

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-05-14

Ärendenummer EXF-2023-01887

EXN 2024-06-16

Handläggare

Magnus Stenberg

Telefon: 0767213460

E-post: magnus.stenberg@exploatering.goteborg.se

Yttrande till stadsbyggnadsnämnden över förslag till detaljplan – samråd för handel, kontor och verksamheter inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen

Förslag till beslut

I exploateringsnämnden

1. Exploateringsnämnden tillstyrker förslag till detaljplan för handel, kontor och verksamheter inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen utifrån exploateringsförvaltningens tjänsteutlåtande och översänder tjänsteutlåtandet till stadsbyggnadsnämnden som exploateringsnämndens eget yttrande.
2. Exploateringsnämndens beslut förklaras omedelbart justerat.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för handel, kontor och verksamheter inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 24 juni 2025.

Detaljplanen är en del av en större stadsutveckling på Backaplan i enlighet med program för Backaplan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en tät exploatering med ny bebyggelse för centrumverksamheter så som kontor, handel, service, utbildningslokaler med mera. Detaljplanen ska även möjliggöra för likriktarstation för spårväg.

Detaljplanen möjliggör för totalt 70 000 kvm bruttoarea, inklusive en cirka 36 våningar hög skyskrapa (enligt stadens riktlinje *stadens siluett* kallas höghus över 16 våningar för skyskrapa) som kommer att markera torget Hjalmar Brantingsplatsen och stadsdelen Backaplan.

Trafikutformningen kommer att ändras för att gynna ett utökat kollektivtrafikutbud som ska stärka Hjalmar Brantingsplatsens funktion som mål- och bytespunkt. Detaljplanen ger förutsättningar för utökad kollektivtrafik genom ny spårväg och nya hållplatser för spårväg och buss.

Exploateringsförvaltningen har medverkat i planarbetet och är positiva till planförslaget. Den samlade bedömningen av exploateringens konsekvenser är rimliga i förhållande till de nyttor som detaljplanen medför.

Förändringar i förutsättningar som skett sedan planprogrammet antogs 2019 har föranlett en översyn av ekonomin. Planförslagets nuvarande utformning bedöms inte rymmas inom det ekonomiska inriktningsbeslutet. Ett förslag i form av ett planeringsbeslut som omfattar hela stadens investeringar, delområde 2, planeras att tas upp i stadsbyggnadsnämnden Q2 2025. Planeringsbeslutet föreslås ersätta inriktningsbeslut från 2019.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Exploateringsförvaltningens bedömer i detta skede att projektets ekonomi genererar ett plus/minus noll resultat. Det är dock en ekonomisk bedömning med stora osäkerheter.

Planförslagets utformning rymms inte inom ekonomiskt inriktningsbeslut (KF 2019-03-28, dnr 6686/17), där denna detaljplan ingår.

Kommunens investeringsekonomi

Exploateringsförvaltningen får intäkter genom försäljning av kvartersmark samt exploateringsbidrag. Exploateringsförvaltningen får kostnader för iordningställande av kvartersmark och allmän plats (ledningsflytt, arkeologi, lantmåteriförrättning, gata, trädplantering, Hjalmar Brantingstorget etc.

Projektinkomsterna summeras till ca 275 miljoner kronor och projektutgifterna till ca 275 miljoner kronor.

Kretslopp och vattennämnden får inkomster i form av anläggningsavgifter samt utgifter för utbyggnad av kommunala VA-ledningar.

Kommunens drifts- och förvaltningsekonomi

Planförslaget innehåller förutom träd i gaturum även flera planteringsytor och torgytor som kommer kräva en hög skötselnivå. Gatuytan i planförslaget förändras och nya kopplingar skapas. Detta medför att stadsmiljönämnden får ökade kostnader för drift och underhåll om cirka 210 tkr per år.

Kapitalkostnader för allmän plats uppgår till ca 6 740 tkr per år.

