

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2026-01-29

SBN 2026-02-24

Ärendenummer SBF-2023-02222

Handläggare

Fredrik Andersson

Telefon: 031-368 15 33

E-post:

fredrik.jan.andersson@stadsbyggnad.goteborg.se

Samråd om detaljplan för spårväg mellan Lindholmen-Linnéplatsen inom stadsdelarna, Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal

Förslag till beslut

I stadsbyggnadsnämnden:

1. Genomföra samråd om detaljplan för spårväg mellan Lindholmen-Linnéplatsen inom stadsdelarna, Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning är att förslaget till detaljplan är väl utformat med hänsyn till dess syfte och att detaljplanen kan gå på samråd. Förvaltningen bedömer planförslaget som lämpligt utifrån projektets förutsättningar och föreliggande behov samt den inriktning om spårväg i tunnel som finns som grund. Initialt bedöms inte planförslaget i ett driftskede medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg. I detaljplanen har avvägningar gjorts för att samordna olika intressen för att nå en sammanhållen helhet.

Genomförandetiden föreslås till 10 år med tanke på att planerad byggstart i stora delar ligger efter 2032.

Enligt undersökning av betydande miljöpåverkan ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram, detta kommer att ske till granskning.

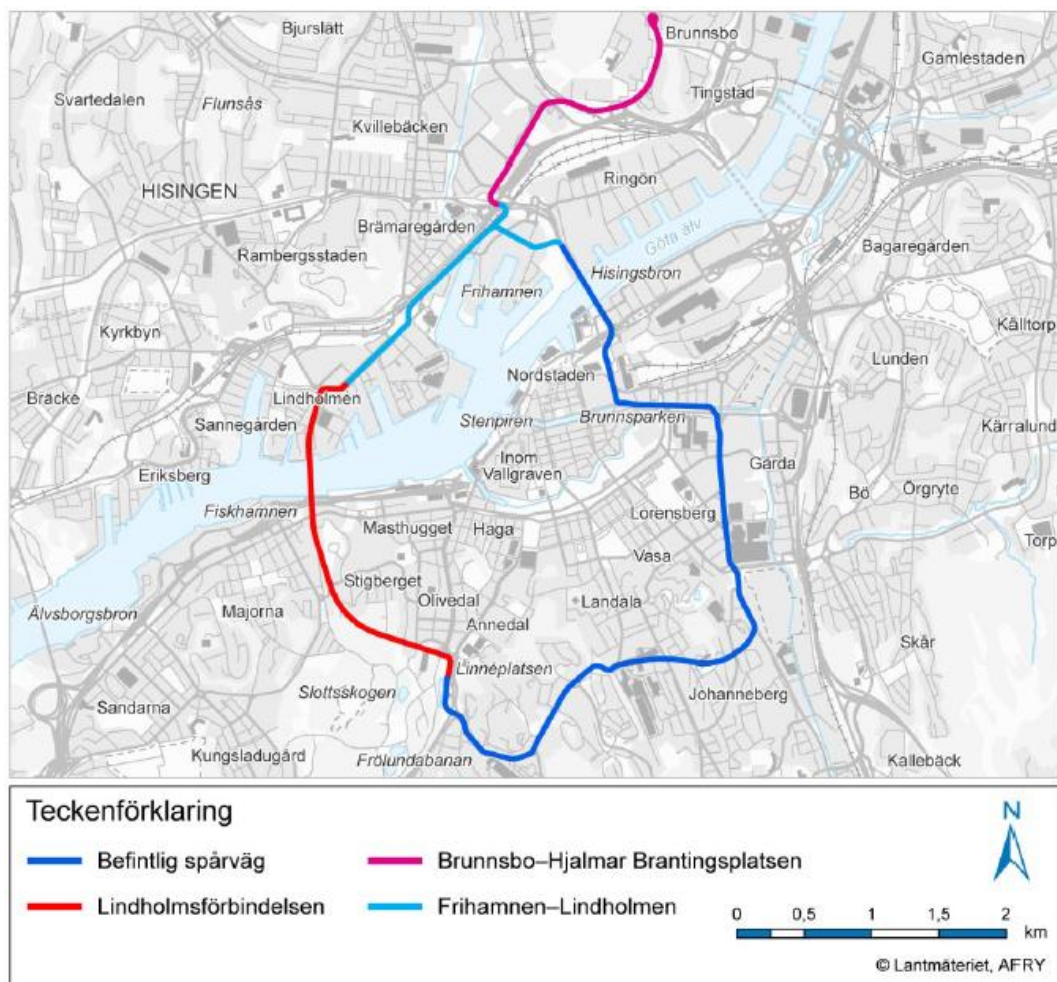
Byggnadsnämnden beslutade 2021-12-14 (genom Startplan 2022) att uppdra åt stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för spårväg Lindholmen-Linnéplatsen.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en ny spårvägsförbindelse i tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen, via Göta älv och Stigberget där det blir en underjordisk hållplats. Detta beslut avser samråd för detaljplanen.

Vid Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen syftar detaljplanen också till att skapa förutsättningar för utveckling av allmän plats och genomförandet av en god gestaltning av de offentliga rummen i anslutning till spårvägen – dels utifrån deras nya lägen och funktioner i staden, dels utifrån den förändrade stadsbild som Lindholmsförbindelsen medför och som behöver utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden.

Vidare är detaljplanens syfte att ge stöd för den järnvägsplan som tas fram parallellt med detaljplanearbetet, bland annat genom att järnvägsplanen för att kunna fastställas inte får strida mot gällande detaljplan. Järnvägsplan för Lindholmen-Linnéplatsen var på samråd 7 maj-5 juni 2025.

Projektet är en del av Spårväg och Citybuss Brunnsbo-Linné, vilket ingår i Sverigeförhandlingen (ramavtal 7) och samfinansieras av staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad. Det är Göteborgs stad genom exploateringsförvaltningen, avdelning Stora projekt, som projektleder investeringsprojektet med Lindholmsförbindelsen. Ursprunget finns i kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll 2035 och Lindholmsförbindelsen har i det sammanhanget pekats ut för att binda samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlasta de centrala delarna av Göteborg.



Innerstadsringen, som utgörs av spårväg. De mörkblå och ljusblå sträckorna finns på plats idag. Sträckan mellan Frihamnen och Lindholmen färdigställdes 2025. Övriga sträckor utgör programmet Spårväg och citybuss Brunnsbo-Linné. Illustration: AFRY

Projektet är utpekad i Göteborgs stads översiktsplan och ingår i det större programmet ”Brunnsbo-Linné via Lindholmen”. Syftet är att skapa ny spårväg och citybusslinjer i stråket Brunnsbo-Linné via Lindholmen för att försörja växande stadsdelar med kollektivtrafik och förbättra kopplingen mellan Hisingen och fastlandet. Lindholmsförbindelsen är en central del av den planerade innerstadsringen som ska länka samman stadskärnan med övriga delar av innerstaden.

Under 2020–2021 gjordes en teknisk förstudie för att se på alternativ av Lindholmsförbindelsens passage av Göta älv. I september 2021 tog kommunfullmäktige (Göteborgs stad) och regionfullmäktige (Västra Götalandsregionen) slutliga beslutet utifrån den tekniska förstudien att tunnel under Göta älv är det bästa alternativet. Lindholmsförbindelsen planeras därmed som en spårvägstunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Göta älv och Stigberget. Spårvägen leds via ett tunneltråg vid Plejadgatan på Lindholmen till en sänktunnel under Göta älv och vidare till Stigberget, där en ny underjordisk hållplats byggs. Därifrån går förbindelsen vidare söderut under mark till Linnéplatsen där spårvägen leds upp till marknivå igen via ett tunneltråg och knyter an till befintlig spårväg och hållplatser.

