



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-05-22

Diarienummer N161-1090/25

Handläggare

Emma Etteklint

Telefon: 031-365 63 14

E-post: emma.etteklint@funktionsstod.goteborg.se

Samråd om järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen

Förslag till beslut

1. Nämnden för funktionsstöd tillstyrker järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen med de synpunkter som framgår i tjänsteutlåtandet.
2. Nämnden för funktionsstöd översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till exploateringsnämnden.
3. Nämnden för funktionsstöd förklarar paragrafen omedelbart justerad.

Sammanfattning

Nämnden har fått en inbjudan från exploateringsnämnden om samråd för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, med diarienummer EXF-2025-00150.

Syftet med Lindholmsförbindelsen är att skapa en ny spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigberget. Genom att knyta ihop Hisingen med fastlandet på ytterligare ett sätt förs stadsdelar och människor närmare varandra. Genom skapandet av en innerstadsring för spårväg avlastas trafiken i de centrala delarna av Göteborg och många resor blir snabbare och smidigare.

Förvaltningen tycker det är bra att Lindholmsförbindelsen blir en snabb och kapacitetsstark förbindelse som bidrar till att avlasta kollektivtrafiksystemet i de centrala delarna av staden. Förvaltningen betonar vikten av att stadens verksamheter ska tillämpa och ställa krav på universell utformning för alla stadens invånare vid stadsplanering.

Förvaltningen föreslår att nämnden för funktionsstöd tillstyrker samråd för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, med de synpunkter som framkommer i detta tjänsteutlåtande.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på ärendet utifrån den ekonomiska dimensionen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Parallellt med framtagandet av järnvägsplan för spårvägen har en miljökonsekvensbeskrivning tagits fram. Spårvägsanläggningen innebär både positiva och negativa konsekvenser för människors hälsa, miljö och hushållning med naturresurser. Där Lindholmsförbindelsen går ovan mark kommer stadsbilden att förändras när ett nytt infrastrukturelement läggs till. Tråg och tunnelmynningar vid både Lindholmen och Linnéplatsen är nya inslag i stadsbilden och genom en omsorgsfull gestaltning kan anläggningen anpassas till omgivningen. Största del av spårvägen placeras i tunnel och

får således inte någon större påverkan på stadsbilden. Befintliga träd kan komma att behöva avverkas eller flyttas. Spårområdet ovan mark får grön beläggning av gräs eller sedum, med hårdgjorda ytor vid passage av andra trafikytor. Möjlighet till gröna ytor har stor betydelse och ökar kvaliteten i livsmiljö för människor i alla målgrupper, inklusive personer med funktionsnedsättning.

Under byggtiden vidtas ett flertal åtgärder för att minimera påverkan på natur- och kulturmiljö samt boendemiljö. Tillfälliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått under byggtiden fastställs inte i järnvägsplanen. Behov av åtgärder under byggtiden förankras med tillsynsmyndigheten och att de vidtas säkerställs genom ett kontrollprogram, som kommer att tas fram i ett senare skede.

Bedömning ur social dimension

Projekt i stadsmiljö har stor påverkan på både boende och besökare i närområdet. Inom projektet Lindholmsförbindelsen genomförs en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. Analysen genomförs för hela projektet Lindholmsförbindelsen, vilket inkluderar såväl järnvägsplan som samtliga detaljplaner och tillhörande underlag och utredningar. Konsekvenserna av Lindholmsförbindelsen för sociala värden på respektive plats har identifierats, och omfattar såväl driftskede som byggskede. Lindholmsförbindelsen bidrar till minskade barriäreffekter inom staden i stort och av Göta älv, stärkt tillgång till funktioner för vardagslivet och kultur samt ökad tillgång till rekreationsområden som Slottsskogen. Samtidigt finns en risk för ökade barriäreffekter lokalt kring spåren och trågen samt risk för viss ökad otrygghet vid vissa platser som saknar insyn.

Byggskedet innebär temporära negativa konsekvenser som begränsad rörelsefrihet, vilket framför allt blir påtagligt för barn och unga. Under byggskedet kommer även orienterbarhet och tillgänglighet bli lägre samt markant ökade ljudstörningar och försämrad luftkvalitet. För att minska de negativa konsekvenserna och öka de positiva har perspektiv som fortsatt behöver beaktas inom projektet eller i fortsatta planeringsskeden lyfts. Dessa inkluderar åtgärder för att säkerställa god tillgänglighet och orienterbarhet, trygghet och säkerhet samt att minimera negativa effekter på människors hälsa och välmående. Detta innefattar buller- och stomljudsreducerande åtgärder, varsam hantering av byggtrafik samt trafikanordningsplaner och att byggskedet särskilt beaktar god tillgänglighet för utsatta målgrupper.

Utöver en slutgiltig konsekvensbedömning av Lindholmsförbindelsens påverkan på människor i Göteborg integreras ett socialt och barnperspektiv löpande i projekteringen, enligt Göteborgs Stads arbetssätt för att omhänderta sociala värden vid stadsutveckling. Samverkan för att säkerställa goda levnadsvillkor kommer fortsatt pågå inom projektet.