Kretslopp och vattennämnden får intäkter från brukningstaxan samt kostnader för ränta och avskrivningar och för driften av vatten-, dagvatten och spillvattenledningar.

Bedömning ur ekologisk dimension

En bedömning av planförslaget har gjorts i relation till *Göteborgs stads miljö- och klimatprogram 2021-2030* som antogs av kommunfullmäktige 2021-03-25. De tre mål och de delmål i programmet, som har störst relevans för planförslaget är:

Naturen: Göteborg har en hög biologisk mångfald

- Delmål: Göteborgs Stad arbetar för renare hav, sjöar och vattendrag.

Det finns risk att delmålet *öka den biologiska mångfalden i stadsmiljön* inte uppnås då stora delar av planområdet kommer att hårdgöras. Däremot ska växtval i gata och torg göras med biologisk mångfald i åtanke.

Inom planområdet centralt på befintliga Hjalmar Brantingsplatsen står en dunge med askträd som delvis kan bevaras. Det är eftersträvarsvärt att göra åtgärder för att spara

dessas träd då de bidrar med ekosystemtjänster främst i form av förbättrat lokalklimat med jämnare temperatur, ökad luftfuktighet, skugga och vindskydd.

Klimatet: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

- Delmål: Göteborgs Stad minskar klimatpåverkan från resor och transporter.

För att nå delmålet krävs överflyttning av bilresor till gång och cykel samt till kollektivtrafik, vilket detaljplanen bidrar till genom att utveckla kollektivtrafik samt bidra till del i ett gent gång- och cykelvägnät. Därutöver möjliggör detaljplanen för en stor mängd arbetsplatser vid en av Göteborgs starkaste och mest trafikerade bytespunkter för kollektivtrafik. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

Människan: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

- Delmål: Göteborgs Stad minskar användningen av skadliga ämnen.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att förorenad mark tas omhand. Det ger bättre förutsättningar för att klara miljömålet. Nybyggnationen förutsätts bli giftfri. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- Delmål, Göteborgs stad säkrar en god luftkvalitet för göteborgarna.

Genom att bygga centralt, på ett sätt som ger närhet till service, minskar transportbehovet över tid. På längre sikt leder det till minskade utsläpp av luftföroreningar från vägtrafik. Planförslaget bedöms bidra till möjligheten att uppnå delmålet.

- Delmål: Göteborgs Stad minskar buller för göteborgarna.

Det finns risk att målet inte uppfylls på kort sikt på grund av närheten till trafiklederna, men ljudmiljön förväntas bli bättre när Backaplan är utbyggt och byggnaderna kan hjälpa till att skärma av bullret.

Ett genomförande av detaljplanen bedöms ha en mindre påverkan på övriga delmål.

Bedömning ur social dimension

Omvandlingen av Backaplan kommer bidra till en fysiskt sammanhållen stad, både i det lokala och i ett större perspektiv, genom stärkta stråk och kopplingar inom området och till angränsande områden bidrar förslaget till att binda samman Hisingen med fastlandet och omgivande områden och låta innerstaden växa över älven. När Backaplansområdet omvandlas från verksamhets- och handelsområde till blandstad innebär det samtidigt en stor förändring av områdets sociala karaktär. Befintliga verksamheter, billiga lokaler för kulturlivet och den tillåtande och varierade miljön minskar och/eller försvinner.

Detaljplanen bidrar till att utveckla Hjalmar Brantingsplatsen från en trafikdominerad kollektivtrafiknod till ett av stadens största torg, som ska fungera som entré till Backaplan och Hisingen och ha höga vistelsekvalitéer. Torget ska få mer samlade hållplatslägen och avgränsningen mellan hållplatslägen, trafikytor och torgytor kommer att bli tydliga. Torget har förutsättningar att bli en mötesplats för människor från stadsdelen, hela staden och även från regionen, vilket är positivt ur ett socialt perspektiv. Förslaget bygger på att det nya torget ska göra plats för funktioner såsom handel, informell lek, sittplatser, uteserveringar och grönska. Torget ramas in av bebyggelse med lokaler i bottenplan vilket bidrar till förutsättningar för mer stadsliv och ökad trygghet. Hjalmar Brantingsplatsens identitet kommer att utvecklas till att successivt få en tydligare

innerstadsidentitet, där nya lager av stadsmiljö adderas för att skapa en mer levande och dynamisk stadsdel. Med tiden förväntas Backaplan som helhet inte bara vara en plats för ärenden, utan också en attraktiv destination att besöka och vistas i.

