

Samrådsredogörelse

Utfärdat: 25-05-23

Diarienummer: SBF-2023-00738,
LIS 0335/19

Karin Slättberg

Telefon: 031-368 17 32

E-post: karin.slattberg@stadsbyggnad.goteborg.se

Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Backa, Tingstadsvassen och Kvillebäcken

Samrådsredogörelse

Handläggning

Dåvarande Byggnadsnämnden beslöt den 14 december 2021 att genomföra samråd för detaljplaneförslaget. Förslaget har sänts för yttrande under tiden 19 januari 2022 – 16 mars 2022.

Göteborgs Stad har genomfört en omorganisation vid årsskiftet 2022/2023. Detta ärende hade fram till 2022-12-31 diarienummer 0335/19 hos Stadsbyggnadskontoret. Sedan 2023-01-01 hanteras ärendet i stället av Stadsbyggnadsförvaltningen med nytt diarienummer: SBF-2023-00738.

Planförslaget har skickats ut enligt bifogad lista över samrådsrets.

Förslaget har under samma tid varit tillgängligt på stadsbyggnadskontoret och i Älvrummet på Lindholmspiren 3–5. Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Offentliga möten ("samrådsmöten") har genomförts digitalt 16/2 respektive 23/2 2022. På mötena deltog sammanlagt ca 90 personer.

Förslaget finns även tillgängligt på Göteborgs Stads hemsida: www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Sammanfattning

Inkomna yttranden berör i huvudsak struktur och innehåll; hög exploateringsgrad i relation till tillgång på friyta och solljus, möjligheter att förse området med social service (skola-förskola) i tillräcklig omfattning, kvalitetsfrågor vid utformning av kvartersbebyggelsen och allmän plats samt behovet av att möjliggöra genomförande och drift.

Länsstyrelsen har tillsammans med berörda kommunala nämnder kommenterat miljöförhållanden (luft, buller, vattenkvalitet, markföroreningar, naturvärden) samt risk- och säkerhetsfrågor (risk från farligt godsleder och störande verksamheter, risk för ras och skred, översvämningsrisk och skyfall).

Trafikverket pekar på vikten av att den totala trafikallsträngen inte överstiger kapaciteten i berörda trafiknuten vid Lundbyleden, eftersom det kan skapa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem med köer på ramperna. Trafikverket anser vidare att det är stadens ansvar att säkerställa att trafikallsträngen från exploateringen i Backaplan inte påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på Lundbyleden negativt.

Fastighetsägare inom området och angränsande till området har i huvudsak synpunkter på exploateringsgrad och detaljeringsgrad i föreslagna bestämmelser, som de anser för begränsande.

Ändrad planavgränsning mellan DP2 och DP3 har skett, där det nordöstra området innehållande skola och idrottshall har utgått ur DP2 efter samråd.

Ett inriktningsbeslut med innebörden att ingen reglering av lägenhetsstorlekar i plan skall ske har fattats av dåvarande Byggnadsnämnden december 2022.

Mellan samråd och granskning har frågan om social service beretts i en bred, förvaltningsövergripande process, som har resulterat i en gemensam lösning för skola-förskola i DP1-DP3. Ett inriktningsbeslut gällande förskolor fattades av Stadsbyggnadsnämnden i oktober 2024. Som utgångspunkt har funnits en bedömning från Stadsledningskontoret om minimibehovet av skola och förskola för bedömt antal bostäder i DP1-DP3 (*PM behov av kommunal service Backaplan, SLK maj 2022*). Bedömningen utgår från minimibehovet i de nya nyckeltalen för innerstaden. Bedömningen har uppdaterats i april 2025 utifrån en ökning av bruttoarean för bostadsändamål (bostads-BTA) i planen.

Det har också utförts ett omfattande arbete med ett kvalitetsprogram med syfte att plan- och projektövergripande konkretisera stadens ambition gällande gestaltningen i Backaplan och att verka för en sammanhållen utformning och hög kvalitet av offentliga rum liksom för bebyggelsen. Programmet förklarar hur, var och varför kvaliteter och utformningsprinciper ska implementeras. För utformningen av byggnader, är kvalitetsprogrammet ett underlag för planbestämmelser där principerna har preciserats och anpassats till lokala förutsättningar. Programmet kommer även att utgöra stöd för den kommande bygglovsprocessen. Programmet har under arbetets gång stämts av med Exploateringsförvaltningen, Stadsfastighetsförvaltningen och fastighetsägarna.

Med utgångspunkt i kvalitetsprogrammet, har ett gestaltungsprogram för allmän plats tagits fram som redovisar principlösningar för utformning av de allmänna platserna. Samordning har skett gällande utformningen av gatan över (trafikförling

och gatukaraktär med träd på alla gator) och under mark (ledningarna). Principlösningarna ligger till grund för utformning av trafikförslag (bilaga till planhandlingarna) och ledningsplan (biläggs inte). Förslagshandling för stadsdelsparken har omarbetats (bilaga till planhandlingarna) och utformningsförslag för parken vid Swedenborgsgatan samt Hjalmar Brantingsplatsen (biläggs inte) har tagits fram.

Göteborgs stad och Trafikverket tecknade 2023 en avsiktsförklaring gällande moten på Lundbyleden i anslutning till Backaplan. I avsiktsförklaringen är parterna överens om att planera för en trafikutveckling i området i linje med stadens trafikstrategi, samtidigt som staden tar på sig hantera eventuella trafiksäkerhetsproblem i moten till följd av exploateringen. Ett flertal trafikanalyser på olika nivåer har tagits fram för Backaplans utveckling, bland annat för att svara på om köbildning kan väntas uppstå i moten (vilket innebär trafiksäkerhetsproblem), samt om kollektivtrafiken har önskvärd framkomlighet. För att få en fungerande trafiksituation över tid, där Backaplan byggs ut under flera decennier, är det därför viktigt att fortsätta arbeta parallellt på flera nivåer. Dels måste biltrafiken hållas på så låga nivåer som möjligt och resandet flyttas över till mer yteffektiva färdmedel, dels behöver biltrafiken spridas ut i tid för att undvika köproblematik i rusningstid. Staden och exploatörerna i Backaplan avser fortsätta arbeta med dessa frågor inom "Mobilitet Backaplan", en samverkans- och åtgärdsplattform som byggs upp utifrån processverktygen Grön transportplan och Mobility management i byggskedet. Även Trafikverket, Västtrafik och verksamheter i området kommer att bjudas in att delta i Mobilitet Backaplan. Därtill kommer omkringliggande planering att fortskrida, framför allt omdaning av Hjalmar Brantingsgatan. Den tänkta utformningen av Hjalmar Brantingsgatan minskar kapaciteten för genomfartstrafik och tar bort flera konfliktpunkter mellan bil- och kollektivtrafik, vilket sannolikt kommer underlätta de utmaningar som anas i Backaplans trafikanalyser.

Framförda synpunkter har i övrigt kunnat beaktas genom uppdatering av planeringsunderlag (geoteknik, markmiljö, buller, luftkvalitet, risk från farligt gods, risk från störande verksamheter, sol- och dagsljus, lokalklimat samt dagvatten och skyfall) och ändringar i planhandlingarna. Helt nya planeringsunderlag har tagits fram gällande avfallshantering, trafikutveckling (se ovan om Mobilitet Backaplan), miljö kvalitetsnormer för vatten och strandskydd.

Frågor om kvarterens utformning och innehåll har bearbetats i en partsgemensam skissgrupp, där fastighetsägare inom området har företrätts av konsulter. Motiv till avvägningen mellan allmänna och enskilda intressen har förts dialog om och redovisats i en samverkansgrupp mellan staden och fastighetsägarna. Omfattande samverkan har också skett gällande Backavägen samt den så kallade Skolgatan

och gatorna mellan de tre centrala, stora handelskvarteren (gränssnittet kvarter-allmän plats gällande innehåll och funktion ovan och ledningsdragning under mark).

Slutligen har avsnittet om genomförandefrågor utvecklats och förtydligats i planbeskrivningen.

En sammanfattning av samtliga yttranden samt ett urval av yttranden i sin helhet har överlämnats till Exploateringsförvaltningen, fastighetsägare och berörda konsulter för kännedom och eventuellt beaktande vid planens genomförande.

Inkomna synpunkter och Stadsbyggnadsförvaltningens kommentarer

Inkomna synpunkter har sammanfattats nedan. Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

1. Dåvarande fastighetsnämnden, nu Exploateringsnämnden

Anser att planen kan tillstyrkas med följande kommentarer:

1. Erforderliga avtal enligt punkten om Avtal i tjänsteutlåtandet ska vara tecknade innan Detaljplanen antas (exploateringsbidrag till stomme, viljeinriktning om lägenhetstorlekar, ansvarsfördelning, utförande av allmän plats, hänvisning till hyresförhandling för skol- och förskolelokaler med Lokalförvaltningen, *Anm. nu Stadsfastighetsförvaltningen*, ambitioner om förskolelokaler, överenskommelse om fastighetsreglering).
2. Reglering av trädrad på allmän plats skall tas bort och ersättas med ett mer flexibelt förhållningssätt till att skapa gröna kvaliteter i stadsrummet. Studera samordning av träd och ledningar innan antagande.
3. Frågan om dimensionering av mängden förskolor måste vara löst innan granskning.
4. Att det till granskningen är säkerställt att regleringen av kvartersmarken inte får ohanterliga konsekvenser för angränsande allmän plats. God gestaltning skall kunna förenas med rationellt genomförande.
5. Upplåtelseavtal med bussdepå och gatukök behöver sägas upp.

Kommentar:

1. Exploateringsförvaltningen (ExF) upprättar förslag till exploateringsavtal med fastighetsägarna.
2. Regleras i plankartan. Målbild för de olika gatutypernas karaktär har formulerats i ett Kvalitetsprogram gemensamt för Backaplan. Ett Gestaltungsprogram för allmän plats har tagits fram och redovisar principlösningar för utformning av de allmänna platserna. Principlösningarna ligger till grund för utformning av trafikförslag (bilaga till planhandlingarna) och ledningsplan (biläggs inte).
3. Till grund för planarbetet har Stadsledningskontoret (SLK) tagit fram ett underlag som berörda förvaltningar har ställt sig bakom om minimibehovet av kommunal service (skolor och förskolor) i Backaplan DP1-DP3 (SLK 2022). Behovsbedömningen har till följd av ökning av bruttoarea för bostadsändamål (BostadsBTA) uppdaterats 2025. I DP2 är bedömt minimibehov 9 förskoleavdelningar. En förskola för 8 avdelningar säkerställs i ett av de centrala kvarteren i planen. Behovet av skola, som bostäderna i denna plan genererar, planeras i stället att lösas i särskild ordning i separata planprövningar intill aktuell detaljplan (i DP3) och en förskoleavdelning i kommande, ej startad planetapp vid

Deltavägen. Beslut om planstart för skola/förskola längs Deltavägen finns i Startplan 2025, SBN 2024-12-17. Anledningen till att social service löses i angränsande planetapper är att det i dessa områden ges bättre förutsättningar utifrån beslutade riktlinjer att staden skall äga egna verksamhetsfastigheter för social service.

4. Exploateringsförvaltningen (ExF) har förmedlat till fastighetsägarna vilken inriktning som gäller angående privata anläggningar inom allmän plats i och med den planbestämmelse som finns om byggrätt i användningsgräns mot allmän plats.

5. Den geografiska delen där bussdepån är belägen idag ingår inte längre i denna detaljplan. ExF har ansvar för att berörda avtal sägs upp i tid. Kända avtal listas i planbeskrivningen.

2. Dåvarande Trafiknämnden, nu Exploateringsnämnden

Anser att förslaget kan tillstyrkas med följande kommentarer:

1. Det är olämpligt att reglera trädrad i gata på grund av att Trafikkontoret inte kan garantera att det är genomförbart.
2. Gestaltning av allmän plats bör tas fram under planskedet eftersom ingen genomförandestudie (GFS) tas fram.
3. Nivåskillnader skall hanteras inom kvartersmark eller byggnad och att inga ramper för att lösa tillgängligheten till entréer föreslås på allmän plats.
4. Det är viktigt att torgytan på Hjalmar Brantingsplatsen möjliggör för genomfart för fordonstrafik samt vändmöjlighet för fordonstrafik från lokalgatan söder om kulturhuset.
5. Infartsportarna till kv. 53, 55 och 57 är för smala och för låga.
6. Mobilitets- och parkeringsutredningarna måste revideras och uppdateras pga. nya anvisningar för mobilitet och parkering.
7. Bussgatan i Swedenborgsgatans förlängning byggs ut så tidigt som möjligt för att säkerställa struktur och framkomlighet för kollektivtrafiken.
8. ”Skolgatan” behöver studeras vidare inför granskning då underbyggnadsrätten är en komplex konstruktion samt att det finns behov av att ledningar och dagvattenhantering ska få plats.
9. Hantering av dagvatten på gata behöver studeras närmare inför granskning.
10. Utformningen av passager tvärs över framtida spår i Backavägen behöver beaktas i detaljprojekteringen.

Kommentar:

1. Se kommentar till punkt 2 Fastighetsnämnden.
2. Se kommentar till punkt 2 Fastighetsnämnden.
3. Nivåskillnader ska hanteras inom kvartersmark eller byggnad, och inte på allmän plats.

4. Backavägen, förbi Hjalmar Brantingsgatan, möjliggör för kollektivtrafik. Framför besöksanläggningen i kvarter 70 finns det yta för vändmöjlighet för fordon, och som även är inarbetat i trafikförslaget.
5. Måtten för infartsportarna revideras för att följa dåvarande trafikkontorets rekommendationer; 8 meters bredd och 4,7 meters höjd samt 6 meters bredd och 3 meters höjd (för personbilar). Placering och utformning av portar i kvarter 55 regleras i planen.
6. Mobilitets- och parkeringsutredningen har uppdaterats utifrån de nya anvisningarna och samtliga granskningspunkter från staden.
7. Inom DP2 hanteras endast placering och utbredning av Kvilleplatsen. Bussgatan i Swedenborgsgatan förlängning kommer att hanteras inom kommande planarbete i Västra Backaplan.
8. Gatan med arbetsnamnet ”Skolgatan”, norr om de tilltänkta stora handelskvarteren, med infart via ramper i allmän plats ner till det underjordiska garaget har studerats särskilt i planarbetet med medverkan från samtliga berörda förvaltnings (Exploateringsförvaltningen, Kretslopp och Vatten, Stadsbyggnadsförvaltningen) samt representanter för fastighetsägarna. Avstämning har även skett med Stadsmiljöförvaltningen. En avvägd lösning utifrån behovet i planskedet har arbetats fram med beaktande av utrymmesbehov för träd, ledningar och dagvattenhantering samt fastighetsägarnas enskilda behov.
9. I arbetet med Gestaltningssprogrammet och Trafikförslaget har lösningar för hantering av dagvatten på allmän plats arbetats fram.
10. Noteras. Utformning av passager över framtida spår hanteras i planskedet i trafikförslaget.

3. Dåvarande Park- och naturnämnden, nu Exploateringsnämnden

Ställer sig positiva till omvandlingen med följande medskick:

1. **Samnyttjan av parker:** Exploateringsgraden behöver anpassas så att balans med tillräcklig friyta kan åstadkommas. Hänvisar till gällande Ramprogram för skola och förskola och planprogrammet.
2. **Sammanhållen gestaltning av offentliga rum:** Ett gestaltningsprogram som hanterar de offentliga rummen som en helhet utarbetas, för både pågående och kommande detaljplaner i Backaplan. Fokus för ett sådant gestaltningsprogram behöver vara en sammanhållen och omsorgsfullt gestaltad livsmiljö. Tekniska lösningar för trafik, dagvatten och ledningar behöver hanteras samordnat med gestaltning.
3. **Träd i gaturum:** Närmare studier krävs för träd i gaturummen gällande gestaltning och drift. Säkerställ förutsättningarna för stora träd i promenadstråket mellan handelskvarteren, plankartan behöver kompletteras med en bestämmelse om jorddjup (minst 2 meter) och bjälklaget behöver dimensioneras för

bjälklagsplantering med stora träd. Jorddjup och bjälklagsdimensionering behöver säkras i avtal mellan staden och fastighetsägarna.

4. Bullerskydd i parken mot Hjalmar Brantingsstråket: Gestaltas för en trygg och attraktiv entré till parken. Ev. byggrätt för kombinerad kiosk ed. Ej med i kalkyl, kostnadsfördelning måste utredas vidare.

5. Parkanläggningar inom strandskydd: Förtydliga plankartan så att dansbana, lekplats och broar kan anläggas inom strandskyddat område.

Kommentar:

1. Friyta för förskola ligger helt och hållet på förskolegård (kv. 54) och kräver inte något samnyttjande med allmän plats.

2. Se kommentar till punkt 2 Fastighetsnämnden.

3. Principgestaltning av träd i olika gatutyper har inkluderats i arbetet med Gestaltungsprogram för allmän plats. Exploateringsförvaltningen ansvarar för avstämning och samordning med Stadsmiljöförvaltningen avseende genomförande och drift. De tekniska kraven för önskad gestaltning av promenadstråket har studerats särskilt i planarbetet med medverkan från samtliga berörda förvaltningar (Exploateringsförvaltningen, Kretslopp och Vatten, Stadsbyggnadsförvaltningen) samt representanter för fastighetsägarna. Avstämning har även skett med Stadsmiljöförvaltningen. En avvägd lösning utifrån behovet i planskedet har arbetats fram med beaktande av utrymmesbehov för träd, ledningar och dagvattenhantering samt fastighetsägarnas enskilda behov. Minsta avstånd/utrymme mellan allmän plats och kvartersmark i djupled samt lastrestriktioner utifrån möjligheten att plantera träd, trafikera gatan och ge plats för eventuella ledningar har införts.

4. Efter överväganden om teknisk utformning, gestaltning och möjlig funktion har lösningen med bullerskydd avskrivits på aktuell plats.

5. I granskningen föreslås upphävande av strandskyddet på alla delar av stadsdelsparken, med undantag för den ekologiska kantzonen med strikt ekologisk funktion (6 meter strandkant). Frågan beskrivs utförligare i planbeskrivningen samt i ett särskilt PM som bifogas granskningshandlingen.

4. Kretslopp – och vattennämnden

Ställer sig positiva till förslaget med följande medskick:

1. Framkomligheten för avfallsfordon behöver säkras. Trafik- och utformningsförslaget visar inte att det går att vända med avfallsfordon mellan kv. 63–64 eller på torget vid Hjalmar Brantingsplatsen.

2. Det framgår inte hur avfallet hanteras och hämtas på ett säkert sätt. En avfallsutredning bedöms vara nödvändig innan granskning.

3. Ny placering av återvinningsstation måste lösas inom programområdet.

4. Det är viktigt att ge utrymme till VA-ledningar som behövs. Utrymme för behövs för befintlig avloppsledning, som försörjer delar av Hisingen (den kombinerade ledningen i Backaplan)
5. Den befintliga kombinerade ledningen som har bräddpunkt vid Swedenborgsplatsen kommer behöva flyttas pga. nya bron över Kvillebäcken.
6. Det är viktigt att kunna få ner VA-ledningar på tillräckligt djup i Skolgatan. Bestämmelse b9 är viktig.
7. Det är viktigt att bevaka att tillräckliga ytor och volymer avsätts för dagvattenhantering.
8. Det är svårt med en bestämmelse om trädrad och Kretslopp och vatten avråder från detta.
9. Framkomlighet för driftfordon behöver beaktas vid gestaltning och trafikutformning. Särskilt på Backavägen, Swedenborgsgatan och Skolgatan.
10. Om avfallshantering ska ske genom portar eller i parkeringsanläggningen bör fri höjd vara minst 4,5 meter.
11. Illustrationen behöver ändras så att träd inte placeras över den kombinerade ledningen vid Swedenborgsgatan.
12. Planbeskrivningen på s. 78 behöver kompletteras om vattentryck i förbindelsepunkt.
13. Planbeskrivningen på s. 108–109 behöver kompletteras om skyfallshantering.

Kommentar:

1. Ytan framför besöksanläggningen vid Hjalmar Brantingsplatsen är tillräckligt stor för att jämföras vid en vändzon med 9 meters radie. Mellan kvarter 63 och 64 har indrag gjorts i kvarteren för att öka gatusektionen i syfte att möjliggöra för backvändning av avfallsfordon. För godshantering till kvarter 64 så hanteras detta med en invändig lastkaj, där större fordon backvänder inne i byggnad. Hanteras avfall på samma plats så kan även avfallsfordonen köra in och vända inne i byggnad.
2. Fastighetsägarna har till granskningen utfört avfallsutredningar i samråd med ansvariga förvaltningar inom staden.
3. Ny placering föreslås utanför planområdet på kommunalägd mark söder om Hjalmar Brantingsgatan. Placeringen har kommunicerats med Kretslopp och vatten och Stadsmiljöförvaltningen och har i dialogen ansetts godtagbar. Kretslopp och vatten går vidare och söker erforderliga tillstånd.
4. Frågan har hanterats i ledningsplaneringen för hela programområdet samt för planen. Se även kommentar till punkt 2 Fastighetsnämnden.
5. Frågan har hanterats inom ramen för detaljplanens ledningssamordning samt är med i fortsatt arbete med ledningssamordning vid Kvilleplatsen, vilken sker inom pågående genomförandestudie för Kvilleplatsen. Ledningssamordningen och

arbetet med genomförandestudien kommer presentera ett förslag till ny placering. Beskrivningen om planens genomförande förtydligas i planbeskrivningen.

6. Ledningsbehovet är beaktat i arbetet med "Skolgatan" och anslutande handelsgator. Lösningen läggs fast i arbetet med ledningsplan och trafikförslag. Utrymmesbehov i djupled kommer att regleras i planen. Se även kommentar till punkt 8 Trafiknämnden och kommentar till punkt 3 Park- och naturnämnden.

7. Erforderliga ytor utifrån bedömda volymer och reningskrav för dagvatten i området har studerats i dagvatten- och skyfallsutredningen och använts i arbetet med gestaltungsprogrammet för allmän plats, trafikförslaget och ledningssamordningen.

8. Se kommentar till punkt 2 Fastighetsnämnden.

9. Frågan har beaktats i utformning av planen och i trafikförslaget.

10. Avfallshantering har inte bedömts som den primära användningen av infarterna i kvarteren, men möjligheten finns i kvarter 55, 57 och i 64 (troligen även kvarter 56) eftersom de kommer att ha invändig leveranshantering. Portar i kvarteren uppfyller 4,5 meter med överenskommet undantag mellan Exploateringsförvaltningen, Kretslopp och Vatten samt fastighetsägarna för portarna som del av ramplösningen i parkeringsanläggningen i anslutning till Skolgatan, där förvaltningarna enats om en minsta fri höjd på 4,1 m. Denna höjd regleras i plankartan.