Samverkan

Information lämnas i förvaltningsövergripande samverkansgrupp (FSG) den 18 juni 2025.

Bilaga

1. Järnvägsbeskrivning Lindholmsförbindelsen

Ärendet

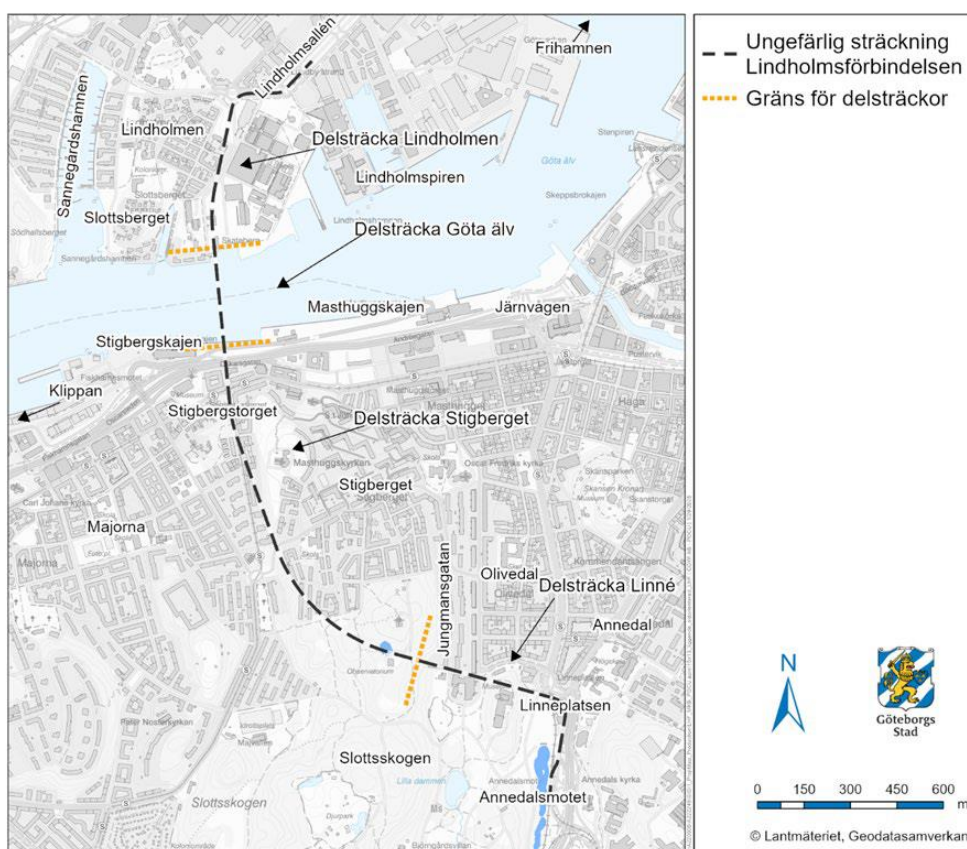
Nämnden för funktionsstöd har fått en inbjudan från exploateringsnämnden om samråd för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen.

Tiden för samrådet pågår mellan den 7 maj 2025 och den 5 juni 2025, men nämnden har beviljats anstånd att inkomma med svar senast den 27 juni 2025.

Beskrivning av ärendet

Förvaltningen yttrar sig i samrådet utifrån nämndens verksamhetsområden och perspektiv.

Syftet med Lindholmsförbindelsen är att skapa en ny spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen, via Stigberget i Göteborg som binds samman med viktiga målpunkter genom snabb och pålitlig kollektivtrafik. Spårvägen kommer till största del att gå i tunnel, med undantag för kortare sträckor ovan mark vid tunnelmynningarna på Lindholmen på Hisingen och Linnéplatsen. Lindholmsförbindelsen utformas som spårväg med stadsbanekvaliteter vilket innebär att spårvägen ska gå på egen bana med få korsningar i plan och relativt glest placerade hållplatser, vilket skapar förutsättningar för att hålla en hög hastighet och en förhållandevis hög turtäthet.



Figur 1. Figur 1. Ungefärlig sträckning för Lindholmsförbindelsen. Illustration: COWI.

Lindholmsförbindelsens funktion och lokalisering har tagit sin form i Göteborgs Stads stadsutvecklingsarbete och har sin grund i det gemensamma kollektivtrafikprogrammet *Målbild Koll2035*. Lindholmsförbindelsen ingår även i den så kallade Sverigeförhandlingen (Trafikverket, 2024), där den utgör en del av program *Spårväg och*

citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen. Lindholmsförbindelsen delfinansieras av staten genom den så kallade Sverigeförhandlingen samt Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen, med syfte att bland annat öka tillgängligheten i storstäderna.