Planområdet är ca 3,2 km långt, varav 2,4 km under mark i tunnel. Detaljplanen är upprättad med utökat planförfarande enligt PBL (2010:900, SFS 2014:900).

Bedömning ur ekonomisk dimension

Detaljplanearbetets ekonomi

Planarbetet kan utföras inom förvaltningens budget. Planavtal har tidigare tecknats med intressent (exploateringsförvaltningen). I samband med detta beslut om samråd har nämnden i parallellt ärende att ta ställning till tecknande av nytt avtal. Ett nytt avtal krävs på grund av sammanslagning av flera detaljplaner till en samt att det genom utökad tidplan och anpassad bemanning medför att den samlade budgeten för planarbetet inte längre ryms inom stadsbyggnadsdirektörens delegation.

Investeringsekonomi

Detaljplaneområdet för Lindholmsförbindelsen är till stor del begränsat till att omfatta ytor för allmänt trafikändamål där staden är huvudman och viss allmän plats finns med i anslutning till sträckningen, framför allt vid Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen. Kostnad för utbyggnad av Lindholmsförbindelsen täcks av den finansieringslösning som finns i Sverigeförhandlingens storstadsavtal i Göteborg (ramavtal 7). Utöver detta tillkommer vissa nödvändiga följdinvesteringar och i senare skede även vissa önskvärda följdinvesteringar för annan stadsutveckling (allmän plats) i anslutning till Lindholmsförbindelsen. Detta behöver hanteras i kommande projekt inom staden. Där det redan nu är möjligt sker samordning mellan samtliga projekt för en bra helhet.

Exploateringsförvaltningen bedömer i detta skede följande gällande projektets ekonomi, framför allt med fokus på de genomförandekonomiska frågorna:

Genomförande av kollektivtrafikobjektet Spårväg Brunnsbo–Linnés tre delsträckor - Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen-Lindholmen samt

Lindholmsförbindelsen - finansieras med 5 621 miljoner kronor i januari 2016 års prisnivå. Finansieringen fördelas enligt följande:

- Finansiering från Göteborgs Stad med 1 558 miljoner kronor
- Medfinansiering från Västra Götalandsregionen med 1 542 miljoner kronor
- Medfinansiering från staten, nationell plan med 2 181 miljoner kronor
- Medfinansiering från staten, länsplan med 340 miljoner kronor

I 2025 års prisnivå bedöms anläggningskostnaden inklusive riskreserv för projekt Lindholmsförbindelsen till cirka 6 400 miljoner kronor.

I projekt Lindholmsförbindelsen ingår ett återställande av berörda markområden. Det innebär att markområden som påverkas av projektet ska återställas med liknande material samt funktioner vilka finns inom platserna idag.

Ett kvalitets- och gestaltungsprogram har tagits fram inom arbetet med järnvägsplan och detaljplan. Syftet med kvalitets- och gestaltungsprogrammet är att motivera och illustrera de eftersträlvade kvaliteter och gestaltungsambitioner som ska präglade spåranläggning och dess omgivande stadslandskap. Kvalitets- och gestaltungsprogrammet tar avstamp i stadens översiktsplan, kollektivstrafikstrategier och andra styrande dokument, exempelvis planprogram.

Utgångspunkt för projektet Lindholmsförbindelsen har varit att återställa markområden till de kvaliteter och funktioner som finns på platsen idag, men det kommer att krävas ytterligare investeringsmedel för att till fullo kunna bygga ut i enlighet med kvalitets- och gestaltungsprogrammet.

I nuläget beräknas genomförande av dessa åtgärder ligga i spannet 50-100 miljoner kr och behöver hanteras och fördelas av staden då åtgärderna bedöms som nödvändiga för att planförslaget ska vara lämpligt fullt ut. En sådan finansiering beslutas av kommunfullmäktige i Göteborg.

Projekt Lindholmsförbindelsen ansvarar för utbyggnad av spårvägen och därmed för den ersättning som ska ersätta det markanspråk den nya spårvägen ger upphov till. Projektet är även ansvarig för att ersätta den ekonomiska skada som eventuellt uppstår för fastighetsägare och rättighetsinnehavare. För den mark som projektet behöver ta i anspråk både permanent och tillfälligt kommer detta att ske genom fastighetsbildning samt bildande av servitut. Tillfälligt nyttjande under byggtiden upplåts med nyttjanderätt. Kostnader för detta hanteras inom projektet.

Inom ramen för Lindholmsförbindelsen och den så kallade enprocentregeln tas det fram konstnärlig gestaltning för projektet. Enprocentsregeln innebär att Göteborgs Stads bolag och förvaltningar vid nyinvesteringar i byggprojekt avsätter motsvarande en procent av byggkostnaden till konst. Arbetet med denna offentliga konst är upphandlat och tre olika konstnärer är utvalda för att ta fram var sitt verk.

Kommunens drift och förvaltningsekonomi

Stadsmiljöförvaltningen får kostnader för drift och underhåll för ny spårväg med tillhörande anordningar samt utökad allmän plats. Detta specificeras till granskning av detaljplanen.

Exploateringsförvaltningens drift belastas av kostnader för projektledning i planarbetet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan. Eftersom detaljplanen innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga spårväg har bedömningen i fråga om verksamheten även utgått från Miljöbedömningsförordningen 10 § punkt 1–3 samt 11–13 §§.

Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §. Bedömningen är gjord i ett tidigt skede och visar på en risk och inte på den färdiga detaljplanens miljöpåverkan.

Något undersökningssamråd med länsstyrelsen har inte hållits eftersom kommunen redan i identifieringen av omständigheter som talar för och emot en betydande miljöpåverkan kommit fram till att detaljplanen ska miljöbedömas.

Detaljplaneförslaget medger en spårvägstunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen med en underjordisk hållplats på Stigbergstorget. Planområdet omfattar därmed ett stort område i den centrala, tätbebyggda staden. Den största delen av detaljplanen reglerar enbart tunnelanvändning under mark och bedömningen är därför att den längs dessa sträckor inte påverkar befintlig bebyggelse.

På Lindholmen, vid Oscarsleden (E45), på Stigbergstorget, vid Fjällgatan, vid Jungmansgatan och på Linnéplatsen omfattar detaljplanen även ytor i markplan. Dessa ytor innehåller i huvudsak funktioner, såsom hållplatsutgångar och tekniska anläggningar, som behövs för spårvägen. Omdaning av anslutande allmän plats och vattenområde samt ytor för att säkerställa möjlighet att angöra de tekniska anläggningarna ingår även. På dessa platser utformas planen för att påverka befintliga värden och funktioner så lite som möjligt. Gestaltning av anläggningsdelar i markplan samt omgivande ytor i anslutning till anläggningen omhändertas i planarbetet.

Planområdet omfattar ett stort och varierande område som sträcker sig i känsliga och intensiva stadsmiljöer. Känsligheten är främst kopplad till riksintresse för kulturmiljövärden men kan även kopplas till naturvärden som till största del utgörs av äldre uppvuxna träd som även utgör indikation om känsliga arter. Känsligheten är även kopplad till riksintresse för kommunikation, riksintresse för friluftslivet samt Natura 2000-område. Dessa värden bedöms dock främst påverkas under byggtiden.

