

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-06-16

SBN 2023-06-20

Diarienummer SBF-2023-00778

Handläggare

Arvid Törnqvist

Telefon: 031-368 16 50

E-post: arvid.tornqvist@stadsbyggnad.goteborg.se

Svar på remiss från exploateringsförvaltningen avseende 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 anser att det utifrån underlaget i PM inte går att ta ställning till vilket av de beskrivna alternativen som bäst tillvaratar Linnéplatsens potential. De tre presenterade alternativen är relativt likartade och har den lokala trafikens rörelser som utgångspunkt. Det saknas till stora delar bakgrund och förklaring till varför den föreslagna lösningen med ett tråg mitt på Linnéplatsen valts ut utifrån såväl Översiktsplanens intentioner som påverkan på övergripande trafiksystem. För att helt kunna ta ställning till teknisk lösning måste påverkan på Linnéplatsen utredas vidare utifrån såväl lokal påverkan som systemperspektiv samtidigt som anspråket avvägs mot andra allmänna och enskilda intressen på platsen i parallellt pågående planprogram och detaljplan.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension

Bedömning ur ekologisk dimension

Lindholmsförbindelsen kommer stärka stadens kollektivtrafiksystem och kommer skapa nya kopplingar som underlättar ett hållbart resande. De föreslagna anläggningarna får stor lokal påverkan vilket kommer utredas vidare inom ramen för järnvägsplan, planprogram och detaljplan.

Bedömning ur social dimension

Lindholmsförbindelsen ger möjlighet till nya resmönster med kollektivtrafiken i staden och stärker Linnéplatsen som nod för kollektivtrafik och stadsutveckling. Placeringen av en ny infrastrukturanläggning på Linnéplatsen kommer få stor påverkan på medborgarnas upplevelse av platsen. Entrén till Slottsskogen är ett av stadens viktigaste rum och en tillgänglig och attraktiv utformning av stadsrummet är avgörande för hur platsen kommer fungera i framtiden.

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

Bilagor

1. Broschyr samråd ny spårväg på Linnéplatsen
2. Samradshandling 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. Remisstiden var 9 mars till 5 april.

Stadsbyggnadsförvaltningen driver parallellt med Järnvägsplanen ett planprogram för Linnéplatsen för att avväga olika intressen och konsekvensbeskriva Lindholmsförbindelsens anspråk. Preliminärt kommer samråd för Program Linnéplatsen ske i december 2023. Flera detaljplaner kommer upprättas för att möjliggöra järnvägsplanens genomförande och dessa är under uppstart.

Beskrivning av ärendet

Tidigare fattade beslut

Lindholmsförbindelsen är ett projekt inom Sverigeförhandlingen, där det 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 2017. I kommunfullmäktiges beslut är Lindholmsförbindelsen illustrerad enligt nedan.



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 året efter.

År 2021 fattades beslut om att Lindholmsförbindelsen ska utformas som en tunnel under älven, och inte som en bro. Beslutet fattades i kommunfullmäktige. I projektstyrelsen fattades under hösten 2021 beslut om att genomförandestudien i det fortsatta arbetet studerar tråg i västligt respektive östligt läge vid Linnéplatsen. Beslutet innebar att alternativet markplan samt Rosengatan inte studeras vidare. Projektet informerade

dåvarande trafiknämnden, park- och naturnämnden samt fastighetsnämnden om beslutet. Frågan om information gick även till dåvarande byggnadsnämnden, men det fanns inget önskemål om presentation.

Utöver beslut som rör projektet behöver även andra beslut med bäring på Linnéplatsen nämnas. 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 framtagen.

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. 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, vilka påverkar lokaliseringen av trågen. Som tidigare nämnt finns beslut i kommunfullmäktige om Lindholmsförbindelsens sträckning och att förbindelsen ska vara utformad som en tunnel under älven. I beslutet om Lindholmsförbindelsens sträckning framgår att projektet ska sträcka sig till Linnéplatsen på södra sidan älven, där en hållplats ska vara lokaliserad.