Detaljplanen skapar förutsättningar för ett kraftigt ökat kollektivtrafikutbud, med ny spårväg och möjlighet till utökad busstrafik, vilket underlättar för ett resande med hållbara färdmedel. Detta bedöms positivt både ur ett jämställt-, socialt-, och miljömässigt perspektiv.

Barriärer som Lundbyleden, Hamnbanan och Hjalmar Brantingsgatan kommer i stor utsträckning att kvarstå. Den nya spårvägen kan innebära ökade barriäreffekter. Detaljplanen innehåller en del av ett nytt huvudstråk för gång- och cykel som ska koppla samman innerstaden och Frihamnen med Backaplan och övriga Hisingen. Stråket ligger i Swedenborgsgatans förlängning (under planarbetet har den del av stråket som löper genom planområdet fått arbetsnamnet ”Diagonalen”). Detta stråk ska bidra till att minska barriäreffekterna och koppla ihop staden.

Samverkan

Förvaltningen har bedömt att facklig samverkan inte är aktuellt i detta ärende.

Bilagor

1. Översiktskarta
2. Detaljkarta

Komplett planhandling finns tillgänglig på [Plan- och byggprojekt](#), se ”Planer öppna för synpunkter”.

Protokollsutdrag skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt förslag till detaljplan för - samråd om detaljplan för handel, kontor och verksamheter inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen med begäran om exploateringsnämndens yttrande senast den 24 juni 2025.

Stadsbyggnadsförvaltningen har meddelats att granskningsyttrande behandlas i exploateringsnämnden den 16 juni 2025. Detaljplanen upprättas med utökat planförfarande.

Beskrivning av ärendet

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

Backaplan är uppdelat i fyra delområden där delområde ett (Östra Kvillebäcken) är färdigställt. Delområde fyra (Hjalmar Brantingsstråket) samt delområde tre (västra Backaplan) ligger inom kommande planering. Delområde två, där det pågår planering och genomförande, omfattas av ett ekonomiskt inriktningsbeslut (KF 2019-03-28, K dnr 6686/17), där denna detaljplan ingår. Förändringar i förutsättningar som skett sedan planprogrammet antogs 2019 har föranlett en översyn av ekonomin. Planförslagets utformning bedöms inte rymmas inom det ekonomiska inriktningsbeslutet. Ett förslag i form av ett planeringsbeslut för hela stadens investeringar, delområde 2, planeras att tas upp i stadsbyggnadsnämnden Q2 2025. Planeringsbeslutet föreslås ersätta inriktningsbeslut från 2019.

Bakgrund

Byggnadsnämnden beslutade 2021-11-23 att uppdra åt Stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för handel, kontor och verksamheter vid Backavägen. Ett förslag till samrådshandling har tagits fram.

Ärendets handläggning

Detaljplanen upprättas enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900). Planen bedöms vara av den karaktären att den ska hanteras med utökat planförfarande och antas av kommunfullmäktige.

Byggnadsnämnden har tidigare beslutat (BN 2021-11-13) att meddela sökanden att kommunen avser att inleda detaljplanläggning för Handel kontor och verksamheter vid Backavägen inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen samt att stadsbyggnadskontoret får i uppdrag att upprätta detaljplan för Handel kontor och verksamheter vid Backavägen (Backa 866:731 m.fl.) inom stadsdelarna Backa och Tingstadsvassen med utökat förfarande.

