

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-09-06

SBN 2023-09-26

Diarienummer SBF-2023-00778

Handläggare

Viktor Hultgren

Telefon: 031-368 28 95

E-post: viktor.hultgren@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss om PM Lokalisering av ny spårväg vid Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden

1. Tjänsteutlåtandet godkänns
2. Tjänsteutlåtandet översänds till Exploateringsförvaltningen som yttrande över remissen.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått *PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen - Underlag för samråd Järnvägsplan Lindholmsförbindelsen* (fortsättningsvis kallat PM) på remiss av exploateringsförvaltningen. PM är ett underlag till kommande järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen.

Samrådet handlar om var en ny spårväg i tråg ska lokaliseras på Linnéplatsen. Tre alternativa lokaliseringar på Linnéplatsen är framtagna, kallat Västligt, Östligt 1 samt Östligt 2. I PM beskrivs de tre alternativens för- och nackdelar utifrån projektets genomförandeperspektiv, samt en redogörelse av två förkastade lokaliseringar av Lindholmsförbindelsen vid Linnéplatsen i markplan samt som tråg i Rosengatan.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att trågalternativ Östligt 2 ger störst negativa effekter, då det dels skapar en barriär vid Slottsskogens entré, dels innebär ett intrång i parken. Förvaltningen bedömer att projektet inte bör gå vidare med Östligt 2.

Beträffande de två övriga alternativen, Västligt respektive Östligt 1, har Västligt alternativ till sin fördel att dagens spårväg flyttas ut från parken och att ett samlat hållplatsläge vid Dag Hammarskjöldsleden kan skapas. Alternativet förenklar även byggnation av en eventuell framtida spårväg i Övre Husargatan. Den stora nackdelen med Västligt alternativ är att trågets lokalisering innebär en stor barriär vid Slottsskogens entré, vilket skapar sämre förutsättningar ur ett övergripande stadsbyggnadsperspektiv. Fördelen med Östligt alternativ 1 är att tråget hamnar närmare Dag Hammarskjöldsleden och att intrånget vid Slottsskogens entré blir mindre, i förhållande till övriga alternativ. Därmed minskar barriären för fotgängare och cyklister vid entrén.

Tråget blir en strukturerande infrastrukturanläggning som när den är på plats styr områdets utformning i övrigt under mycket lång tid. Förvaltningen ser detta som den viktigaste faktorn i utvärdering av alternativen och utifrån trågens påverkan på platsen bedöms Östligt 1 ge bäst förutsättningar för vidare utveckling av platsen ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Då Slottsskogens entré, relativt övriga alternativ, blir mindre påverkad av tråget bedöms det finnas större möjligheter att skapa en attraktiv park- och stadsmiljö. Förvaltningen förordar därför att projektet går vidare med Östligt 1.

I arbetet med planprogram och kommande detaljplan är det av vikt att skapa en god stadsmiljö på platsen, med utgångspunkt från rekommendationer i översiktsplanen, samt platsens karaktär och dess kulturhistoriska och stadsbyggnadsmässiga aspekter. Såväl parkens utbredning som funktion behöver värnas, liksom möjligheten att skapa attraktiva stadsrum och stadsstråk. Ambitionen bör vara att minska den trafikala utbredningen och de trafikala barriärerna i så hög utsträckning som möjligt. Utformning och gestaltning av de platser och gator som inte berörs direkt av projekt Lindholmsförbindelsen bör hanteras inom stadsbyggnadsförvaltningen och planprogram för Linnéplatsen.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Lindholmsförbindelsen kommer att skapa en ny, i hög utsträckning planskild, spårvägskoppling mellan centrala Göteborg och stadsutvecklingsområdena på centrala Hisingen. Det är sannolikt att den tillgänglighetsnytta som projektet ger upphov till kommer leda till en markvärdesökning inom hållplatsernas influensområde, vilket ger en ekonomisk positiv effekt för staden.