Därutöver finns ett antal övriga randvillkor, som till stor del ger förutsättningarna för var en tunnelmynning kan placeras och vilka tekniska lösningar som är möjliga.

Randvillkoren 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.

- Spårvägar till och från Lindholmsförbindelsens tunnel ska kunna ansluta både mot Sahlgrenska (Medicinareberget) och mot Frölunda.
- Befintlig anslutning mellan Frölunda och Linnégatan ska finnas kvar.
- En möjlig framtida koppling med spårtrafik på Övre Husargatan bör inte omöjliggöras.
- 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.
- Slottskogspromenaden ska värnas, och trågmynningarna ska således lokaliseras öster om promenaden.
- Dag Hammarskjöldsleden och bebyggelsen öster om leden begränsar hur långt österut en spårväg kan vara lokaliserad.
- 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.

- Separata spårvagnshållplatser, det vill säga en hållplats för Lindholmsförbindelsen och en för Frölundabanan, för att skapa god kollektivtrafikkapacitet på platsen.

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

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning

Linnéplatsen har en stark identitet och är en av stadens mest frekventerade platser då det både är en kollektivtrafiknod men även den huvudsakliga entrén till Slottsskogen. Det är en välkänd mötesplats för många göteborgare och besökare och är i översiktsplanen utpekad som en framtida nod för stadsutveckling. Vid Linnéplatsen överlagras flera riksintressen och det är därmed en känslig plats att utveckla vilket kommer ställa höga krav både på funktioner såsom gång- och cykeltrafik och utformning av allmän plats.

I samrådet presenteras tre alternativ som alla är relativt likartade, de har trafikens rörelser som utgångspunkt med många impedimentsytor som följd. De olika alternativen medför påverkan på möjligheterna att utveckla kollektivtrafiksystemet både lokalt på platsen men även som knutpunkt för en stor del av staden. Ett val av alternativ bör utgå från vilken påverkan och vilka möjligheter de olika alternativen ger ur systemperspektiv. Några kopplingar som bör utredas och beskrivas utifrån systemperspektiv är spårväg i Övre Husargatan, spårtrafik i Dag Hammarskjölds boulevard, spårtunnel under Medicinareberget och spårtrafik på Linnégatan. Möjligheten till att i framtiden köra pendeltåg i tunneln bör även den övervägas och beskrivas.

Det växelpaket vid Annedalsmotet som angivits som en fast förutsättning bör vägas mot möjligheten och behovet av att inom rimlig tid bygga om och modernisera Annedalsmotet. En flytt av växelpaketet skulle kunna ge betydande positiva effekter på utformningen av Linnéplatsen och möjligheten att koppla kollektivtrafiksystemet mot fler relationer.

Projektet behöver tillsammans med pågående planprogram och detaljplan fokusera på att tillvarata Linnéplatsens potential genom att arbeta för en god helhetslösning för Linnéplatsen utifrån översiktsplanens inriktning om stark och tydlig entré till stadskärnan och Slottsskogen, samt ett väl gestaltat stadsrum med plats för vistelse. Det samråd som nu skickats ut saknar till stora delar bakgrundsbeskrivning inklusive beskrivning av tidigare utredda och bortvalda alternativ vilket gör det svårt att sätta in liggande förslag i ett sammanhang. I det fortsatta arbetet måste det göras en tydlig redovisning av projektets bakgrund och strategiska val.

Projekt Lindholmsförbindelsens fasta förutsättningar

De presenterade tråglokaliseringarna är mycket snarlika varandra, och begränsar möjligheterna till utveckling av Linnéplatsen i linje med översiktsplanen. Tråglokaliseringarna är i hög utsträckning ett resultat av ett antal fasta förutsättningar. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det finns skäl att analysera och konsekvensbeskriva justering av de fasta förutsättningarna, då det kan möjliggöra en mer fördelaktig utformning av Lindholmsförbindelsens anslutning. Det är tänkbart att översyn behöver ske inom ramen för planprogram för Linnéplatsen, och det är även sannolikt att en justering kan innebära en merkostnad för staden, som inte inryms i projektets budgetramar.