11. Ledningen ligger kvar i befintligt läge och minsta avstånd 4,5 m mellan byggrätt för Kulturhuset och centrum AK-ledning har bekräftats av Kretslopp och vatten och Higab. Under vissa givna förutsättningar från Kretslopp och vatten är möjligt att placera träd ovan ledning.

12. Planbeskrivningen har ändrats utifrån uppgifter om vattentryck i aktuell förbindelsepunkt från Kretslopp och vatten.

13. Planbeskrivningen har reviderats utifrån översyn om skyfallshantering i hela Östra Backaplan samt i enlighet med uppdateringar i dagvatten- och skyfallsutredningen om skyfall.

5. Dåvarande Lokalnämnden, nu Stadsfastighetsnämnden

Avslår förslaget i dess nuvarande form med följande motiveringar:

1. Uteytornas storlek: Hänvisar till barnkonventionen gällande brist på uteyta för förskolor och skolor. För lite uteyta för de 20 förskoleavdelningar som planeras med hänsyn till Göteborgs Stads ramprogram och Boverkets rekommendationer (om förskolegård minimum 3 000 kvadratmeter oavsett antal barn).

2. Förskolebarn barn isoleras på gårdar med lite solljus.

3. Svårt att förankra lekutrustning och plantera träd, etablera grönytor som tål högt slitage, ersätts med artificiella material på underbyggda gårdar, måste ta höjd för ökade laster och konstruktionshöjd gällande byggnation av bjälklag.

4. Driften svårskött för att skötselfordon inte kommer åt ytor på gård.
5. Högt slitage på små friyor ger ökade driftskostnader.
6. Svårt att använda kompletterande ytor utan toalett, skötrum, regnskydd, inhägnad.
7. Barn på förskolegård stör de boende.
8. Risk för barnens integritet, på grund av risk för otillåten fotografering med mera.
9. Förskolan kräver egen entré.
10. F-6 skolan kv. 54: För lite uteyta på skolgård, bullernivåer på skolgård klaras inte.
11. 7–9 skola kv. 26: För lite uteyta, komplettering i park kompenserar ej, bullernivåer på skolgård klaras inte.
12. Byggrätt för skola kv. 26: Behöver medge källare, byggnadshöjd upp till +28 meter, markparkering för hämta/lämna på kvartersmark samt viss personalparkering och tillgänglighetsparkering, ta bort utfartsförbud mot vissa gator, ta bort E1 – bestämmelse om transformatorstation.
13. Äldreboende bör kunna inrymmas i beståndet av bostäder.
14. Vindstudie och kompletterande solstudie för skolor, förskolor och kompletterande bullerutredning för skolgårdar behöver tas fram.

Kommentar:

1. Planförslaget har anpassats utifrån den behovsbedömning som Stadsledningskontoret har tagit fram om minimibehovet för social service för Backaplan etapp1-3 (*PM behov av kommunal service Backaplan, maj 2022, SLK 22-06-01*), uppdaterat i april 2025. En förskola säkerställs med planbestämmelser i ett av de centrala kvarteren i planen. Behovet av skola, som bostäderna i denna plan genererar, planeras i stället att lösas i särskild ordning i separata planprövningar intill aktuell detaljplan (DP3 och kommande, ej startad planetapp vid Deltavägen). Beslut om planstart för skola/förskola längs Deltavägen finns i Startplan 2025, SBN 2024-12-17.

Planförslaget utgår gällande friyta ifrån ny riktlinje för nyckeltal förskola och grundskola (innehåller volymnyckeltal, nyckeltal för lokalyta och nyckeltal friyta), som beslutades i KF i januari 2024.

2 – 9. Krav på förskolor har tagits bort i alla utom ett bostadskvarter (kvarter 54) på grund av svårigheterna att förena detta med stadens nya riktlinjer om äga-hyra. I det kvarvarande kvarteret placeras förskolan i en egen volym med egen förskolegård på gården och kommer sannolikt att bedrivas i privat regi.

10. Se kommentar till punkt 1. Nu planeras en förskola plus verksamheter och bostäder på kvarter 54. Nya bullerberäkningar har genomförts och åtgärder att klara rekommenderade bullervärden har möjliggjorts utifrån Naturvårdsverkets nya riktlinjer.

11–12. Skolan (kvarter 26) ingår nu i DP3.

13. Äldreboende (ej vård) inryms i B och inhyrning är en fråga för staden i genomförandeskedet.

14. Sol- och vindstudier samt bullerutredningar har uppdaterats till granskning och omfattar även förskolegård. Stora delar av gården når upp till rekommendationen om 5 timmar solljus vid vårdagjämning och nästan hela gården får över 1 timmes solljus vid samma tidpunkt. God vindkomfort bedöms kunna uppnås och även god utformning av gården med hänsyn till värmestress, då gården inte är underbyggd och därmed ger god möjlighet till träd och övrig vegetation. För buller, se kommentar till punkt 10.

6. Idrotts- och föreningsnämnden

Yttrandet koncentreras till nybyggande av idrottshall och aspekter som kopplar an till nämndens folkhälsouppdrag. Nämnden anser att

1. Samma egenskapskrav på tillåten högsta byggnadshöjd över angivet nollplan, ska gälla för hela skol- och idrottskvarteret, med en högre tillåten byggnadshöjd (+28 meter).

2. Begränsningar i in- och utfartsmöjligheter påverkar hur anläggningen kan utformas och skapar konfliktpunkter mellan besökare och transporter. Föreslår i stället att det möjliggörs för två styck markparkeringar för personal intill idrottshall, att undantag skrivs in i n2 för att även gälla dessa markparkeringar (tillsammans med undantag för tillgänglighetsparkering & angöring), samt att utfartsförbud mot lokalgata 6 undantas för markparkeringar (personal och tillgänglighetsparkering) och angöring.

3. Vill att transformatorstationen flyttas och tas bort från skol- och idrottskvarteret.

4. Vill utifrån ett folkhälsouppdrag uttrycka en oro över att friytekraven på skol- och förskolegårdar inte nås i planen.

5. Ställer upp på målsättningarna som uttrycks i arkitekturpolicyn men poängterar vikten av att investeringsnivåer och målsättningar följs åt i kommande planerings- och genomförandeskeden.

Kommentar:

1–3, 5. Idrottshallen är placerad på en fastighet, som nu ingår i DP3.

4. Se kommentar till punkt 1 Lokalnämnden.

7. Grundskolenämnden

Tillstyrker förslaget, under förutsättning att deras synpunkt beaktas. Synpunkterna är:

1. Eventuella avsteg från friyta per elev enligt gällande nyckeltal ska noga analyseras och kompensatoriska åtgärder ska tydligt definieras.

2. Idrottsmiljön/utemiljön i anslutning till idrottshallen i kv. 26 anpassas för att kunna användas i undervisningen av ämnet idrott och hälsa samt för att skapa sociala mervärden till planområdet.
3. Ser ett generellt behov av att skapa mer utrymme för alternativa lösningar i byggrätten för att säkra möjliga förändringar och variationer i de förutsättningar som idag inte är fastställda (friyta, bulleravskärmning, solljus, skugga, hela tomten byggnadshöjd om 25 meter.)
4. Tillgång till volym- och säkerhetsmässigt anpassad angöring, hämta/lämna zon och parkering för både cyklar och bilar utan att skolgårdsytan och/eller cykelparkering behöver korsas av ankommande trafik till dessa ytor.
5. Kompletterande solstudie för skolorna behöver utföras samt kompletterande utredningar avseende buller vid skolgårdarna. Buller, sol och luftkrav behöver gälla även för kompensatorisk parkmiljö.

Kommentar:

1-5. Samtliga fastigheter för skoländamål samt för idrottshall ingår nu i en angränsande detaljplan (DP3) respektive kommande, ej startad planetapp (DP för skola, förskola ihop med bostäder samt bussgata längs Swedenborgsgatans förlängning, beslut om planuppdrag i SBN 24-06-18 respektive uppsägning av tomträttsavtal i Exploateringsnämnden 2024-08-26.)

8. Räddningstjänsten

Ställer sig positiva till förslaget med följande medskick:

1. Utryckningsfordon ska vid en akut situation kunna ställas upp så att avståndet mellan fordon och byggnadens entré inte överstiger 50 meter.
2. Det finns ett utbyggt brandpostsystem i området. Vid genomförande av ny detaljplan behöver det säkerställas att det finns ett lämpligt brandpostsystem med täckning och kapacitet enligt de riktlinjer som finns. En trycksatt stigarledning får inte ersätta räddningstjänstens tillgång till brandpost i gata.
3. För höga byggnader (från och med 11 våningar) ställs det särskilda krav på redundans avseende elkraft för tekniska system som ska underlätta vid räddningstjänstens insats vid brand. Planläggs det för höga byggnader så hanteras dessa frågor med fördel för området som helhet i stället för i varje enskilt byggprojekt.
4. Följs *Tillägg till översiktsplanen för skyfall*, så har räddningstjänsten inget att erinra i frågan.
5. Räddningstjänsten har granskat COWI:s rapport gällande risk farligt gods och gör bedömningen att den kan utgöra beslutsunderlag i planarbetet. Följande synpunkter finns på plankartan:
 - hantering eller lagring av tillståndspliktig mängd av brandfarliga vätskor och/eller gaser ska normalt inte resultera i planbestämmelser. Säkerhet för omkringliggande verksamheter åligger tillståndsinnehavaren och ska primärt

hanteras inom egen fastighet men kan hanteras på annan fastighet om det avtalas. Verksamheten med tillstånd ansvarar för anpassningar som krävs pga. förändrade förutsättningar i närområdet. Bestämmelse m5 kan troligtvis utgå.

- bestämmelsen a1 ska gälla för hela kv. 56 och att den ska skrivas om så att den gäller slutbesked i stället för startbesked.

Kommentar:

1. Detta är möjligt på alla gator i nuvarande förslag. Lösningen visas i trafikförslaget som biläggs planen.

2. Kretslopp och Vatten och Räddningstjänsten har haft dialog gällande brandposter och system för släckningsvatten. Ledningsnätet utformas med avseende på kapacitet, dricksvattenkvalitet, redundans och driftsäkerhet för hushåll, verksamheter och brandvatten. Förprojektering av vattenledningsnätet har gjorts tillsammans med ledningssamordning mellan samråd och granskning. Förslaget innehåller också brandpostplacering avstämd med Räddningstjänsten. Förutsättningarna som beaktas i dimensioneringen är att samtliga byggnader som planeras att bli över 40 m höjd har behov av trycksatta stigarledningar för brandbekämpning. Samtidigt uttag beräknas för sprinkler och stigarledningar samt stigarledningar och brandposter. VA-kollektivet står för utbyggnad för försörjning av hushåll, verksamheter, skolor och brandposter i Backaplan. Fastighetsägare kommer att stå för tillkommande kostnader på det allmänna ledningsnätet för brandvattenförsörjning för stigarledningar och sprinklers. Det vill säga uppdimensionering av nätet på vissa ledningar, ventilgardering och att det alltid måste vara redundant.

3. Exploateringsförvaltningen har översänt yttrandet till fastighetsägarna för vidare hantering tillsammans med Göteborgs Energi Nät AB och räddningstjänsten. Fastighetsägarna ansvarar för att tillgodose de krav som ställs.

4. Riktlinjer för anpassning av bebyggelse och allmän plats i Tillägg till översiktsplanen för översvämningsrisker, antagen av KF 2019-04-25 följs i planen.

5. Motivet för m5 inte längre aktuellt. Den verksamhet som hanterade farlig vara i kv. 52 har flyttat till Västra Backaplan och är inte längre ett problem för kv. 53.

Bestämmelsen a1 gäller nu hela kv. 56, men kan formellt endast kopplas till startbesked.

9. Miljö- och klimatinstitutet

Avstyrker förslaget i de delar där MKN för luft överskrids. Tillstyrker i övriga delar under förutsättning att deras synpunkter beaktas. Synpunkterna är:

1. **Allmänt:** Beskriv hur parkområdet i den norra delen av planområdet ska hanteras i sin helhet både avseende markföroreningar, deponigasförekomst, skyfall och dagvatten även om det faller inom olika detaljplaner.

2. **Luftkvalitet:** Åtgärder för att förbättra luftkvaliteten i området behöver tas fram och utredas. Visa hur MKN för luft skall uppfyllas för alla delar av planområdet där människor vistas.
3. **Ljudmiljö förskolor/skolor:** Kompletterande bullerutredning behöver tas fram för förskolegårdar och skolgårdar. Hänvisar till Naturvårdsverkets vägledning om riktvärden för buller på ny skolgård från väg- och spårtrafik.
4. **Ljudmiljö bostäder:** Komplettera bullerutredningen med hur bullerkrav kan lösas för samtliga lägenheter, även i hörn samt visa att gemensamma uteplatser klarar riktvärdena i trafikbullerförordningen.
5. **Naturmiljö:** Beskriv åtgärder och försiktighetsmått för att säkra knölnatens förekomst i Kvillebäcken. Beskriv grönytefaktorn för den kommunala marken inom planområdet.
6. **Samnyttjan och friyta:** Förvaltningen anser att konsekvenserna av avsteg från stadens riktlinjer om friyta på skol- och förskolegårdar behöver beskrivas med avseende på ekosystemtjänster och biologisk mångfald.
7. **Markmiljö:** Mer ingående bedömningar av åtgärdsbehovet avseende föroreningar i marken bör göras. En åtgärdsutredning behöver samordnas och vara övergripande. Ytterligare utredningar behöver även genomföras med avseende på förekomst av deponigas inom de delområden där gasförekomst har påvisats i tidigare undersökningar.
8. **Dagvatten:** Visa hur detaljplanen förhåller sig till den acceptabla belastningen av fosfor på Kvillebäcken. Säkerställ att tillräcklig yta finns tillgänglig för hantering av dagvatten (både kvartersmark och allmän plats).
9. **Störande verksamheter:** Behöver tas fram en fördjupad utredning om de störande verksamheter i anslutning till planområdet som identifierades inom arbetet för planprogrammet för Backaplan.
10. **Miljömål:** Planen behöver redovisa hur man arbetar för att uppnå att Göteborgs Stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna, minskar användning av skadliga ämnen och säkrar en god ljudmiljö för göteborgarna. Under delmål Göteborgs Stad säkrar tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster saknas en beskrivning av hur små innegårdar, avsteg från friyta på förskola och skola samt grönytefaktorn som satts bedöms påverka målet.

Kommentar:

1. Den norra delen, som omfattar tomt för skola, idrottshall samt park på fd bussdepån ingår nu i DP3. Den parkdel av stadsparken, som inte ingår inom denna detaljplans avgränsning, måste avvakta till utredning i kommande etapper (DP Ö). Skyfallshantering beskrivs i den utredning som gjorts på programnivå om ny höjdsättning i området.
2. Luftutredningen med tillhörande beräkningar har uppdaterats till granskning. Bl a har prognosåret setts över. Beräkningsresultaten visar att MKN för både NO₂ och PM10 klaras för alla statistiska mått inom planområdet, medan

miljökvalitetsmålen är svårare att klara i delar av området. Resultatet av utredningen redovisas i planbeskrivningen.

3. Se svar på punkt 10 till Lokalnämnden.

4. Bullerutredningen för ljudmiljön vid bostäder har kompletterats till granskningen. Beräkningarna visar att med prognos för år 2040 (tåg + väg) kan man, med på en del ställen anpassad planlösning, uppfylla riktvärdena i Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Resultatet redovisas i planbeskrivningen.

5. Planbeskrivningen har kompletterats med information om beräknad grönytefaktor för kommunal mark. Frågan om åtgärder och försiktighetsmått för att säkra knölnatens förekomst har beskrivits i underlagsrapporten Backaplan DP2 Detaljplanens inverkan på status och knölnate i Kvillebäcken (SWECO 2025) och hanteras vidare i genomförandeskedet för parken och tillståndsprövning för vattenverksamhet.

6. En stor del av social service som erfordras för DP2, är nu lokaliserad inom området som ingår i DP3 samt i andra, ej startade planetapper. En förskola planeras i ett bostadskvarter (kv 54) med egen förskolegård på gården. Planförslaget utgår gällande friyta ifrån ny riktlinje för nyckeltal förskola och grundskola (innehåller volymnyckeltal, nyckeltal för lokalyta och nyckeltal friyta), som beslutades i KF i januari 2024.

7. En åtgärdsutredning för markmiljö har tagits fram till granskning av planen och biläggs som planeringsunderlag samt att resultatet beskrivs i planbeskrivningen.

8. Konsekvenser för vattenkvalitet i Kvillebäcken har till granskningen beskrivits i rapporten "Backaplan DP2 Detaljplanens inverkan på status och knölnate i Kvillebäcken". Dagvatten- och skyfallsutredningen har uppdaterats till granskningen, vilket även inbegriper uppgifter om föroreningsbelastningen. Jämfört med nuläget planeras renings- och fördröjningsåtgärder motsvarande 7,5% av allmän mark och 4% av kvartersmark inom DP2, vilket beräknas medföra sänkningar av koncentrationerna av näringsämnen och föroreningar som tungmetaller i dagvattnet jämfört med dagsläget. Det ökade flödet innebär dock att minskningen i kilogram per år inte blir procentuellt lika stor som koncentrationsminskningen. Sammantaget beräknas dagvattenvolymer som avleds via utlopp i DP2 och DP3 till Kvillebäcken öka från att utgöra 2% till att utgöra 3% av den totala volymen som finns i det kombinerade ledningssystemet och dagvattenledningssystemet uppströms Herkules pumpstation (Kretslopp och Vatten, 2024). Beräkningen är baserad på en simulering som kördes med data från en månads tid, september-oktober 2023. Resultatet speglar därmed bara säkert denna period, men bör även ge en hyfsad bild av hur dagvattenvolymen kommer förändras i framtiden. Fastighetsägarna ansvarar för att uppfylla stadens renings- och fördröjningskrav för dagvatten från kvartersmark. Principlösningar för dagvattenhantering på allmän plats har arbetats fram i dagvatten- och skyfallsutredningen, gestaltungsprogram för allmän plats och trafikförslaget. Planen medger ett genomförande enligt trafikförslaget.

9. Underlag om störande verksamheter med hänsyn till brandfarlig vara, indutsribuller och lukt har tagits fram till granskning av planen. Resultat av dessa utredningar sammanfattas i planbeskrivningen.

10. Luft- och bullerutredningar har kompletterats till granskning och resultatet återges i planbeskrivningen. Relationen till stadens miljömål om att säkra tillgången till grönområden och nyttjar ekosystemtjänster kommenteras i planbeskrivningen.

10. Nämnden för funktionsstöd

Tillstyrker förslaget med följande medskick:

1. Det saknas en fördjupad diskussion om fysisk tillgänglighet i flera avsnitt i planbeskrivningen. Betonar vikten av att vidare arbete bör inkludera strategier från ”Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättningar”.
2. Förvaltningen för funktionsstöd är också en viktig part i planeringen och kommande utformning av aktuella BmSS (bostäder med särskild service) i området.
3. Det är viktigt att framkomlighet till fots och med kollektivtrafik under ombyggnationen. Tydlig skyltning, säkra övergångsställen, gångstråk och ledstråk för synskadade är viktiga aspekter.
4. Det är fortsatt viktigt med dialog och workshops gällande sociala, kulturella frågor.

Kommentar:

1. För frågan hänvisas till det gestaltungsprogram för allmän plats, som har tagits fram och redovisar principlösningar för utformning av de allmänna platserna. Principlösningarna ligger till grund för utformning av trafikförslaget (bilaga till planhandlingarna). Frågan behöver hanteras vidare i genomförandeskedet av planen utifrån gällande regelverk och riktlinjer för allmän plats. För kvartersmark gäller att färdigt golv skall anpassas till ny nivå för allmän plats och inne i byggnaden gäller Boverkets byggregler om bland annat tillgänglighet.
2. BmSS ryms inom användningen B, Bostäder i plankartan. Staden äger ingen mark som kommer att markanvisas inom DP2. BmSS blir troligen enbart aktuellt om staden går ut och frågar om någon har bostäder som kan vara lämpliga för ändamålet. Hur BmSS skall tillskapas i Backaplan är därför en fråga för genomförandeskedet och berörda förvaltningar.
3. Frågan skickas vidare till Exploateringsförvaltningen och genomförandeskedet.
4. Inför granskning har genomförts ytterligare en workshop om sociala, kulturella och barnkonsekvenser. Slutsatserna från denna har legat till grund för beskrivning av sociala och kulturella konsekvenser i planbeskrivningen.

11. Förskolenämnden

Avstyrker förslaget med följande motivering:

1. Det blir svårt att klara friytekrav, även utifrån de föreslagna nya nyckeltalen – både per barn och gällande totalyta per förskola. Svårt att även klara bra sol-skugga förhållanden.
2. Det är olämpligt att alla förskolor placeras i bottenplan på bostäder och ovanpå två våningar handelslokaler utan kontakt med omgivande stadsdel.
3. Inhyrning är en dålig lösning, som blir en mer kostnadsdrivande lösning på lång sikt än förskola på egen mark.
4. Man hellre bör undersöka möjligheten att förstärka med fler förskoleplatser i planens närområde.

Kommentar:

1 – 4. En stor del av social service som erfordras för DP2, är nu lokaliserad inom området som ingår i DP3 samt i andra, ej startade planetapper. En förskola planeras i ett bostadskvarter (kv 54) med egen förskolegård på gården, sannolikt i privat regi. Möjlighet till att bygga förskola kommer även att finnas kvar i tre av kvarteren. Inga möjligheter bedöms finnas att förstärka med förskoleplatser i närområdet (se *PM behov av kommunal service Backaplan, maj 2022*, framtagna av Stadsledningskontoret med uppdatering av SLK april 2025).

12. Kulturnämnden

Tillstyrker med följande medskick:

1. Det inte är tydligt vilka ytmässiga förutsättningar för aktiviteter av platsskapande karaktär som kommer att finnas.
2. Den höga exploateringen och strukturen gör det mycket svårt att åstadkomma önskvärda friytor för skolor och förskolor.
3. Stor hänsyn måste tas till Backabrandens område.
4. Önskvärt att med större tydlighet beskriva hur konstnärer och kulturaktörer ska ges möjlighet att vara kvar i området.
5. Den vägvisarsten som finns i området måste synliggöras ytterligare, även med ny placering.
6. Backaplan har varit en romsk boplats, det borde tydliggöras i denna eller kommande detaljplaner.

Kommentar:

1. All allmän plats i form av gator, torg och parker finns i någon form tillgängliga för kulturella aktiviteter eller liknande.
2. Se svar punkt 1 till Lokalnämnden.
3. Bedömningen är att Backabrandens område inte påverkas av denna detaljplan.