Lindholmsförbindelsen (Linnéplatsen – Lindholmen) är en av tre etapper i spårvägsutbyggnaden Brunnsbo – Linnéplatsen via Lindholmen. Budgeten för de tre etapperna är 5 621 miljoner kronor i 2016 års prisnivå. Göteborgs stad står för en fjärdedel, regionen för en fjärdedel och staten för resterande del. För etapp Lindholmsförbindelsen är 4 548 miljoner kronor i 2019 års prisnivå avsatt. Vid genomförande av Lindholmsförbindelsen kommer planprogram och detaljplaner att behöva utarbetas. Detaljplanearbete finansieras av projektet medan planprogram finansieras via driftsmedel.

Trågalternativen kan få påverkan på exploateringsmöjligheterna vid Linnéplatsen. Det finns ingen planerad exploatering på platsen där trågen angör, däremot finns det i planprogrammet för Linnéplatsen studier av möjlig exploatering öster om Dag Hammarskjöldsleden. Påverkan på exploateringsmöjligheterna är dock i först hand avhängigt hur leden utformas.

Bedömning ur ekologisk dimension

Lindholmsförbindelsen kommer stärka stadens kollektivtrafiksystem, skapa nya möjliga resrelationer och därmed öka förutsättningarna för flera hållbara resor.

De föreslagna trågalternativen kan få påverkan på Slottsskogen och dess kvaliteter. Möjligheterna att minska den negativa påverkan på parken behöver studeras vidare inom ramen för järnvägsplan, planprogram och detaljplan. Av presenterade trågalternativ bedöms alternativ Östligt 2 få störst negativ påverkan på parken.

Bedömning ur social dimension

Lindholmsförbindelsen ger möjlighet till resrelationer med kollektivtrafik och stärker Linnéplatsen som nod för kollektivtrafik och stadsutveckling. För resenärer erbjuder Lindholmsförbindelsen nya resvägar och kortare restider, vilket stärker tillgängligheten bland annat till och från Hisingen.

Trågalternativen kommer att få påverkan på upplevelsen av Linnéplatsen och möjligheterna för fotgängare och cyklister att röra sig i området. I planprogram och kommande detaljplaner är det därför av vikt att säkerställa en tillgänglig och attraktiv utformning av stadsrummet och entrén till Slottsskogen, samt ett attraktivt gaturum på fotgängare och cyklisters villkor.

Påverkan på den sociala dimensionen kommer utredas vidare i pågående planprogram och detaljplan.

Bilagor

1. Broschyr samråd ny spårväg på Linnéplatsen
2. Samrådshandling lokalisering ny spårväg

Ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen har fått PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen - Underlag för samråd Järnvägsplan Lindholmsförbindelsen på remiss av exploateringsförvaltningen. PM är ett underlag till kommande järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen. Remissen har skickats till såväl allmänhet som berörda myndigheter. Stadsbyggnadsnämndens återremitterade tjänsteutlåtandet 22 augusti 2023.

Beskrivning av ärendet

Tidigare hantering av ärendet

Stadsbyggnadsförvaltningen presenterade ett tjänsteutlåtande, med förslag på remissvar, för stadsbyggnadsnämnden den 20 juni 2023. Tjänsteutlåtandet återremitterades till förvaltningen på stadsbyggnadsnämndens sammanträde den 22 augusti. I återremissen beskrivs att nämnden önskar ett remissvar som är uppdelat i dels ett svar på själva remissen utifrån projektets ramar, dels en konsekvensbeskrivning av andra utredningar som påverkar projektets genomförande.

Stadsbyggnadsförvaltningen driver parallellt med järnvägsplanen ett planprogram för Linnéplatsen. Planprogrammet kommer, utifrån beslutat trågalternativ, att beskriva hur området mellan Linnéplatsen och Änggården kan utvecklas med utgångspunkt i översiktsplanens rekommendationer samt platsens karaktär och kulturhistoria. Flera detaljplaner kommer att upprättas för att möjliggöra järnvägsplanens genomförande och dessa är under uppstart.