Kommunens ställningstagande grundar sig bland annat på bedömningen att ett genomförande av detaljplanen:

- Riskerar att påverka Natura 2000-område om laxens vandring påverkas. (främst under byggskedet)
- Riskerar att påverka riksintresset för kommunikation – hamn (Göteborgs hamn), sjöfart (Skandiahammen-Normansgrundet (Göta älv/Trollhätte kanal)). (främst under byggskedet)

- Riskerar att påverka riksintresset för kulturmiljövården – Lindholmen (O2:3), Majorna – Kungsladugård – Sandarna (O2:2), Slottsskogen – Botaniska Trädgården – Änggården (O2:7)
- Riskerar att påverka riksintresset för friluftsliv - Änggårdsbergen, Slottsskogen, Fässbergsdalen. (främst under byggskedet)
- Riskerar att ge upphov till en betydande miljöpåverkan på biologisk mångfald, landskap, fornlämningar, vatten etcetera
- Kan ge upphov till betydande risker för människors hälsa eller för miljön till följd av allvarliga olyckor eller andra omständigheter.
- Kan bidra till att några miljökvalitetsnormer överskrids.
- Risk för påverkan på ett stort antal människor och värden baserat på detaljplanens lokalisering i ett centralt tätbefolkat område.

Färdigt genomförd detaljplan bedöms inte:

- Påverka möjligheterna att uppfylla nationella och regionala miljömål negativt.

Detaljplanen följer därtill intentionerna uppsatta i Översiktsplanen för Göteborgs kommun.

De sannolika negativa miljöeffekterna bedöms kunna minskas genom åtgärder som arbetas in i detaljplanen eller järnvägsplanen och/eller miljötillståndet. Sammantaget bedöms Lindholmsförbindelsen främja en hållbar utveckling. Det ändrade resmönster som väntas bli en följd av förbindelsen bidrar till förbättrad luftmiljö och minskad klimatpåverkan. Den tunnelförlagda spårvägen medför också lägre påverkan från buller i stadsrummet. I markplan innebär detaljplanen att gående och cyklister prioriteras före biltrafiken och att grönska och träd ges större plats.

Kommunen bedömer att en miljöbedömning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning behövs för aktuellt planförslag. Ett särskilt beslut om betydande miljöpåverkan har tagits 2026-01-28. Därmed ska en strategisk miljöbedömning göras. Avgränsningssamrådet genomförs i samband med samrådet för detaljplanen. Synpunkter på föreslagen avgränsning kommer att presenteras i samrådsredogörelsen.

Bedömning ur social dimension

En social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys finns framtagen för detaljplanen. Detaljplanen bedöms kunna påverka förutsättningarna ur social dimension positivt. Genom att möjliggöra en snabbare och enklare trafikering av kollektivtrafik med en ny förbindelse under älven skapas goda förutsättningar för att länka samman staden, minska älvens barriäreffekt och bidra till att service (skola, förskola, vård och handel), arbetsplatser, fritidsaktiviteter, kollektivtrafikknutpunkter och grönområden kommer närmare och blir tillgängliga för fler.

Barnkonventionen är svensk lag sedan 2020. Det som har framkommit i barnkonsekvensanalysen och barns bästa har bedömts och beaktats vid framtagande av

planförslaget, genom såväl utformning av spårvägsanläggningen som allmän platsmark i anslutning till spårvägen.

På en övergripande nivå bidrar detaljplanen till en mer sammanhållen stad i och med den förbättrade kollektivtrafikkopplingen. Genom den nya kopplingen under älven binds de två sidorna av älven samman på ett starkare sätt än idag. Lindholmen, Stigbergstorget och Linnéplatsen stärks som bytespunkter. Genom att den underjordiska hållplatsen på Stigberget utformas med två entréer binds Stigbergstorget samman med Stigbergskajen, vilket utgör ett framtida stadsutvecklingsområde.

På en lokal nivå finns risker för fysiska och visuella barriäreffekter i och med de nya spårvägsspåren och trägen ovan mark på Lindholmen och Linnéplatsen. Genom att arbeta med utformningen av spårvägsanläggningen och angränsande allmänna platser kan barriäreffekterna minska. Det handlar bland annat om att skapa tydliga, tillgängliga och trafiksäkra rörelsestråk och att förbättra orienterbarheten. Vid utveckling av park- och torgmiljöerna inom planområdet, har intentionen varit att förstärka de rekreativa värdena och förtydliga gångstråk. Det gäller både vid Lindholmen, Stigbergstorget, Linnéplatsen samt i Slottsskogen.

I gestaltungsförslagen för platserna har det även funnits fokus på att värna och stärka de kulturhistoriska värdena och förstärka platsernas identitet. Utpökade kulturhistoriska värden finns både inom Lindholmen, Stigbergstorget och vid Linnéplatsen samt Slottsskogen. Inför Granskning av detaljplanen kommer underlaget att kompletteras med en antikvarisk konsekvensbeskrivning.

I utformningen av trafikmiljöerna har säkerheten beaktats bland annat avseende sikt, utformning av korsningspunkter för oskyddade trafikanter och utformning som bidrar till sänkt hastighet på vissa platser. För den underjordiska hållplatsen vid Stigbergstorget har hållplatsens olika rumssamband utformats utifrån trygghetsaspekter där siktlinjer och möjlighet till orientering och överblick varit styrande. Den upplevda tryggheten kring hållplatserna inom planområdet kan förbättras i och med bättre orienterbarhet och att platserna befolkas mer, under olika tider på dygnet.

Parallellt med detaljplanearbetet pågår fortsatta förstudier och förprojektering av spårvägsförbindelsen. Flera av de ingående utredningarna kommer därmed att utvecklas och kompletteras mellan samråd och granskning av detaljplanen. Detta gäller inte minst miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) som kommer att hanteras i det skedet.

Bilagor som ingår i beslutsunderlaget

Planhandlingar

1. Plankarta med bestämmelser
2. Planbeskrivning

Övriga handlingar

3. Grundkarta
4. Illustrationsritningar
5. Planprogram för Linnéplatsen med samrådsredogörelse
6. Kvalitets- och gestaltungsprogram Lindholmsförbindelsen

Utredningar

7. Undersökning om betydande miljöpåverkan
8. Miljökonsekvensbeskrivning Lindholmsförbindelsen Järnvägsplan
9. Fastigheter och markanvändning
10. Geoteknik Lindholmsförbindelsen samlad rapport
11. MUR Lindholmen
12. MUR Göta älv
13. MUR Stigberget
14. Markteknisk undersökning (MUR) Geoteknik delsträcka Linné
15. Bergteknik Lindholmsförbindelsen samlad rapport
16. Hydrogeologi Lindholmsförbindelsen samlad rapport
17. Markmiljö Lindholmsförbindelsen samlad rapport
18. Dagvatten- och skyfallsutredning
19. Lokalklimatutredning Linnéplatsen
20. Arkeologisk utredning steg 1 Lindholmsförbindelsen
21. Kulturmiljöutredning Lindholmen
22. Kulturmiljöutredning Tunnel med tekniska anläggningar
23. Kulturmiljöutredning Stigbergstorget
24. Kulturmiljöutredning Linnéplatsen
25. Stadsbyggnadsanalys Stigberget,
26. Naturvärdesinventering Lindholmen-Stigberget
27. Naturvärdesinventering Linnéplatsen
28. Fågelinventering Lindholmsförbindelsen
29. Inventering av fladdermöss
30. Inventering av Epifytiska kryptogamer kring Linnéplatsen
31. Bottenfaunainventering i Fågeldammarna
32. PM Åtgärdsprogram träd
33. Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (inkl. bilaga 1–4)
34. Förslagshandling allmän plats Lindholmen
35. Förslagshandling allmän plats Linnéplatsen
36. Mobilitets- och parkeringsutredning Lindholmen
37. Mobilitets- och parkeringsutredning Stigberget
38. Mobilitets- och parkeringsutredning Linnéplatsen
39. Trafikanalys Lindholmen
40. Trafikanalys Linnéplatsen
41. PM Buller, stömljud och vibrationer

Beskrivning av ärendet

Byggnadsnämnden beslutade 2021-12-14 (genom Startplan 2022) att uppdra åt dåvarande stadsbyggnadskontoret att upprätta detaljplan för spårväg Lindholmen-Linnéplatsen.