4. Planinstrumentet har begränsningar i vilka frågor som kan hanteras regleringsmässigt. Verksamhetslokaler för kulturverksamheter kommer att finnas i det blivande kulturhuset. I planen ställs även krav på verksamhetslokaler längs alla huvudgator och ges möjlighet till verksamhetslokaler i även andra lägen. I övrigt får frågan om möjligheten för konstnärer och kulturaktörer att vara kvar i området hanteras i annan ordning inom staden, där Kulturförvaltningen har en viktig roll i att ta fram underlag och söka samarbete med berörda fastighetsägare.

5. Avstämning har skett med Länsstyrelsens kulturmiljöenhet, som har gett sitt medgivande till kommunens åtgärdsförslag att fornlämning (övrig kulturhistorisk ämning) L1960:1936, ett vägmärke kan flyttas till en möjlig plats i närheten, helst så nära ursprungsplatsen som möjligt, men i ett läge som fungerar för staden. Exploateringsförvaltningen mottager gärna förslag på ny placering av vägvisarstenen från Kulturförvaltningen för tydligare beskrivning i planbeskrivningen och trafikförslaget.

6. Synpunkten noteras, men planinstrumentet har begränsningar i vilka frågor som kan hanteras regleringsmässigt.

13. Äldre samt vård- och omsorgsnämnden

Bifall till skriftligt yrkande från Kristdemokraterna, Moderaterna och Liberalerna med särskilt yttrande Centerpartiet.

Tillstyrker förslaget till detaljplan. Översänder till dåvarande Byggnadsnämnden synpunkten om

1. vikten av att i det fortsatta planarbetet specifikt beakta äldres perspektiv ur ett social, ekologisk och ekonomiskt perspektiv

Kommentar:

1. Inför granskning har genomförts ytterligare en workshop om sociala, kulturella och barnkonsekvenser. Även företrädare för äldre- och vård- och omsorgsförvaltningen har medverkat på denna workshop. Slutsatserna har legat till grund för beskrivning av sociala och kulturella konsekvenser i planbeskrivningen.

14. Higab

Har följande synpunkt:

1. Planbestämmelserna måste medge att fördröjning av dagvatten, nivåskillnader och ramper upp till färdigt golv går att lösa utan komplicerade tekniska lösningar för till exempel översvämningsskydd.

Kommentar:

1. Planen reglerar nivån på färdigt golv i den nya bebyggelsen i linje med de krav som ställs i tillägget till översiktsplanen om översvämningssrisker (+2,8). I det fall denna nivå inte går att uppnå, tillåts i undantagsfall tekniska lösningar som ersättning. Något av dessa alternativ måste klaras vid utbyggnad enligt planen.

15. Göteborgs Energi

Har följande synpunkter:

1. Eftersom planen inte närmare styr var inom kvarteren som transformatorstationer ska placeras, är det svårt att säga om närliggande kvarter kan försörjas. Samtliga kvarter (54, 62, 70) bör ha planstöd för transformatorstationer.
2. Det är genomförbart att placera transformatorstationer i mitten av kvarteren men det kräver i så fall ett antal större kabelskåp i gatumiljön. Det är olämpligt att placera förskolegård precis ovan en transformatorstation. Det kommer även ställas fler krav utifrån åtkomst, fria mått, kanalisationer och ventilation.
3. GENAB behöver lägga en stor mängd nya kablar (10 kV) i gata. Det finns stora risker för konflikter med trädplanteringar. Att placera fasad i fastighetsgräns innebär även spont på allmän platsmark. Utbyggnadsordningen av gator och kvarter behöver planeras noggrant.
4. Befintligt ledningsnät för fjärrvärme behöver förstärkas. Samordning och projektering av ledningar vid Hjalmar Brantingsplatsen kommer att behövas.
5. Nya fjärrvärmeledningar behövs i Deltavägen och Swedenborgsgatan.
6. Kv. 63 och 64 är i konflikt med befintlig fjärrvärmeledning. Ledning behöver flyttas söderut.
7. Anslutning av fjärrvärme till kv. 54 och 55 måste ske genom DP3's park eftersom Skolgatan är underbyggd.
8. Fjärrkyla finns inte området. Utbyggnad måste ske via DP4. Nya ledningar i Deltavägen och Swedenborgsgatan. Viktigt med samordning runt området kring Hjalmar Brantingsplatsen.
9. Gas finns i området. Lokala anslutningar till restauranger och liknande kan utredas vid behov.
10. Befintlig gasledning ligger i konflikt med kv. 63 och 64. Behöver flyttas.
11. GothNet är intresserade av att delta i kommande detaljprojektering för att tillgodose behovet av fiber.
12. Det finns befintliga ledningar och kanalisationer med fiber som måste beaktas och hanteras.

Kommentar:

1. Tillägg av användning görs i plankartan för kv. 54, 62 och 70.
2. Transformatorstationer tillåts i kvarteren genom egen användningsbestämmelse i plankartan. Exakt placering blir en fråga för bygglovsskedet. Att ett genomförande blir möjligt har studerats under planarbetets gång i samverkan mellan fastighetsägarna och Göteborgs Energi. Placering av eventuella kabelskåp, ca 1x1x0,3 m (info från Göteborg Energi 250328), hanteras i projekteringen.
3. Frågan har ingått i arbetet med ledningssamordning och gestaltungsprogram för allmän plats, där principlösningar för träd i gatumiljö har tagits fram med beaktande av utrymmesbehov för olika slags ledningar och spont. Planering av utbyggnadsordning för samordning av de olika behoven kommer att ske inför genomförande.
4. En samordnad ledningsplanering sker inom ramen för ett eget forum med utbyggnadsplanering för Backaplan. Ledningssamordningen och de synpunkter som inkommit samlas ihop och kommer att följa med till detaljprojekteringen och utbyggnadsplaneringen.
5. Utrymmet för nya ledningar har beaktats i arbetet med ledningssamordningen där förslag på nytt ledningsnät finns framtaget utifrån ledningsägarnas önskemål. Se även svar i punkt 4 ovan.
6. Ledningsomläggningar har hanterats inom ledningssamordningen, se även punkt 4 ovan. Arbeta med överenskommelse om kostnadsfördelning av omläggningen pågår inom arbetet med att säkerställa genomförandet av detaljplanen.
7. Se svar i punkt 5 ovan.
8. Fjärrkyla är för närvarande inte aktuellt i Backaplan, då fastighetsägarna inte har visat något intresse för detta.
9. Synpunkten noteras.
- 10-12. Se svar i punkt 5 och 6 ovan.

16. Göteborgs spårvägar

Har följande synpunkter:

1. Hållplatsområdet för Hjalmar Brantingsplatsen ligger mestadels utanför detaljplanens område men behöver bli en väl sammanhållen hållplats för att lätt och tryggt kunna göra effektiva byten.
2. Det behöver förtydligas att utbyggnaden av spårväg i Backavägen kan komma att ske inom tiden för detaljplanens genomförande.
3. Det behöver framgå att det är fyra spårvagnslinjer som trafikerar Hjalmar Brantingsplatsen.

4. Maxhastigheten på Backavägen bör uppgå till 50 km/h för att målen för spårvagn och citybuss i Målbild Koll 2035 ska uppnås.

5. Korsningen Backavägen/Skolvägen behöver signalregleras.

Kommentar:

1. Hantering av frågan sker inom den angränsande planetappen DP4.

2. Noteras och förtydligas i planbeskrivningen.

3. Planbeskrivningen har förtydligats med information om trafikering.

4. Kollektivtrafikkörfältet är dimensionerat för 50 km/h.

5. Korsningen Backavägen/Skolvägen är tänkt att signalregleras till fördel för spårvagnen. Förtydligande har gjorts i planbeskrivningen om detta.

17. Älvstranden Utveckling AB

Är positiva och ställer sig bakom detaljplanen med följande synpunkter:

1. Ombyggnad av Hjalmar Brantingsstråket är nödvändigt för att få till centrumfunktionen.

2. Ett gång- och cykelstråk längs Swedenborgsgatan behöver möjliggöras från Frihamnen.

3. Om dagvattenåtgärder kan påverka Kvillebäckens vattenföring, behövs samordning med Älvstranden Utveckling AB.

4. Undrar varför inte hela ledningsnätet, inkl. befintliga ledningar, för dagvatten- och avlopp separeras, när man ändå bygger om?

5. Arrendeavtal på Backa 168:1 kommer att sägas upp och byggnaden rivs i samband med planens antagande.

Kommentar:

1. Frågan hanteras inte inom denna detaljplan, utan kommer att hanteras i annan särskild ordning.

2. Swedenborgsgatan är gågata genom aktuell detaljplan. Lösning för koppling till Frihamnen och mot resten av Hisingen åt nordväst är frågor för kommande planering.

3. Kretslopp och vatten har studerat hur dagvattenflöden till Kvillebäcken kommer förändras vid genomförandet av detaljplanerna längs Kvillebäcken. Maxflödena beräknade utan fördröjningsåtgärder kommer att öka på grund av att ledningar dimensioneras upp för att möta dagens och framtidens krav. Men samtidigt kommer fördröjningsåtgärder införas både på allmän platsmark och kvartermark som reducerar flödestopparna samt hårdgjord mark kommer omvandlas till mark med grönska som har långsammare avrinningsförlopp. Dagvatten- och spillvatten kommer att separeras i syfte att minska behovet av bräddningar av orenat avloppsvatten till Kvillebäcken och på andra platser samt minska risk för källaröversvämningar. Det innebär att större andel av områdets

dagvatten kommer att ledas till till Kvillebäcken. Kretslopp och vattens simuleringar visar dock att det endast är en ökning från 2% till 3% vid genomförande av DP2 och DP3 när man ser på andelen som leds till Kvillebäcken jämfört med hela volymen i det kombinerade ledningssystemet och dagvattenledningssystemet uppströms Herkules pumpstation. Beräkningen är baserad på en simulering med regndata från en månads tid, ej helår, men ger en indikation på vilken förändring i volymer som det handlar om. Den förändrade flödesbilden bedöms inte påverka Älvstrandens projekt nedströms vid Frihamnen och Lindholmen. Även skyfallssituationen har modellerats för framtida situation jämfört med befintlig situation vilket ej visar en ökad risk nedströms. Skyfallsytor kommer byggas inom Backaplans detaljplaner. Om detaljplaneprojektet skulle identifiera någon förändring vad gäller dagvatten och skyfall som Frihamnen/Lindholmen behöver känna till så kommer det att kommuniceras.

4. Samtliga nya VA-ledningar i Backaplan kommer att vara separerade ledningar, där dag- resp. avloppsvatten hanteras var för sig. För en befintlig, större kulvert genom DP2 gäller att den försörjer en stor del av södra Hisingen. Där separeras en del i taget, varför ledningen måste behållas under överskådlig tid.

5. Berör inte längre DP2, då vissa delar har flyttats till angränsande planetapp DP3.

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

18. Länsstyrelsen

Ställer sig positiva till förslaget, men önskar vissa kompletteringar/förtydliganden. Länsstyrelsen anser att:

1. **Buller:** Ser acceptabelt ut för bostäder, men önskar tydliggörande och synkronisering av ingångsvärden i bullerberäkningarna så att de är lika i alla delar, ta även med buller från entreprenadmaskiner och spårväg. Prognosår 2040, vid inflyttning. Utred bullersituationen på skolgårdar i kv. 54 och 26 och säkerställ åtgärder.

2. **Störande verksamheter:** Komplettera föreliggande utredning med störningar från buller, luftföroreningar, lukt, damning, ljus. Säkerställ åtgärder.

3. **Förorenad mark:** Komplettera med riskbedömning, åtgärdsutredning, åtgärds mål samt riskvärdering. Ange kostnadsuppskattning, stäm av med Miljöförvaltningen.

4. **Risker transport av farligt gods:** Ifrågasätter lämpligheten av föreslagen användning nära Lundbyleden. Utred ytterligare riskreducerande åtgärder och säkerställ att de går att genomföra. Komplettera med planbestämmelser som säkrar riskreducerande åtgärder ur riskutredningen över tid för bostäder.

5. **Risker verksamheter:** Se över planbestämmelse för risk vid Mekonomen utifrån utredningens förslag. Gäller även placering av lekplats och utemiljö samt placering av entréer. Risker kopplade till gashantering vid fordonsverksamhet vid skolan kv. 26 behöver hanteras och åtgärder säkerställas. Undersök och beakta om det finns brandrisk vid transformatorstationer.

6. **Risker översvämning:** Säkerställ den högre säkerhetsnivån för samhällsviktiga verksamheter. Länsstyrelsen anser att förskolor och transformatorstationer ingår i dessa.

7. **Geoteknik:** Hänvisar till yttrande från Statens geotekniska institut. Kontrollera och säkerställ stabiliteten även i områden utanför planområdet.

8. **Luftkvalitet och MKN luft:** Utredningen måste uppdateras. Beakta kommande revideringar av EU:s luftkvalitetsdirektiv som kommer att påverka de svenska normerna. Måste säkerställas, där normerna idag överskrids. Förtydliga utifrån synpunkter i yttrandet.

9. **MKN vatten:** Förtydliga vilka faktorer i ekologisk status och kemisk status som påverkas för Kvillebäcken och vad kantzonen bidrar med för att förbättra dessa. Exkludera gångväg ur 6 m ekologiska kantzonen. Förtydliga vad som får/inte får byggas i kantzonen. Konkretisera hur erosionsskydd och kantzon skall utföras (omfattning, utformning, lokalisering) med hänsyn till MKN. Beskriv hur geotekniska åtgärder skall förenas med ekologisk kantzon.

10. **Dagvatten:** Mark för dagvattenhantering bör reserveras och om möjligt förses med planbestämmelse på plankartan.

11. **Markavvattningsföretaget:** Färdigställ utredning om flödesökning och omprövning. Visa hur markavvattningsföretaget skall beaktas/hanteras.

12. **Grundvatten:** Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Ansvaret vilar på verksamhetsutövaren. Det kan vara tillståndspliktigt om en åtgärd innebär bortledning av grundvattnet.

13. **Vatten och avloppsförsörjning:** Kontrollera kapaciteten i Ryaverket och om hur ytterligare påkoppling på det kommunala nätet kan rymmas inom gällande tillstånd.

14. **Biotopskyddsdispens alléer:** Dispensansökan krävs för två skyddade alléer. Påbörja snarast.

15. **Knölnaten:** Beskriv planens ev. påverkan på knölnaten.

16. **Vattenverksamheter 11 kap MB:** Brobyggnation, åtgärder för erosionsskydd och ekologisk kantzon, ev. bortledning av grundvatten kan kräva anmälan/tillstånd för vattenverksamhet. Samråd med/anmäl tidigt till Länsstyrelsen.

17. **Trafik:** Bedöm planens påverkan på framkomlighet på Lundbyleden. Hänvisar till Trafikverkets yttrande.

18. **Social hållbarhet:** Ser framemot att staden skapar en genomtänkt hållbar stadsmiljö där även bostadsbeståndet får en bra fördelning och bidrar till att motverka segregation.

19. Friytor för barn och Barnkonventionen: Noterar stora avsteg gällande utemiljöer för skolor och förskolor. Hänvisar till PBL's bestämmelser och Boverkets allmänna råd och riktlinjer. Påminner om att Barnkonventionen är lag.

20. Betydande miljöpåverkan och MKB: Delar kommunens bedömning om ej betydande miljöpåverkan. Det vill säga att ingen miljökonsekvensbeskrivning behöver upprättas.

Länsstyrelsens samrådsyttrande har bilagts.

Kommentar:

1. Bullerutredningarna ha uppdaterats utifrån Länsstyrelsens synpunkter. Entreprenadmaskinernas buller har inte varit möjligt att beakta. Skolan i dåvarande kv. 26 ingår nu i en angränsande detaljplan under framtagande, DP3.
2. Utredningarna har till granskningen kompletterats med de andra störningar som bedöms kunna finnas i Backaplan (brandfarlig vara – uppdatering, industribuller och lukt). Resultatet av utredningarna sammanfattas i planbeskrivningen.
3. Underlag om förorenad mark har kompletterats och uppdaterats enligt Länsstyrelsens synpunkter. Avstämning har skett med miljöförvaltningen.
4. Riskutredningen har uppdaterats utifrån ny tänkt användning i byggnader närmast leden. Planbestämmelserna har reviderats i enlighet med utredningen. För hantering av uppförande av skyddsbarriär, se svar på yttrande från Trafikverket nedan (punkt 19.5 Trafikverket). Bostäder är inte längre aktuellt i kvarter närmast leden.
5. Aktuell verksamhet har flyttat och frågan är därmed inte aktuell. Frågan om transformatorstationer hanteras av fastighetsägaren i respektive kvarter.
6. Staden har definierat samhällsviktiga verksamheter i Tillägg till översiktsplanen för översvämningssrisker (Stadens definition av samhällsviktig anläggning är något snävare än MSB: s definition av samhällsviktig verksamhet): Med samhällsviktig anläggning avses infrastruktur som i ett perspektiv till år 2100 om de slås ut innebär stor skada för samhället och/eller är kostsamt att återskapa. I detta perspektiv är det stora sjukhus, tung infrastruktur och tekniska anläggningar viktiga för stadens funktion. Inom staden finns en kartläggning av vilka objekt som bedöms vara samhällsviktig anläggning. Enskilda transformatorstationer omfattas inte av denna definition, enligt stadens uppfattning. Transformatorstationer inom planområdet måste klara +2,8 meter vattenstånd, vilket regleras i planen. Förskolor betraktas inte heller som samhällsviktig funktion i stadens definition.
7. En geoteknisk utredning om totalstabiliteten vid Kvillebäcken har tagits fram till granskningen. Övrigt geotekniskt underlag har uppdaterats i enlighet med synpunkter från Länsstyrelsen och Statens geotekniska institut. Resultatet av utredningarna har beaktats i planutformningen.
8. Luftutredningen har uppdaterats utifrån Länsstyrelsens synpunkter och resultatet har beaktats i planarbetet.

9. Underlag som berör MKN Vatten (dagvatten- och skyfallsutredningen samt separat, ny utredning om planens påverkan på MKN och knölnate) har uppdaterats resp. kompletterats till granskning. Utredningarna sammanfattas i planbeskrivningen och kommer att beaktas i genomförandet av planen.

10. Skyfalls- och dagvattenutredningen har uppdaterats till granskning. Ytor för skyfallshantering har redovisats i den till programnivån hörande höjdsättningsutredningen (bostadsnära parker) och ytor för dagvattenhantering redovisas i den till planen hörande trafikförslaget, samt beskrivs i planbeskrivningen.

11. Inför granskning, har inriktningen att arbeta för en avveckling av markavvattningsföretaget lagts fast inom staden. Frågan hanteras i särskild ordning enligt 11 kap MB. Hanteringen beskrivs i planbeskrivningen.

12. Staden och fastighetsägarna är medvetna om frågan. Staden ser det inte som hinder för planens genomförande.

13. Planbeskrivningen har kompletterats med text om Ryaverkets kapacitet.

14. Ansökan om biotopskyddsdispens trädalléer har lämnats in till Länsstyrelsen.

15. En ny utredning om planens påverkan på MKN och knölnate har tagits fram till granskning. Planbeskrivningen uppdateras med avseende på möjligheter att uppfylla MKN vatten och i samband med detta också påverkan på knölnatens livsmiljö.

16. De åtgärder som utgör vattenverksamhet har identifierats under planarbetet och beskrivs i planbeskrivningen och förfarandet med ansökan om tillstånd för vattenverksamhet har inletts.

17. Göteborgs stad och Trafikverket tecknade 2023 en avsiktsförklaring gällande moten på Lundbyleden i anslutning till Backaplan. I avsiktsförklaringen är parterna överens om att planera för en trafikutveckling i området i linje med stadens trafikstrategi, samtidigt som staden tar på sig att hantera eventuella trafiksäkerhetsproblem i moten till följd av exploateringen.

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

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 och resandet flyttas över till mer yteffektiva färdmedel, dels behöver biltrafiken spridas ut i tid för att undvika köproblematik i rusningstid. Staden och exploatörerna i Backaplan avser fortsätta arbeta med dessa frågor inom "Mobilitet

Backaplan”, en samverkans- och åtgärdsplattform som byggs upp utifrån processverktygen Grön transportplan och Mobility management i byggskedet. Även Trafikverket, Västtrafik och verksamheter i området kommer att bjudas in att delta i Mobilitet Backaplan. Dels behöver även omkringliggande 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.

18. Noteras. Enligt ett särskilt beslut i dåvarande Byggnadsnämnden, kommer lägenhetsstorlekar inte att regleras i plankartan. Berörda fastighetsägare har i ett fastighetsägaregemensamt hållbarhetsprogram uttryckt sin målsättning om ett blandat bostadsbestånd i Backaplan, där ett delmål är att en tredjedel av bostadsbeståndet skall utgöras av 3 rum och kök eller större samt en tredjedel utgöras av hyresrätter.

19. Se svar till dåvarande Lokalförvaltningsnämnden punkt 1 angående friytor samt svar till Förskole- och Grundskolenämnden.

20. Noteras.

19. Trafikverket

Uttrycker sig positiva till en större omvandling av Backaplan med följande synpunkter:

1. En större och mer omfattande beskrivning av vad som görs för att nå en låg bilandel i området. Staden bör aktivt arbeta för att sänka parkeringstal för såväl bostäder som handel.
 2. Förutsättningarna för trafikanalyserna behöver beskrivas, till exempel behöver uppgifter om trafikallstring och trafikförlör vara lika.
 3. Saknar beskrivning av trafikens fördelning mellan Kvillemotet, Leråkersmotet och Hjalmar Brantingsmotet. Oklart om påverkan på Lundbyledens kapacitet, det lokala trafiknätet måste stötta och avlasta.
 4. Diskussionen behöver fortsätta om risker och åtgärder som finns att vidta om Staden inte lyckas med omställningen, kräver en avsiktsförklaring innan antagande utifrån ett fullt utbyggt Backaplan som hanterar ansvarsfördelningen stat-kommun om framkomlighets- och säkerhetsproblem uppkommer på Lundbyleden.
 5. Risk med hänsyn till farligt gods: Alla skyddsåtgärder i riskanalysen skall införas i planen. Kräver fortsatt dialog om utförandet av skyddsbarriär/skyddsåtgärd i direkt anslutning till befintligt vägområde vid kv. 56.
- Trafikverket måste godkänna åtgärden, som inte får påverka Lundbyleden och/eller vägbanken. Inhämta och beakta Räddningstjänstens synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaderna. För skyddsåtgärd vid kv. 56 i nära

anslutning till Lundbyleden som Trafikverket skall bygga krävs medfinansieringsavtal – kommunen skall bekosta detta till 100 % . Avtalet bör vara klart innan granskning.