Tidigare fattade beslut

Lindholmsförbindelsen är ett projekt inom Sverigeförhandlingen och ingår i avtalet om storstadsåtgärder. Projektet är benämnt ”Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen inklusive Backaplan och Lindholmsförbindelsen”. Ram- och objektavtal för storstadsåtgärderna fattades av kommunfullmäktige år 2017¹. I kommunfullmäktiges beslut är Lindholmsförbindelsen illustrerad enligt nedan.

¹ Göteborgs stad kommunfullmäktige 2017-12-07, §10 Dnr 1018/15



Spårväg och citybuss Norra Älvstranden, centrala delen, inklusive Backaplan och Lindholmsförbindelsen, underlag till beslut i kommunfullmäktige

Inriktningsbeslut för tunnelsträckning undertecknades av staten, Västra Götalandsregionen samt Göteborgs Stad i december 2017 och godkändes av regeringen i augusti 2018.

År 2021 fattade kommunfullmäktige beslut om att Lindholmsförbindelsen ska utformas som en tunnel under älven, och inte som en bro, vilket emellertid inte påverkar föreslagen lösning vid Linnéplatsen. I projektstyrelsen fattades under hösten 2021 beslut om att genomförandestudien i det fortsatta arbetet studerar tråg i Västligt respektive Östligt läge vid Linnéplatsen. Beslutet innebär att alternativet markplan samt Rosengatan inte studeras vidare. Projektet informerade dåvarande trafiknämnden, park- och naturnämnden samt fastighetsnämnden om beslutet.

Utöver beslut som rör projektet finns andra beslut med bäring på Linnéplatsen. I maj 2022 antog kommunfullmäktige en ny översiktsplan för Göteborg, som bland annat innehåller en inriktning och rekommendation för Linnéplatsen. I december 2020 godkändes startplanen i byggnadsnämnden, i vilken planprogram för Linnéplatsen ingår. I budgeten för år 2023 ges stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att, tillsammans med stadsmiljönämnden och exploateringsnämnden omvandla Dag Hammarskjöldsleden till ett stadsmässigt stråk, i vilka framkomligheten för kollektivtrafiken ska prioriteras. Sedan tidigare finns en åtgärdsvalsstudie för Dag Hammarskjölds boulevard framtiden. I oktober 2022 fattades beslut om samråd för bildandet av kulturresevatet Slottsskogen av byggnadsnämnden.

Lindholmsförbindelsens syfte

Lindholmsförbindelsen är en central del i målbild Koll2035, och utpekad i översiktsplanen som en del av innerstadsringen för spårvägstrafik.

Lindholmsförbindelsen är av stor vikt för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborg, och bedöms nödvändig för att skapa ett mer robust spårvägssystem och främja hållbara

resor. Idag saknas en gen förbindelse mellan Norra Älvstranden och innerstaden på södra sidan av älven. Ungefär 80 procent av all kollektivtrafik mellan Hisingen och fastlandet går på Hisingsbron, vilket skapar ett störningskänsligt system och flaskhalsar vid bland annat Brunnsparken. Den kraftfulla stadsutvecklingen på Lindholmen och centrala Hisingen skapar behov av fler kollektivtrafikförbindelser, där Lindholmsförbindelsen bedöms vara den åtgärd som har störst betydelse.

Randvillkor för projektet Lindholmsförbindelsen

I projektet finns ett antal randvillkor och förutsättningar, vilka påverkar lokaliseringen av trågen. I beslutet om Lindholmsförbindelsens sträckning framgår att projektet ska sträcka sig till Linnéplatsen på södra sidan älven, där en hållplats ska vara lokaliserad.