Tidigare beslut i ärendet

Datum	Tidigare beslut i exploateringsnämnd eller tidigare nämnder
2019-03-28	Ekonomiskt inriktningsbeslut (KF 2019-03-28, K dnr 6686/17)

Inriktningsbeslut för stadsutvecklingsförslag

Stadsutvecklingsförslaget är att möjliggöra bebyggelse för kontor, handel och verksamheter och att detta prövas på området mellan Backavägen och Lundbyleden. Planen omfattar huvuddelen av Hjalmar Brantingsplatsen och södra delen av Backavägen där ny spårväg planeras.

Hjalmar Brantingsplatsen ska omvandlas, bli Hisingens nya mötesplats och utgöra en värdig entré till det nya Backaplan. Torget kommer inte bara vara en betydande nod i kollektivtrafiksystemet, utan också vara viktigt för att samla ihop stråk på Hisingen med kopplingar från Frihamnen och Innerstaden.

Detaljplanen

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

Planområdet ligger på Hisingen cirka två kilometer norr om Göteborgs centralstation och omfattar östra delen av Hjalmar Brantingsplatsen samt ett område med trafikytor mellan Lundbyleden och Backavägen.

Detaljplanen är en del av en större stadsutveckling på Backaplan i enlighet med program för Backaplan. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för en tät exploatering med ny bebyggelse för centrumverksamheter så som kontor, handel, service, utbildningslokaler med mera. Detaljplanen ska även möjliggöra för likriktarstation för spårväg.

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

Detaljplanen möjliggör för totalt 70 000 kvm bruttoarea, inklusive en cirka 36 våningar hög skyskrapa (enligt stadens riktlinje stadens siluett kallas höghus över 16 våningar för skyskrapa) som kommer att markera torget Hjalmar Brantingsplatsen och stadsdelen Backaplan. Skyskrapan kommer att synas från flera platser i staden och bli ett nytt landmärke. Den viktigaste gestaltningsidén är att skyskrapan stegvis ska smalnas av mot himmelen i syfte att ge ett slankare intryck. Längst ner föreslås ett så kallat podium i cirka åtta våningar ovanpå vilken skyskrapan placeras.

Därutöver möjliggörs för ett kvarter längs med Backavägen, som trappas upp mot norr till en skyskrapa på cirka 17 våningar. För att ta ner byggnadsskalan i Backavägens gaturum så dras delar av de översta våningarna in från gatan och höghusets volym delas upp något. För all bebyggelse, med undantag av likriktarstationen, gäller att fasad ska utformas med en markerad sockelvåning. Därutöver finns planbestämmelser som reglerar utformningen av bottenvåningar, i syfte att säkerställa förutsättningar för lokaler längs med Backavägen och vid Hjalmar Brantingsplatsen.

Trafikutformningen kommer att ändras för att gynna ett utökat kollektivtrafikutbud som ska stärka Hjalmar Brantingsplatsens funktion som mål- och bytespunkt. Detaljplanen ger förutsättningar för utökad kollektivtrafik genom ny spårväg och nya hållplatser för spårväg och buss.

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, inriktningar för omvandlingsområdet Backaplan och stadsutvecklingsnod Hjalmar Brantingsplatsen samt inriktning att stadsbyggandet ska utgå från kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur. Detaljplanen innebär avsteg från

översiktsplanens nivåer för att hantera översvämningsrisk på grund av befintliga förutsättningar i Lundbyleden.

För området gäller 3 detaljplaner. Stadsplan 1480K-II-3449 som anger industriellt- och handelsändamål och vann laga kraft 1978-09-07. Stadsplan 1480K-II-3306 som anger trafikändamål och vann laga kraft 1971-12-21. Detaljplan akt II-4225 som anger huvudgata och kollektivtrafik och vann laga kraft 1997-07-17. Genomförandetiden har gått ut på samtliga detaljplaner.