6. Exploateringen dagvatten får inte påverka vägområdets diken.

7. Förutsätter att exploateringen inte omöjliggör för framtida metrobuss på Lundbyleden (högbana enligt ÅVS).

Kommentar:

1. Parkerings- och mobilitetsutredningen utgår från de av staden beslutade riktlinjerna för parkeringstal och har reviderats till granskningen. Det är fastighetsägarna som utifrån detta väljer hur och till vilken nivå man vill arbeta med mobilitetsåtgärder för att sänka parkeringstalen. Mobilitetsavtal om den valda nivån kommer att tecknas inför antagandet av planen och ligga till grund för det senare genomförandet och ett fortsatt arbete sker med mobilitetsåtgärder under tiden fram till antagande och under genomförandetiden. Planreglering införs om begränsning av yta som får användas för parkeringsplatser.

2-4. Göteborgs stad och Trafikverket tecknade 2023 en avsiktsförklaring gällande moten på Lundbyleden i anslutning till Backaplan. I avsiktsförklaringen är parterna överens om att planera för en trafikutveckling i området i linje med stadens trafikstrategi, samtidigt som staden tar på sig hantera eventuella trafiksäkerhetsproblem i moten till följd av exploateringen. Ett flertal trafikanalyser på olika nivåer har tagits fram för Backaplans utveckling, bland annat för att svara på om köbildning kan väntas uppstå i moten (vilket innebär trafiksäkerhetsproblem), samt om kollektivtrafiken har önskvärd framkomlighet. För att få en fungerande trafiksituation över tid, där Backaplan byggs ut under flera decennier, är det därför viktigt att fortsätta arbeta parallellt på flera nivåer. Dels måste biltrafiken hållas på så låga nivåer som möjligt och resandet flyttas över till mer yteffektiva färdmedel, dels behöver biltrafiken spridas ut i tid för att undvika köproblematik i rusningstid. Staden och exploatörerna i Backaplan avser fortsätta arbeta med dessa frågor inom "Mobilitet Backaplan", en samverkans- och åtgärdsplattform som byggs upp utifrån processverktygen Grön transportplan och Mobility management i byggskedet. Även Trafikverket, Västtrafik och verksamheter i området kommer att bjudas in att delta i Mobilitet Backaplan. Därtill kommer omkringliggande planering att 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 sannolikt kommer underlätta de utmaningar som anas i Backaplans trafikanalyser.

5. Utredningen om farligt gods har reviderats och uppdaterats till granskningen. Ett avtal om uppförande av skyddsbarriär/skyddsåtgärd mot Lundbyleden ska tecknas mellan Trafikverket och fastighetsägaren innan detaljplanen antas.

6. Exploateringen av dagvatten leds antingen till Ryaverket eller Kvillebäcken och påverkar inte Lundbyleden. I övrigt ska dagvatten hanteras inom varje enskild fastighet.

7. Berör inte denna detaljplan.

20. Statens geotekniska institut

Har följande synpunkter:

1. Det är otillräckligt att enbart visa portrycksmätning i endast en punkt för en detaljerad stabilitetsutredning när sträckan är ca 1 km (utmed Kvillebäcken). Även en prognostisering av maximala portryck inkl. effekter av klimatförändringen bör ingå.
2. Hållfasthetsvärdena bör ställas samman för olika delar av området och inte som nu för hela området samt att det bör göras en sammanställning av belastningshistorien inom området och hur den påverkat hållfastheten. En jämförelse mellan uppmätta och empiriskt bestämda värde skulle utgöra ett bättre underlag för valet av odränerad skjuvhållfasthet.
3. De beräkningar som konsulten utfört inte är tillräckliga för att dimensionera åtgärderna (stabilitet), utan det krävs ytterligare undersökningar av lerans hållfasthet och portryck samt fler beräkningar och i beräkningar i andra sektioner, för att slutligen fastställa omfattningen och utformningen av förstärkningsåtgärder.
4. Stabilitetsåtgärderna har utförts utan laster från gång- och cykelväg och andra vägar.
5. Ytterligare lodning krävs av Kvillebäcken.
6. Kvillebäcken ska erosionssäkras.
7. Det kan finnas behov av stabilitetsberäkningar mot dagvatten- och skyfallsytorna och att dessa ska inkludera laster från byggnader, andra anläggningar och uppfyllnader.
8. De flesta områden längs Kvillebäcken som är i behov av stabilitetshöjande åtgärder ligger utan för planområdet. Hur säkerställer man att åtgärderna kommer på plats innan området byggs ut? De områden som behöver stabilitetshöjande åtgärder, inkl. erosionssäkring, ska säkerställas på plankartan.

Kommentar:

1-8. Det geotekniska underlaget har kompletterats och uppdaterats i enlighet med institutets synpunkter. Se vidare svar till Länsstyrelsen punkt 7.

21. Försvarsmakten

Har ingen erinran gällande skada på riksintresse för totalförsvaret.

Kommentar:

Noteras.

22. Lantmäterimyndigheten

Har följande synpunkter:

1. Det saknas detaljplaner och en fastighetsplan i planbeskrivningen. Hantering av befintlig gemensamhetsanläggning (Backa GA:159) samt befintliga servitut inom området framgår inte.
2. Berör detaljplanen (1480K-2-5471), DP1, där genomförandetiden fortfarande gäller. Finns ett utfartsförbud i den planen som inte finns med i DP2.
3. Utfartsförbud för hela kvarter kan göra det svårt vid ett genomförande av detaljplanen. Flera av kvarteren är beroende av parkeringsgaraget.
4. Förtydliganden behövs gällande sekundära användningar i plankartan.
5. Byggrätterna anges i absoluta tal vilket i princip innebär att kvarteren inte går att dela i flera fastigheter. Någon fastighet kan bli utan byggrätt.
6. Det är olämpligt att inte precisera E-områden med storlek, yta och höjdbegränsning.
7. Plangränsen skär rakt genom Backa 171:3 och befintlig byggnad där användningen H gäller i gällande detaljplan. Den rest som blir kvar bör även ingå i detaljplaneförslaget.
8. Bestämmelsen a1 i kv. 56 ska gälla för hela användningsområdet.
9. Kv. 56 har utfartsförbud mot GATA och saknar stöd för hur utfart ska ske.
10. Förtydliga illustrationskartan så den överensstämmer med plankartan.

Kommentar:

1. Backa GA:159 omfattas inte av detaljplanen och bedöms inte heller påverkas av detaljplanen.
2. Utfartsförbudet hanteras inte i DP2. Det kommer finnas möjlighet för fastigheten i DP1 att göra en utfart mot Backavägen.
3. Till granskningen har planen reviderats och möjligheter att nå garaget via kv. 53 och 55 har lagts till.
4. Förtydliganden har gjorts i plankartan till granskning av planen.
5. Ingen åtgärd. Fastighetsägarna är beredda på att inte kunna fastighetsindela kvarteren förrän i ett senare skede.
6. E-områdena är till för att säkerställa utrymmen för tekniska anläggningar till förmån för kvarteren. En reglering av E-områdenas storlek för att begränsa intrånget på kvartersmark har införts i plankartan.

7. DP4 är uppstartad och hanterar området söder om kv. 56 vilket gör att den rest av fastigheten Backa 171:3 kommer att inrymmas i den detaljplanen. DP4 kommer troligtvis vunnit laga kraft inför att kv. 56 börjar byggas.

8. Plankartan är reviderad.

9. Utfart från kv. 56 kommer att ske över fastigheten Backa 171:5 till allmän väg. Backa 171:3 och 171:5 har samma fastighetsägare. Fastighetsägaren kommer tillse att rättighet för utfart bildas.

10. Illustrationskartan revideras så att den överensstämmer med plankartan.

23. Polismyndigheten

Har ingen erinran på rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras.

Sakägare

Vid publicering på Stadens webbplats anges inte personuppgifter så som namn, fastighetsbeteckning eller adress. Synpunkterna finns i sin helhet på Stadsbyggnadsförvaltningen.

24. Fastighets AB Balder

Har följande synpunkter:

1. Det är acceptabelt att reglera jorddjup men inte antal träd på gård (b2)
2. Det räcker med 5–6 meter för att säkerställa levande gatuplan (b3)
3. b6 är en komplicerad bestämmelse.
4. Det är olämpligt med bestämmelse om materialval (f4). Behöver förtydligas gällande sockelvåning.
5. Bestämmelsen f4 är otydlig. Vilken höjd är överordnad gällande bröstningshöjd?
6. Det är olämpligt att entré till bostadskomplement ska samordnas med bostadsentré.
7. Bestämmelsen f10 omöjliggör gårdshus.
8. e13 är en omöjlig bestämmelse i kv. 64 eftersom ytan måste kunna användas till annat än förskola om det inte blir aktuellt.
9. f9 måste möjliggöra att lastbilar kan köra både in och ut, dvs. två portar (kv. 64)
10. f1/f3 måste möjliggöra för slitsar eller portiker pga. solljus och skyfall.
11. Det behövs 38 000 kvm BTA i kv. 56
12. Byggnadshöjderna i kv. 56 kan inte kopplas till några skisser.

13. Bestämmelsen b4 är olämplig i den södra delen av kv. 56 där man tänker sig parkering i markplan. Är det levande gatuplan man syftar till så säkerställs det med andra bestämmelser.

14. Bestämmelserna e1 och e2 ska avse BTA ovan mark och att parkering, bostadskomplement, källare får anläggas utöver angiven BTA. Bil- och cykelparkering anläggs utöver angiven BTA. Inglasade balkonger ingår inte i BTA.

15. Bestämmelsen om frånluftsdon för ventilation är oklar.

16. Bestämmelse e13 ändras från ska till kan. Anser även att det är olämplig med egen entré till förskola.

17. Stryk ”att flera möjliga gestalter prövas” i planbeskrivningen sid. 44. För detaljerat.

18. Stryk tabellerna för planbestämmelserna i planbeskrivningen sid. 45–54.

19. Om kategoriboenden ska nämnas eller undantas, så måste begreppet definieras på plankartan.

Kommentar:

1. Planprogrammet föreskriver gröna gårdar möjliga att plantera med träd. Planen skall garantera förutsättningar för detta. Regleringen kvarstår.

2. Bestämmelsen är ändrad. Måttet är minskat till 6 meter.

3. Regleringen om jorddjup och vad gårdsbjälklaget skall klara kvarstår, se svar punkt 1.

4-5. Bestämmelsen f4 har delats upp i nya, separata bestämmelser. Reglering om sockelvåning är förtydligad. Reglering om bröstningshöjd är borttagen.

6. Entré till bostadskomplement är inte längre kopplat till bostadsentré.

7. Ändras inte. Vi bygger innerstad där vi vill uppnå och skapa aktiva och trygga gator. Detta tror vi sker genom att respektive boende når sin entré via gata i stället för via en port in till gården. Då sprids rörelserna ut på gatorna och fasaderna.

Utgångspunkten är planprogrammet och samrådsförslaget. Anledningen är att trygghet och ett socialt liv skall främjas på gatan under alla dygnets timmar.

8. Förskola är inte längre en förslagen/tillåten användning i kvarter 64 framförallt på grund av bristande tillgång på solljus på gården och svårigheter att trafikmässigt ordna angöring för hämta/lämna.

9. In- och utfartsmöjligheterna i kvarter 64 har justerats och bestämmelserna har reviderats så att de två infarterna fungerar antingen för personbil eller lastbil.

10. Grundprincipen är kringbyggda gårdar, slitsar kommer inte att tillåtas. Portiker för hantering av skyfallsvatten får anordnas.

11. E-tal kopplas till beräkning av trafikmängder och ökning måste relateras till trafikanalyserna och den kapacitet vägnätet – statligt och kommunalt – bedöms ha. BTA i kvarter 56 överensstämmer nu med BTA i ramavtal (33 590 kvm). Viss

BTA reserveras för parkering över mark (3 130 kvm). Total BTA i kvarteret ligger på 36 720 kvm.

12. Byggnadshöjden behöver vara anpassad till e-tal i kvarteret. Byggnadshöjden har justerats utifrån beräkningar och volymer som levererats av fastighetsägarens konsult utifrån tillåten BTA i kv 56.

13. Parkering tillåts inte mot allmän plats GATA på grund av önskan om aktiva bottenvåningar. Däremot kan parkering läggas i fasad mot Lundbyleden.

14. Angiven bostads-BTA avser totalt tillåten bostads-BTA i respektive kvarter varav viss andel bostads-BTA endast får placeras under mark. Parkering av bilar och cyklar är exkluderat från bostadsBTA. Inglasad balkong inryms i svensk standards definition av BTA. Staden har inga skäl att frångå det. Ändras inte.

15. Bestämmelsen har förtydligats till granskningen.

16. Krav och möjlighet till förskola finns i de kvarter som har ansetts lämpliga (fr a storlek på friyta, möjligheter till angöring och tillgång på solljus).

17. Vi hänvisar inte längre till planbeskrivningen i planbestämmelserna, men kommer att finnas med i planbeskrivningen. Intentionen med formuleringen är att utformning av dessa märkesbyggnader skall ske i en kvalificerad gestaltningsprocess – arkitekttävling eller motsvarande. Formuleringen anpassas till lydelsen i Kvalitetsprogrammet.

18. Ändras inte. Planbeskrivningen har som funktion att beskriva och tolka plankartan. Detta för att bland annat bygglov ska förstå intentionerna med bestämmelserna. Tabellerna är numera standard i stadens mall för planbeskrivning.

19. Planen kommer inte att varken reglera lägenhetsstorlek eller olika kategorier av boende.

25. Skandia fastigheter AB

Har följande synpunkter:

1. Plankartan reglerar Total BTA samt BTA Bostad i varje kvarter. Exakta volymer och fördelning av BTA per kvarter måste diskuteras och säkerställas i fortsatt process. Även gränsdragning mellan användningsområden måste förtydligas.

2. Högst tillåten byggnadshöjd behöver kvalitetssäkras med tanke på innehåll och stomsystem.

3. Man ska inte låsa en specifik utformning av lägenheter, ex medelstorlek i kvm eller antal rum.

4. Krav på antalet förskoleavdelningar inte ska regleras. Vill ha en alternativ användning inom användningsområdet förskola.

5. En överbyggnadsrätt över lokalgator mellan kv. 57–58 och kv. 58–59 för att få naturliga samband mellan handelskvarterens övre våningsplan. Broarna behöver vara 6 meter breda och med väderskydd.
6. Det ska inte finnas förskola på kv. 59 pga. kommersiellt innehåll i kvarteret.
7. Det måste sättas realistiska krav på jorddjup på innergårdar.
8. Plantering och träd på gårdar bör hanteras med GYF.
9. Innergårdarnas höjd bör inte styras i plankartan.
10. Cykelparkering måste fördelas mellan allmän plats och kvartersmark.
11. Det kan behövas fördröjning och rening på allmän plats för dagvatten som hamnat på kvartersmark. Likaså stuprör som mynnar ut från fasader.
12. Det kommer att behövas undantag gällande att alla bostadstrapphus ska nå via gata.
13. Bostadskomplement som förråd, tvättstugor, parkering och teknikutrymmen inte ska ingå i BTA för bostäder (ljus BTA). En möjlig lösning är att kunna lägga dessa BTA i användningen C.
14. Höjdmodellen framtagen till planarbetet är dåligt anpassad till kraven för färdigt golv i byggnad. Anser att det krävs anpassningar på allmän plats för att kunna ansluta till golvnivå.
15. Det saknas möjlighet att ha skärmtak ut över allmän plats.
16. Det saknas BTA i kv. 53 och kv. 55.
17. Kravet på egen entré till förskolor bör tas bort som bestämmelse.
18. Skandia ska kunna ha pelare på allmän plats där byggnad kragar ut från kvartersmark.
19. Ramperna ner till logistikhubben måste studeras ytterligare. PK måste ge en flexibilitet för en framtida genomförande.
20. Möjligheten till livförskjutningar i byggnad är reglerad på detaljnivå och begränsar en variation i stadsbilden.
21. Kravet på entré till bostadskomplement via bostadsentré bör inte vara definitiv.
22. Storlek och antal portar för fordon bör inte regleras i kv. 53, 55 & 57.
23. Utfartsförbud bör bara finnas där det är absolut nödvändigt.
24. Möjligheten att uppnå parkeringsnormen bör verifieras inför granskning. Skandia vill även ha möjlighet att ha parkering i mörk kärna i kv. 53. Viktigt att kunna koppla kv. 53 och kv. 55 till handelskvarteren.
25. Gatorna mellan handelskvarten bör utformas och anpassas med tanke på det stora flöde av människor som rör sig mellan handelskvarteren. Det ställer krav på materialval och möblering, samt att gatorna är utformade som enkelriktade gator.

26. 15 års genomförandetid är mer relevant än 10 år.

Kommentar:

1. Enligt fastighetsägarens önskan, har utformningen av kvarteren och inbördes fördelning av BTA mellan dem justerats för önskad flexibilitet gällande olika typer av centrumverksamheter. Kv. 53 har kompletterats med BTA för parkeringsändamål. Andelen bostads-BTA styrs i särskild ordning av tillgången på grönyta, vilket i sin tur innebär en styrd fördelning av bostads-BTA ovan och under mark.
2. Byggnadshöjd i kvarteren har anpassats till möjligheten att bygga med trästomme.
3. Planen kommer inte att varken reglera lägenhetsstorlek eller olika kategorier av boende.
4. Planen kommer att innehålla krav på förskola i kv. 54 utifrån bedömt minimibehov för bostadsinnehållet i planen. Möjlighet att bygga förskola kommer även att ges i kvarter 57 och 58, där även alternativa användningar tillåts.
5. Av hänsyn till kvaliteter i gaturummet och för stadslivet, tillåts en bro med maxbredden 6 meter mellan kv. 58 – 59. Bro får överbyggas med väderskydd/skärmtak och utformningen kommer att regleras. Brons utformning får inte dominera gaturummet. Fortsatt utformning skall arbetas fram i en kvalificerad gestaltningsprocess. Inga broar tillåts mellan kv. 57–58.
6. Se svar pkt 4.
7. Planprogrammet föreskriver gröna gårdar möjliga att plantera med träd. Planen skall garantera förutsättningar för detta. Regleringen kvarstår.
8. Grönytefaktor (GYF) går inte att reglera i en planbestämmelse. Se punkt 7.
9. Höjd över nollplanet kommer fortsatt att regleras, men har efter dialog med fastighetsägarna reviderats.
10. Normalt skall all cykelparkering som genereras av innehållet i kvarteren hanteras på kvartersmark. I Backaplan medger staden ett undantag som innebär att upp till 50% av besöksparkeringen för cykel som genereras av besöksintensiva verksamheter (handel, restauranger, kultur, vård) förläggs till allmän plats. Det innebär ca 400 cykelplatser på allmän plats inom Backaplan DP2, vilket bedöms som genomförbart i detta tidiga skede. Om senare projektering visar att färre cykelparkeringar än 400 rymms på allmän plats, kommer fördelningen att behöva förändras i bygglovsskedet.
11. Enligt stadens styrande riktlinjer skall dagvatten på kvartersmark fördröjas och renas till angiven nivå på kvartersmark. Överföringsledningar för dagvatten till fördröjnings- och reningsyta på kvartersmark tillåts närmast fasad på allmän platsmark. Ledningsrätt i allmän plats löses med avtalsservitut. Platta tak tillåts för hantering av ekosystemtjänster, t ex dagvattenhantering.

12. Nya, anpassade planbestämmelser har införts för att både uppfylla programkravet att samtliga entréer ska vätta mot allmän plats och möta behovet av lämplig struktur i handelskvarteren med verksamhetsetableringar/handel i markplan. I handelskvarteren tillåts att 80% av bostadsentréerna har direkt tillgång till gata. Detta för att tillåta vissa entréer, som nås via gård. I övriga kvarter ska samtliga bostadsentréer nås direkt via gata.

13. Parkering och cykelparkering exkluderas ur bostads-BTA, men räknas in i total-BTA om det placeras ovan mark. Andra bostadskomplement ska enligt rådande praxis räknas in i bostads-BTA (BTA enligt svensk standard) – eftersom BTA står för Bruttoyta. Det är en senare fråga för bygglov att bedöma vad av övriga utrymmen, till exempel teknikutrymmen i handelskvarteren med mera som kan räknas in i Centrumändamål, C.

14. Färdigt golv-nivå behöver anpassas för att möta allmän plats. Undantag kommer inte att medges med mindre än att det är tekniskt omöjligt att uppnå. Skandia har själva studerat och visat lösningar för hur man kan möta upp färdigt golv mot allmän plats inne i byggnad.

15. I kvarter 57 finns en reglering för att kunna möjliggöra ett skärmtak över allmän plats (för busshållplats). En lösning som staden och Skandia kom överens om för att man inte skulle behöva dra in hela kvartersgränsen på kvarter 57 för att möjliggöra för en busskur enligt standard. Övriga skärmtak över entréer hanteras i bygglovsansökningar. Endast bygglov eller angivelse i plankartan ger ingen garanti att man har rätt att ha anläggning som sticker ut på kommunens mark. Avtal krävs även med kommunen som markägare.

16. Se svar punkt 1.

17. Se svar punkt 4. Krav på egen entré har tagits bort. Detaljerad utformning blir en fråga i bygglov.

18. Pelare kommer inte att tillåtas på allmän plats av trygghets- och utrymmesskäl.

19. Utformning av Skolgatan och handelsgatorna har studerats ingående inför granskning. Utformning av planen har anpassats för att tillgodose såväl enskilda (garageanläggningen med ramper för besökare, transport av gods och avfall) och allmänna behov och intressen (ledning, träd, trafikfunktioner). Planregleringen har anpassats efter detta.

20. Huvudprincipen fasad i fastighetsgräns gäller. Mindre avvikelser prövas i bygglov. Över höjd angiven i plankartan, så kan förskjutningar av fasad ske inåt i kvarteret. Undantag har även gjorts i vissa kvarter, exempelvis kvarter 58 mot Swedenborgsgatan.

21. Se svar till Balder punkt 6.

22. Utgångspunkten var att alla transporter skulle kunna ske via ramperna i ”Skolgatan” och via underjordiska förbindelser i garageanläggningen under mark. Storleken på de extra portarna i angivna kvarter är justerad, men i övrigt kvarstår

kravet på maxantal portar i fasad. Möjlig placering i kvarter 55 har reglerats med anledning av trafiksäkerhet i korsningen med Backavägen. *Kolla med Anna*

23. Utfartsförbud föreskrivs endast på de ställen där det är absolut nödvändigt med hänsyn till gatans funktion inklusive trafiksäkerhet och gatulivet.

24. Vi tillåter numera parkering i mörk kärna i kv. 53 samt kopplingar under mark mellan Skandias kvarter, exkl. kv. 54. Parkeringsnormen är under översyn och kommer sannolikt att ha ändrats till bygglov med ytterligare begränsning.