Göteborgs Stad har valt att planlägga Lindholmsförbindelsen som en järnvägsplan, vilket innebär att projektet ska följa lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Som en del av järnvägsplanen tar Göteborgs Stad fram underlag och utredningar för Lindholmsförbindelsen. Projektet innebär även en påverkan på områden utanför järnvägsplanens gränser och eftersom spårväg inte får byggas i strid mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser pågår parallellt stadsbyggnadsförvaltningens planläggning av fyra detaljplaner:

- *Detaljplan Tunnel*, som reglerar utbyggnad av spår i tunnel samt tråg längs med hela sträckan Lindholmen–Linnéplatsen. Detaljplanen reglerar även en ny underjordisk hållplats på Stigberget inklusive uppgången vid E45/Oscarsleden, samt tillfarts- och servicetunnlar som tillhör spårtunneln.
- *Detaljplan Lindholmen*, som reglerar spårvägens etapp ovan mark på Lindholmen.
- *Detaljplan Stigberget*, som reglerar entrébyggnaden till hållplats Stigberget och den västra delen av den omgivande torgytan. För hållplats Stigberget har slutligplacering ännu inte beslutats vilket kommer försätta utredas i pågående planeringsarbetet. Göteborgs Stad kommer rekommendera att alternativet med underjordisk hållplats väljs eftersom bedömningar visar att det är det mest fördelaktiga av de studerade alternativen.
- *Detaljplan Linnéplatsen*, som reglerar spårvägens etapp ovan mark på Linnéplatsen och omgivande ytor utifrån det pågående programförslaget för Linnéplatsen.

Lindholmsförbindelsen innebär både positiva och negativa konsekvenser för människors hälsa, miljö och hushållning med naturresurser. Där Lindholmsförbindelsen går ovan mark kommer stadsbilden att förändras när ett nytt infrastrukturelement läggs till. Tråg och tunnelmynningar vid både Lindholmen och Linnéplatsen är nya inslag i stadsbilden, och genom omsorgsfull gestaltning i anläggningsdel där tunneln når upp till markplan, kan anläggningen anpassas till omgivningen. Den underjordiska hållplatsen vid Stigbergstorget innebär förändrade rörelsemönster och aktivitet, vilket har potential att stärka platsen som mötesplats och bytespunkt. Den nya hållplatsen vid Linnéplatsen innebär en förändring i rörelsemönster och aktivitet i området, där en ny entré till Slotsskogen i öster mot Linnéplatsen förväntas ta emot ett större flöde av människor än idag. Slotsskogens huvudentré får ett nytt utseende när området kring tunneln och spårvägen anläggs. Detta har potential att stärka entréområdets utseende och knyta an till den historiska bakgrunden för parken.

Arbetet med järnvägsplanen beräknas pågå fram till 2027 för att slutligen kunna fastställas 2028. Byggstart är beräknad till 2031–2032 men förberedande entreprenader kan eventuellt påbörjas tidigare. Anläggningen planeras att tas i drift 2039. Byggskedet omfattar byggande av själva Lindholmsförbindelsen, men även anpassning av gator samt gång- och cykelbanor i Lindholmsförbindelsens närområde. Under byggtiden kommer det att bli en ökning av transporter på det allmänna vägnätet. Tunga transporter kan orsaka störningar i närområdet och omledning av trafik är nödvändig. Arbetena kommer att påverka såväl näringslivets transporter som kollektivtrafiken. Gång- och cykelbanor kommer att behöva ledas om.

Förvaltningens bedömning

Staden växer och att utveckla och skapa ett mer robust spårvägssystem och främja hållbara resor är av stor vikt för utvecklingen av kollektivtrafiken i Göteborg.

Förvaltningen tycker det är bra att Lindholmsförbindelsen blir en snabb och kapacitetsstark förbindelse som bidrar till att avlasta kollektivtrafiksystemet i de centrala delarna och samtidigt binda ihop staden över älven. Det är positivt för alla människor, inklusive förvaltningen för funktionsstöds målgrupper.

Förvaltningen påpekar att det är viktigt att arbeten med Lindholmsförbindelsen säkerställer möjligheten för alla målgrupper att ta sig fram kollektivt där tillgänglighet och överblickbarhet måste säkerställas för personer med rörelse- och synnedsättningar, både på och runt om hållplatser för att öka tryggheten och möjligheten till självständighet för förvaltningens målgrupper.

Göteborgs Stads Program för full delaktighet för personer med funktionsnedsättning 2021-2026 gäller för Göteborgs Stads samtliga nämnder och styrelser. I målområde nio står att personer med funktionsnedsättning har rätt till en tillgänglig och användbar inne- och utemiljö. Tillgängliga och användbara transporter och miljöer är en förutsättning för att uppnå full delaktighet för personer med funktionsnedsättning på lika villkor som andra. Förvaltningen betonar vikten av att de relevanta rättighetsområdena inom Lindholmsförbindelsen ska uppfyllas och att stadens verksamheter ska tillämpa och ställa krav på universell utformning för alla stadens invånare vid stadsplanering. Förvaltningen tycker det är bra att projekten kring Lindholmsförbindelsen tar upp vikten av att säkerställa orienterbarhet och trygghet under byggtiden.

Förvaltningen föreslår att nämnden tillstyrker samråd för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, med de synpunkter som framkommer i detta tjänsteutlåtande.

Camilla Blomqvist

Kamila Norlander

Förvaltningsdirektör

Avdelningschef Ekonomi