Utformning och funktion av allmän plats

Utformningen av allmän plats inom DP4 utgår från, i enlighet med detaljplanens projektplan, att detaljplanen ska förhålla sig till Hjalmar Brantingsgatus befintliga utformning. Under detaljplanens gång har en förstudie för Hjalmar Brantingsstråket tagits fram som tar ett helhetsgrepp om gatus funktion och gestaltning. Ett stadsutvecklingsförslag för omvandling av Hjalmar Brantingsgatan, del Backaplan inom stadsdelen Tingstadsvassen godkändes i stadsbyggnadsnämnden i april 2025. I fortsatt arbete krävs samordning mellan projekten.

Gator

Exploateringen inom detaljplanen tar befintliga avfartsramper från Lundbyleden i anspråk. Detta medför att nya behöver anläggas för att ansluta Hjalmar Brantingsplatsen till Lundbyleden.

Förslaget innebär att hållplatslägen för regional busstrafik behöver flyttas. De nya hållplatslägena är placerade intill skyskrapan under Lundbyleden och tillgodoser möjligheten att trafikera Hjalmar Brantingsplatsen med regional kollektivtrafik i samma körrelationer som i dag. Ett medvetet avsteg från Teknisk Handbok har gjorts avseende bredden på plattformarna eftersom placeringen av hållplatslägena inte är fastställd, då stadsutvecklingsidén för Hjalmar Brantingsgatan har en annan lösning. Om föreslagen placering blir definitiv måste större utrymme tillskapas för att möjliggöra bredare plattformar, vilket innebär en minskning av byggrättens utbredning. De smala plattformarna påverkar även tillgängligheten och möjligheten till väderskydd, vilket behöver säkerställas i fortsatt arbete. Placeringen mellan skyskrapan och Lundbyleden gör att det finns utmaningar med upplevd trygghet och attraktivitet då det kommer upplevas som en mörk, bullrig och ogästvänlig plats avskild från övriga torget.

En lokalgata mellan det norra kvarteret och Lundbyleden trafikförsörjer de nya byggnaderna inom detaljplanen. Dess utsatta läge mellan byggnaderna och Lundbyleden gör att den utformas och gestaltas primärt för transport snarare än vistelse.

Detaljplanen möjliggör att det i översiktsplanen utpekade gång- och cykelstråk som skall binda samman innerstaden med Frihamnen, Backaplan och övriga Hisingen tillskapas. Stråket är placerat i Swedenborgsgatus förlängning över Hjalmar Brantingsplatsen och vidare mot Frihamnen under Lundbyleden och Hamnbanan, vilket innebär att stor omsorg om gestaltningen krävs för att uppnå ett attraktivt stråk.

Backavägen är en huvudgata väster om byggnaderna. Delen som ligger inom detaljplanen trafikeras enbart av kollektivtrafik. Inom projekt *Spårväg och citybuss Brunnbo-Linné via Lindholmen* anläggs ett mittförlagt kollektivtrafikkörfält samt två tillhörande hållplatslägen i höjd med den södra byggrätten. Inom detaljplanen anläggs ett extra

hållplatsläge för busstrafik i norrgående körriktning för att undvika risken för köbildning. Detta hållplatsläge saknar väderskydd vilket behöver säkerställas i fortsatt arbete.

Längs Hjalmar Brantingsgatan görs justeringar av befintlig utformning för att möjliggöra anslutningar för kollektivtrafiken. Nya hållplatslägen som kan hantera två dubbelledade bussar anläggs även för att hantera framtidens kollektivtrafikmängder.

Hjalmar Brantingsplatsen

Halva framtida Hjalmar Brantingsplatsen ligger inom aktuell detaljplan och övrig del inom intilliggande detaljplan för centrumbebyggelse inom Backaplan inom stadsdelarna Kvillebäcken, Backa och Tingstadsvassen, detaljplan 2

Hjalmar Brantingsplatsen skall utvecklas och bli huvudentrén till framtidens Backaplan och närliggande besöksanläggning för kultur och handelscenter. Platsen kommer dessutom fortsätta vara en av Göteborgs starkaste kollektivtrafiknoder vilket medför många väntande resenärer och stora flöden över platsen. Platsen skall gestaltas med statlig karaktär och med tåliga material och utrustning.