- **Befintligt växelpaket strax norr om Annedalsmotet**

Att växelpaketet vid Annedalsmotet ses som en fast förutsättning påverkar hur tidigt tråget kommer upp i markplan vid Linnéplatsen. En förskjutning av trågmynningen söderut hade givit bättre förutsättningar för stadsrummet vid Linnéplatsen, varför det är av vikt att undersöka bland annat den tekniska livslängden av växelpaketet och Annedalsmotet. I ÅVS Dag Hammarskjölds boulevard konstateras att livslängden för flera av trafikplatserna längs leden håller på att löpa ut. Att ersätta Annedalsmotet och växelpaketet behöver konsekvensbeskrivas och kostnadsbedömas.

- **Antal hållplatslägen**

Samtliga tråglösningar och förslag på utformningar av knutpunkten vid Linnéplatsen utgår från fyra hållplatslägen för spårväg, två för Lindholmsförbindelsen och två för Frölundabanan. Därutöver finns två separata hållplatslägen för buss. Antalet hållplatslägen tycks bygga på en resandeprognos över antalet på- och avstigande vid Linnéplatsen. Det är emellertid oklart vilken kapacitetsanalys som legat till grund för bedömningen av behovet av antalet hållplatslägen. Behovet av hållplatslägen är i hög utsträckning beroende av trafikeringen, som därmed till viss del är möjlig att anpassa. Vid Chalmershållplatsen, som har stora likheter med lösningen vid Linnéplatsen, finns endast två hållplatslägen för spårväg och två för buss. Möjligheten att minska antalet hållplatslägen, exempelvis genom att ha gemensamma lägen för spårväg eller låta buss och spårväg samsas, bör beskrivas, då det skulle minska kollektivtrafikens utbredning på platsen. I PM görs jämförelse med resandemängder vid Korsvägen för att motivera behovet av antalet hållplatslägen. Antalet resenärer är emellertid i hög utsträckning en konsekvens av den trafikering som antas och medges. En utformning av Linnéplatsen som liknar Korsvägens bedöms inte lämplig sett till platsens lokalisering, funktion och potential.

- **Undvikande av Vegasvackans lerficka**

I PM beskrivs att Vegasvackans lerficka bör undvikas, eftersom utlösande av lerfickan kräver arbete i öppet schakt och därmed rivning av fastigheter, exempelvis hela eller delar av Vegahemmet. Undvikande av Vegasvackan innebär att lösningar i markplan har förkastats. Lösningar i markplan kan vara fördelaktiga, om sådana kan integreras i dagens gatustruktur och anpassas till fotgängares villkor. Det är dock möjligt att en förbindelse i markplan ger upphov till fler stadsmässigt negativa effekter än tråglösningarna. I PM har emellertid markplan avfärdats utifrån tekniska aspekter snarare än stadsmässiga.

- **Kurvradier**

Snävare kurvradier för spårvägen än vad som antagits kan eventuellt skapa förutsättningar för att tråget kan lokaliseras än mer österut än vad som presenteras i PM. Förutsättningarna för detta behöver klargöras.

Stadsbyggnadsförvaltningens bedömning av presenterade trågalternativ

Nedan presenteras hur stadsbyggnadsbedömningen ser på de presenterade trågalternativen, dels utifrån ett övergripande perspektiv, dels utifrån respektive förslag.

Översiktsplanens inriktning och rekommendationer för Linnéplatsen

Översiktsplanen möjliggör innerstadsringen för spårvägstrafik. Innerstadsringen, i vilken Lindholmsförbindelsen är en central del, bedöms vara av vikt för att utveckla ett mer

robust spårvägssystem och främja hållbara resor. Innerstadsringens utformning och sträckning är emellertid inte avvägd mot andra, inom översiktsplanen, utpekade intressen.