25. Princip för gestaltning av gatorna mellan handelskvarteren har presenterats i Gestaltungsprogram för allmän plats i Backaplan och preciseras i Trafikförslaget, som biläggs planen.

26. Genomförandetiden är ändrad till 15 år. Genomförandetiden tar hänsyn till projektets exploateringsgrad och komplexitet och den tidsaspekt som behövs för att kunna genomföra projektet.

26. Norra Backaplans Bostads AB

Har liknande synpunkter som nämnda fastighetsägare Fastighets AB Balder samt Skandia fastigheter AB ovan. Hänvisning sker därför till dessa synpunkter och bemötande från staden. En ytterligare synpunkt är:

1. Gränssnittet mellan DP2 och DP3 är viktigt och att genomförandet av DP2 inte påverkar DP3's genomförande vad gäller dagsljus, höjder, trafikmängder, luftmiljö, buller m.m.

Kommentar:

1. Volymhanteringen i de till DP3 angränsande kvarteren har studerats gemensamt av staden och fastighetsägarna med hänsyn till de tänkta volymerna i DP3 och utformningen av de angränsande kvarteren i DP2 har anpassats i planen. Sol- och dagsljusfrågorna har också studerats och bedömts möjliga att lösa. För svar angående trafikmängder, se svar till Länsstyrelsen punkt 17. För svar gällande luftmiljö och buller, se svar till Länsstyrelsen punkt 1 respektive 8. Varje plan behöver analyseras utifrån sina förutsättningar och kan inte förutsätta att den andra planen kommer till stånd.

Övriga

1. Västtrafik

Har följande synpunkt:

1. Det saknas särskilda kollektivtrafikskörfält i Deltavägen.

Kommentar:

1. Det finns inget utrymme i södra delen av Deltavägen för att kollektivtrafiken ska få egna körfält. Standarden för kollektivtrafiken är dock prioriterad och har beaktats i trafikutformningen inom de fysiska ramar som detaljplanen möjliggör.

2. Naturskyddsföreningen

Är positiva till förslaget med följande synpunkter:

1. Man behöver en mer detaljerad plan på åtgärder och konsekvenser för knölnaten samt den biotopskyddade trädallén som finns inom planområdet. Skuggning från byggnader, dispens på knölnaten, planerat skydd samt kompensation saknas.
2. Man behöver tydliggöra vad som planeras på de nya grönytorna där kompensation sker för skola.
3. Man bör tillföra fler nya våtmarker.
4. Underlaget för dagvatten är visionsbaserat snarare än krävande. Ett öppet dagvattensystem längs promenadstråket hade varit positivt.
5. Tidigare uppförande av lågfartsgator inte uppfyller de hastighetskrav som ställs. Hur planerar man för att bilister inte kommer upprepa samma beteende i denna detaljplan? Ser en möjlighet att skapa ett bilfritt bostadsområde för att öka barnens tillgänglighet och möjlighet till självständig rörelse, men även minska trafikmängden längs Lundbyleden.
6. Ställer sig frågande till mängden parkeringsplatser. Man bör försöka sträva efter en mer hållbar lösning med fokus på kollektivtrafik, gång och cykel. Vill att man bygger parkeringsmöjligheter utanför området.
7. Det är allvarligt att luftnivåerna överstigs på vissa ställen inom området. Ställer sig även kritiska till stadens tillit till teknisk utveckling och minskad biltrafik.
8. Man genom gröna lösningar, till exempel trädrader ska minska bullernivåerna på skolgårdarna.

Kommentar:

1. Se svar till Länsstyrelsen punkt 15. Planbeskrivningen förtydligas angående påverkan på knölnaten. Åtgärder och konsekvenser för knölnaten kommer i första hand att redovisas och hanteras i den senare tillståndsprövningen för vattenverksamhet. Ansökan om dispens från biotopskyddet hanteras i särskild ordning, se svar till Länsstyrelsen punkt 14.

2. Inga parkytor i DP2 planeras längre som kompensation för skola.
3. Se svar till Länsstyrelsen punkt 9 angående miljö kvalitetsnormer (MKN) för vatten. En övergripande prioritering i staden enligt stadens översiktsplan är att de sociala värdena och rekreation skall prioriteras som användning på den grönya som byggs ut i samband med den nya stadsutvecklingen i så centrala lägen som Backaplan. Med de åtgärder som planeras för att inte äventyra möjligheterna att uppnå och förbättra status för MKN vatten kommer bland annat en ekologisk kantzona och svämplan att anläggas längs Kvillebäckens stränder. Detta kommer att öka ytan våtmark betydligt jämfört med dagens förhållanden.
4. Höjdsättningen av marken för att klara risker med stigande vatten och skyfall samt tillgång till ytor begränsar vilka ytor som kan användas för dagvattenhantering. I Backaplan arbetar vi för lösningen med öppen dagvattenhantering med infiltration i växtbäddarna för gatuträd på allmän plats. I trafikförslaget visas var dessa konkret kommer att placeras. Parker utgör skyfallsmagasin vid behov.
5. Vi har inte möjligt att göra Backaplan bilfritt men strävar efter att bilarna inte ska ta för stor plats utan att allmän plats ska i stor utsträckning vara för just gående och cyklister. Gestaltungsprogrammet för allmän plats visar principer, som omsätts i trafikförslaget, som hör till planen, för hur samtliga gator i Backaplan är tänkta att utformas. Se även svar till Trafikverket punkt 4 angående Lundbyleden.
6. Planförslaget följer de riktlinjer och anvisningar staden har tagit fram gällande parkering. Med hjälp av mobilitetslösningar kan man sänka parkeringstalen, men det åligger fastighetsägarna att göra. Parkeringsbehovet, som den nya bebyggelsen inom planområdet genererar, ska hanteras inom planområdet och de egna fastigheterna.
7. Se svar till Miljö- och klimatnämnden punkt 2.
8. Se svar till Lokalförvaltningsnämnden punkt 14.

3. Svensk handel

Är positiva till utveckling, men har några medskick:

1. Handeln bör placeras i utkanterna av området för att vara nära tillfartsvägar och kollektivtrafik.
2. Viss biltillgänglighet nödvändig för livsmedelsbutiker, beakta även varulogistik och trafikkapacitet. Beakta behov av utlämningsställen och hemleverans.

3. Bilen är viktig under en övergångsfas till nya resvanor.
4. Förändring från volymhandel till cityhandel kan innebära risk att kunder i nuvarande upptagningsområde väljer andra handelsplatser än Backaplan, under tiden för byggnation och framöver. Kräver tydlig plan för hantering.
5. Svensk handel och handlarna hade gärna varit involverade i planarbetet och ställer sig till förfogande i det fortsatt arbetet.

Kommentar:

1. Lokalisering och fördelning av verksamheter följer intentionerna i planprogram för Backaplan om att innerstaden ”växer över älven” samt principen levande bottenvåningar längs alla huvudgator som del av ”noden” i stadsutvecklingen som Hjalmar Brantingsplatsen utgör.
2. Har beaktats i trafikförslag respektive parkeringslösning.
3. Noteras. Hjalmar Brantingsplatsen är redan idag stadens tredje största knutpunkt för kollektivtrafiken. Stadsutvecklingen i Backaplan utgår från Trafikstrategins mål om en minskad bilandel med övergång från bil till andra trafikslag (kollektivtrafik och gång-cykel) utifrån att tillgängligheten till dessa trafikslag kommer att bli ännu bättre än vad den är idag.
4. Se svar punkt 1. I övrigt är det en fråga för genomförandeskedet. Både staden och fastighetsägarna kommer sträva för att handeln ska kunna leva under utbyggnaden. Detta kommer att hanteras i utbyggnadsplaneringen.
5. Noteras. Berörda fastighetsägare ansvarar för och samordnar kommunikationen om stadsutvecklingen med sina respektive hyresgäster.

4. Swedavia

Har ingen erinran på rubricerat ärende.

Kommentar:

Noteras.

5. Skanova

Har följande synpunkt:

1. Skanova har markförlagda teleanläggningar/ledningar inom hela planområdet. Ledningar av särskild vikt är ledningar i den södra delen av området och som korsar Hjalmar Brantingsplatsen. Tidig samordning är av vikt för att kunna flytta de ledningar som berörs. Skanova förutsätter att den part som initierar åtgärden bekostar den.

Kommentar:

1. Ledningssamordning har utfört i vilken Skanova varit delaktig och ledningar som behöver läggas om har identifierats. Planhandlingen har kompletterats med följande text: ”Reglering av omlägningskostnad ska ske enligt de avtal som ledningsägaren har med markägaren.” samt ”Vid omläggning av ledningar bör avtal (alt. beställningen i överensstämmelse med befintliga avtal) tecknas mellan ledningsägaren och kommunen/exploatören för att säkerställa åtaganden vad gäller kostnader, utförande samt ledningsrätt.”

6. PostNord

Har följande synpunkter:

1. I flerbostadshus så placeras postlådor/fastighetsbox på entréplan.
2. PostNord kontaktas i god tid för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

Kommentar:

1-2. Detta är frågor som inte hanteras i planskedet. Frågan får hanteras i efterkommande genomförandeskede i dialog med respektive fastighetsägare.

7. Boende på adress Vårgatan

Har följande synpunkter:

Jag tittar på den första illustrationsbilden (en snöig park) och tänker att det där är ett område som kommer att vara öde sommartid. Jag själv vill inte ligga och sola nära ett så högt hus - det känns som att alla tittar på en. Jag skulle önska en mer småskalig känsla längs hela Kvillebäcken. Det vore synd om en så bra park inte används. Det är bra med de låga radhusen som riktas ditåt, men det är inte säkert att det räcker. Sänk de högsta husen eller ge tillåtelse till en kiosk, en långsgående träbrygga/gångstråk liknande den vid Rosenlundsplatsen eller andra platser som uppmuntrar till att mötas. Inte bara lekplatser för barnfamiljer.

Kommentar:

I enlighet med översiktsplanen, har en hög exploateringsgrad prioriterats i detta läge i anslutning till en av stadens noder med centralt läge och god kollektivtrafikförsörjning. Detta medför att planen tillåter en hög och tät bebyggelse. Parkens exakta innehåll och utformning studeras i ett senare genomförandeskede.

8. Boende på adress Vårgatan

Har följande synpunkter:

Jag har tittat på cykelflöden i den kommande detaljplanen. Så länge det finns en cykelbro över älven mellan Frihamnen och Packhuskajen samt ett stråk som leder under Lundbyleden och ansluter till Hjalmar Brantingsgatan vid Deltavägen är det mycket bra utformat. Men vad händer annars? Jag föreslår att gågatan utformas som pendelcykelstråk i väntan på besked, för att inte riskera att försämra för cyklister och riskera att de nya boende väljer andra färdmedel redan från början. Tillgången till bostadsnära bilparkering är oroande - många har säkert närmare till bilen än till närmaste kollektivtrafikhållplats. Det behöver kompenseras upp med många och bra (ex regnskyddade och säkra) parkeringsplatser för cyklar. En pendelcykelparkering för vidare transport med kollektivtrafik behövs i nära anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen - liknande Drottningtorget. Bra parkeringsplatser för cykel nära butikerna är ju redan inplanerade, men det är viktigt att de inte försvinner i det fortsatta arbetet.

Kommentar:

Ett pendelcykelstråk är mycket riktigt planerat som ett stråk som leder under Lundbyleden och ansluter till Hjalmar Brantingsgatan vid Deltavägen. Stråkets anslutning till andra delar av staden ligger utanför denna detaljplans räckvidd och studeras inom staden i annan ordning. Detsamma gäller för en eventuell pendelcykelparkering i anslutning till Hjalmar Brantingsplatsen.

9. Boende på adress Lasarettsgatan

Har följande synpunkter:

Tack för en mycket fin och spännande detaljplan. I samrådsskedet önskar jag som boende i Göteborg och frekvent besökare av området att inkomma med mina synpunkter:

- 1) Jag konstaterar att grönytor i området är mycket fina och ändå tilltagna, men jag skulle önska mer grönytor generellt. Specifikt önskar jag att södra delen av Deltavägen tas bort helt för biltrafik och låter staden komma närmare, både bullermässigt och upplevelsemässigt, parken. Det är självklart inte ett litet förslag men jag skulle som åtgärd önska att man tittade på att istället få trafiken att angöra området väster, öster och norrifrån. Där jag ändå antar att mängden besökare med bil kommer vara större än söderifrån. Jag skulle också föreslå att parkeringsplatserna minskas ytterligare för att minska trafikalstringen (Läs punkt 3).
- 2) Cykelstråket som går diagonalt genom området idag (undermåligt) ser jag inte ges tillräcklig bredd och eftertryck i texter eller illustrationer. Längs Swedenborgsgatan är ett mycket viktigt cykelstråk med mycket stor potential från Hisingsbron och vidare. Detta stråk måste säkerställas mycket hög standard och bredd, gärna i linje med nuvarande breda cykelbana på västra Hisingsbron.
- 3) Det är ett mycket genomarbetat och välavvägt förslag för parkering som är svårt att korrigera generellt, men min synpunkt är tydlig. Parkeringsregleringen i

detaljplanen präglas av schablonmått, inte mål för Göteborg. Minska parkeringen ytterligare och lös problem med trafikallstring och buller. Tack!

Kommentar:

Detaljplanen utgår i allt väsentligt från den struktur som finns i det av dåvarande Byggnadsnämnden beslutade program för Backaplan med avseende på bland annat grönytor och trafikföring. För cykelstråk, se svar till synpunktslämnare 8 ovan. Angående parkering, se svar till Trafikverket punkt 1.

10. Boende på adress Bååthsgatan

Har följande synpunkter:

Överlag ser projekteringen väldigt bra ut! Fint med mer gröna ytor och platser för trivsel istället för parkering. Som daglig cykelpendlare i område önskar jag god infrastruktur för cykel under byggtiden och att man inte för avkall på den projektering man gjort med god separering mellan gående och cykel. Ett förslag; Varför inte skylta 30 km/h för biltrafik i hela området?

Kommentar:

Trafikering under byggskedet är en fråga för planens senare genomförande, och hanteras i särskild ordning. Även hastighetsbegränsningar är en senare fråga som inte kan hanteras i planskedet.

11. Boende på Blåsvädersgatan

Har följande synpunkter:

Gothenburg is city with a lot of wind and a lot of rain for more than half of year, and it would be nice to have covered passage or indoor shopping malls to make it convenient for shopping. It is nice to go to Nordstan or Frölunda torg at any part of the year no matter how is the weather and this brings a lot of people and more business also. Makes it easy for toilets also to have a good indoor shopping center and mall. Stockholm has done it with Kista Galleria, Mall of Scandinavia etc and you can see that more people come in winter time and stay for long. Outdoor shopping streets are better for a tropical country it would be nice to have a covered passage like Fredsgatan. Please think about it.

Kommentar:

Noteras.

12. Boende på Spannlandsgatan

Har följande synpunkter:

Bygg gärna tät kvartersstad med privata innegårdar och tillräckligt hög exploatering för att ge underlag för ett riktigt stadsliv. Det får inte bli ett Eriksberg eller Sannegården till. 8-10 våningar som grund fungerar fint i Barcelona och Paris och varför skulle det inte göra det i Göteborg? Ledordet borde vara hellre för mycket exploatering än för lite. PS. Det behövs inte en park i varje kvarter, folk

får promenera några hundra meter till parken vid ån. Det slösas rent generellt bort för mycket attraktiv mark på parker i den här staden.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7 och 9 ovan.

13. Boende på Parmmätaregatan

Har följande synpunkter:

Snälla, bygg mer klassiskt. I nuläget ser jag enbart modern arkitektur enligt bilderna. Om man nu vill skapa ett helt nytt frodande stadscentrum, behöver olika byggstilar i området utökas. Det uppfattas som något homogent, ensidigt och sterilt i nuläget. Inga fler lådor tack. Våga nu lite mer, blanda klassiskt arkitektur med högkvalitativ arkitektur. Gärna höga hus i större utsträckning, men med mer variation.

Kommentar:

Inom planarbetet har ett kvalitetsprogram tagits fram med syfte att plan- och projektövergripande konkretisera stadens ambition gällande gestaltningen i Backaplan och att verka för en sammanhållen utformning och hög kvalitet av offentliga rum liksom för bebyggelsen. Programmet förklarar hur, var och varför kvaliteter och utformningsprinciper ska implementeras. För utformningen av byggnader, är kvalitetsprogrammet ett underlag för planbestämmelser där principerna har preciserats och anpassats till lokala förutsättningar. Programmet kommer även att utgöra stöd för den kommande bygglovsprocessen.

14. Boende på Draghästvägen

Har följande synpunkt:

Det ser jättefint ut! Jag undrar kring kollektivtrafiken på Hjalmar som idag ser ut som en motorväg för bussar. Det är direkt farligt. Finns det och planeras det för en mer säker "hållplats" där bussresenärer inte riskerar att bli påkörda!?

Kommentar:

Planeringen av Hjalmar Brantingsplatsen ligger uppdelad i två planetapper – denna detaljplan (DP2) och DP4. För uppgifter om planeringen av kollektivtrafiken körstråk och hållplatslägen, hänvisas till trafikförslag i respektive plan.

15. Boende på Byalagsgatan

Har följande synpunkter:

Hade önskat att Backaplan gick ihop med Älven och att det inte var så stora fysiska hinder mellan de. Och om Backaplan ska bli ett nytt centrum hade det varit trevligt med ett stort kvarter där man kan gå runt tex med barnvagnar och utan bilar. Helst ett stort och fint köpcentrum, lite i stil med den Mölndals galleria eller gallerian i Stockholm (inte som Frölunda). Önskar även mycket caféer och

grönska! Just nu är det inget trevligt ställe att promenera i kan jag säga. Det måste finnas fina promenadstråk för familjer i det området

Kommentar:

Detaljplanen utgår i allt väsentligt från den struktur, mål och innehåll som finns i det av dåvarande Byggnadsnämnden beslutade program för Backaplan. Se även svar till synpunktslämnare 13 ovan.

16. Boende på Kvarnbyvallen

Har följande synpunkter:

Först vill jag ge positiv feedback för att ni förvandlar detta område till en mer trivsamt plats. Det är helt klart en enorm förbättring. Men jag har en del synpunkter på fasadgestaltningen. Nu har man alla möjligheter i världen att göra ett riktigt vackert och häftigt område ett stenkast från centrala Göteborg. Kvillebäcken bredvid skulle bli en levande stadsdel, men resultatet blev det motsatta. Mycket av detta beror på volymer, fasadgestaltning, en känsla av instängdhet/få öppna grönytor och bristen på som Mark Isitt säger: "Mer mys åt folket". När man ser dessa visionsbilder så kan en del wow-reflexer triggas, men om man inte låter sig luras av dessa reflexer så är ser det inte helt vackert eller mysigt ut. Det är en god tanke med tegelbyggnader, men det finns så mycket mer man kan göra med tegel för att det ska bli intressant. Spana gärna in utbyggnaden vid Bratteråsgatan i Eriksberg från 2012. Här är en bild:
<https://i.pinimg.com/originals/97/84/56/978456d055125a591aba6959846559c3.png>

Den byggnaden blir betydligt mer intressant och trivsamt än de föreslagna alternativen i er visionsbild. Jag tycker att ni kan arbeta mer på fasaderna så att uttrycket blir mer intressant. Det är en bra början, men varför inte lägga till de där extra små detaljerna enligt bilden ovan för att maximera effekten på området? Varför göra något som är "bra" när man kan göra någonting som är "jättebra"? Husen kommer att stå där i flera hundra år så det är lika bra att gå all in. Se detta som konstruktiv feedback hur man kan göra det ännu bättre

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

17. Boende på Katjas gata

Har följande synpunkter:

Bygg i klassisk stil! Vi folket KRÄVER klassisk fin stil, INGA NYA LÅDOR ELLER GRÅ DEPRIMERANDE MODERNA BYGGNADER!!!! Vi blir deprimerade och sjuka av modernistisk arkitektur.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

18. Boende på Sagogången

Har följande synpunkter:

Tror att detta kommer döda Backaplan. Nu är det som ett Nordstan utan tak och lockar många kunder. Detta kommer bli att som att gå på Kungsgatan /Avenyn och hur många göteborgare handlar där? Inte många, det är ju mer turister som handlar där. Uppväxt o född i Göteborg. Så jag vet. I dag är vi på Backaplan minst 2 ggr i veckan. Efter ombyggnaden. Tveksamt då åker jag hellre till Nordstan tar 10 min med buss och allt under samma tak.

Kommentar:

Noteras.

19. Anonym

Har följande synpunkter:

Tillbaka till miljonprogrammet! Men man blir ju inte förvånad, nästan allt nytt som byggs är ju lika själlöst och tråkigt. Hela stan förfulas, så varför inte även på Backaplan? Varför inte blicka bakåt och ta vara på Göteborgs historia, den verkar man vilja radera ut (rivningshysteri, minnet av varvs- och sjöfartsstaden etc). Därmed inte sagt att allt nytt behöver se ut som gamla byggnader, men flera undersökningar pekar ju på att folket vill ha mer klassisk arkitektur som smälter in i sin omgivning på ett harmoniskt sätt.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

20. Boende på Odinsgatan

Har följande synpunkter:

Fint att ni ber om input. Jag hoppas det inte bara blir högt tätt och fyrkantigt. Blir lite orolig när jag ser bilderna. Tänk på att de höga husen ger väldigt långa skuggor. Mer som Linnéstan (föutom Nordostpassagen) eller Vasastan, mindre som miljonprogramsarkitekturen i Bergsjön och Angered. 5-6 våningar i slutna kvarter, gärna indragen översta våning, tydliga hus med lite olika fasad gärna burspråk och socklar brukar ge trevlig stad. Verksamheter, mysiga platser här och var. Glöm inte förskolor, grönyta, luft och lekplatser. Lycka till!

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7 och 13 ovan.

21. Boende på Biskopsbogatan

Har följande synpunkter:

Bygg mänskligt och trivsamt utifrån klassiska principer. Se på de områden i Gbg där folk trivs bäst och bygg därefter. Låt inte detta bli ett dystopiskt omänskligt område som kommer vara nedgången om 20 år. Undvik punkthus, billiga fasader, alltför höga hus och glöm inte att bygga in torg och förutsättningar till att skapa liv i gaturummet.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7 och 13 ovan.

22. Boende på Inäggogatan

Har följande synpunkter:

Använd Frölunda Torg som förebild. Köpcentrum i mitten. Nya Lundby Sjukhus intill, ett sjukhus vi borde ha haft klart nu. Hjalmar Brantingsplatsen är Hisingens trafikknut för all kollektivtrafik. Vita bostadshus runt om.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 15 ovan.

23. Boende på Södra vägen

Har följande synpunkter:

Jag önskar att ni bygger en låg kvartersstad. Inga höghus som skuggar och ber blåsig miljö.