Platsens framtida form och inramning medför att en stor del skyddas från trafik, undantaget behörig trafik, och blir tillgänglig för vistelse. Det stora stadsrummet bryts ner med tre större grönvolymer, varav en befintlig som delvis kan bevaras. Mellan dessa och omgivande bebyggelse bildas rum på platsen som med genomtänkt gestaltning lockar besökare till vistelse av olika slag. Utöver träd på platsen föreslås underplantering under dessa samt kompletterande planteringsytor med lägre vegetation som bidrar med rumslighet samt olika ekosystemtjänster på platsen.

Ett sammanhängande, slitstarkt torggolv spannar mellan rummets väggar och föreslås fortsätta i "Diagonalen" där fotgängare, cyklister, leveransfordon ska samsas om ett smalt gaturum. "Diagonalens" korsning med Backavägen är en trafikmässigt komplex situation där kollektivtrafikens körfält föreslås råda medan övriga ytor blir gemensamma och ingår i torgets golv. Det blir viktigt att reglering och trafikföreskrifter kompletteras med en genomtänkt och självförklarande utformning som ger en visuell ledning för trafikanterna.

Ett pendelcykelstråk ska koppla ihop redan utbyggt stråk längs Hjalmar Brantingsgatan västerut och planerat stråk inom detaljplan 2 samt vidare österut mot Hisingsbron. Den tänkta placeringen av stråket över torget innebär konflikter och skall utredas vidare.

Hållplatserna utformas enligt Västtrafiks koncept och skall införlivas i platsen så att stadsrummet hänger samman som helhet, vilket medför behov av samordning under projektering.

Den överenskomna ambitionen om att framtidens Backaplan ska bli en del av Göteborgs innerstad innebär att den allmänna platsen ska gestaltas i likhet med den befintliga innerstadens stadsrum. Utvalda framträdande stadsrum ges således en högre kvalitetsnivå i materialval och gestaltning. Dessa platser och gator är också de som förväntas få högt besöksstryck och stora flöden och därmed högre slitage, vilket motiverar hållbara och slitstarka material ur ett drift- och underhållsperspektiv. Hjalmar Brantingsplatsen ingår i de prioriterade stadsrummen.

Markanvisningen

Exploateringsnämnden kommer att markanvisa kvartersmarken till en eller flera exploatörer. Markanvisningen föreslås ställa krav på att intressenten/intressenterna

tecknar mobilitetsavtal för att få ner antalet parkeringsplatser samt minska trafikbelastningen inom planen, bygga miljömässigt hållbart samt att styra framtida utformning ytterligare i markanvisning.

Exploateringsförvaltningen avser att markanvisa innan laga kraft av planen

Avtal, överenskommelser och tillstånd

Markanvisningsavtal kommer att tecknas med kommande markanvisad exploatör.

Genomförandavtal och avtal om marköverlåtelse kommer att tecknas inför antagande av detaljplanen med markanvisad exploatör. I köpeskillingen för marken ingår gatukostnadsersättning för den nybildade fastighetens andel i allmän plats, gata.

Detaljplanen ingår i program för Backaplan. För fastighetsägare/exploatörer som ingår i DP1-DP4 finns ett Ramavtal samt Tillägg till Ramavtal tecknat mellan fastighetsägare och kommunen för en del av planområdet, område 2. Syfte med ramavtalet är att bland annat tydliggöra fördelning av kostnader av allmän plats som är genomgående och till nytta för alla detaljplaner inom område 2. Dessa allmänna platser för park och gata benämns i ramavtalet för stomme. Anläggningarna inom stomme ska finansieras dels av kommunen genom skattemedel, dels genom exploateringsbidrag. Allmän plats park och gata som inte ingår i stomme benämns lokal allmän plats. Lokal allmän plats ska finansieras genom exploateringsbidrag.