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en ny spårvägsförbindelse i tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen - *Lindholmsförbindelsen*, via Göta älv och Stigberget där det blir en underjordisk hållplats. Detta beslut avser samråd för detaljplan för spårväg Lindholmen-Linnéplatsen inom stadsdelarna, Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal.

Göteborgs Stad har valt att även planlägga Lindholmsförbindelsen som en järnvägsplan, vilket innebär att projektet ska följa lagen (1995:1649) om byggande av järnväg. Arbetet med järnvägsplan leds av exploateringsförvaltningen, avdelning stora projekt. Genom järnvägsplanen ges rättighet och skyldighet att ta marken i anspråk för att bygga anläggningen samt reglering och krav på skyddsåtgärder i driftskedet. Vidare ger även järnvägsplanen tillgång till tillfällig mark som behövs för att kunna bygga anläggningen samt reglerar skyddsåtgärder för byggtiden. I och med fastställandet av järnvägsplanen ges projektet tillåtelse att genomföras. Miljötillståndet ligger senare tidsmässigt och i miljötillståndet kommer särskilda villkor för byggnation att regleras.

Eftersom järnvägsplanen inte får byggas i strid mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser tas aktuell detaljplan fram parallellt med framtagandet av järnvägsplanen men behöver vara antagen innan järnvägsplanen kan fastställas.

Projekt Lindholmsförbindelsen är utpekad i översiktsplanen och en del av programmet Spårväg och Citybuss Brunnsbo-Linné, vilket ingår i Sverigeförhandlingen (ramavtal 7) och samfinansieras av staten, Västra Götalandsregionen och Göteborgs stad. Det är Göteborgs stad genom exploateringsförvaltningen, avdelning stora projekt, som projektleder investeringsprojektet med Lindholmsförbindelsen. Ursprunget finns i kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll 2035 och Lindholmsförbindelsen har i det sammanhanget pekats ut för att binda samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlasta de centrala delarna av Göteborg.

Genom att överbrygga de naturliga barriärerna Göta älv och Stigberget, förbinds stadsdelarna närmare varandra och stomnätet i centrala Göteborg kan avlastas när nya resmönster möjliggörs, samtidigt försörjs växande stadsdelar med kollektivtrafik och kopplingen mellan Hisingen och fastlandet förbättras. Lindholmsförbindelsen är en fortsättning på spårvägen Frihamnen-Lindholmen, som färdigställdes och togs i bruk 2025 och är en central del av den planerade innerstadsringen som ska länka samman stadskärnan med övriga delar av innerstaden.

Under 2020–2021 gjordes en teknisk förstudie för att se på alternativ av Lindholmsförbindelsen passage av Göta älv. I september 2021 tog kommunfullmäktige (Göteborgs stad) och regionfullmäktige (Västra Götalandsregionen) slutliga beslutet utifrån den tekniska förstudien att tunnel under Göta älv är det bästa alternativet. Riksentressen, stads- och landskapsbild samt grönstruktur var aspekter som det fästes stor vikt vid i beslutet om passagen av Göta älv. En tunnellsättning ger därtill bäst förutsättningar för stadsutveckling på båda sidor om älven.

Såväl Linnéplatsen, Stigberget som Lindholmen är i översiktsplanen, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19, utpekade som framtida noder för stadsutveckling samt som systemviktiga bytespunkter i kollektivtrafiknätet. Noder beskrivs i översiktsplanen som befintliga eller framtida områden för stadsutveckling i anslutning till större bytespunkt för kollektivtrafik med högre flöden av människor än andra platser.

Som underlag för detaljplanen finns också Program för Linnéplatsen, vilket godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2025-04-25. Syftet med planprogrammet är att ge förslag på en helhetslösning för ett attraktivt och tillgängligt park- och stadsrum utifrån anslutningen av Lindholmsförbindelsen till Linnéplatsen och huvudentrén för Slottsskogen. I programmet presenteras även intentioner om framtida bebyggelse öster om Dag Hammarskjöldsleden och på Karlsrofältet, söder om Annedalsmotet.

För Lindholmen såväl som för området vid Stigberget har samordning med pågående stadsutveckling genom förslag till planprogram Lindholmen och ändring av Översiktsplanen genom fördjupning av södra Älvstranden varit vägledande i att landa viktiga strukturer, hållplatsfunktioner och tekniska krav på tunneln.

Planförslaget medför vid Stigbergskajen påverkan på Oscarsleden (E45) och hamnverksamheten såväl vid utbyggnad som när det är genomfört. Det finns en pågående dialog mellan staden och berörda intressenter i hur detta ska lösas.

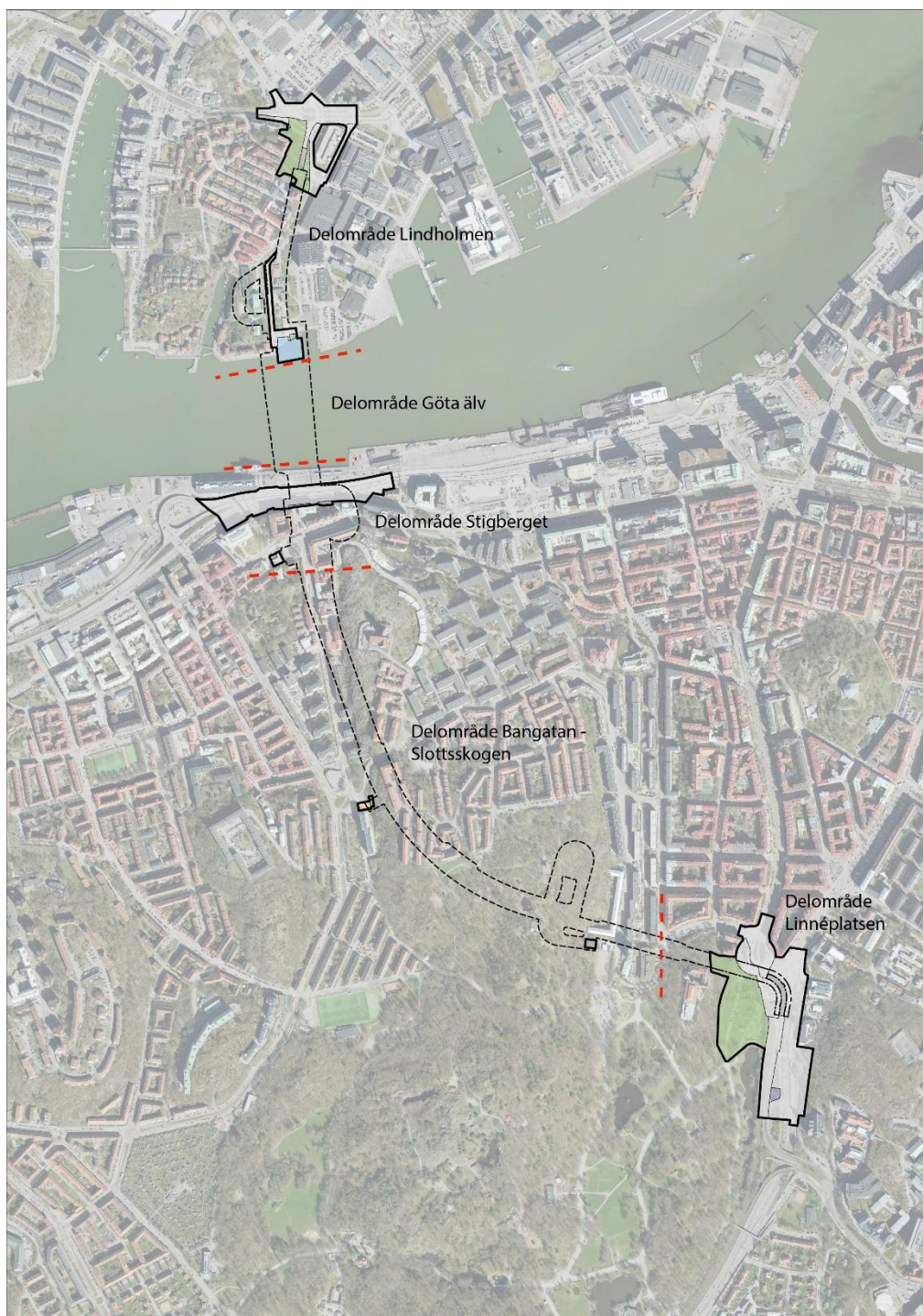
Planarbetet är tekniskt komplext då det består av traditionell planläggning ovan mark och tredimensionell planläggning under mark. I delarna under mark regleras tunneln med skyddsavstånd och tillhörande tekniska anläggningar som ett tredimensionellt anspråk. Gällande detaljplaner fortsätter att gälla under, ovan samt vid sidan om ny detaljplan.