I översiktsplanen finns ett antal rekommendationer som ger stöd för avvägningar med syfte att tillvarata Linnéplatsens potential. Översiktsplanens rekommendationer till Linnéplatsens som nod är:

- Säkerställ i planering viktiga gång- och cykelstråk och stärk dess upplevelsevärden
- Utveckla Linnéplatsen som entré till stadskärnan och Slottsskogen och ett väl gestaltat stadsrum med plats för vistelse
- Hantera hållplatslägen samlat för en god bytespunkt och verka för att minska de trafikala markanspråken, för att stärka och utveckla Slottsskogens gränser och funktion som målpunkt

Utöver ovanstående finns en rekommendation för *U1 -Utredningsområde* som motsvarar planprogrammets avgränsning:

- Slottsskogen bör utvecklas till ett starkt strukturerande stadsbyggnadselement som förtydligar och definierar de omgivande stadsrummen och gatorna. Parkens gräns bör stärkas och förtydligas mot Linnéplatsen och boulevarden

Översiktsplan för Göteborg är kommunens övergripande strategi för mark-, vatten-, och bebyggelseutveckling och ska vara vägledande vid beslut. Hur projektet förhåller sig till översiktsplanens rekommendationer framgår inte i PM. Det är därför oklart om, och på vilket sätt, översiktsplanen varit en förutsättning för olika lokaliseringar av tråg. Lokaliseringarna tycks istället ha tagit sin utgångspunkt i vad som är tekniskt och trafikalt mest fördelaktigt, snarare än om lösningarna stödjer utvecklingen av Linnéplatsen som entré till stadskärnan, nod och ett väl gestaltat stadsrum.

Generella kommentarer till presenterade trågalternativ utifrån ett stadsbyggnadsperspektiv

Det är svårt att se hur presenterade förslag förhåller sig till översiktsplanens rekommendationer för platsen. Förslagen tar inte utgångspunkt i historiska spår och de stora dragen i stadslandskapet utifrån topografi, bebyggelse, grönstruktur och rörelser. Funktion och form hänger inte samman i Linnéplatsens historiskt rundade form. Entréer samt vad som är plats för rörelse respektive plats för vistelse behöver tydliggöras. Illustrerade trädrader används inte som ett stadsbyggnadselement, exempelvis genom att leda till en centrerad målpunkt eller rama in en rumslighet. Trädradernas funktion blir endast att illustrera och förstärka körbanans riktning och därmed förstärka det trafikrum som dominerar platsen i dag.

Då det saknas sektioner och visualiseringar i ögonhöjd är det svårt eller omöjligt att förstå hur trågalternativen kommer ansluta till befintliga höjder och hur tråget kommer att upplevas på platsen.

Samtliga alternativ har trafikens rörelser som utgångspunkt, med många impedimentsytor som följd. Det skapar ett ineffektivt nyttjande av markytor, vilket inte är stadsmässigt och inte heller i linje med vad som vanligtvis kännetecknar en central innerstad.

Samtliga alternativ innebär vidare begränsningar av fotgängares och cyklisters färdvägar jämfört med idag. Inget alternativ stödjer eller förstärker den starka gång- och cykelkopplingen mellan Övre Husargatan och Slottsskogen.

