringsavtal, avtal tecknas mellan kommunen och exploatör angående genomförandet av planen. Genom exploateringsavtalet regleras bl.a. utbyggnaden av kommunaltekniska anläggningar inom avtalsområdet. Exploatören förbinder sig att betala ett exploateringsbidrag till kommunen och att i förekommande fall ställa en ekonomisk säkerhet i samband med avtalets tecknande. Exploateringsavtalet medför bland annat att planens genomförande säkerställs ekonomiskt samt att samordningen mellan exploatören och kommunen regleras avseende utbyggnad av kvartersmark respektive allmän plats. För exploatören innebär exploateringsavtalet att kostnader för planens genomförande tydliggörs och att exploatören känner till kommunens intentioner avseende utbyggnad av allmän plats mm.

Andra organisatoriska avtal

Detaljplanen ingår i program för Backaplan. För fastighetsägare/exploatörer som ingår i DP1-DP4 finns ett Ramavtal samt Tillägg till Ramavtal tecknat mellan fastighetsägare och kommunen för en del av planområdet, område 2. Syfte med ramavtalet är att bland annat tydliggöra fördelning av kostnader av allmän plats som är genomgående och till

nytta för alla detaljplaner inom område 2. Dessa allmänna platser för park och gata benämns i ramavtalet för stomme. Anläggningarna inom stomme ska finansieras dels av kommunen genom skattemedel, dels genom exploateringsbidrag. Allmän plats park och gata som inte ingår i stomme benämns lokal allmän plats. Lokal allmän plats ska finansieras genom exploateringsbidrag.

Avtal mellan ledningsägare och exploatör

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

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

Markanvisning

Exploateringsnämnden kommer att markanvisa kvartersmarken till en eller flera exploatörer. Markanvisningen föreslås ställa krav på att intressenten/intressenterna tecknar mobilitetsavtal för att få ner antalet parkeringsplatser samt minska trafikbelastningen inom planen, bygga miljömässigt hållbart samt att styra framtida utformning ytterligare i markanvisning.

Avtal om genomförande av detaljplanen kommer att tecknas med markanvisade exploatörerna.

Befintliga avtal som berörs

Inom planområdet finns tre befintliga arrendeavtal som behöver sägas upp. Dessa belastar fastighet BACKA 866:731 och Samfällighet Backa S:220.

Tidplan

Samråd andra kvartalet 2025

Granskning andra kvartalet 2026

Antagande första kvartalet 2027

Prövning enligt annan lagstiftning i genomförandet

Fastighetsrätt, anläggningsrätt och ledningsrätt

Marköverföringar mellan fastigheter eller bildande av nya fastigheter innebär prövning enligt fastighetsbildningslagen. Om planens genomförande kräver att gemensamhetsanläggningar inrättas eller att ledningsrätter bildas blir även prövningar enligt anläggningslagen eller ledningsrättslagen aktuella.

Planeringsunderlag

Följande planeringsunderlag har legat till grund för detaljplanens utformning och omfattning. När planprocessen är avslutad förvaras underlagen i kommunens e-arkiv.

Dagvatten- och skyfallsutredning, Sweco 556767-9849, 2025-03-17, beställd av stadsbyggnadsförvaltningen

Farligt gods, Norconsult 556405-3964, 2024-11-01, beställd av stadsbyggnadsförvaltningen Göteborgs Stad

Geoteknik Backavägen spårväg, WSP 556057-4880, 2024-11-01, beställd av exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad

Geotekniskt utlåtande DP4, Norconsult 556405-3964, 2023-03-02, beställd av fastighetskontoret Göteborgs Stad

Luftmiljöutredning DP4, Norconsult 556405-3964, 2023-10-13, beställd av exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad

Markmiljö, exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad, 2023-06-30

Mikroklimatutredning DP4, Norconsult 556405-3964, 2023-10-13, beställd av exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad

Mobilitet- och parkeringsutredning, Cowi 556204-9501, 2025-01-10, beställd av exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad

PM Trafikutveckling i Backaplan, exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad, feb 2025

Risk, Norconsult 556405-3964, 2023-09-04, beställd av exploateringsförvaltningen Göteborgs Stad

Trafikanalys Backaplan DP2 + DP4, Ramboll 556133-0506, 2024-11-14, beställd av stadsbyggnadsförvaltningen Göteborgs Stad

Trafikutformning, Sweco 556767-9849, 2025-01-24, beställd av stadsbyggnadsförvaltningen Göteborgs Stad

Undersökning om betydande miljöpåverkan, Stadsbyggnadsförvaltningen, 2025-03-25

För Stadsbyggnadsförvaltningen

Eva Tenow
Enhetschef detaljplan centrum norr

Diddi Carlson
Planarkitekt

För Exploateringsförvaltningen

Sara Edmark
Exploateringschef

Magnus Stenberg
Projektledare