Kvartersstaden möjliggör underbara människovänliga gårdar inne i kvarteren med uppvuxna lövträd och gräsmattor. Och möjlighet till lek utan trafik.

Det ger enligt forskning bättre livskvalitet och bättre psykisk hälsa om man kan se grönt från den egna lägenheten. Detta ger kvartersstaden naturligt med sina innergårdar.

Se på Vasastan och Linné. Det är trevliga grannskap med lätt att promenera runt, med småbutiker som ger atmosfär. Och grönska på gårdarna. Alléer utefter genomfartsgator. Se på de för Göteborg så unika kvarter med Landshövdingehus. Det är även de en i stan älskad bebyggelse.

Bygg med dessa stadsdelar som förebild. Sluta att bygga fientliga miljöer med höga punkthus, grå-svarta lådor, med mörka fasader och utan tak. Och med kala fasader utan personlighet. Massfabricerade.

Vi göteborgare vill inte bo i ett nytt New York. Den miljön är häftig där. Men Göteborg är älskad för sin egen unika atmosfär. Den håller nu systematiskt på att förstöras med skyskrapor, mörka deprimerande lådor, och förtätning i den

befintliga bebyggelsen. Det är verkligen sorgligt. Stan tappar sin själ. Och det gör fysiskt ont att se det. Att se de nya husen ger depression.

Så gör oss göteborgare glada med en ny inriktning - mot en byggstil som redan är älskad och som folk vill bo i.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7, 13 och 15 ovan.

24. Boende på Volrat Thamskatan

Har följande synpunkter:

Uppvuxen i Hisings Backa och har besökt Hjalmar Brantingsplatsen genom hela mitt liv. Backaplan är en nostalgisk plats för många i min ålder, och den har den typen av charm som enbart en riktig Hisingsbo kan uppskatta. Platsen idag är en knutpunkt för många, i princip ett av de enda ställena hyfsat nära centrum som har ordentligt med parkeringsutrymme som inte kostar skjortan. Över hela Hisingen ser man hur nybyggen utbreder sig, parkerings- och grönområden försvinner eller blir åtkomliga för ett fåtal privilegierade. Det enda jag kan önska från detta bygge är att den inte tappar kontakten med de Hisingsbor som varit dess mest trogna besökare, genom kalla fasader och skyhöga byggnader

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7, 13 och 15 ovan.

25. Boende på Backadalsgatan

Har följande synpunkter:

- Jag vet att man räknar på hur mycket solljus som når byggnader. Den är alldeles för låg. Nu bygger man bostäder som aldrig nås av solljuset. Vi människor mår bra av solljus och mår psykiskt dåligt av att inte få uppleva detta. Jag tyckte själv att atrium i lokaler verkade fantastiskt och ljust. Idag jobbar jag på en sådan arbetsplats. Ingen vill ha platserna vid atriumet då de upplevs så mörka.
- Det är för nära mellan husen som har fönster mot varandra många våningar upp i luften. Bostäder på bottenplan är svåra att hyra ut då man upplever det som att bo i ett skyltfönster. Nu skapar man skyltfönster många våningar upp i luften där man när man tittar ut har fri insikt i grannens sovrum kanske 10 våningar upp i luften. Notera hur många som drar ner sina persienner när de inser att de har blivit utställningsobjekt...
- Det har blivit platsbrist i gatan. Gbg Stad tillåter i detaljplanen att man får bebygga mer av sin fastighet än vad som är genomförbart. Konsekvensen är att ledningarna i gatan måste flyttas och riskerar att gå sönder. Dessutom prioriteras husbyggnationen före trafiken. Medan huset byggs och då de behöver renoveras så fungerar inte trafiklösningen. Vägar stängs

av helt eller delvis och trafiklösningen är inte genomtänkt. Detta har påtalats av ledningsförande verk men Gbg Stad lyssnar inte på dessa förvaltningar utan fortsätter sin dåligt genomtänkta planlösning. Exempel på detta är Markurellgatan som stängts av så att cyklister blir hänvisade till Litteraturgatan där de stoppar biltrafiken

Kommentar:

I enlighet med översiktsplanen, har en hög exploateringsgrad prioriterats i detta läge i anslutning till en av stadens noder med centralt läge och god kollektivtrafikförsörjning. Detta medför att planen tillåter en hög och tät bebyggelse, där tätheten i detta läge värderats högre än att fullt ut klara rekommendationerna om solljus på gård. Sol- och dagsljusstudier har genomförts som underlag till planen och bedöms visa en acceptabel nivå för att klara krav i bygglovsskedet för såväl lokaler som bostäder.

Ett Gestaltungsprogram för allmän plats har tagits fram och redovisar principlösningar för utformning av gator och allmänna plats, där även ledningsutrymmet har beaktats. Principlösningarna ligger till grund för utformning av Trafikförslag (bilaga till planhandlingarna) och ledningsplan (bilägg inte). Samverkan har skett med samtliga ledningsägare i detta arbete.

26. Boende på Doktor Saléns gata

Har följande synpunkter:

Jag tycker renderingarna ser ut som en modern version av miljonprojekt. Det kommer inte locka någon att bosätta sig där, den ekonomiska risken att köpa en lägenhet i områden så nära segregerade utanförskapsområden är för hög.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7.

27. Boende på Svanebäcksgatan

Har följande synpunkter:

Varför är lönsamheten det enda riktmärke ni går efter i detta? Bygg ordentliga 4-6 våningshus med innergårdar för en långsiktig välmående stad.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 7.

28. Boende på Brämaregatan

Har följande synpunkter:

Begreppet stadsutveckling förutsätter att befintliga stadsmiljöer utvecklas. Likt (den byggnadstekniska och sociala) saneringen av Östra Kvillebäcken verkar det som att hela det befintliga Backaplan planeras att rivas för att lämna utrymme till en "ny" stadsdel. Hur har staden här arbetat med stadsutveckling - alltså

utvecklingen av Backaplan befintliga strukturer i byggnader och kommunikationer när ett helt nytt och nästintill ortogonalt rutnät i slutna kvarter stämplas ut? Förtäta smart - inte in absurdum. Riv inte konstruktioner som kan återanvändas och transformeras, framförallt inte med argumentet att ombyggnation och renovering är för dyrt; staden är skyldig att beakta regeringens politik för gestaltad livsmiljö där inga kortsiktiga, ekonomiska intressen får prioriteras framför en god bebyggd miljö. Lyfter vi dessutom in klimatnödläget så känns inte detaljplanen rimlig.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 15 ovan.

29. Boende på Näverlursgatan

Har följande synpunkter:

Jag tycker planerna verkar superbra! Jag hoppas att de höga husen som är planerade kommer att vara kvar i planen!! De bidrar till bättre stadsliv och storstadskänsla.

Kommentar:

Noteras.

30. Boende på Gösta Berlings gata

Har följande synpunkter:

Bra jobbat! Enda anmärkningen är att detta inte går fort nog men det är mest för att jag är otålig på att bli av med det dysfunktionella och horribelt fula Backaplan som finns idag (och inte är ett dugg bättre än för 10,20,30 år sedan). Dessutom är dagens Backaplan direkt fientligt för alla som inte har bil.

Kommentar:

Noteras.

31. Boende på Lindholmsvägen

Har följande synpunkt:

För att fatta mig kort vill jag se någon byggnadsstil man använde sig av innan 1950.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

32. Boende på Solventilsgatan

Har följande synpunkt:

Vill bara framföra min åsikt att nu måste Backaplan rustas upp! Borde gjorts för länge sedan! Bedrövligt slitet och inget underhåll!!

Kommentar:

Noteras.

33. Boende på Katjas gata

Har följande synpunkt:

FOLKET KRÄVER KLASSISK ARKITEKTUR! INGA MODERNA NYA
LÅDOR ELLER HUS! VI ÄR TRÖTTA PÅ DEN MODERNA
DEPRIMERANDE SKITEN!

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

34. Boende på Gröna Annas gata

Har följande synpunkt:

For us living in Porslinsfabrik would be enormously important to have the main commercial activities as close as possible, meaning towards Hjalmar Brantingsplatsen (kv. 63 and 64). Currently our area relies completely on the commerce in Backaplan, because in our closer neighbourhood there's nothing but a very small Willys and a lot of barber shops. Though, it's quite a long way, especially if snowing or raining, for reaching the Coop's current position to buy grocery, which is pretty much the same position planned for the main commerce in the new detaljplan (kv. 58). It's true that all the buildings ground floor will be commercial but if only kv.58 will have the double floor then the main activities, including a major grocery store, will end up there and it's too far away for us. Can maybe also Kv.63 and 64 have a double commercial floor, so that we have a chance to have useful commercial activities not so far away? It would make life easier also for those traveling through Hjalmar Brantingsplatsen.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 15 ovan. Detaljplanen möjliggör för verksamheter i alla bottenvåningar, men vilka verksamheter som kommer att finnas är fastighetsägarnas fråga.

35. Boende på Färgfabriksgatan

Har följande synpunkter:

Om framkomlighet vid uttryckning

Polis Räddningstjänst och Ambulans

Tankar om framtiden i Nya Kvillebäcken

Kommentar:

Framkomlighet för uttryckningsfordon har beaktats i utformningen av såväl detaljplanen som trafikförslaget.

36. Boende på Gamla Björlandavägen

Har följande synpunkt:

Bra med idrottshall. Jag tycker att området också skulle vara betjänt av en hall för friidrottsträning, lik den som finnas i Björlanda. Kvillebäcken är fin men önskemål från min sida är att göra parken bred nog för att den ska kännas som en park man faktiskt vill vistas i.

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 15 ovan. Idrottshallen ligger numera inom angränsande planetapp DP3.

37. Boende på Näverlursgatan

Har följande synpunkter:

Jag tycker att förslaget verkar superbra!!

Jag gillar kvartersbebyggelse som även tillåter höga hus som i förslaget.

Förslaget känns storstadsmässigt och det gillar jag skarpt!

Självklart, så får det gärna byggas i en klassisk stil om det är möjligt, även om det inte är nödvändigt för min del. Men, husen får gärna ha en intressant utformning. Jag hoppas att det blir bottenlokalsverksamhet i princip överallt, med butiker, restauranger och motsvarande. Efterfrågan kommer finnas, det är jag säker på. Speciellt som platsen redan är inpräntad som handelsplats hos Göteborgarna.

De som kritiserar ett sådant här förslag, gör det nog mest för att de inte vill att Gbg ska växa och lyckas, av olika konstiga skäl. De kanske vill att Gbg ska krympa till en småstad i mängden, men jag tror att det vore direkt destruktivt för Göteborg och antagligen för hela Sverige med en sådan utveckling av flera olika skäl.

Jag hoppas verkligen att detta förslag för nya Backaplan genomförs!

Kommentar:

Noteras.

38. Boende på Godhemsgatan

Har följande synpunkter:

Nybyggda stadsdelar riskerar alltid att kännas lösryckta, som att de inte vidhäftar resten av staden. Backaplanens läge intill stora vägar som skär av bebyggelsen från andra delar, riskerar att öka denna känsla än mer. Mitt förslag är att Göteborgs Stad tillsammans med övriga aktörer gör Backaplan till en kulturstadsdel med en satsning på stora väggmålningar integrerat i arkitekturen. På de stora muralmålningarna skildras Göteborg och vår 400-åriga historia ur olika aspekter. Genom detta blir stadsdelen en levande del av det befintliga Göteborg. Satsningar på muralkonst har skett på andra platser runt om i världen och så även i Göteborg och tenderar att bli besöksattraktioner i sig själva. Denna typ av projekt brukar dock komma in i redan befintlig bebyggelse och klämmas in där det finns möjlighet, Backaplan skulle bli unikt genom att redan i planstadiet arbeta in konsten i arkitektur och stadsplaneringen!

Kommentar:

Se svar till synpunktslämnare 13 ovan.

Göteborgs stad har en 1%-regel för offentlig konst, vilket innebär att när Göteborgs Stads bolag och byggande förvaltningar gör nyinvesteringar i byggprojekt avsätts 1% av byggkostnaden till konst. Backaplan kommer att vara ett område som tilldelas en budget för konst inom allmän plats. Som ett första steg tas nu ett konstprogram fram som kommer att beskriva vilka platser i området som är lämpliga för konst och vilken typ av konst som kan passa där. Byggherrarna i detaljplanen har möjlighet att använda fasader för muralmålningar eller andra konstverk, detta är dock inte en fråga som regleras i detaljplanen.

Ändringar

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det med följande ändringar är lämpligt att gå vidare med förslaget.

Utöver mindre justeringar föreslås följande:

- Anpassning av plankarta och planbestämmelser till Boverkets krav på digitala planer.
- Minskning av planområdet med avseende på kvarter för skola och idrottshall i nordväst (ingår numera i DP3)
- Krav på en förskola med 8 avdelningar i ett kvarter (kvarter 54) utifrån inriktningsbeslutet om social service i Stadsbyggnadsnämnden i oktober 2024 plus att förskola möjliggörs som användning i kvarter 57 och 58.
- Tillägg i användningen på kvarter 56 samt 59 med möjlighet till skola för gymnasieelever och/eller vuxenutbildning/universitet och högskola för ökad flexibilitet.
- Ökad bredd på Backavägen för att möjliggöra både träd och ledningar och justerad användningsgräns för anslutande kvarter.

- Precisering av gränser och egenskapskrav på allmän plats och kvartersmark på "Skolgatan" och gatorna mellan kvarter 57, 58, 59.
- Det till planen hörande trafikförslaget har uppdaterats och justerats och byggrätterna i kvarteren anpassats utifrån krav på svängradier, trafiksäkerhet och så vidare.
- Gräns mellan gata-park vid "Kvilleplatsen" har ändrats för anpassning till kommande vägbro.
- Justerad placering för byggrätten vid Swedenborgsgatan i relation till befintlig AK-ledning
- Precisering av byggrätterna i kvarteren har skett med avseende på byggnadsdjup.
- Anpassning av byggnadshöjder utifrån möjligheter att bygga med trästomme samt för en mer volymmässigt styrd utformning av kvarter 57, 58 och 59.
- Tillägg har gjorts av underjordisk bostads-BTA.
- Utvecklade utformningsbestämmelser utifrån kvalitetsprogrammet.
- Möjliggörande av teknisk lösning för skyfallsavrinning från bostadsgård.
- Krav på den yta som maximalt får användas för parkering.

Eva Tenow
Planchef

Karin Slättberg
Projektledare

Sändlista

Kommunala nämnder och bolag m.fl.

Kretslopp och Vatten

Fastighetskontorets
tillgänglighetsavdelning

Fastighetsnämnden/kontoret

Förskoleförvaltningen

Grundskoleförvaltningen

Göteborg Energi AB (Fjärrvärme)

Göteborg Energi Gasnät AB

Göteborg Energi GothNet AB

Göteborg Energi Nät AB

Idrotts- och
föreningsnämnden/förvaltningen

Kulturnämnden/förvaltningen

Lokalnämnden/förvaltningen

Miljö- och
klimatnämnden/Miljöförvaltningen

Namnberedningen och GDA adresser

Nämnden för funktionsstöd

Park- och naturnämnden/förvaltningen

Räddningstjänsten Storgöteborg

Stadsledningskontoret, Avdelningen för
planering och analys

Stadsområde 04 Hisingen

Trafiknämnden/kontoret

Äldre samt vård- och omsorgsnämnden

Statliga och regionala myndigheter m.fl.

Business Region Göteborg AB

Försvarsmakten Högkvarteret, HKV

Lantmäterimyndigheten

Länsstyrelsen

Polismyndigheten

PostNord Distribution, 405 24 Göteborg

Skanova Nätplanering D3N

Statens geotekniska institut

Swedavia AB

Säve flygplats

Trafikverket

Västtrafik AB

Sakägare

Utsänt enligt fastighetsförteckning

Övriga

Göteborgs ornitologiska förening

Göteborgs spårvägar

Higab

Naturskyddsföreningen i Göteborg

Svensk Handel

Älvstranden Utveckling AB



Länsstyrelsen
Västra Götaland

Yttrande

1 (13)

Datum
2022-03-16

Ärendebeteckning
402-1991-2022

Göteborgs kommun
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se
Ert diarienummer: 0335/19

Förslag till detaljplan för Centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg, Västra Götalands län

Handlingar daterade januari 2022 för samråd enligt 5 kap 11 och [11 a §§](#) plan- och bygglagen (PBL 2010:900), utökat förfarande

Länsstyrelsens samlade bedömning

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

Länsstyrelsen välkomnar att staden fortsätter med detaljplanering av detta område och förverkligar dess omvandling enligt uppsatta riktlinjerna i *FÖP Centrala staden* och *Programmet för Backaplan*. En mångfald med handlingar ingår i planförslaget som berör flera aspekter. Med viss komplettering kan dessa utgöra ett gott underlag vid bedömning av markens lämplighet för det som föreslås att byggas.

Planförslaget innebär bland annat, att skolor, förskolor och bostäder kommer att byggas inom planområdet, vilket blir ett nytt inslag där. Flera av de verksamheter som har funnits och några som kommer att behållas under omvandlingsprocessen, lämnar stora spår efter sig eller utgör negativ påverkan för människors hälsa och säkerhet, särskilt barn. Den planerade omvandlingen kommer att ske i etapper. Under byggnation är det ytterst viktigt att planerade säkerhetsåtgärder är genomförda. Detta för att området ska vara acceptabelt och erbjuda en god bebyggd miljö både för de boende samt besökare, särskilt för barn.

Länsstyrelsen lyfter enbart de förutsättningar som planförslaget måste beakta vid det fortsatta planarbetet. Detaljerade synpunkter ges längre ner under relaterade rubriker:

- Risksituationer kan förekomma från flera håll inom området. Det finns bra underlag med genomförda riskanalyser för olika riskkällor som beskriver åtgärder som ska kunna hantera det riskscenariot. Dessa åtgärder ska säkerställas i en godtagbar utsträckning för att garantera ett gott skydd mot eventuella olyckor.
- Barn kommer att tillbringa mycket tid i detta område på skolor och lekplatser. Detta fordrar att deras miljö ska vara både hälsosam och inspirerande. Det är ytterst viktigt att prioritera deras behov för en

riskfri och säker miljö med tillräckliga ytor som är väl skyddade från störningar från buller och luft.

- Alla beskrivningar och beräkningar berörande luft- och bullersituation behöver baseras på aktuella trafiksiffror som är lika och de ska vara lika i alla beräkningar som görs i planförslaget vid bedömning av åtgärdsbehov. Se även Trafikverkets yttrande om trafikallstring från planområdet. (TRV 2022/7931 dt. 2022-02-11)
- Planens genomförande kräver dispens för att ta bort biotopskyddade alléer samt lämpliga kompensationsåtgärder. Dispens behöver sökas i god tid.

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att frågor som berör hälsa / säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion / miljö kvalitetsnormer måste lösas på ett tillfredsställande sätt i enlighet med vad som anges nedan för att ett antagande inte skall prövas av Länsstyrelsen.

Motiv för bedömningen

Planförslaget kräver en del kompletteringar som måste göras för att kunna redovisa att det som föreslås byggas kan möjliggöra en säker, hälsosam byggd miljö för människor som ska bo eller som vistas i området. Åtgärder som krävs för detta måste säkerställas i en godtagbar utsträckning.

Prövningsgrunder redovisar Länsstyrelsens synpunkter vilka ska uppfyllas för att det antagna planförslaget inte ska riskera överprövning. Råd och synpunkter handlar om anvisningar för att planförslaget ska uppfylla lagstiftningens krav.

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

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

Hälsa och säkerhet

(risk för olyckor, översvämning, erosion samt geoteknik)

Bullerstörningar

Planförslaget har hanterat bullersituationen för planerade bostäder och säkerställer det på ett godtagbart sätt med en planbestämmelse.

Emellertid noterar Länsstyrelsen att skolgården i *kvarter 54* har stora ytor som överskrider *Naturvårdsverkets riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik*. Det anges att åtgärder för att uppfylla riktvärdena ska studeras vidare. Länsstyrelsen förutsätter att detta klarläggs till granskningsskedet i godtagbar utsträckning genom att beskriva vilka genomförbara åtgärder som föreslås och hur dessa blir säkerställda.

Gällande den planerade skolan i *kvarter 26* noterar Länsstyrelsen att bullerutredningen visar att riktvärdet för skolgård/ ytor som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet uppfylls på 50 % av ytan avsedd för skolgården. Utredning har också beräknat hur med en två meter hög bullerskärm, kan riktvärdet uppfyllas på 80 % av skolgårdsytan. Det även diskuteras andra åtgärder avseende trafiken och placering av skolbyggnad. Länsstyrelsen anser att planförslaget måste komma fram till vilka åtgärder som är lämpliga och genomförbara. Till granskningen måste dessa vara klarlagda och säkerställda på ett lämpligt sätt. Det för att planerade skolgårdar ska uppfylla *Naturvårdsverkets riktlinjer för skolgård/ friytor som ska användas för skolor*. Länsstyrelsen lyfter detta som särskilt viktigt för förskolor.

Länsstyrelsen påpekar att underlaget som redovisas i de olika bullerutredningarna (*Backaplan DP2 Bullerutredning, skola, WSP 2020-09-03, trafikbullerutredning Backa DP 2, Cedås Akustik 2020-09-02*) ser annorlunda ut. Vid beräkning av bullervärden bör det vara för den tiden då inflyttning planeras ske. Framtida trafikmängder som används vid beräkning ska utgå från prognosår 2040.

Till granskningsskedet anser Länsstyrelsen att planförslaget ska tydliggöra vilket underlag som bullerberäkning baseras på samt vilken hänsyn som har tagits till planerad etappvis utbyggnad som påverkar planområdet med avseende på trafikbuller. Detta kan behöva grundas på vilken trafiksituation som kan uppstå. Hänsyn behöver tas till vilka gator som kommer att användas för byggtrafik inom och i planområdets närhet som kan orsaka värsta bullersituationen.

I dagsläget, framgår inte om planerad spårvagnstrafik på Backavägen har inkluderats i trafikbullerutredningar. Det behöver framgå och beaktas om det ska inkluderas i bullerutredningar.

Störande verksamheter

Inom planområdet förekommer verksamheter som hanterar brandfarliga ämnen. Den fördjupade riskutredningen för det aktuella planområdet berör brandfarliga eller explosiva ämnen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att dessa verksamheter kan även utgöra risk för människors hälsa på grund av bullerstörningar, luftföroreningar, lukt, ljus och damning med mera. Detta innebär att kommunen behöver utreda utifrån denna synvinkel vilken påverkan på människors hälsa de störande verksamheter utgör, och vilka åtgärder eller skyddsavstånd som behövs mellan störande verksamheter och bostäder, skolor och förskolor.