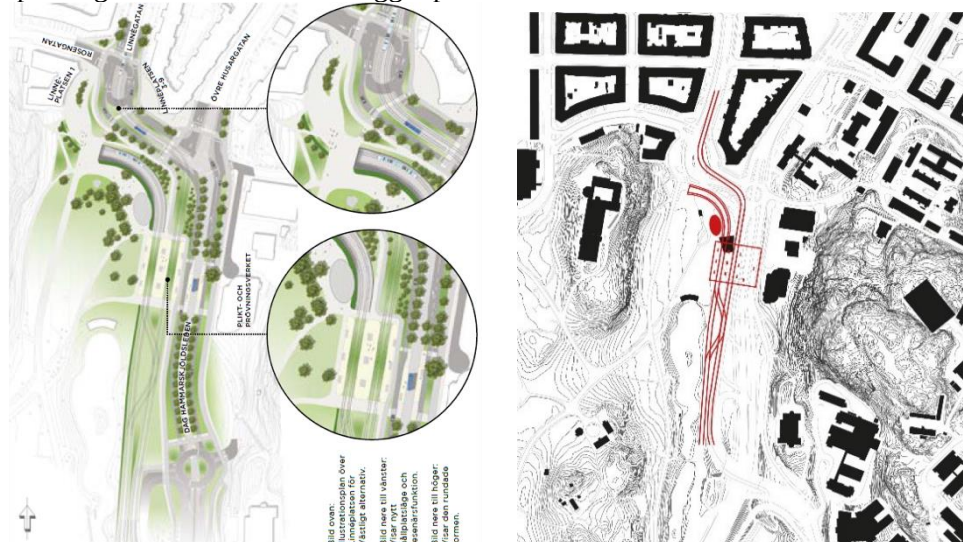
Förvaltningen ser att det finns skäl att vidare studera frågan om det är möjligt att däcka över stora delar eller hela tråget för att minska dess barriärpåverkan. Det är möjligt att en överdäckning istället förstärker barriäreffekten, men konsekvensen av en överdäckning behöver utredas.

Det är slutligen otydligt i vilken mån olika alternativ stöder eller motverkar en framtida boulevardisering av Dag Hammarskjöldsleden.

Bedömning och ställningstagande avseende presenterade trågalternativ

Alternativ Väst

Västligt alternativ innebär att Lindholmsförbindelsens spårväg är lokaliserad väster om dagens spårväg till/från Linnégatan, som i sin tur är förskjuten österut mot Dag Hammarskjöldsleden. Det finns fyra hållplatslägen för spårvagn och därutöver två hållplatslägen för buss, som alla ligger parallellt med varandra.



Alternativ Väst innebär att spårvägsanläggningen skjuts närmare Dag Hammarskjöldsleden än idag. Det får till följd att de trafikala anspråken samlas på en plats. Hade det varit möjligt att minska antalet hållplatslägen kan en mer sammanhållen och stadsmässig gatusektion vid en eventuell framtida Dag Hammarskjölds boulevard skapas. Lokalisering av spår och hållplatser vid leden kan dock även innebära att barriäreffekten kan förstärkas än mer än idag, beroende på möjligheten för fotgängare och cyklister att passera.

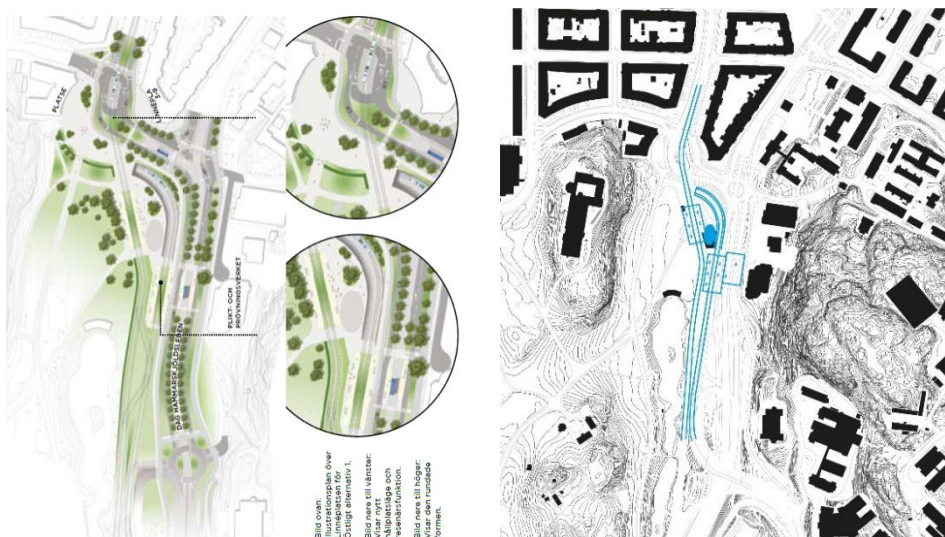
Frölundabanan's nya dragning blir strukturerande för sektionen mellan Linnéplatsen 3-9 och tråget, och begränsar möjligheten att omdana sektionen. Vidare är vissa av de illustrerade cykelvägarna ologiska, och innehåller flera 90-graderssvängar. Som kontrast är linjeföringen för bil- och spårvägstrafiken betydligt mer gen och logisk.

