

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2023-11-22

Diarienummer EXF-2023-00923

Handläggare

Ma-Lou Wihlborg

Telefon: 031 – 368 25 20

E-post: ma-lou.wihlborg@exploatering.goteborg.se

Information om utredningsinriktning och sammanfattning av synpunkter från delsamråd om Lindholmsförbindelsens lokalisering på Linnéplatsen

Förslag till beslut

I Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden antecknar informationen.

Sammanfattning

Projektet har som en del i framtagande av järnvägsplan genomfört samråd av tre alternativ för lokalisering av Lindholmsförbindelsens spåranslutning i tunneltråg till Linnéplatsen och till en hållplats i markplan:

- **Västligt alternativ:** Lindholmsförbindelsen lokaliseras väster om Frölundabanan.
- **Östligt alternativ 1:** Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan. Nivåhöjning, ca 1m, krävs av spårvägsspåren vid Slottsskogens huvudentré.
- **Östligt alternativ 2:** Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan - som ges en ny sträckning utan framtida kopplingsmöjlighet till spårväg i Övre Husargatan. Ingen nivåjustering krävs då spåren placeras längre in i Slottsskogen.

Samrådssvar och inkomna skrivelser är med ett undantag¹ positiva till Lindholmsförbindelsen och ser nyttorna för stadens fortsatta hållbara utveckling. Flertalet remittenter förordar inte ett specifikt alternativ.

Sedan samrådsunderlaget skickades ut har ny kunskap framkommit att såväl Västligt som Östligt 1 kan utformas för att möjliggöra spårvägskoppling till Övre Husargatan². Projektstyrelsen³ har samsyn att såväl Västligt som Östligt 1 är tänkbara lösningar.

Projektstyrelsens inriktning för projektet är i linje med Stadsbyggnadsnämndens remissvar; att fortsatt utredning⁴ i första hand fokuseras på Östligt 1 och att Västligt

¹ Den ideella föreningen Nätverket Trädplan Göteborg är kritisk till projektet som helhet.

² Vid tidpunkten för samrådsunderlagets utskick var det enbart etablerat att Västligt alternativ möjliggjorde direkt spårkoppling till Övre Husargatan, vilket medförde att Västligt uppfattades mer fördelaktigt ur ett kollektivtrafikperspektiv.

³ Enligt protokoll från projektstyrelsemöte 2023-10-20. I projektstyrelsen ingår exploateringsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsledningskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Älvstranden utvecklings AB.

⁴ Dvs samtliga utredningar kopplat till detaljplan, planprogram och till exploateringsprojektet.

alternativ kan bli aktuellt om kvarstående frågeställningar kopplat till Östligt 1 inte kan lösas ut på ett nöjaktigt sätt. En kvarstående utmaning med Östligt 1 är dagvatten- och skyfallshanteringen. Utredning av Östligt alternativ 2 avslutas därmed.

Projektet har tidigare informerat nämnden att beslut om val av alternativ vid Linnéplatsen ska fattas av Exploateringsnämnden. Under året har Stadsbyggnadsnämndens ansvar för denna fråga tydliggjorts, varför projektet valt att istället informera Exploateringsnämnden om utredningsinriktning för det framtida arbetet vid Linnéplatsen kompletterat med de synpunkter som framfördes vid samrådet (bilaga).

Ärendet

Projekt Lindholmsförbindelsen är en del i kollektivtrafikobjektet Brunnsbo-Linné som avtalats mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och svenska staten inom Sverigeförhandlingen. Den knyter samman Lindholmen med Linnéplatsen via hållplats Stigberget och är en del av innerstadsringen som ska skapa kapacitet och snabba restider i kollektivtrafiksystemet för Göteborgs fortsatta hållbara stadsutveckling.

Projektet har genomfört samråd av tre alternativ för lokalisering av Lindholmsförbindelsens spåranslutning i tunneltråg till Linnéplatsen och till en hållplats i markplan⁵. Ett alternativ ska väljas ut för fördjupad utredning och detaljutformning och därefter utgöra underlag för beslut att genomföra byggnation av anläggningen.

Samrådsunderlaget distribuerades till samrådskretsen i mars 2023.

De tre alternativen i samrådsunderlaget kan översiktligt beskrivas som:

Västligt alternativ: Lindholmsförbindelsen lokaliseras väster om Frölundabanan.