Förorenade mark

Undersökningar inom området har visat att det förekommer stora mängder föroreningar och att det föreligger risker inom markområden avsedda för bostäder, skola och förskola. I planbeskrivningen anges att en riskbedömning för hela området där platsspecifika riktvärden för planerad markanvändning, inklusive ytor som berörs av deponin, är under framtagande. Det anges att denna utredning ska förankras hos tillsynsmyndigheten inför kommande åtgärdsutredningar och riskvärderingar för detaljplan.

Det framgår av planhandlingarna att en del av planområdet är beläget inom området för en nedlagda deponi och att en deponigasutredning har utförts. Det har påvisats att åtgärder behövs. Denna utredning saknas i planhandlingarna. Länsstyrelsen anser att riskerna med deponigas och vilka åtgärder som krävs för planerad markanvändning, behöver vara utrett till granskningsskedet. Om det finns behov av åtgärder måste dessa säkerställas i en godtagbar utsträckning.

I planförslaget anges att det planeras genomföras ytterligare utredningar gällande riskbedömning, åtgärdsutredning och framtagande av åtgärds mål samt riskvärdering. Dessa behöver vara klara till granskningsskedet. Kostnadsuppskattning bör också göras för att tydliggöra vad saneringsåtgärderna för planerad markanvändning kommer att innebära ekonomiskt. Alla steg i processen ska stämmas av med miljöförvaltningen i Göteborgs Stad som är tillsynsmyndighet.

Risker kopplat till farligt gods

Planförslaget innebär att känsliga verksamheter som till exempel kontor, handel, hotell med mera, möjliggörs på ett 15 meters skyddsavstånd från Lundbyleden. Denna led är utpekad som primär led för farligt gods varför avståndet till den anses alltför kort. Länsstyrelsen förespråkar ett bebyggelsefritt avstånd på minst 30 meter (oavsett verksamhet) och känsliga verksamheter bör placeras på ett större avstånd.

Länsstyrelsen uppmärksammar att både handel (ej sällanköpshandel) och hotell tillhör Zon C, dvs., den typ av bebyggelse som rekommenderas lokaliseras längst bort från riskkällan, enligt [Länsstyrelsens riskpolicy](#).

”Riskanalys för detaljplan för Backaplan” dt. September 2020 – COWI, föreslår ett antal åtgärder och samtidigt redovisar att risknivåerna trots dessa åtgärder är fortsatt höga. Under dessa förutsättningar som beskrivs, ifrågasätter länsstyrelsen lämpligheten av den föreslagna markanvändningen på det korta avståndet till Lundbyleden.

Om kommunen anser att det finns starka skäl för lokalisering av dessa känsliga verksamheter såpass nära riskkällan behöver detta motiveras tydligt. Vilka ytterligare riskreducerande åtgärder som kan behövas måste först utredas samt säkras om de är möjliga att genomföra. Detta för att säkerställa att byggnader är skyddade från eventuella olyckor på ett godtagbart sätt. Då kan föreslagna placering studeras som ett alternativ men i länsstyrelsens uppfattning är avståndet alltid det bästa skyddet.

Bostäder möjliggörs på drygt 80 meters avstånd och har bedömts som lämpligt då de höga risknivåerna (samhällsrisk) har beräknats att främst härledas till transporter av brännbar vätska (ADR klass 3), som medför ett kortare riskavstånd än 80 meter. Länsstyrelsen anser att planförslaget har utgått från *dagens* riskbild, men målet ska vara att bygga ett robust samhälle över tid. Därför skulle det rimligt att reglera andra åtgärder som att placera friskluftsintag bort från riskkällan och även säkerställa utrymningsmöjlighet bort från riskkällan. Dessa är enkla och genomförbara åtgärder som skulle kunna hantera en framtida variation av riskbilden, exempelvis en ökad andel transporter med brännbar gas. Det föranleder att planförslaget behöver

hantera och redovisa hur riskbilden även över tid ska hållas acceptabel för bostäderna.

Vidare uppmärksammar Länsstyrelsen att de nödvändiga åtgärderna som beskrivs i riskanalysen är inte säkerställda i en godtagbar utsträckning. Antigen måste dessa åtgärder säkerställas eller så måste det beskrivas varför de anses inte vara nödvändiga. Specifikt gäller detta följande:

- *"Balkonger (såväl utskjutande som indragna) skall ej uppföras på fasad som vetter mot Lundbyleden. Kravet gäller för fasad närmast Lundbyleden."* Detta är inte säkerställt för bostäder.
- *"Barriär/skydd med tät nederkant som förhindrar mekanisk konflikt mellan avåkande fordon och byggnad samt motverkar att vätska kan rinna in på området ska finnas längs Lundbyleden i hela planområdets utbredning. ... "* Genom planbestämmelse m₁ skyddas del av planområdet, men hur skyddet för övriga delar av planområdet säkerställs ska beskrivas.

Risker kopplat till verksamheter

Vid lokalisering av byggnader med känsliga verksamheter med hänsyn till befintliga verksamheter, har riskanalysen redovisat vilka särskilda skyddsåtgärder som behövs. Till exempel, gällande den befintliga verksamheten: *Mekonomen*, redovisas att ett skyddsavstånd på 25 m och att fasaden ska utföras i klass EI 60 (vilket även inkluderar fönster som inte får vara öppningsbara). I annat fall, anses att skyddsavstånd ska vara minst 50 meter. Dock noteras att det som framgår från planbestämmelsen "m₄" är att *"Fasad inom 25 meter från hantering av brandfarliga varor inom Backa 173:2 ska uppföras med brandklass EI60"*. Detta överensstämmer inte med riskanalysens beskrivning. Dessutom anges i riskanalys att fasad inom 25 m från riskkällan ska inte tillåtas, oavsett åtgärder. Länsstyrelsen anser att planbestämmelsen måste ses över. Krav på särskilda åtgärder måste överensstämma med det som beskrivs i riskanalysen, dvs., säkerställa 25 meters skyddsavstånd samt krav på fasaden i EI 60. I annat fall ett skyddsavstånd på 50 meter säkerställs.

Gällande placering av lekplats eller område för utomhusaktiviteter kopplade till föreslagna byggnader, anges i riskanalysen att de anläggs på sida av dessa byggnader som vänder bort från byggnader med verksamhet: *Mekonomen* samt även Deltavägen. Även huvudentréer till byggnader ska placeras bort från *Mekonomen* samt de vägar där transporter av farligt gods kan förekomma (Deltavägen, Södra och Norra Deltavägen). Detta behöver säkerställas i planen eftersom det i dagsläget saknas, trots att riskanalysen beskriver åtgärden som nödvändig för att risknivån ska vara acceptabel.

I nordöstra delen av planområdet, nära den planerad skolan och kulturverksamhet finns en fordonsgasanläggning. Kommunen behöver beskriva hur det säkerställs att riskerna kopplat till gashantering är eliminerade innan planerad bebyggelse tas i drift.

Vidare anges i planförslaget att det ska finnas transformatorstationer i området och att skyddsavstånd till följd av elektromagnetisk strålning ska upprätthållas. Kommunen behöver beskriva om det finns brandrisker

kopplade till exempelvis olja i transformatorstationerna som föranleder ytterligare skyddsavstånd utöver skyddsavståndet mot elektromagnetiska strålning.

Risker kopplat till översvämning

Samhällsviktig verksamhet behöver ges ett högre skydd mot översvämning än de andra verksamheterna. Planförslaget ska beskriva om samhällsviktig verksamhet kan bli aktuell inom detaljplanen. I ett sådant fall skyddsnivån ska anpassas efter detta. Det kan exempelvis gälla förskoleverksamhet eller transformatorstationer.

Geotekniska förutsättningar

Statens geotekniska institut (SGI) har på Länsstyrelsens begäran delgivit sitt yttrande med synpunkter om det geotekniska underlaget. Länsstyrelsen noterar att SGI påpekar att markens stabilitet för den aktuella sträckan längs Kvillebäcken måste baseras på ett komplett underlag. Länsstyrelsen instämmer med SGI att för att möjliggöra en pålitlig bedömning och kräva åtgärder som är tillämpbara, måste stabilitetsfrågor redas ut på ett godtagbart sätt. SGI lyfter även frågan om stabiliteten vid Kvillebäcken inom områdena utanför planrådet och undrar hur kommunen har tänkt att åtgärda detta. Enligt PBL (2019:900) 6 kap. 21§ ”Om detaljplanens påverkan innebär att åtgärder krävs utanför planområdet behöver kommunen bedöma att åtgärderna är genomförbara ur tekniskt, ekonomiskt och juridiskt perspektiv och säkerställa att åtgärderna genomförs.” Eftersom det anses vara nödvändigt att säkra dessa områden innan planen kan genomföras, förutsätter Länsstyrelsen att detta är klarlagd innan planen kan föras till antagande.

SGI:s yttrande (dt 2022-03-04, ref. 5.2-2201-0057) bifogas i sin helhet för att notera synpunkter som ska beaktas vid fortsatta planarbetet.

Miljö kvalitetsnormer (MKN) (MB 5 kap, luft och vatten)

MKN luft

Till planhandlingarna hör en luftutredning som utrett halter i luft av kvävedioxid (NO₂) och partiklar (PM₁₀) i nuläget och i framtiden, d.v.s. år 2025 för NO₂ och år 2035 för PM₁₀. MKN för PM₁₀ beräknas klaras inom planområdet både i nuläget och 2035. Detta trots att partikelhalterna beräknas öka generellt och MKN överskridas längs Lundbyleden år 2035 på grund av ökad mängd trafik. För NO₂ beräknas vissa överskridande av MKN inom planområdet både i nuläget och år 2025.

Kvävedioxid: I nuläget beräknas att MKN överskrids längs Lundbyleden, Backavägen, Hjalmar Brantingsgatan och Norra Deltavägen. Det mest utbredda överskridandet är för dygnsvärdet av NO₂. För aktuell detaljplan innebär det att MKN överskrids i de södra, östra och nordöstra delarna av planområdet i nuläget. År 2025 beräknas halterna av NO₂ generellt vara lägre i området på grund av lägre utsläpp per fordon. MKN beräknas överskridas eller tangeras utmed Hjalmar Brantingsgatan vid kvarter 63 och

64, tangeras längs Backavägen vid kvarter 55, 56 och 59 samt överskridas längs Lundbyleden vid kvarter 59. Genom det planerade nya, täta och trafikerade gaturummet "Skolgatan" skapas ett nytt överskridande av MKN mellan kvarteren 55 och 59 år 2025. Kring kvarter 57 beräknas MKN tangeras längs Skolvägen och Deltavägen.

I planbeskrivningen står att utformningen av Skolgatan ändrats sedan luftutredningen gjordes och att effekten av detta kommer att analyseras i en kompletterande utredning inför granskningen. Länsstyrelsen instämmer i att detta är nödvändigt då MKN för NO₂ beräknas överskridas längs Skolgatan år 2025 på grund av det nya täta gaturummet med mycket trafik och intransport från Lundbyleden och Backavägen. Länsstyrelsen anser dessutom att det är angeläget att vidare undersöka möjligheten att minska halterna på de ställen där MKN beräknas tangeras år 2025, bland annat längs Backavägen och Deltavägen. Huvudorsaken är människors hälsa, men även den kommande revideringen av EU:s luftkvalitetsdirektiv och därmed de svenska miljökvalitetsnormerna.

Länsstyrelsen önskar att till granskning, även följande punkter förtydligas i luftutredningen:

1. Luftutredningen har använt Miljöförvaltningens kartor över beräknade halter i luft för år 2015 (bl.a. figur 3 och avsnitt 3.2). Förklara varför år 2015 används när beräkningar för både år 2016 och 2018 finns tillgängliga på webbplatsen för Ren stadsluft¹.
2. Det är viktigt att förutsättningarna för luftutredningen uppdateras så att de stämmer med plankartan. Ett exempel där förutsättningarna förefaller vara olika är kvarteren 61–63. I planbeskrivningen skrivs att det planeras för stadsradhus i tre våningar samt en hög byggnad i norra delen av kvarter 61. I luftutredningen beskrivs att kvarter 61–63 kommer att vara ca 10 våningar med högre hus på hörnen (16–24 våningar).
3. Inkludera en tydligare beskrivning av luftkvaliteten för samtliga platser där skolor och förskolor planeras att möjliggöras. Exempelvis beskrivs i luftutredningen (figur 2) att förskolor finns i kvarter 58 och 59. Enligt plankartan och planbeskrivningen möjliggörs förskola i fler kvarter än dessa.

MKN vatten

Ekologisk kantzon

Med referens till beskrivning om kantzons behandling i planbeskrivningen samt det som framgår av *PM: Kvillebäckens kantzoner inom Backaplan detaljplan 2* (Park- och naturförvaltningen, januari 2021) ställer sig länsstyrelsen generellt positivt på förslaget. Att etablera en ekologisk funktionell kantzon på 10 meter i anslutning till Kvillebäcken (med undantag för bäckens södra delar på grund av den skyddade arten, knölnate) är bra. Emellertid behövs komplettering och förtydligande enligt följande för att säkerställa ett fullt gott skydd för vattendraget så att MKN kan uppnås:

¹ [GotMap \(goteborg.se\)](https://gotemap.goteborg.se)

- Kvillebäcken har måttlig ekologisk status och i dagsläget inte uppnår god kemisk status. Det behöver förtydligas vilka kvalitetsfaktorer som påverkas och vilka aktuella miljöproblem som kopplas till åtgärden med kantzonen.
- Kantzonen ska ha en strikt ekologisk zon på 6 meter där gångväg ska exkluderas.
- Specificera antalet mötesplatser, utsiktsplatser och bryggor som likt gångbroar som avses möjliggöra i anslutning till Kvillebäcken. Viktigt att en byggmetod som minimerar störningen på miljö och omgivningar ska vara utgångspunkten för projektet.
- Vid utformning av utsiktsplatser krävs förtydligande över vad som får och inte får göras inom den ekologiska kantzonen.
- Enligt planhandlingarna planeras och/ eller förutsätts erosionsskydd i Kvillebäcken. Även SGI skriver i sitt yttrande om erosionssäkring av bäcken. Länsstyrelsen anser att kantzons utförande behöver konkretiseras vad gäller erosionsskyddens utformning/utförande, omfattning och lokalisering. Dessutom måste kommunen klarlägga att erosionsskydden kan genomföras på ett sådant sätt att MKN kan uppnås.
- I planbeskrivningen (sid 80) framgår bland annat att stabiliteten för planerade förhållanden blir tillfredsställande under förutsättning att t.ex. utskiftning av befintliga massor till lättflynnadsmassor sker samt justering av släntgeometri närmast bäcken, det vill säga genom att flacka ut slänten. Staden behöver beskriva hur sådana, eller andra, geotekniska åtgärder kan göras förenliga med planerad ekologisk kanton utan att äventyra dess funktion. Vidare behöver redovisa att sådana åtgärder kan genomföras på ett sådant sätt att MKN kan uppnås.
- Den ekologiska kantzonen behöver utföras på ett sätt som inte strider mot bestämmelserna i markavvattningsföretaget.
- Gällande egenskapsbestämmelsen på plankartan "Kanton": Förtydligande om vad detta innebär beskrivs i planbeskrivningen, (sidan 69). Länsstyrelsen anser att i denna beskrivning borde även hänvisning tas till PM:et *Kvillebäckens kantzoner inom Backaplan detaljplan 2*, där det beskrivs mer utförligt vad som behöver göras.

Dagvatten

Länsstyrelsen bedömer att de lösningar som föreslås (bland annat fördröjning, magasinering och avledning), för hantering av dagvatten och skyfall, är tillräckliga för att riktlinjerna gällande MKN bör kunna uppfyllas.

Mark avsedd för dagvattenhantering bör reserveras och i möjligaste mån förses med bestämmelse på plankartan. Länsstyrelsen uppmärksammar att SGI har påpekat att vid beräkning av områdets stabilitet kan detta vara en del av väsentligt underlag att veta vilka områden som avsätts för dagvattenhantering. Utöver det vill länsstyrelsen betona att det är angeläget

att kommunen vidtar de åtgärder som föreslås i dagvattenutredningen för att uppnå en hållbar dagvattenhantering.

Göta älv är utpekat som skyddat mussel- eller fiskvatten (14 FS 2007:554) vilket innebär att planförslaget inte får medföra att MKN för fisk- och musselvatten överskrids. I förordning (2001:554) om MKN för fisk- och musselvatten anges vilka rikt- och gränsvärden för olika kemiska och fysikaliska parametrar som gäller.

Markavvattningsföretag

Den pågående utredningen om behovet av en eventuell flödesökning och omprövning av markavvattningsföretaget bör färdigställas. Den kan medföra att det krävs större ytor för att fördröja dagvatten inom planområdet. I dagvattenutredningen framgår att om rening och fördröjning är svårt att kombinera måste andra ytor avsättas för fördröjning. I så fall behöver staden redovisa att det finns och är möjligt att avsätta tillräckliga ytor för det till granskningsskedet.

Råd enligt PBL och MB

Enligt 5 kap 14 § PBL är en av Länsstyrelsens uppgifter under samrådet att särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kapitlet PBL och bestämmelserna i lagen i övrigt om det behövs från allmän synpunkt. (utökat, efter 1 januari 2015)

Frisk luft och kommande revidering av EU:s gränsvärden

Länsstyrelsen uppmärksammar att EU:s gränsvärden för *Frisk luft* kommer att revideras och det kommer inte vara tillräckligt att enbart klara nivåerna för miljö kvalitetsnormerna för att skydda människors hälsa. Ur Folkhälsoaspekt är det därför viktigt att sträva efter att klara preciseringarna för *Frisk luft*. Inom planområdet beräknas Frisk luft för NO₂ klaras på innergårdar, men överskrids generellt längs gatorna i området år 2025. För PM₁₀ beräknas *Frisk luft* endast överskridas längs delar av gatorna inom planområdet år 2035.

Länsstyrelsen bedömer att det är angeläget att planera utifrån EU:s gränsvärden eftersom miljö kvalitetsnormerna kan komma att skärpas inom några år.

EU:s gränsvärden för luftkvalitet (2004/107/EG och 2008/50/EG) har införts i svensk lagstiftning genom de svenska MKN för utomhusluft (SFS 2010:477 – Luftkvalitetsförordningen). EU:s gränsvärden utgår från WHO:s Air Quality Guidelines (riktlinjer) från år 2005 eller tidigare. I september 2021 publicerade WHO uppdaterade riktlinjer² med lägre nivåer av luftföroreningar än tidigare. I vissa fall är nivåerna till och med lägre än *Frisk luft*, till exempel avseende årsmedelvärdet för NO₂. Orsaken är att det nu finns ännu starkare vetenskapliga bevis för att luftföroreningar påverkar hälsan negativt vid lägre koncentrationer än vad man tidigare förstått.

² [WHO global air quality guidelines: particulate matter \(PM2.5 and PM10\), ozone, nitrogen dioxide, sulfur dioxide and carbon monoxide](#)

EU-kommissionen har därför påbörjat arbetet med att revidera luftkvalitetsdirektivet och ett nytt direktiv kan vara på plats 2023—2025. Detta innebär att Sverige behöver genomföra de nya gränsvärdena i luftkvalitetsförordningen 2025—2027. Med stor sannolikhet kommer värdena för MKN i flera fall vara lägre än förut. För framtida planering är det därför viktigt att ta höjd för att MKN kan bli skarpare än i dag.

Grundvatten

I planbeskrivning och plankarta framgår att underjordiska anläggningar såsom parkerings- och logistikanläggningar ska möjliggöras. Även pålgrundläggning beskrivs. Från: *Detaljerad geoteknisk utredning för detaljplan, Backaplan DP2* (Ramböll, nov 2021) framgår att även vid eventuell schakt måste åtgärder vidtas för att inte orsaka dränering/ grundvattensänkning som kan medföra skadliga sättningar. Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att varken de allmänna eller enskilda intressena skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Det är verksamhetsutövarens ansvar att göra denna bedömning. I det fall åtgärden bedöms vara tillståndspliktig ska samråd utföras i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Vatten- och avloppsförsörjning

Detaljplanen omfattar ca 2200 nya bostäder. Kapaciteten i Ryaverkets avloppsreningsverk är begränsad. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utreda och kommentera om och hur ytterligare påkoppling på det kommunala nätet klaras inom tillståndet.

Allmänna intressen

Naturmiljö

Länsstyrelsen noterar att dispens ska sökas för att ta bort två biotopskyddade alléer inom planområdet. Vilka kompensationsåtgärder som behövs måste studeras inom planarbetet. Länsstyrelsen rekommenderar att dispensansökan görs snarast möjligt. I ansökan, utöver beskrivning av lämpliga kompensationsåtgärder, ska det framgå vilka anpassningar som har övervägts för att bevara alléerna, samt varför dessa anpassningar inte är möjliga att göra.

Av planbeskrivning framgår också att dispens kan krävas från artskyddsförordningen med avseende på påverkan på vattenväxten knölnate. Emellertid ska det framgå vilken typ av påverkan på växten som ett genomförande av detaljplanen kan ge upphov till.

Länsstyrelsen uppmärksammar att skydd av arter utgör en viktig planeringsförutsättning för ett genomförande av planförslaget. Även om det inte finns några formella krav på att dispens från artskyddsförordningen ska finnas inför antagande av en detaljplan och artskyddet inte utgör en

ingripandegrund enligt länsstyrelsens prövningsgrunder, är det en lämplig ordning. Det vill säga att från planhandlingarna behöver det framgå på vilket sätt tillgodoses artskyddet.

Det framgår av planhandlingarna att knölnate är klassad som starkt hotad (EN) i rödlistan 2005. Även om det är korrekt är det mer relevant att beskriva artens nuvarande hotstatus; i rödlistan 2020 klassas knölnate som sårbar (VU).

Synpunkter enligt annan lagstiftning

Parallella eller efterföljande prövningar som krävs enligt Miljöbalken 11 kap. (vattenverksamhet)

Vattenverksamheter

I planbeskrivningen beskrivs att detaljplanen medger byggnation av broar över Kvillebäcken för vilka vattendomanmälan om vattenverksamhet kan bli aktuellt. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att även andra eventuella åtgärder inom vattenområdet, tex åtgärder med eller inom den ekologiska kantzonen, kan utgöra vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Arbeten i vatten är anmälnings- eller tillståndspliktiga om det inte är uppenbart att varken de allmänna intressen eller enskilda intressen skadas. Samråd/anmälan ska ske i tidigt skede med Länsstyrelsen.

Trafik

Länsstyrelsen liksom Trafikverket anser att hur beräkning av trafikalstring som genomförandet av planförslaget utgör behöver ses över. Hur trafikalstring kommer att påverka Lundbyleden ska framgå tydligt. Detta för att bedöma om framkomligheten på leden inte blir försvårad och påverkar dess funktion negativt.