Exempel på tråg (PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen - Underlag för samråd Järnvägsplan Lindholmsförbindelsen)

Därutöver finns ett antal ytterligare förutsättningar, både fasta förutsättningar och övriga utgångspunkter, som satts upp av projekt Lindholmsförbindelsen, och som till stor del sätter ramarna för var en tunnelmynning kan placeras och vilka tekniska lösningar som är möjliga. Förutsättningarna är dels en följd av tekniska begränsningar och den funktion som Lindholmsförbindelsen är tänkt att fylla, dels en konsekvens av remissyttranden i förstudien för Lindholmsförbindelsen.

Villkor och förutsättningar avseende Lindholmsförbindelsens funktion och utformning

- Spårvägar till och från Lindholmsförbindelsens tunnel ska kunna ansluta både mot Frölunda och mot Sahlgrenska (Medicinareberget) via befintligt Annedalsmot
- Befintlig anslutning mellan Frölunda och Linnégatan ska finnas kvar
- Den nya hållplatsen vid Linnéplatsen ska vara lokaliserad i markplan
- Hållplatserna vid Linnéplatsen ska vara anpassade för längre spårvägar, 45 meter långa. Det innebär att hållplatslägena blir 48 meter långa, och med passager på ömse sidor blir hållplatserna totalt sett cirka 65–70 meter långa
- Separata spårvagnshållplatser, det vill säga en hållplats för Lindholmsförbindelsen och en för Frölundabanan, för att skapa god kollektivtrafikkapacitet på platsen

- Dag Hammarskjöldsleden och bebyggelsen öster om leden begränsar hur långt österut en spårväg kan vara lokaliserad.

Övriga utgångspunkter

- En möjlig framtida koppling med spårtrafik på Övre Husargatan bör inte omöjliggöras
- Slottsskogspromenaden ska värnas, och trågmynningarna ska således lokaliseras öster om Slottsskogspromenaden
- Separata busskörfält på Dag Hammarskjöldsleden krävs för att säkerställa behovet av framkomlighet för kollektivtrafiken
- Ambition att bibehålla dagens ytor i parken och undvika tillkommande parkintrång. Spårvägsanläggningen ska förläggas i så nära anslutning till befintliga trafikområden som möjligt.

Tråglösningarna innebär att Lindholmsförbindelsen inte är förberedd för att anslutas vidare i tunnel under Medicinareberget eller Dag Hammarskjöldsleden. Om en genomgående tunnel under Medicinareberget, från Lindholmsförbindelsen och till hållplats Chalmers, ska byggas någon gång i framtiden behöver en underjordisk station skapas.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Bedömning av presenterade alternativ för lokalisering av ny spårväg vid Linnéplatsen

I remissutskicket presenteras tre trågalternativ vid Linnéplatsen, Västligt, Östligt 1 samt Östligt 2. Nedan beskrivs för- och nackdelar med respektive alternativ. Slutligen görs en sammanvägd bedömning med förordande av alternativ.

Västligt alternativ



Illustration av Västligt alternativ, bild från projektet (vänster) samt förenklad bild över utbredning av tråg och spår, framtagen av stadsbyggnadsförvaltningen (höger)

Västligt alternativ innebär att spårvägsanläggningen skjuts närmare Dag Hammarskjöldsleden än idag. Det får till följd att ett samlat hållplatsläge kan skapas. Då dagens spårvagnshållplats i Slottsskogen försvinner kan en mer samlad parkyta än idag skapas. Alternativet förenklar genomförandet av en eventuell framtida spårväg i Övre Husargatan. Den stora negativa effekten med tråglösningen är att parkentrén till Slottsskogen minskar jämfört med idag, och jämfört med alternativ Östligt 1. Tråget får en barriärverkan både vid entrén och för relationer och visuella samband mellan Slottsskogen och Övre Husargatan, vilket skapar sämre förutsättningar ur ett övergripande stadsbyggnadsperspektiv. Dessutom blir den förändrade dragningen av Frölundabanan strukturerande för gatusektionen mellan parken och Linnéplatsen 3–9 samt för Dag Hammarskjöldsleden.