Östligt alternativ 1: Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan. Nivåhöjning, ca 1m, krävs av spårvägsspåren vid Slottsskogens huvudentré.

Östligt alternativ 2: Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan - som ges en ny sträckning utan enkel framtida direkt koppling till eventuell spårväg i Övre Husargatan. Ingen nivåjustering krävs då spåren placeras längre in i Slottsskogen.

Samrådsvaren sammanfattas och biläggs i bilaga 1. En översikt ges nedan:

Översikt och sammanvägd bedömning av samrådssvar

Inkomna samrådssvar och skrivelser är genomgående positiva⁶ till Lindholmsförbindelsen och ser nyttorna för stadens fortsatta hållbara utveckling.

I flera samrådssvar ges synpunkter och medskick som projekt Lindholmsförbindelsen avser att hantera i fortsatt samarbete mellan projektet och detaljplanen kring utformningen. Flera remittenter har gett detaljerade synpunkter på funktioner som ännu inte är genomarbetade⁷, och som inte är alternativskiljande för att välja ett av förslagen.

⁵ Samtliga alternativ baseras på tråglösning i enlighet med hantering av remissynpunkter från tidigare projektskede.

⁶ Ett undantag finns. Den ideella föreningen Nätverket Trädplan Göteborg är kritisk till projektet som helhet.

⁷ Samtliga alternativ möjliggör fullgoda gång- och cykelstråk (som dock ännu inte är genomarbetade).

Dessa hanteras i kommande detaljplane- och projektarbete i fortsatt samråd med berörda intressenter och förvaltningar.

De remitterter som förordar alternativet Östligt 1 anger att trågets östliga förskjutning ger bäst förutsättningar för utveckling av platsen ur ett stadsbyggnadsperspektiv och att det bedöms ge möjligheter att skapa en attraktiv park- och stadsmiljö. Remissinstanser som förordar alternativ Östligt 1 är bland annat Kulturnämnden och Stadsbyggnadsnämnden.

De remitterter som förordar Västligt alternativ anger i huvudsak att Västligt alternativ ger en bättre systemlösning för kollektivtrafiken, en bättre skyfallshantering samt bättre trafiksäkerhet för gång- och cyklisterna vid Slottsskogens entré. Remissinstanser som i sina samrådssvar förordar Västligt alternativ är bland annat Västtrafik, Västra Götalandsregionen samt Göteborgs Spårvägar AB.

Sedan samrådsunderlaget skickades ut har ny kunskap framkommit, framför allt genom det pågående arbetet med linjenätsutredningen för det framtida spårvägssystemet (LINUS) som tydliggör att såväl Västligt som Östligt 1 kan utformas för att möjliggöra spårvägskoppling till Övre Husargatan⁸. Östligt 1 har även fördel av att antal växlingsrörelser minskar, jämfört med Västligt alternativ, då majoriteten av linjerna från Medicinareberget bedöms trafikera Lindholmsförbindelsen och majoriteten av linjerna från Frölundabanan bedöms trafikera Linnégatan. Fram till dess att en eventuell spårväg i Övre Husargatan och Dag Hammarskjölds boulevard byggs ut blir dessutom konflikten mellan buss- och spårvägstrafik liten, då busstrafik från leden kan hänvisas till Övre Husargatan. Detta ligger i linje med tänkt trafikeringsupplägg i pågående citybussutredningar.

Mot bakgrund av den nya kunskapen har projektstyrelsen samsyn att både Östligt 1 och Västligt är tänkbara lösningar. Ett val av Östligt 1 anses därmed förankrat även med Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

För ett genomförande av alternativet Östligt 2 identifierar bland annat remissinstanserna Stadsmiljöförvaltningen och Stadsbyggnadsnämnden så stora negativa effekter att projektet inte bör gå vidare med alternativet. Projektstyrelsen har samsyn om att utredning av Östligt 2 är avslutad.

I avvägningen mellan olika intressen bedöms Stadsbyggnadsnämnden förordande av Östligt 1 ha en hög vikt utifrån Stadsbyggnadsnämndens uppdrag inom Göteborgs stad att sammanväga frågeställningar som inte är direkt kopplade till själva genomförandet av Lindholmsförbindelsen.