Länsstyrelsen förutsätter att samråd sker kontinuerligt med Trafikverket vid planering av åtgärder som kan påverka statligvägnätet. Se också Trafikverkets yttrande daterad 2022-02-11 med ref. TRV 2022/7931 som bifogas i sin helhet.

Social hållbarhet och bebyggelsestruktur

Länsstyrelsen ser positivt på att staden har som avsikt att utveckla och bearbeta både gestaltning av kvartersmark och allmänna platser, samt skapa en blandstad med varierat utbud. Det är bra att det finns möjlighet för befintliga verksamheter med begränsade ekonomiska förutsättningar att kunna finnas kvar i området. Särskilt utifrån perspektivet om områdets mångfald. Länsstyrelsen ser fram emot att staden skapar en genomtänkt hållbar stadsmiljön där även bostadsbeståndet får en bra fördelning och bidrar till att motverka segregation.

Barnperspektiv: Friytor för lek och utevistelse

Länsstyrelsen noterar att i planförslaget görs stora avsteg vid planering av utemiljöer för barn i både förskolor och skolor inom planområdet. Enligt

Boverket är ett rimligt mått på friyta 40 m² per barn för förskolor och 30 m² per barn i grundskolor. Även stadens egna riktlinjer för friyta per barn är 35 m². Forskning visar att den totala storleken på friytan helst bör överstiga 3000 m². I detaljplanen frångås dessa riktlinjer. I plan och bygglagen (PBL) enligt 8 kap. 9 § andra stycket och 10-11 §§ anges att *vid anordnande av tomter ska det finnas tillgång till tillräckligt stor friyta lämplig för lek och utevistelse vid bland annat skolor och förskolor.*

För förskolor planeras friyta på 25 m² per barn och de friytor som säkerställs för förskolor med planbestämmelse varierar mellan 1350 – 2250 m². Enligt planbeskrivningen planeras friyta för skolor F-3 vara 20 m² /barn, varav 10 m² på gård i direkt anslutning och 10 m² i närliggande park. För 4–9 är friytan 15 m²/barn, varav 5 m² på gård i direkt anslutning och 10 m² i närliggande park. I programområdet finns ett underskott på kompensationsyta motsvarande ca 1160 m². Tillgänglig kompensationsyta ska studeras vidare i det fortsatta planarbetet, men det anges att avsteg kan komma att krävas från krav på friyta. Enligt Boverkets allmänna råd (2015:1): *om friyta för lek och utevistelse vid fritidshem, förskolor, skolor eller liknande verksamhet bör friytan placeras i direkt anslutning till byggnadsverk som innehåller lokaler för förskola, förskoleklass, skola årskurs ett till sex, fritidshem eller liknande verksamhet och barnen och eleverna bör självständigt kunna ta sig dit.*

Barnkonventionen är lag i Sverige sedan den 1 januari 2020. Det innebär att barnens rättigheter har förtydligats för att respektera och främja barnets bästa. I konventionen framgår i Art 31 att barn har rätt till lek, vila och fritid och rekreation anpassad till barnets ålder i en bra miljö. Det är en förutsättning för barns utveckling, livskvalitet och vårt samhälles framtid.

Vid placering och anordnande av friytor ska särskilt beaktas friytans storlek, tillgänglighet, säkerhet och förutsättningarna att bedriva ändamålsenlig verksamhet. Med ändamålsenlig verksamhet avses att friytan kan användas till lek, rekreation samt fysisk och pedagogisk aktivitet. Friytan bör kännetecknas av goda sol- och skuggförhållanden, god luftkvalitet samt god ljudkvalitet.

Koppling till miljömålen

En översiktlig redovisning av miljömål på olika nivåer, det nuvarande miljötillståndet och planinnehållets förhållande till detta är väl beskrivet. För att kunna bedöma om föreslagna åtgärder från miljösynpunkt är tillräckliga, behöver utredningar gällande markens förorenade situation färdigställas. Stabilitetsförhållanden, (särskild längs Kvillebäcken) samt även trafikallstring som kommer att genereras behöver utredas vidare.

Behovsbedömning

Kommunen bedömer att förslaget inte innebär betydande påverkan på miljön. Länsstyrelsen håller med om detta eftersom omvandling av området kommer att ge möjlighet att förbättra området ur flera aspekter. Länsstyrelsen har granskat checklisten som har upprättats vid bedömningen och anser att i stort sett har de stora konsekvenserna av den föreslagna omvandlingen av markanvändningen listats på ett bra sätt. Det bör noteras att flera av de konstaterade orsakerna till påverkan av planförslaget är

beroende av att de nödvändiga åtgärderna genomförs i vid rätt tidpunkt. Detta kommer att innebära att omvandling av området kan ge betydande positiva konsekvenser som utgör en god bebyggd miljö där både de boende och verkande kan trivas.

De som medverkat i beslutet

Företrädare för avdelningarna för miljö, natur och vatten samt enheten för samhällsskydd och beredskapen har bidragit till beredningen av detta yttrande. Yttrandet har beslutats av planhandläggare Ann-Louise Hulter med arkitekt/ planhandläggare Nirmala Blom-Adapa som föredragande.

Detta beslut har bekräftats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Bilaga för kännedom:

Yttrande från SGI, dt 22-03-04 med ref. 5.2-2201-0057

Trafikverkets yttrande daterad 2022-02-11 med ref. TRV 2022/7931

Kopia till:

sgi@swedgeo.se

trafikverket@trafikverket.se

Länsstyrelsen/
Länsstyrelsen/
Naturavdelningen
Miljöskyddsavdelningen
Samhällsavdelningen
Vattenavdelningen
Funktionschef Plan och bygg

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Länsstyrelsen för frågor på telefon 010-224 40 00 eller via e-post vastragotaland@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 1991-2022 i ämnesrad för e-post.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.

Vår referens
Karin Lundström

Göteborgs Stad
sbk@stadsbyggnadgoteborg.se
Kopia till:
Länsstyrelsen Västra Götaland
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborgs Stad

Yttrande över samrådshandling

Statens geotekniska institut (SGI) har från Göteborgs Stad erhållit rubricerad detaljplan med önskemål om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred, erosion och geotekniska frågeställningar kopplade till översvämning. Grundläggnings- och miljötekniska frågor, såsom sättningar och hantering av radon, ingår således inte.

Syftet med detaljplanen är att inom planområdet skapa förutsättningar för Backaplan att utvecklas till en hållbar och attraktiv stadsdel.

Underlag:

- 1 Planbeskrivning. Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg, Utökat förfarande. Daterad januari 2022.
- 2 Plankartor (3 stycken). Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg, Utökat förfarande. Daterad januari 2021-01-11.
- 3 Detaljerad geoteknisk utredning för detaljplan. Skandia Fastigheter, Balder Fastighetskontoret. Backaplan D2. Upprättad av Ramböll. Daterad 2021-11-23.
- 4 MUR Geoteknik. Skandia Fastigheter AB. Backa 172:1. Upprättad av Ramböll. Göteborg 2017-02-17.
- 5 Dagvatten- och skyfallsutredning. Detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan, inom stadsdelarna Backa, Tingstadsvassen och Kvillebäcken. Upprättad av Göteborgs Stad. Daterad 2021-06-23.

SGI:s synpunkter

Planområdet består av två områden som båda ligger på Hisingen cirka 2 km norr om Göteborgs centralstation. Områdena utgörs i huvudsak av plan mark med byggnader för industri och handel samt gator och parkeringsytor. Längs det södra planområdets västra del rinner Kvillebäcken från norr mot söder. Det norra området ligger också på östra sidan Kvillebäcken men angränsar inte direkt till denna utan ligger som närmast på ett avstånd av cirka 20 meter.

Enligt SGU:s jordartskarta utgörs de översta jordlagren av fyllning på postglacial lera.

I PM Geoteknik [3] har konsulten sammanställt tidigare utförda geotekniska undersökningar inom planområdet och i områden angränsande till denna. Dessa visar att jorden överst utgörs av fyllnadsmassor (grus, sand och lera och tegelrester) med en varierande mäktighet av cirka 1-2 meter. De naturliga jordlagren under fyllningen utgörs av lera med en mäktighet av mellan cirka 50–100 meter. Leran vilar på friktionsjord ovan berg.

Enligt [3] har portrycket i leran mätts i tre portrycksmätare installerade på 10, 20 och 30 m djup i punkt R1620 (punkten ligger ungefär i korsningen Svedenborgsgatan-Färgfabriksgränd). Det framgår inte av handlingarna när och hur många avläsningar av givarna som utförts. SGI anser att det är otillräckligt med portrycksmätning endast i en punkt för en detaljerad stabilitetsutredning av förhållanden för den aktuella sträckan längs Kvillebäcken (cirka 1 km). Vi anser även att en prognostisering av maximala portryck inklusive effekter av klimatförändringen, ska ingå vid en stabilitetsutredning.

Lerans odränerade skjuvhållfasthet har utvärderats baserat på tidigare utförda undersökningar (CPT, vingsondering, konförsök) inom områdena. Undersökningarna visar spridning i resultaten, vilket skulle kunna bero på flera faktorer så som att undersökningarna är utförda inom ett geografiskt stort område, att marken har varit belastad med olika stora laster inom området (en belastning ger med tiden kompression av lera och en ökad hållfasthet) eller att vissa värden är att betrakta som felaktiga eller osäkra. SGI anser att hållfasthetsvärdena bör ställas samman för olika delar av området och inte som nu för hela området samt att det bör göras en sammanställning av belastningshistorien inom området och hur den har påverkat hållfastheten. Dessutom anser vi att en jämförelse mellan uppmätta och empiriskt bestämda värde, skulle utgöra ett bättre underlag för valet av odränerad skjuvhållfasthet (se Sällfors et al, 2017¹). Konsulten skriv i [3] att *"I senare skede kan man även dela in området längs Kvillebäcken i flera delområden för att eventuellt kunna höja antagen skjuvhållfasthet något för vissa områden, då skjuvhållfastheten nu varierar en del längs med bäcken. Det kanske även kan vara idé att utföra direkta skjuvförsök för att på så sätt kunna tillgodogöra sig högre utvärderat η -värde"*. SGI menar att det även kan vara så att den valda skjuvhållfastheten för någon sektion är lägre än av konsulten valt värde, varför ytterligare undersökningar är befogade.

Stabilitetsberäkningar är utförda i 6 sektioner mot Kvillebäcken utspridda längs den cirka 1 km långa sträckan. Resultaten visar att totalstabiliteten i flera av sektionerna är otillfredsställande. För att uppnå tillfredsställande stabilitet har konsulten föreslagit ersättning av befintliga jordmassor med lättfyllnadsmassor. Med beräkningar visar konsulteten att denna lösning är möjlig ur stabilitetssynpunkt. SGI vill upplysa om att de beräkningar som konsulten utfört inte är tillräckliga för att dimensionera åtgärderna, utan det krävs ytterligare undersökningar av lerans hållfasthet och portryck samt fler beräkningar och i beräkningar i andra sektioner, för att slutligen fastställa omfattning och utformning av förstärkningsåtgärder.

Vi vill uppmärksamma er på att stabilitetsberäkningarna i kombinerad analys har utförts utan laster från gång- och cykelväg och andra vägar. Vi anser att detta endast är korrekt om exempelvis uppställning och parkering längs aktuella gator inte är tillåten.

¹ Sällfors G, Larsson R, Bengtsson, P-E (2017). Bestämningar av den odränerade skjuvhållfastheten med specialiserade metoder i praktiska tillämpningar. Delrapport 4 – Rekommendationer för val av odränerad skjuvhållfasthet. TRV 2014/86131.Trafikverket. Borlänge.

Vi anser, precis som konsulten skriver [3], att ytterligare lodning krävs av Kvillebäcken. Detta i syfte att kontrollera att det inte finns några djuphål eller att bottentopografin avviker från de som använts i stabilitetsberäkningarna.

Konsulten utförde i 2021 en besiktning av Kvillebäcken och observerade då tecken på erosion, dagvattenutlopp som inte var erosionsskyddade och lutande träd med uppåtgående topp (indikerar jordrörelser). Då stabiliteten längs bäcken är avhängig av ett väl fungerande erosionsskydd, anser vi att bäcken ska erosionssäkras (vilket även framgår av underlag [3]).

Dagvattenutredningen [5] föreslår 18 dagvatten- och skyfallsåtgärder inom områdena. Den exakta storleken och placeringen för dessa är inte bestämd i handlingen. SGI vill påpeka att det kan finnas behov av stabilitetsberäkningar mot dessa och att dessa ska inkludera laster från byggnader, andra anläggningar och uppfyllningar.

Slutligen konstaterar vi att de flesta områden längs Kvillebäcken som är i behov av stabilitetshöjande åtgärder ligger utanför planområdena. Vi vill därför ställa frågan man säkerställer att åtgärderna kommer på plats innan området byggs ut? Vi anser vidare att de områden som kräver stabilitetshöjande åtgärder, inklusive erosionssäkring, ska säkerställas på plankartan samt att där även ska framgå typ av åtgärd inklusive belastningsrestriktioner.

Ärendets handläggning

Beslut i detta ärende har tagits av Enhetschef Maria Kristensson, efter föredragning av geotekniker Karin Lundström.

STATENS GEOTEKNISKA INSTITUT
Planenheten
Enligt uppdrag



Karin Lundström



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadskontoret
sbk@stadsbyggnad.goteborg.se

Länsstyrelsen Västra
Götaland
vastragotaland@lansstyrelsen.se

Trafikverkets yttrande gällande samråd för detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen i Göteborg

Ärendet

Detaljplanen är en del av en större omvandling av området kring Backaplan där centrala Göteborg ska växa över älven. Detaljplanen syftar till att förena hög exploatering av både bostäder och verksamheter samt erbjuda goda vistelsemiljöer. Detaljplanen säkerställer även stråk och kopplingar för gång- och cykeltrafikanter till angränsande områden samt möjliggör en utbyggd kollektivtrafik med bland annat spår i Backavägen och en ny hållplats vid Deltavägen.

Detaljplanen omfattar ca 2200 lägenheter, ca 150 000 m² BTA centrumverksamheter, ca 35 000 m² offentlig service och ca 7500 m² kulturhus.

Infrastruktur

Detaljplaneområdet ligger norr om väg E6.21, Lundbyleden för vilken Trafikverket är väghållare. Vägen är riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken. Lundbyleden är även utpekad som funktionellt prioriterad väg för funktionerna dagliga personresor, godstransporter, kollektivtrafik och långväga personresor.

Söder om Lundbyleden passerar Hamnbanan där Trafikverket är infrastrukturhållare. Även Hamnbanan är riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § Miljöbalken.

I anslutning till Hamnbanan ligger Kvillebangård och även denna anläggning utgör riksintresse för kommunikation.

Trafikverkets synpunkter

Trafikverket ställer sig positiva till en större omvandling av Backaplan. Området har närhet till service, skola, arbetsplatser och kollektivtrafik, vilket är viktiga parametrar för att minska bilberoendet. Trafikverket efterlyser en större och mer omfattande beskrivning av de insatser som görs för att nå en låg bilandel i området, men även en diskussion om de risker och eventuella åtgärder som finns att vidta om Staden inte lyckas med omställningen.

Trafikverket förutsätter att exploateringen inte omöjliggör för framtida metrobuss på Lundbyleden. I ÅVS metrobuss förespråkas en högbana på Lundbyleden.

Trafikanalyser och trafikstring

Trafikverket har svårt att ställa sig bakom slutsatserna i trafikanalyserna eftersom förutsättningarna gällande exempelvis trafikstring och trafikförläggning skiljer sig åt i trafikanalyserna. Det saknas även fullständiga beskrivningar av förutsättningarna och Trafikverket efterlyser ett resonemang gällande förutsättningarnas rimlighet för trafikanalyserna.

Resultaten av trafikanalyserna visar dock att aktuell detaljplan (område A) inte har någon påverkan på Lundbyleden, utifrån förutsättningarna att detaljplan 1 och 2 är utbyggda till år 2026. Trafikanalysens resultat visar även att Lundbyleden inte påverkas vid 15 % mer trafik än beräknat. Däremot så kan fordonstrafiken i och från område C påverka Lundbyleden negativt vid högre trafikstring än beräknat. För område C har man dock tagit höjd för ett fullt utbyggt Backaplan utifrån planprogrammet och inte endast detaljplan 1 och 2. Om detta problem skulle uppstå föreslås ködetektorer på avfartsramperna från Lundbyleden för att reglera gröntiden för att undvika köer på Lundbyleden. Trafikverket har inte tagit ställning om en sådan åtgärd är genomförbar eller inte.

Trafikverket saknar en tydlig beskrivning av hur trafiken fördelar sig mellan Brantingsmotet, Leråkersmotet och Kvillemotet. Det är av stor vikt att den totala trafikstringen inte överstiger kapaciteten i trafikmoten eftersom det kan skapa framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem med köer på ramperna. Trafiken behöver styras på ett klokt och smart sätt så att befintlig kapacitet på Lundbyleden nyttjas effektivt och inte kräver utökad kapacitet. Som ett led i detta är det även viktigt att det lokala vägnätet utformas så att det kan stötta och avlasta Lundbyleden i högtrafik så att det inte skapas trafiksäkerhetsproblem på Lundbyleden. Likaså är placeringen av parkeringshusen i området av stor vikt för att kunna leda och styra trafiken i området. I enlighet med ÅVS Lundbyleden så anser Trafikverket att det lokala gatusystemet ska utvecklas i syfte att inte belasta Lundbyleden och åtgärder som ökar kapaciteten för Lundbyleden ska undvikas eftersom detta kan bidra till ökad trafik.

Trafikverket anser att det är Stadens ansvar att säkerställa att trafikstringen från exploateringen i Backaplan inte påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten på Lundbyleden negativt. Trafikverket anser att en avsiktsförklaring krävs som hanterar ansvarsfördelningen om framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem uppstår på Lundbyleden som en följd av exploateringen av Backaplan. En sådan avsiktsförklaring bör hantera ett fullt utbyggt Backaplan och inte endast aktuell detaljplan.



Mobilitet och trafikstrategi

Trafikstrategins mål om en låg bilandel anser Trafikverket är önskvärd, men bedömer samtidigt att det är svårt att nå Trafikstrategins mål utan politiska styrmedel. Denna problematik behöver synliggöras, effektbedömmas och diskuteras i samband med utvecklingen av Backaplan. Trafikverket kan utläsa av planhandlingen att mängden GC-väg ska tredubblas och ytan för gångbanor nästan fyrdubblas samtidigt som körytorna minskar med 25 %, men saknar de politiska styrmedlen.

En mobilitetsutredning har tagits fram för att visa vad som krävs för att sänka parkeringstalen. Begränsad tillgång till parkering är ett av de mest effektiva verktygen som finns för att ställa om till ett mer hållbart resande. Trafikverket anser att Staden ska arbeta aktivt för sänkta parkeringstal för såväl bostäder som för handeln.

Risk

Detaljplanen följer inte riktlinjerna för avstånd från transportled med farligt gods. Det är därför viktigt att alla skyddsåtgärder som listas i riskanalysen införs för att skapa en acceptabel risknivå. I plankartan återfinns vi inte skyddsåtgärden ”Balkonger (såväl utskjutande som indragna) skall ej uppföras på fasad som vetter mot Lundbyleden.”.

Plankartan, kvarter 56, närmast Lundbyleden visar att en skyddsbarriär ska anläggas med funktion att förhindra mekanisk konflikt mellan avåkande fordon och byggnad samt förhindra att vätska rinner in mot byggnaden. Trafikverket tolkar plankartan som att skyddsåtgärden ligger i direkt anslutning till befintligt vägområde för Lundbyleden. För att Trafikverket ska kunna godkänna skyddsåtgärden måste Staden precisera vilken skyddsåtgärd som avses och visa att aktuell skyddsåtgärd kan byggas utan att påverka Lundbyleden och/eller vägbanken. Fortsatt dialog i frågan krävs.

Trafikverket anser att Räddningstjänstens eventuella synpunkter på lokalisering och utformning av byggnaderna ska inhämtas och beaktas.

Dagvatten

Trafikverket noterar att man kan hantera dagvattnet samt skyfall inom aktuellt planområdet. Utredningen visar att lösningarna fungerar teoretiskt, men beskriver även vikten av att lösningarna kan realiseras i praktiken. Med tanken på att närheten till Lundbyleden så är det viktigt att Trafikverket hålls underrättade i den fortsatta processen.

Exploaterings dagvatten får inte påverka vägområdets dike på något sätt utan är endast till för vägens avvattning. Diken, trummor och andra anläggningar för hantering av dagvatten är dimensionerade för vägens behov och inte för exploatering i dess närhet.

Avtal och avsiktsförklaring

Trafikverket noterar att det krävs en skyddsåtgärd i nära anslutning till Lundbyleden. Denna skyddsåtgärd ska byggas av Trafikverket, men åtgärden ska finansieras till fullo av kommunen (100 %). Medfinansieringsavtal behöver tecknas för att reglera finansiering, genomförande, drift, underhåll och ägande av skyddsåtgärden. Avtal ska



vara tecknat innan detaljplanen antas och Trafikverket anser att det bör vara klart innan granskning. Skyddsåtgärden måste vara plats innan första inflytt.

Finns det ytterligare åtgärder som ska byggas i nära anslutningen till eller som kan påverka Lundbyleden så önskar Trafikverket en tydlig redovisning av dessa. Sådana åtgärder behöver också godkännas och hanteras och regleras i ett medfinansieringsavtal.

Trafikverket anser att en avsiktsförklaring som reglerar ansvarsfördelningen för de risker som Trafikverket ser för Backaplan i sin helhet bör vara på plats innan detaljplanen antas.

Samarbete kring Backaplan

I skrivande stund pågår en dialog mellan Staden och Trafikverket gällande Backaplan. Dialogen berör inte endast detaljplan 2 utan ett fullt utbyggt Backaplan. Detta arbete har bl.a. resulterat i ett PM där förutsättningar, mobilitetsåtgärder, risker och eventuella lösningar beskrivs om det skulle uppstå framkomlighets- och/eller trafiksäkerhetsproblem på Lundbyleden. Likaså uppdateras och korrigeras trafikanalyser för Backaplan. Denna dialog avser fortsätta under våren. Dialogen är mycket uppskattad av Trafikverket.

Sammantagen bedömning

Dialog kring riskåtgärd i kvarter 56 krävs. Staden behöver visa att föreslagen åtgärd inte påverkar Lundbyleden negativt innan Trafikverket kan godkänna åtgärden. Medfinansieringsavtal för riskåtgärden ska vara klart innan detaljplanen antas.

Trafikverket ser ett behov av en avsiktsförklaring för ett fullt utbyggt Backaplan.

Trafikverket ser fram emot fortsatt samarbete och dialog kring detaljplanen.

Med vänlig hälsning

Maria Patriksson Hellsing
Samhällsplanerare