Tidplan

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

2026–2028: Projektering Backavägen och spårutbyggnad samt övrig allmän plats

2028–2029: Utbyggnad Backavägen och spårutbyggnad

2029: Utbyggnad övrig allmän plats

2030: Utbyggnad av kvartersmark

Ekonomiska konsekvenser till följd av exploateringen

Projektkalkyl

Exploateringsförvaltningens bedömer i detta skede att projektets ekonomi genererar ett plus/minus noll resultat. Det är dock en ekonomisk bedömning med stora osäkerheter. I projektnettot ingår även investeringsutgifter som är skattefinansierade, som skall finansiera åtgärder som är för ett större områdets behov. För dessa redovisas ingen inkomst i projektet utan endast utgiften. I projektnettot ingår inte inkomster för de exploateringsbidrag som förväntas genereras från omkringliggande detaljplaner inom delområde 2

Inom och utom detaljplanen finns även investeringar om 50 mnkr för kollektivtrafikåtgärder som inte ingår i projektkalkylen.

Budgetkonsekvenser

Projektets utgifter kommer främst i samband med projektering och utbyggnad av allmän plats, vilket planeras ske under 2026-2035. Inkomster från markförsäljning beräknas vara staden till handa under 2027-2030.

Driftkonsekvenser

I tabellen anges antaganden om projektets driftkonsekvenser för stadsmiljönämnden gällande allmän plats:

Typ av anläggning	Drift/underhåll tkr/år	Kapitalkostnader tkr/år	Totalt tkr/år
Gatuanläggning	107	6 740	6 847
Parkanläggning	103	-	103
Övrig anläggning	-	-	-
Summa	210	6 740	6 950

Kommunala följdinvesteringar

Detaljplanen anses inte generera några följdinvesteringar.

Osäkerhet och risker

Följande osäkerheter och risker har identifierats:

- Samordning med utbyggnad av projekt Hjalmar Brantingsstråket. Byggs inte dessa samtidigt så kan projektet få kostnader som kan vara förgäves om utbyggnaden skall anpassas efter befintlig utformning. Samordnas projekten i utbyggnad, kan det bli en besparing av de skattefinansierade kollektivtrafikåtgärderna.
- Projektet omfattar en stor volym kontor och centrum/kommersiellt. Läget bedöms vara bra för den typen av verksamhet men det finns en osäkerhet kring marknadsdjupet för den stora volymen. De tillkommande kontorsytorna och kommersiella ytorna runt centralstationen och Backaplan kan tillsammans öka områdets attraktivitet, samtidigt som det kan uppstå en konkurrenssituation.
- Erforderliga utrymmen för hållplatslägen för regional busstrafik saknas vilket, om placeringen kvarstår, medför att den södra byggrätten behöver minskas och projektets och Backaplans ekonomin påverkas.

Förvaltningens bedömning

Exploateringsförvaltningen anser att planförslaget på flera sätt bidrar till att uppnå förvaltningens uppdrag och stadens mål. Exploateringsförvaltningen avvaktar med beslut om genomförande till granskningsskedet för att säkerställa ett genomförbart detaljplaneförslag. Planförslagets nuvarande utformning förutsätter att ett planeringsbeslut tas i kommunfullmäktige.