I förhållande till övriga alternativ innebär Västligt alternativ en samlad knutpunkt, vilket kan underlätta bytesfunktionen och bytesmöjligheterna. Illustrerat gång- och cykelstråk vid hållplatsområdet är emellertid ologiskt med tvära kurvor. Västligt alternativ innebär att befintlig spårvagnshållplats försvinner, vilket gör att Slottsskogen får en mer samlad parkyta jämfört med de östliga trågalternativen. Det finns dock risk att tråget, och framförallt trågets mur, påverkar användningen av parken negativt. Alternativet innebär att kvarvarande utrymme vid Slottsskogens entré blir litet.

Till skillnad från de östliga alternativen möjliggör alternativ Väst framtida spårväg i Övre Husargatan, vilket är ett utpekad utredningsområde i översiktsplanen.

Alternativ Östligt 1

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.



Sektion mellan tråget och byggnaden Linnéplatsen 3–9 fredas från spårväg, vilket skapar förutsättningar för att skapa en mer stadsmässig gatusektion jämfört med idag. Korsningen mellan Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är mindre i utbredning än för Västligt alternativ, vilket är positivt. Jämfört med alternativ Väst blir färdvägarna för fotgängare och cyklister mer gena och logiska, och antalet konflikter med spårvägstrafiken ökar inte jämfört med idag. Bytesfunktionen i de östliga alternativen är eventuellt mindre fördelaktig eftersom alternativen skapar utspridda och ologiska hållplatslägen. Framförallt för bytet mellan buss och spårväg mot Linnégatan blir avstånden långa. Då det saknas sektioner är det svårt att bedöma konsekvenserna av att spåren höjs en meter och vilken påverkan det får både för stadsrummet, de visuella sambanden och entrén till Slotsskogen. Det är sannolikt att höjningen av spåren innebär en försämrad tillgänglighet för fotgängare och cyklister. Framförallt personer med funktionsnedsättning bedöms påverkas negativt. Östligt alternativ 1 innebär att entrén till parken inte påverkas mer av spårvägstrafiken än idag, vilket är en fördel jämfört med övriga alternativ.

Alternativ Östligt 2

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 vid dagens hållplats och 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 Frölundabanas förskjutning. Alternativet skapar en stor yta mellan de 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.

Sektion mellan tråget och byggnaden Linnéplatsen 3–9 fredas från spårväg, vilket skapar förutsättningar för att skapa en mer stadsmässig gatusektion jämfört med idag.

Korsningen mellan Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är mindre i utbredning än för alternativ Väst, vilket är positivt.

Jämfört med alternativ Väst blir färdvägarna för fotgängare och cyklister mer gena och logiska, och antalet konflikter med spårvägstrafiken ökar inte jämfört med idag.

Bytesfunktionen i de östliga alternativen är eventuellt mindre fördelaktig eftersom alternativen skapar utspridda och ologiska hållplatslägen. Framförallt för bytet mellan buss och spårväg mot Linnégatan blir avstånden långa.

Sammanvägd bedömning av presenterade trågalternativ

Det går idag inte att ta ställning till vilket av de presenterade alternativen som bäst tillvaratar Linnéplatsens potential. Det går dock att se fördelar och nackdelar med de olika alternativen vilka redovisats ovan.

Av de presenterade trågalternativen bedömer Stadsbyggnadsförvaltningen att alternativ öst 2 ger störst negativa effekter. Alternativet innebär att Frölundabanan skjuts längre in i Slottsskogen, vilket får stor påverkan både på Slottsskogens entré och på parkens utbredning och möjliga nyttjande. Stadsbyggnadsförvaltningen anser därför att alternativ öst 2 inte bör utredas vidare.