Planförslaget

Planområdet är ca 3,2 km långt och sträcker sig från Linnéplatsen till Lindholmen. Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för en ny spårvägsförbindelse i tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen, via Göta älv och Stigberget där det blir en underjordisk hållplats. Tunneldelen av detaljplanen är ca 2,4 km lång.

Vid Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen syftar detaljplanen också till att skapa förutsättningar för utveckling av allmän plats och genomförandet av en god gestaltning av de offentliga rummen i anslutning till spårvägen – dels utifrån deras nya lägen och funktioner i staden, dels utifrån den förändrade stadsbild som Lindholmsförbindelsen medför och som behöver utformas med hänsyn till natur- och kulturvärden.

Vidare är detaljplanens syfte att ge stöd för den järnvägsplan som tas fram parallellt med detaljplanearbetet, bland annat genom att järnvägsplanen för att kunna fastställas inte får strida mot gällande detaljplan. Järnvägsplan för Lindholmen-Linnéplatsen var på samråd 7 maj-5 juni 2025. Järnvägsplanen tas fram av Göteborgs stad genom exploateringsförvaltningen, avdelning stora projekt.



Aktuellt planområde. Heldragna svarta linjer visar detaljplanens omfattning ovan mark och streckade svarta linjer detaljplanens omfattning under mark.

Planförslaget innebär att en ny spårväg samt de funktioner som behövs för denna, till exempel entréer och hållplatser ovan och under mark kan byggas. Planförslaget möjliggör också nödvändiga tekniska funktioner som likriktarstationer, service- och utrymningstunnlar samt ventilationsanordningar. Det ger också förutsättning för anpassning och utveckling av allmän plats där tunneln byggs.

De viktigaste stadsbyggnadsidéerna i förslaget är att genom en ny spårvägsförbindelse skapa en innerstadsring för den spårbundna kollektivtrafiken och stärka Lindholmen,

Stigberget och Linnéplatsen som viktiga noder i staden och därmed ge förutsättning för önskad stadsutveckling i anslutning till dessa noder. Genom en innerstadsring för den spårbundna kollektivtrafiken avlastas också andra delar av kollektivtrafiken, inte minst i Brunnsparken. Hållplatserna ligger i stadsrum med höga värden, bland annat med avseende på kulturmiljö och natur, men också utifrån att de utgör viktiga platser i staden och har en social funktion. Planförslaget visar på betydelsen av att utveckla dessa stadsrum med höga kvaliteter, vilket redovisas i det till detaljplanen hörande kvalitets- och gestaltungsprogrammet.

Planförslaget överensstämmer med Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19. Vid Linnéplatsen möjliggör planförslaget översiktsplanens intention om en framtida spårväg längs Övre Husargatan. Dock försvåras spårvägsdragningen med föreslagen trågplacering. Det kommer att kräva mer trafikala ytor och att spåret går parallellt med Lindholmsförbindelsens spår och tråg för att nå Övre Husargatan. Ett lämpligare alternativ kan vara att använda befintliga spår i Linnégatan, via Olivedalsgatan och ansluta till Övre Husargatan. Beslut om nu föreslaget läge (alternativ östligt 1) för spårvägen och tråget togs i stadsbyggnadsnämnden 2023-10-24 §552. Spårvägens och trågets läge studerades sedan vidare i arbetet med planprogrammet för Linnéplatsen, vilket godkändes 2025-04-25.

Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvarterstadens och trädgårdsstadens struktur. Enligt stadens budget ska nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Nybyggnation ska ta hänsyn till omgivande bebyggelse med hög kvalitet. Mer varierad arkitektur och tilltalande gestaltning är viktiga delar av stadsplaneringen. Då detaljplanen främst handlar om en spårvägstunnel och allmänna platser samt enstaka tillhörande teknikbyggnader och entréer så kommer dessa behöva anpassas till respektive plats. I det för detaljplanen och järnvägsplanen framtagna kvalitets- och gestaltungsprogrammet finns riktlinjer för hur detta ska hanteras gestaltungsmissigt.

Delar av planområdet är inte tidigare planlagt. Detta gäller framför allt vissa delar vid Linnéplatsen, sträckor genom Slottsskogen samt där tunneln går under älven.

En befintlig tomtindelning (1480K-III-5348), fastigheten Stigberget 32:1 vid Fjällgatan/Bangatan, berörs av planförslaget. Denna kommer att hanteras i separat detaljplaneprocess genom ändring av gällande plan.

Delar av Slottsskogen, mellan Slottsskogens huvudentré vid Linnéplatsen och fram till fågeldammarnas norra kant, tas med inom planområdet. Slottsskogen tas med för att kunna planlägga en större byggrätt för offentlig service samt ifall det blir nödvändigt att hantera skyfallslösningar inom parken. Dessa delar av Slottsskogen är i dagsläget inte planlagda och kommer inte heller att ingå i det framtida kulturresevatet för Slottsskogen.

Planområdets avgränsning inom Dag Hammarskjöldsleden har även anpassats för att släcka ut delar av gällande detaljplaner, som inte överensstämmer med befintlig utformning av gatumarken, varken idag eller enligt förslagshandlingen för allmän plats på Linnéplatsen.

Anläggandet av spårvägsförbindelsen kommer att innebära påverkan under byggnationen, inte minst vid själva tunneln i berg och sänktunneln i älven. Genom att vidta olika typer

av skyddsåtgärder under byggskedet kan påverkan begränsas. Detta hanteras såväl i järnvägsplanen som kommande miljötillstånd.

I övrigt berör förslaget till detaljplan ett stort antal gällande detaljplaner, sammanlagt ca 60 stycken, samt några program och andra planeringsunderlag. För de allra flesta av dessa har genomförandetiden gått ut. Samtliga påverkade detaljplaner redovisas i planbeskrivningen under rubriken *Planförhållanden*. Gällande detaljplaner fortsätter att gälla ovanför, under och vid sidan om föreslagna tredimensionella planbestämmelser.

Riksintressen

Inom planområdet berörs flera riksintressen av planförslaget. Det gäller kulturmiljövård, kommunikation och friluftsliv. Till granskningsskedet kommer påverkan på riksintressen och eventuella skyddsåtgärder redogöras för i en miljökonsekvensbeskrivning. Bedömningar i samrådsförslaget är därför preliminära och slutlig bedömning görs inför granskningen. Generellt gäller att det i fortsatt planering krävs arbete med utformning av platser som berörs av riksintresse för att minska påverkan.

En kulturmiljöutredning har gjorts till samråd och till granskningsskede kommer en antikvarisk konsekvensbedömning redogöras avseende kulturhistoriska värden. Inom planområdet berörs *riksintresseområde för kulturmiljövård Lindholmen*. Bland annat påverkas och försvagas det visuella sambandet mellan Gamla Lindholmen och den tidigare varvsbebyggelsen öster om Plejadgatan genom spårvägens tråg på Plejadgatan.