Östligt alternativ 1

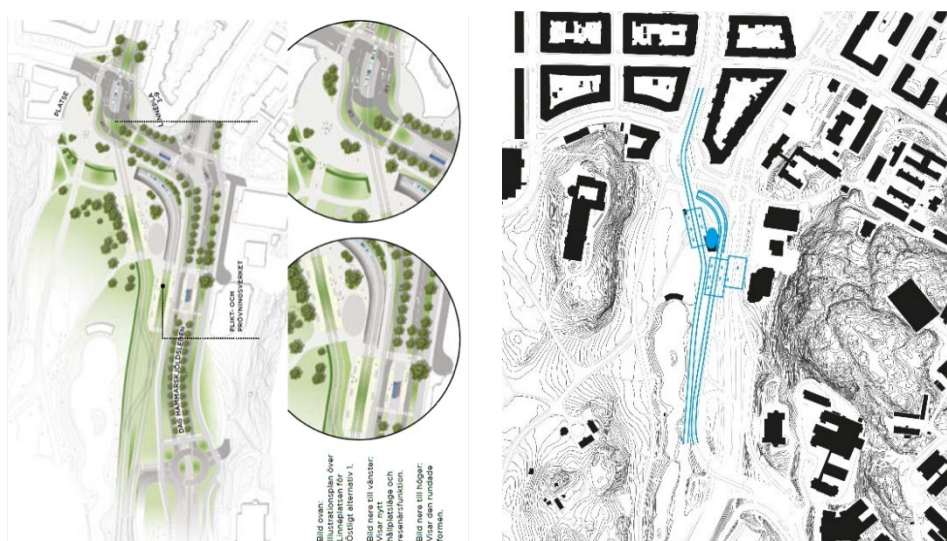


Illustration av alternativ Östligt 1, bild från projektet (vänster) samt förenklad bild över utbredning av tråg och spår, framtagen av stadsbyggnadsförvaltningen (höger)

Alternativ Östligt 1 innebär ett oförändrat hållplatsläge och spår för spårvagn till/från Linnéplatsen (Frölundabanan), dock behöver spåren höjas cirka en meter vid Slottsskogens huvudentré. Tråget kommer upp längre österut än övriga presenterade alternativ. Hållplatslägena för spårväg är uppdelade på två olika platser, dels vid dagens hållplats, dels vid Dag Hammarskjöldsleden.

Östligt 1 har till sin fördel att entrén till Slottsskogen i högre utsträckning än övriga alternativ fredas från den barriär som tråget utgör, vilket även kan stärka sambandet och kopplingen mellan parkentrén och Övre Husargatan. Då sektionen mellan parken och Linnégatan 3–9 inte inrymmer spårväg skapas förutsättningar för ett mer stadsmässigt gaturum.

Alternativet innebär mer utspridda hållplatslägen jämfört med alternativ Västligt, och alternativet kan försvåra möjligheten till utbyggnad av en eventuell framtida spårväg i Övre Husargatan. Behovet av att höja marken med cirka en meter kan få negativ påverkan, i form av både visuell och fysisk barriäreffekt.

Östligt alternativ 2



Illustration av alternativ Östligt 2, bild från projektet (vänster) samt förenklad bild över utbredning av tråg och spår, framtagen av stadsbyggnadsförvaltningen (höger)

Alternativ Östligt 2 innebär att spårvägen till/från Linnégatan förskjuts längre in i parken, jämfört med idag. Tråget kommer upp ungefär vid samma plats som för Västligt alternativ. Hållplatslägena för spårväg är uppdelade på två olika platser, dels väster om dagens hållplatsläge, längre in i parken, dels vid Dag Hammarskjöldsleden.