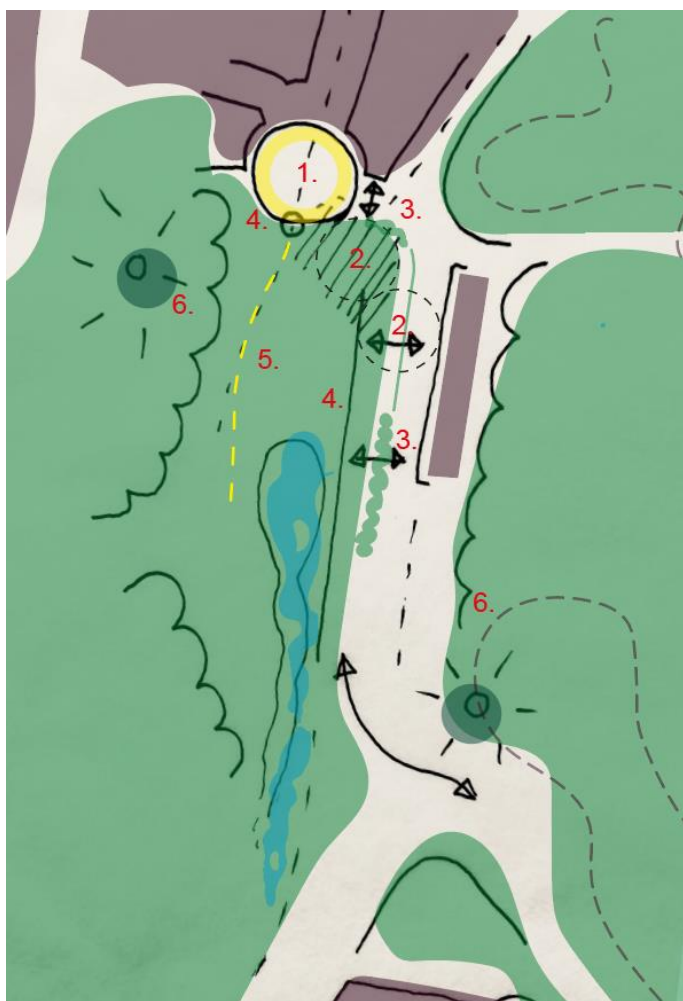
Vilken av alternativ Väst och alternativ Öst 1 som är mest fördelaktig för Linnéplatsens framtida utveckling är delvis svårt att bedöma utifrån framtaget underlag. Alternativ Öst 1 har till fördel att ingreppen i Slottsskogens entré inte blir större än idag. Dessutom möjliggör alternativet en omdaning av sektionen mellan Linnéplatsen 3–9 och tråget, samt en mindre utbredd korsning vid Övre Husargatan. Alternativet innebär dessutom mer gena och logiska färdvägar för fotgängare och cyklister. Det är emellertid svårt att bedöma hur markhöjningen vid Frölundabanan kommer att påverka upplevelsen av platsen, och det finns en uppenbar risk att höjningen innebär en påtaglig negativ påverkan.

Alternativ Väst har till sin fördel att de trafikala anspråken samlas längre österut, vid Dag Hammarskjöldsleden. Dock blir Frölundabanan strukturerande mellan Linnéplatsen 3-9 och träget och svårutnyttjade impedimentsytor riskerar skapas.

Fortsatt process

Tillvarata Linnéplatsens potential – medskick från stadsbyggnadsanalys och vidare arbete med planprogram

Linnéplatsen har en stark identitet, är en välkänd mötesplats för många göteborgare och besökare och är i översiktsplanen utpekad som en framtida nod för stadsutveckling. Inom ramen för pågående planprogram för Linnéplatsen har en stadsbyggnadsanalys påbörjats, vilken beskriver platsens huvuddrag, karaktär och historisk uppbyggnad. Stadsbyggnadsanalysen pekar på intentioner för en helhetslösning i en stadsbyggnadsidé.