Planområdet berör *riksintresseområde för kulturmiljövård Majorna, Kungsladugård, Sandarna, Klippan, Gamla Älvsborg*, genom att planförslaget innebär ett intrång i miljöerna runt Stigbergstorget och i bergsväggen mot Stigbergskajen. Omfattande markarbeten kommer att utföras nära byggnadsminnet Gathenhielmska huset och entrébyggnaden för hållplatsuppgången planeras på den västra delen av torget. Effekterna blir att samband, sammanhang och utblickar inom det komplexa stadsrummet förändras. Mot Stigbergskajen kommer bergsväggen förändras genom tillförseln av hållplatsentréer, port till tillfartstunnel och ventilationstorn. Till granskningsskede kommer även förändring av slänkrönet behöva studeras utifrån kulturmiljöpåverkan då bullerskärm eventuellt kommer behöva utföras för att uppfylla bullerriktvärden.

Planområdet berör även *riksintresseområde för kulturmiljövård Änggården-Botaniska-Slottsskogen*. Planförslaget innebär att den nordöstra delen av Slottsskogen bevaras i sin utbredning och säkras som allmän park i detaljplanen. Utformningsförslaget för entréområdet vid Linnéplatsen avser bidra till att förstärka platsens historiska värden samt att nedtagna träd ersätts. Nedtagandet av flera större träd i Slottsskogen försvagar den övergripande karaktären med skogsklädda bergåsar. Samtidigt kan de nedtagna träden innebära att Naturhistoriska museet blir mer visuellt framträdande och förtydligas som karaktärsskapande symbolbyggnad. Platsen för likriktarstation vid Dag Hammarskjöldsleden uppvisar begränsade kulturmiljövärden i sig, men är känslig för förändringar som påverkar vyerna från riksintresset Slottsskogen österut mot Annedalskyrkan och vice versa.

Detaljplanen berör *riksintressena för kommunikation* – hamn som omfattar Göta älv, Masthugskajen, Stigbergskajen, väg Oscarsleden (E45), och sjöfart/farled Göta älv. Planförslaget bedöms inte påverka riksintressena för kommunikation i ett permanent

skede. Tunnelns nivå under Göta älv kommer att ligga under nuvarande sjökortsdjup som i farleden är 8,4 meter. Planförslaget påverkar Oscarsleden genom att leden behöver flyttas norrut för att skapa en entréyta för den underjordiska hållplatsen. Riksintressets funktion bedöms kvarstå även efter detaljplanens genomförande. I ett genomförandeskede påverkas riksintressena för kommunikation tillfälligt vilket hanteras och beskrivs inom ramen för järnvägsplanen.

Planområdet berör också *riksintresseområde för friluftsliv* Änggårdsbergen, Slottsskogen, Fässbergsdalen. Detaljplanen bedöms få begränsad påverkan på riksintresset för friluftsliv. Slottsskogens utbredning bevaras i stort och ändring av parkentrén samt tillförseln av större träd i gränsen mot Linnéplatsen bedöms bidra till att förtydliga gränsen mellan Slottsskogen och gatumiljöerna och bebyggelsen norr om.

Påverkan på riksintressena bedöms vara större under själva byggnationen än efter färdigställd spårvägsförbindelse och initialt bedöms ingen påverkan på något av riksintressena utgöra påtaglig skada med anledning av detaljplanen.

Prövning enligt annan lagstiftning

Vid en ny detaljplan inträder eller återinträder *strandskyddet enligt miljöbalken* och ska prövas igen i samband med planläggningen. Förslaget till detaljplan innebär att strandskyddet upphävs för berörda områden närmast älven, dels vid Stigbergskajen, dels vid Lindholmen. Båda sidor av älven är redan ianspråktaga på ett sådant sätt att de berörda områdena saknar betydelse för strandskyddets syfte. Strandskyddet upphävs också för under vatten för den del av tunneln där strandskyddet inträder vid planläggning.

Flera biotopskyddade alléer finns inom planområdet, varav vissa kan komma att påverkas och kräva dispens enligt *miljöbalkens generella biotopskydd* för nedtagande av träd. Eftersom Lindholmsförbindelsen också omfattas av en järnvägsplan hanteras dessa frågor inte genom separata dispenser enligt miljöbalken utan hanteras inom ramen för planläggningsprocessen enligt lagen (1995:1649) om byggande av järnväg, där en samlad bedömning görs av projektets miljöpåverkan och nödvändiga skydds- och kompensationsåtgärder. Det är exploateringsförvaltningen i Göteborg stad som därmed ansvarar för hanteringen av biotopskyddsdispens i och med handläggning av järnvägsplanen. Om alléer berörs som inte är knutna till järnvägsplanen, hanteras de i separat process.

I pågående utredningsarbete inom järnvägsplanen har det påträffats rödlistade och fridlysta arter på både Lindholmen, i anslutning till Stigbergstorget och vid Linnéplatsen. Det finns inga indikationer i nuläget att det finns behov av *artskyddsdispenser* för fåglar, fladdermöss eller groddjur. Formellt kan det krävas dispens för idegran, murgröna och getlav. Ingen dessa arter utgör en hotat population och vid avstämningar mellan exploateringsförvaltningen och länsstyrelsen har länsstyrelsen inte påtalat något behov av dispens. Eventuellt behov av artskyddsdispens kommer utredas vidare under det fortsatta planarbetet.

Trafik och allmän plats

På Lindholmen innebär planförslaget en förändrad trafikstruktur där spårvägen får en mer dominerande roll där nuvarande cirkulationen ersätts av ett triangelspår med

spårvägstrafik i tre riktningar. En ny trappa föreslås över tråget och utvecklade gångstråk föreslås inom parken och längs Plejadgatan för att stärka fotgängarnas framkomlighet och minska spårvägens barriäreffekt. Fordonstrafiken får nya förutsättningar i och med att nuvarande cirkulationsplats på Lindholmen försvinner och att Plejadgatans och Gamla Ceresgatans utfarter stängs och görs om till återvändsgator. Samtidigt öppnas Kunskapsgatan upp mot Lindholmsallén, angöring till fastigheter påverkas dock inte och med utformningsförslaget säkerställs tillräcklig framkomlighet för fordonstrafik så att köbildning inte ska riskera att blockera spår eller passager.

På Stigbergstorget omfattar detaljplanen endast den del av Stigbergstorget som behövs för att möjliggöra en hållplatsentrébyggnad till den underjordiska hållplatsen samt för att möjliggöra en utveckling av torget. Den del av torget som gällande plan reglerar som parkeringsyta ingår därför och föreslås regleras som torg. På torget är anpassning till kulturmiljön en central fråga.

Den underjordiska hållplatsens entré mot Stigbergskajen är placerad för att möjliggöra en framtida stadsutveckling längs södra Älvstranden och en möjlig koppling till kommande kollektivtrafikstråk för metrobuss eller motsvarande. Här ingår också en mindre flytt av Oscarsleden (E45) och Emigrantvägen för att möjliggöra Lindholmsförbindelsen.

På Linnéplatsen prioriteras de oskyddade trafikanterna i utformningsförslaget som ligger till grund för detaljplanen, vilket innebär att framkomligheten och kapaciteten för fordonstrafiken får stå tillbaka. Detta har hanterats bland annat genom att skapa större och fler tillgängliga vistelseytor, strategisk placering av grönska, inslag av lekfulla element samt en trygg och bra belysning samt att tydliggöra stråk och skapa logiska kopplingar, till exempel mellan hållplatser och målpunkter. Denna utveckling följer översiktsplanens intentioner om en nära, sammanhållen och robust stad och är i linje med Planprogram för Linnéplatsen.