Projektets slutsats av samrådssvaren är att fortsatt utredning och planering av Lindholmsförbindelsen ska utgå från alternativet Östligt 1 där Västligt alternativ åter kan bli aktuellt för fortsatt utredning om nöjaktig lösning på kvarstående utmaningar med Östligt 1 inte kan nås.

⁸ Vid tidpunkten för samrådsunderlagets utskick var det enbart etablerat att Västligt alternativ möjliggjorde direkt spårkoppling till Övre Husargatan, vilket medförde att Västligt uppfattades mer fördelaktigt ur ett kollektivtrafikperspektiv.

Övrigt

Det tre alternativ som varit på samråd inryms i planerad projektbudget.

Stadsbyggnadsförvaltningens noterar i sitt tjänsteutlåtande att ”planprogrammet kommer, utifrån beslutat trågalternativ, att beskriva hur området mellan Linnéplatsen och Änggården kan utvecklas med utgångspunkt i översiktsplanens rekommendationer samt platsens karaktär och kulturhistoria”. Exploateringsförvaltningen tolkar Stadsbyggnadsförvaltningens tjänsteutlåtande som att planprogrammet genomförs så att Projekt Lindholmsförbindelsen kan drivas vidare inom befintliga ramar och med hanterbar påverkan på tidplan och budget.

Förhållande till styrande dokument

Den redovisade inriktningen överensstämmer med Översiktsplanen för Göteborg samt med tidigare fattade beslut avseende projektgenomförandet.

Bilagor

Exploateringsförvaltningen, ”Sammanfattning av synpunkter från samråd av Lindholmsförbindelsens lokalisering på Linnéplatsen.

Kristina Lindfors
Direktör exploateringsförvaltningen

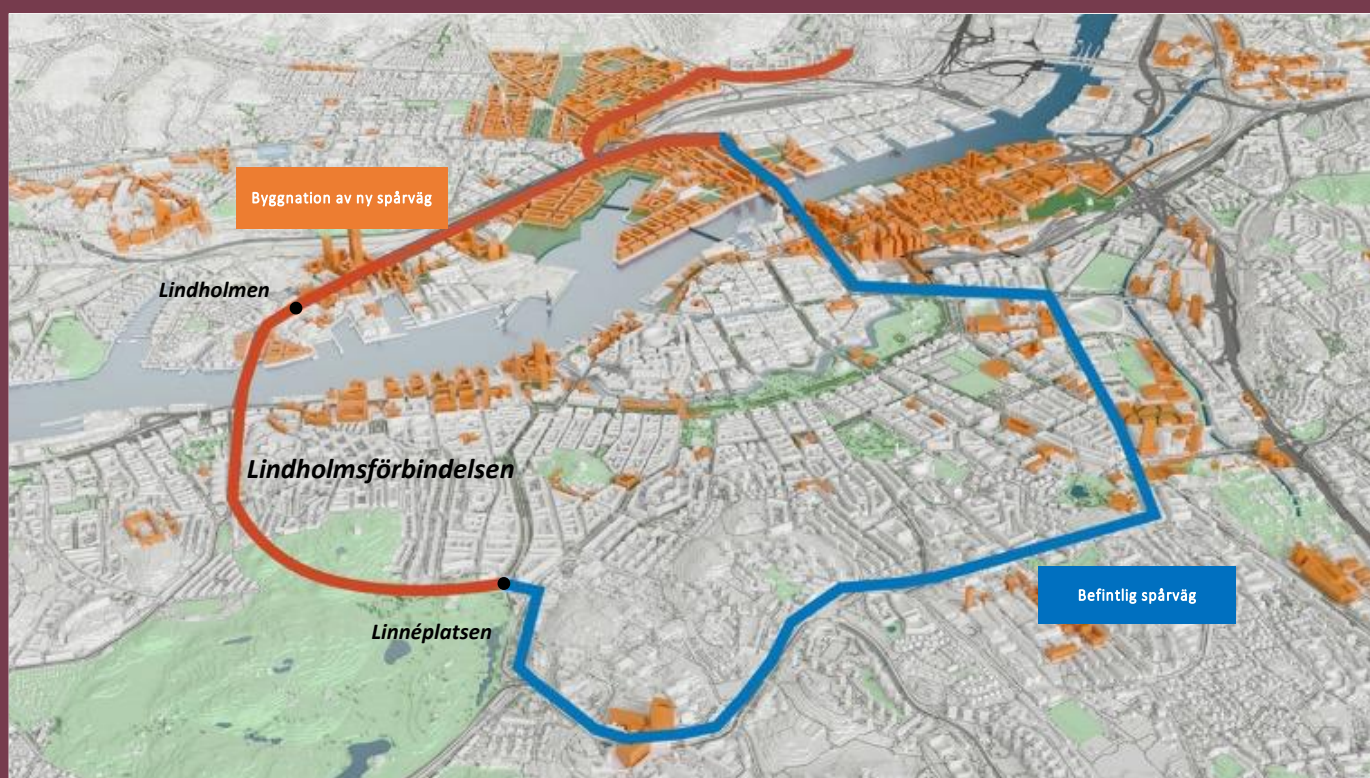
Christer Niland
Avdelningschef stora projekt