Alternativet innebär störst intrång i Slottsskogen av presenterade alternativ, eftersom Frölundabanan och dess hållplats lokaliseras längre in i parken. Slottsskogens entré blir mindre än i övriga presenterade alternativ, till följd av Frölundabanans förskjutning. Alternativet skapar en stor yta mellan hållplatsläge och tråg, men det är tveksamt om ytan tillför någon kvalitet. Hållplatsytan kommer inte upplevas som en del av parken, och nyttjandemöjligheterna är sannolikt mycket små. Precis som för alternativ Östligt 1 blir hållplatslägena utspridda, vilket inte främjar ett effektivt resandeutbyte.

Den positiva effekten av alternativ Östligt 2 är att gaturummet mellan Slottsskogen och Linnéplatsen 3-9 fredas från spårväg och därmed undviks en barriär för fotgängare och cyklister.

Sammanvägd bedömning av presenterade trågalternativ

Av de presenterade trågalternativen bedöms alternativ Östligt 2 få störst negativa effekter, och stadsbyggnadsförvaltningen anser att projektet inte bör gå vidare med alternativet. Tråget medför stort intrång i Slottsskogen, då Frölundabanan förskjuts in i parken. Vidare får tråget en barriäreffekt vid entrén till Slottsskogen och skapar stora, svårutnyttjade, ytor mellan hållplatslägen och tråg.

Västligt alternativ skapar, precis som alternativ Östligt 2, en barriär vid Slottsskogens entré. Dessutom blir flytten av Frölundabanan österut strukturerande för gatusektionerna. Alternativ Västligt innebär emellertid att parkytan kan öka då hållplatserna samlas vid Dag Hammarskjöldsleden. Förutsättningarna för effektivt resandeutbyte är också störst i Västligt alternativ, liksom möjligheterna att skapa en eventuell framtida spårväg i Övre Husargatan. Östligt alternativ 1 innebär minst påverkan på Slottsskogen entré av

tråglösningarna, vilket ökar förutsättningarna för att skapa en god gestaltad parkentré, liksom möjligheterna till ett gent och logiskt stråk från Linnégatan och Övre Husargatan till Slottsskogen. Östligt alternativ 1 innebär emellertid ett mindre effektivt resandebutbyte och ökar inte parkytan jämfört med idag. Effekten av markhöjningen vid entrén är dessutom svår att bedöma givet presenterat underlag. Avseende exploateringsmöjligheter öster om Dag Hammarskjöldsleden bedöms inte tråglösningarna vara alternativskiljande.

Förvaltningen bedömer att alternativ Östligt 1 är mest fördelaktigt utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv och förordar att projektet går vidare med alternativet. Barriären vid Slottsskogens entré blir mindre än för övriga alternativ och förutsättningarna för en attraktiv utformning av parkmiljön, liksom gatu- och stadsrummen är större än för Västligt alternativ. Eftersom trågets placering kommer att utgöra en fast förutsättning för platsens utformning under mycket lång tid framöver bedömer förvaltningen den minskade barriäreffekten som den viktigaste faktorn för val av alternativ

Konsekvenser av utredningar som påverkar projektets framtida genomförande

Fasta förutsättningar för projektet

Presenterade trågalternativ är en konsekvens av tidigare fattade beslut, både i kommunfullmäktige, trafikinämnden samt inom projektstyrelsen. Fasta förutsättningar som är av särskild betydelse för trågens lokalisering är dels beslutet om att Vegasvackans lerficka ska undvikas, dels förutsättningen att Lindholmsförbindelsen ska vara en del av innerstadsringen och därmed ansluta mot Medicinareberget och Sahlgrenska.

Undvikandet av Vegasvackans lerficka får till följd att alternativ i markplan avfärdats. Då Lindholmsförbindelsen ska ansluta till Medicinareberget krävs att tråget kommer upp nära Slottsskogens entré för att möjliggöra att växeln vid Annedalsmotet nås.