Befintlig bebyggelse och framtida stadsutveckling

Vid val av Lindholmsförbindelsens dragning och utformning har utgångspunkten varit att anpassa spårvägen och förslaget till detaljplan till kommande befintlig bebyggelse och byggrätter samt till kommande stadsutveckling i översiktsplan, planprogram och detaljplaner. Spårvägen ska inte omöjliggöra tänkt bebyggelse och andra strukturer längs sträckan. Det pågår framtagande av planprogram för Lindholmen och framtagande av ändring av Översiktsplan genom fördjupning av södra Älvstranden. Planprogram för Linnéplatsen godkändes 2025.

I aktuellt planförslag har även befintliga byggrätter längs sträckan beaktats. En stor del av Lindholmsförbindelsen byggs som en spårvägstunnel under centrala Göteborg mellan Lindholmen och Linnéplatsen och regleras som en tredimensionell plan under mark. Gällande detaljplaner ovan mark fortsätter att gälla över, under och vid sidan om ytor där aktuell detaljplan enbart reglerar spårväg under mark genom planbestämmelser i höjdded. På några ställen justeras och begränsas gällande byggrätter för att möjliggöra utbyggnad av Lindholmsförbindelsen.

Gestaltning

Inom arbetet med detaljplanen för Lindholmsförbindelsen har ett kvalitets- och gestaltungsprogram tagits fram som ett stöd för att säkerställa att den nya infrastrukturen inte bara uppfyller tekniska och funktionella krav, utan också bidrar till en attraktiv, hållbar och identitetsskapande stadsmiljö. Programmet beskriver de gestaltungs-mässiga ambitionerna för hela sträckan, inklusive hållplatser, spårområden, tunnelmynningar, teknikbyggnader, vegetation, dagvattenlösningar, konst och belysning. Det fungerar som ett vägledande underlag vid fortsatt gestaltungsarbete i planerings- och projekteringsprocessen.

En central del av programmet är de prioriterade kvaliteterna, som har identifierats och konkretiserats i tre övergripande kategorier:

- *Levande och identitetsstark* – där gestaltningen ska stödja sociala möten, trygghet och platsens unika karaktär.
- *Tydlig form och funktion* – med fokus på orienterbarhet, tillgänglighet och samspel mellan olika trafikslag.
- *Kvalitativa gröna miljöer* – där grönska, ekosystemtjänster och klimatanpassning integreras i stadsrummet.

Dessa kvaliteter har sedan konkretiserats i platsspecifika mål för delsträckorna längs sträckan eftersom varje plats har sina unika förutsättningar och utmaningar.

Störningar och risker

Generellt uppvisar berg inom planområdet hög bergkvalitet och god hållfasthet. Ingen risk för blocknedfall föreligger inom eller utanför planområdet, förutom vid Fjällgatan och vid Jungmansgatan, där det föreligger viss risk för blocknedfall.

Inom planområdet är stabiliteten med avseende på skredrisken generellt sett god men det finns utpekade aktsamhetsområden för skred i anslutning till bebyggelse bland annat vid älvstranden på Lindholmen och Stigberget men också vid fågeldammarna i Slottsskogen. Leran inom planområdet är sättningskänslig pågående sättningar förekommer i vissa områden, däribland inom delområde Lindholmen samt vid Linnéplatsen. Planförslaget förväntas inte ha någon negativ inverkan på stabiliteten efter att Lindholmsförbindelsen är färdigställt förutsatt att förstärkningsåtgärder genomförs inom och runt anläggningen.

Planområdet är påverkat av föroreningar, men de flesta föroreningshalter i jordprover ligger under eller i nivå med tillämpade riktvärden. Vissa områden kommer att kräva särskild hantering vid schaktning. Genomgående förekommer förhöjda halter av PAH och metaller i grundvattnet i jord. PFAS i halter över tillämpbara riktvärden förekommer framför allt vid Linnéplatsen. Sammantaget bedöms föroreningarna i jord hanterbara inom projektet och planförslaget bedöms som lämplig användning men åtgärder krävs, särskilt under byggtiden.

Förhöjda halter av klorerade alifater i berggrundvatten, framför allt vid Lindholmen och Stigberget, behöver utredas vidare för att kunna utföra någon riskbedömning av omgivningspåverkan. Ytterligare undersökningar pågår redan gällande föroreningar i berggrundvatten.

Planförslaget är dimensionerat för en stigande havsnivå och spårvägsanläggningen kommer att utrustas med översvämningsskydd, trågen görs vattentäta och på Lindholmen installeras en högvattenport för att skydda mot högvatten i Göta älv och i tråget på Linnéplatsen installeras skyfallsportar som skydd. Sammantaget bedöms det finnas goda förutsättningar att uppfylla det tematiska tillägget till översiktsplanen för översvämningar (TTÖP).

Inom ramen för planarbetet har trafik- och installationsbuller, stomljud och vibrationer utretts. Stomljud och vibrationer från spårvägstunneln bedöms med föreslagna åtgärder, anpassade till rekommenderade riktlinjer, inte upplevas som störande varken i befintlig eller framtida bebyggelse. Känsliga verksamheter utan riktlinjer, till exempel Naturhistoriska muséet och Backa teater, kan uppleva hörbart stomljud.

Trafikbuller från förändringar i gatutrafiken inom planområdet gör att några enstaka bostadshus utmed sträckan omfattas av åtgärder enligt Göteborgs stads åtgärdsprogram mot buller 2025–2029. För en fastighet på Stigbergsliden (ovan Oscarsleden) kan det bli aktuellt med bullerskyddsåtgärder enligt Trafikverkets åtgärdsprogram för befintlig miljö. Buller, stomljud och vibrationer utreds vidare inför granskningen.

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.

Detaljplanen ska antas av kommunfullmäktige eftersom den är av principiell beskaffenhet när det gäller påverkan på stadsbilden samt förutsättningarna för utveckling av kollektivtrafiken. Genomförandet av detaljplanen innebär också ett ekonomiskt åtagande för kommunen.

Byggnadsnämnden och Stadsbyggnadsnämnden har tidigare beslutat:

BN 2020-12-14	att godkänna Startplan för år 2022 där Program för Linnéplatsen ingår.
BN 2021-12-14	att godkänna Startplan för år 2022 där Detaljplan för Spårväg Lindholmen-Linnéplatsen inkl. Lindholmsförbindelsen, dnr 0913/21 ingår.
SBN 2023-10-24	att svara på exploateringsförvaltningens remiss om placering av tråg på Linnéplatsen genom att förordna östligt alternativ 1, vilket sedan har utgjort utgångspunkt för detta förslag till detaljplan.
SBN 2024-03-26	att de delar exploateringsnämndens förordade sträckning av tunneln på Lindholmen, vilket sedan har utgjort utgångspunkt för järnvägsplan och detta förslag till detaljplan.
SBN 2024-08-27	att anteckna programsamråd för planområdet för Linnéplatsen.

SBN 2025-04-25	att godkänna program för Linnéplatsen som ger inriktning för de delar av detaljplaneförslaget som berör Linnéplatsen.
2026-01-28	att detaljplanens genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Delegationsbeslut om betydande miljöpåverkan.

Planprogram för Linnéplatsen, (SBF-2023-00338) med samrådsredogörelse går att läsa på www.goteborg.se/planochbyggprojekt.

Miljöpåverkan

I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 finns tre miljömål som handlar om naturen, klimatet och människan. Under miljömålen finns tolv delmål och indikatorer, där nuläge och målvärde anges.