Skiss som visar intentioner för vidare utveckling av Linnéplatsen: 1, Linnéplatsens runda form med centrerad entré. 2, koncentrerad bytespunkt, vid Slotsskogens entré alternativt i boulevard. 3, smalare gaturum med grönska som markerar riktningar och gränser i stadslandskapet. 4, tydlig övergång mellan park, stads- och gaturum samt bebyggelse. 5, parkens storlek, utbredning och annonsering. 6 kontakt mellan dalsidorna med dess landmärken.

Medskick utifrån intentioner för vidare utveckling av platsen:

- Lyft fram och tydliggör de stora dragen i stadslandskapet. Dalgångens form är viktig att bevara då den formar mötet med den tätare staden. Grönska mot Slotsskogen ska bevaras och utvecklas då det förstärker funktioner och

riktningar i stadslandskapet. Läge och utformning av vatten och dammar är av betydelse utifrån både gestaltning och skyfallshantering. Bebyggelse bör koncentreras till den östra dalsidan under förutsättning att den underordnar sig grönskan och Annedalskyrkan.

- Arbeta med de nyanserade höjdskillnaderna i park-, stads- och gaturum för att förstärka visuella kopplingar. De små variationerna i topografin får betydelse för upplevelsen i ögonhöjd.
- Förstärk de historiska dragen som har sitt ursprung i en tydlig stadsbyggnadssidé såsom Linnéplatsens rundade form i bebyggelse, park och stadsrum, smalare gaturum, markerad och grön gräns som annonserar Slottsskogen, vyer mellan stadskvarter och park, kommunikation koncentrerad i dalgången med parallella trädrader som förstärker.
- Skapa logiska rörelser i tydliga stads- och gaturum samt öppna upp entréer och platser för bättre orienterbarhet.
- Placera Slottsskogens entré i symmetri med Linnégatan. Funktion och form ska hänga samman i Linnéplatsens historiskt runda form. Särskilj vad som utgör plats för vistelse och plats för rörelse och se den cirkulära formen som utgångspunkt för dess utformning.
- Eftersträva en samlad trafiklösning som tar lite utrymme i anspråk, minska de storskaliga korsningarna och förstärk entrén till parken, som är en av de viktigaste gång- och cykelstråken i centrala Göteborg. Utgångspunkt för dimensionering av trafikytor för bil ska vara översiktsplanen, trafikstrategi för en nära storstad och miljö- och klimatprogrammet, som föreskriver en kraftig minskning av biltrafiken.
- Koncentrera bytespunkten och utveckla en tydlig koppling till Slottsskogens entré och övriga gaturum. Utveckla övergången vid Övre Husargatan/ Dag Hammarskjölds led som tydlig start på en boulevard, för att markera ett skifte i tempo och karaktär i staden. Här ska lösningar utformas på ett sätt som går i linje med en omvandling av Dag Hammarskjöldsleden till boulevard, vilket är ett utpekat uppdrag i kommunfullmäktiges budget för år 2023.

För närvarande pågår ett planprogram för Linnéplatsen, vilket förväntas kunna gå ut på samråd vid årsskiftet 2023/2024. En av målsättningarna med pågående planprogram för Linnéplatsen är att avväga de olika anspråk som finns på platsen, med översiktsplanens rekommendationer som utgångspunkt.

Om projektstyrelsen för Lindholmsförbindelsen fattar beslut om trågalternativ tidig höst är det sannolikt att tråglösningen behöver bli underlag för planprogrammet, och tråget blir strukturerande för platsen. Planprogrammet behöver då koncentreras på att skapa en så bra plats som möjligt, givet förutsättningen att ett tråg anläggs.

Om projektstyrelsen för Lindholmsförbindelsen inväntar planprogrammet kan eventuellt större frihetsgrad och möjlighet att utnyttja platsens potential skapas. Om planprogrammet inväntas kan detta dock påverka projektets tidplan. Möjliga frihetsgrader är emellertid beroende av förutsättningarna att justera någon eller några av projektets fasta förutsättningar, beskrivna ovan.

Henrik Kant

Karoline Rosgardt

Stadsbyggnadsdirektör

Tf Avdelningschef Detaljplan