Den ekonomiska ramen för projektet, beslutad av kommun- och regionfullmäktige, utgår från att hållplatsen på Linnéplatsen placeras ovan mark.

Förutsättningar för förändring av trågets lokalisering

Trågens lokalisering beror i första hand på att Lindholmsförbindelsen ska kunna ansluta till Medicinareberget, via befintlig spårväxel vid Annedalsmotet. För att skapa en större frihetsgrad avseende trågens lokalisering behöver sannolikt Annedalsmotet rivas och befintlig växel flyttas längre söderut. En rivning och flytt av Annedalsmotet hade dels kunnat minska trågets barriär vid Slottsskogens entré, dels kunnat skapa en mer sammanhängande stadsstruktur mellan Linnéplatsen och Änggården. Det kräver en tydlig plan för hur aktuell sträcka av Dag Hammarskjöldsleden kan omdanas och hur tillgängligheten till Medicinareberget kan säkerställas.

Ett alternativ till att uppföra ett tråg vid Linnéplatsen är att skapa en tunnel under Medicinareberget och en underjordisk station vid Linnéplatsen. Det hade kunnat skapa högre stadskvaliteter på platsen och goda förutsättningar för utveckling av Slottsskogen, men innebär utöver en tunnel under Medicinareberget sannolikt tråglösningar på andra platser i staden.

Konsekvenser av justering av fasta förutsättningar

Att utreda en justering av de fasta förutsättningarna innebär att genomförandet av projektet kraftigt försenas. Enligt projektets egna bedömningar bedöms förseningen uppgå till mellan två och sex år, beroende på vilka förutsättningar som är tänkta att ses över.

Vidare får förändring av de fasta förutsättningarna konsekvenser för stadens ekonomi, då det medför merkostnader som inte kommer att bekostas inom ramen för Sverigeförhandlingen. Det finns idag inga medel för att bekosta ovan nämnda åtgärder.

Det finns också stora osäkerheter kring vilka ytterligare frihetsgrader en flytt av Annedalsmotet skulle innebära. Avseende tunnel under Medicinareberget har tidigare utredning bedömt att en sådan kan kosta från 1,5 till över 3 miljarder, beroende på lösning.² En lösning inkluderande en underjordisk hållplats vid Linnéplatsen bedöms kosta över 3 miljarder.

Säkerställande av stadsrummets framtida utformning

Presenterade förslag på tråglösningar innehåller skisser över möjlig utformning av gatu- och stadsrum vid Linnéplatsen och Dag Hammarskjöldsleden. I arbetet med planprogram och kommande detaljplan är det av vikt att säkerställa en utformning av stadsrummen som är attraktiv utifrån i första hand fotgängare och cyklisters perspektiv. Utformningen behöver ta sin utgångspunkt i översiktsplanens rekommendationer samt platsens karaktär och kulturhistoria. Vissa av de utgångspunkter som satts upp av projektet, exempelvis behov av separata busskörfält samt möjliggörandet av spårväg i Övre Husargatan, bedöms inte ha direkt påverkan på projektets genomförande och behöver vägas mot andra aspekter och anspråk, i första hand en attraktiv stads- och parkmiljö.

Förvaltningen bedömer att ansvar för frågor som inte är direkt kopplade till genomförande av Lindholmsförbindelsen bör ligga på stadsbyggnadsförvaltningen. Gestaltning och utformning av stads- och gatumiljöer, exploateringsmöjligheter samt bil- och busstrafikens framkomlighet och anspråk bör beskrivas och avvägas inom planprogram för Linnéplatsen. Utredning och avvägning av dessa aspekter bedöms inte påverka projekt Lindholmsförbindelsens framdrift, och bör ske i nära samarbete med projektet.

Henrik Kant

Henrik Levin

Stadsbyggnadsdirektör

Avdelningschef Detaljplan

² Presentation i trafiknämnden 2022-04-21 samt tjänsteutlåtande 2022-09-25