Naturen Miljömål: Göteborg har en hög biologisk mångfald

Målet innebär att Göteborg senast 2030 ska ha tillräckliga arealer av naturtyper och livsmiljöer med rätt skötsel för att bevara de arter som finns i kommunen och ge förutsättningar för att utveckla ekosystemtjänster. Göteborgs Stad ska också bidra till den biologiska mångfalden regionalt, nationellt och globalt.

Genomförandet av detaljplanen innebär att flera äldre träd kommer att behöva tas ner, vilket innebär negativ påverkan på den biologiska mångfalden. Genom att plantera nya träd och andra miljöer som bidrar med biologisk mångfald minskas den negativa påverkan.

Klimatet Miljömål: Göteborgs klimatavtryck är nära noll

Målet innebär att Göteborgs klimatavtryck årligen ska minska med sikte på att så snabbt som möjligt nå nollavtryck. Utsläppen inom Göteborgs geografiska område ska minska med minst 10,3 procent per år och de konsumtionsbaserade utsläppen ska minska med minst 7,6 procent per år till 2030. Göteborgs Stad ska minska sina egna utsläpp i högre takt och använda samtliga tillgängliga verktyg och styrmedel för att driva på samhällets omställning.

Under byggskedet kommer det bli ett stort klimatavtryck genom stort antal transporter och stor materialåtgång. Inom ramen för järnvägsplanen tas klimatkalkyler fram. Lindholmsförbindelsen innebär i driftskedet förbättrade möjligheter till hållbara resor med kollektivtrafik, vilket sammantaget innebär en positiv inverkan på miljömålet gällande klimatet.

Människan Miljömål: Göteborgarna har en hälsosam livsmiljö

Målet innebär att göteborgarnas hälsa och välbefinnande ska främjas genom bättre luftkvalitet och ljudmiljö samt minskad användning av skadliga ämnen. Göteborg ska vara en grön och robust stad där ekosystemtjänster nyttjas för att tillgodose människors behov, nu och i framtiden.

Genom förbättrade möjligheter till resor med kollektivtrafik kan andelen resor med fossila bränslen minska vilket bidrar till en bättre luftkvalitet. Att förlägga kollektivtrafiken under mark är positivt för ljudmiljön i staden. Genom att följa Göteborgs stads och Trafikverkets åtgärdsprogram för buller där planområdet ligger i markplan säkerställs att åtgärder görs i bullerutsatta miljöer samt att ljudmiljön i parker och på torg bevakas.

Förbättringar i gång- och cykelvägnätet kan även bidra till ökad andel resor till fots- och med cykel. På Lindholmen finns idag begränsat med parkmark varför det är positivt att parken inom detaljplanen blir större och utvecklas med en tydligare parkkaraktär. Lindholmsförbindelsen bidrar till att förbättra åtkomsten till Slottsskogen, från andra delar av staden. Genom utveckling av parkens entréområde kan parkens attraktivitet öka och inbjuda till ökat användande av parken. Sammantaget kan detaljplanen bidra positivt till miljömålet.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att planförslaget är lämpligt utifrån projektets förutsättningar och föreliggande behov samt den inriktning om spårväg i tunnel som finns som grund. Initialt bedöms inte planförslaget i ett driftsskede medföra att miljö kvalitetsnormerna överskrids. Detaljplanen är förenlig med Översiktsplan för Göteborg. I detaljplanen har avvägningar gjorts för att samordna olika intressen för att nå en sammanhållen helhet.

Kommunen har genomfört en undersökning om betydande miljöpåverkan enligt PBL 5 kap. 11 § och Miljöbalken (MB) 6 kap. 6 § för aktuell detaljplan. Eftersom detaljplanen innebär att planområdet får tas i anspråk för att anlägga spårväg har bedömningen i fråga om verksamheten även utgått från Miljöbedömningsförordningen 10 § punkt 1-3 samt 11-13 §§. Kommunen bedömer att ett genomförande av detaljplanen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Bedömningen har utgått från kriterierna i Miljöbedömningsförordningen (SFS 2017:966) 5 §. Bedömningen är gjord i ett tidigt skede och visar på en risk och inte på den färdiga detaljplanens miljöpåverkan. Beslutet fattades på delegation 2026-01-28 av Maria Lejon, enhetschef.

Något undersökningssamråd med länsstyrelsen har inte hållits eftersom kommunen redan i undersökningen om betydande miljöpåverkan identifierat omständigheter som talar för att det råder en betydande miljöpåverkan och därmed kommit fram till att detaljplanen ska miljöbedömas.

Planområdet berörs av Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad baserat på en historisk stadsplaneanalys, dnr 0120/16, framtaget 2016-2018 på uppdrag av Byggnadsnämnden och Fastighetsnämnden. Men eftersom detaljplanen inte medger någon omfattande bebyggelse och åtgärderna dessutom i huvudsak är belägna under mark bedöms inte Förslag till Göteborgs innerstad påverkas och detaljplanen är därmed förenlig med denna. I några punkter längs med sträckan, till exempel på Lindholmen och vid Fjällgatan stämmer inte detaljplanen med Förslag till Göteborgs utvidgade innerstad, vilket till stor del beror på förslaget är baserat på en annan spårväglösning än den som Göteborgs stad sen valt att gå vidare med och som ligger till grund för detaljplanearbetet.

Översiktsplanen anger i avsnittet om gestaltad livsmiljö att den övergripande inriktningen för stadsbyggandet ska vara kvartersstadens och trädgårdsstadens struktur. Enligt stadens budget ska nya flerbostadshus hålla hög arkitektonisk kvalitet, exempelvis genom

klassisk, traditionell arkitektur och moderna landshövdingehus. Nybyggnation ska ta hänsyn till omgivande bebyggelse med hög kvalitet. Mer varierad arkitektur och tilltalande gestaltning är viktiga delar av stadsplaneringen. Detaljplanen medger inte någon omfattande nybyggnation ovan mark och antas inte medföra större exteriöra ombyggnader av befintlig bebyggelse. Tillkommande byggnation ska följa inriktning i kvalitets- och gestaltningsprogrammet.

Förvaltningen har bedömt och beaktat barns bästa vid framtagande av planen.

Förvaltningen bedömer att planförslaget aktualiserar bland annat följande åtgärder som inte fullt ut hanteras i detaljplanen: Kollektivtrafiklösningar för Stigberget inklusive hållplatsläge och lösningar för eventuell Metrobuss på Oscarsleden, behov av utveckling av allmän plats på Stigbergstorget och vid entrén till Slottsskogen, samt kollektivtrafiklösningar för buss vid Linnéplatsen, Övre Husargatan Linnégatan.

Nyttan och vinsterna med en utveckling av kollektivtrafiksystemet och den betydelse det har för hela staden har vägts mot andra värden som påverkas av den nya spårvägsförbindelsen. Övervägande och avvägningar har gjorts avseende bland annat andra trafikslag och utbredning av trafikytor, naturvärden samt kulturhistoriska värden.

Planområdet berör riksintresseområden för kulturmiljövård, kommunikationer samt friluftsliv. Planförslaget bedöms påverka, men bedöms initialt inte utgöra påtaglig skada på riksintressena och bedöms vara förenligt med Göteborgs översiktsplan. Förvaltningen anser i samrådsskedet att den nu föreslagna markanvändningen är mest lämplig utifrån områdets förutsättningar och behov. En slutlig bedömning görs inför granskningsskedet. Initialt bedöms inte detaljplanen medföra överskridande av miljökvalitetsnormer.

Genomförandetiden föreslås till 10 år med tanke på att planerad byggstart i stora delar ligger efter 2032.

Stadsbyggnadsförvaltningens samlade bedömning är att förslaget till detaljplan är väl utformat med hänsyn till dess syfte och att detaljplanen kan gå på samråd.

Henrik Levin

Avdelningschef Detaljplan

Henrik Kant

Stadsbyggnadsdirektör