Kristina Lindfors

Direktör exploateringsförvaltningen

Elisabet Gondinger

Avdelningschef projekt norr



Göteborgs
Stad

Kvillebäcken

Brämaregården

Lundbyvassen

Tingstadsvassen

Gullbergsvass

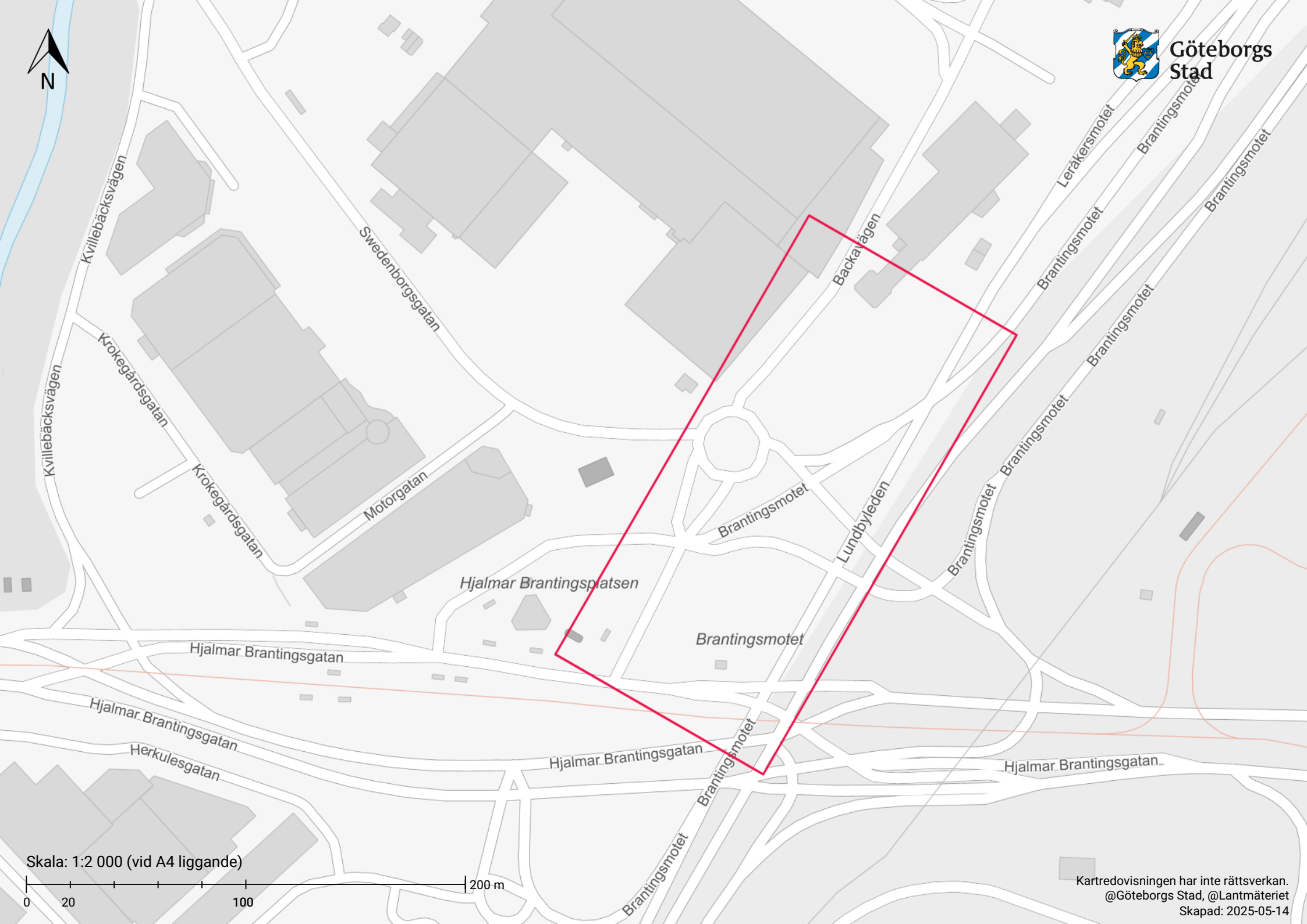
Skala: 1:10 000 (vid A4 liggande)



Kartredovisningen har inte rättsverkan.
@Göteborgs Stad, @Lantmäteriet
Skapad: 2025-05-14



Göteborgs
Stad



Skala: 1:2 000 (vid A4 liggande)



Kartredovisningen har inte rättsverkan.
@Göteborgs Stad, @Lantmäteriet
Skapad: 2025-05-14