Exploateringsförvaltningen



Göteborgs
Stad

Sammanfattning av synpunkter från samråd av Lindholmsförbindelsens lokalisering på Linnéplatsen



Dnr 1045/16

Exploateringsförvaltningen, Göteborgs Stad 031-365 00 00

Organisationsnummer: 212000-1355

goteborg.se/wps/portal/start/kommun-och-politik/kommunens-organisation/forvaltningar-och-namnder/exploateringsforvaltningen

Status på dokumentet: Version 1.0 daterad 2023-11-24

Ansvarig tjänsteperson: Ma-Lou Wihlborg (Exploateringsförvaltningen)

Framsidesbild: Exploateringsförvaltningen

Författare:

Ma-Lou Wihlborg (Exploateringsförvaltningen),
Kristian Johansson (konsult Forsando).

SAMMANFATTNING

Projekt Lindholmsförbindelsen är en del i kollektivtrafikobjektet Brunnsbo-Linné som avtalats mellan Göteborgs Stad, Västra Götalandsregionen och svenska staten inom Sverigeförhandlingen. Den knyter samman Lindholmen med Linnéplatsen via hållplats Stigberget och är en del av innerstadsringen som ska skapa kapacitet och snabba restider i kollektivtrafiksystemet för Göteborgs fortsatta hållbara stadsutveckling.

Projektet har genomfört samråd av tre alternativ för lokalisering av Lindholmsförbindelsens spåranslutning i tunneltråg till Linnéplatsen och till en hållplats i markplan¹. Ett alternativ ska väljas ut för fördjupad utredning och detaljutformning och därefter utgöra underlag för beslut att genomföra byggnation av anläggningen.

Samrådsunderlaget distribuerades till samrådsgruppen i mars 2023.

De tre alternativen² i samrådsunderlaget kan översiktligt beskrivas som:

Västligt alternativ: Lindholmsförbindelsen lokaliseras väster om Frölundabanan.

Östligt alternativ 1: Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan. Nivåhöjning, ca 1m, krävs av spårvägsspåren vid Slottsskogens huvudentré.

Östligt alternativ 2: Lindholmsförbindelsen lokaliseras öster om Frölundabanan - som ges en ny sträckning utan enkel framtida direkt koppling till eventuell spårväg i Övre Husargatan. Ingen nivåjustering krävs då spåren placeras längre in i Slottsskogen.

Sammanfattning och sammanvägd bedömning av samrådssvar

Inkomna samrådssvar och skrivelser är genomgående positiva³ till Lindholmsförbindelsen och ser nyttorna för stadens fortsatta hållbara utveckling.

I flertalet samrådssvar ges synpunkter och medskick som projekt Lindholmsförbindelsen avser att hantera i fortsatt samarbete mellan projektet och detaljplanen kring utformningen. Flera remittenter har gett detaljerade synpunkter på funktioner som ännu inte är genomarbetade⁴, och som inte är alternativskiljande för att välja ett av förslagen. Dessa hanteras i kommande projektarbete i fortsatt samråd med berörda intressenter och förvaltningar.

De remittenter som förordar Västligt alternativ anger i huvudsak att Västligt alternativ ger en bättre systemlösning för kollektivtrafiken, en bättre skyfallshantering samt bättre trafiksäkerhet för gång- och cyklister vid

¹ Samtliga alternativ baseras på tråglösning i enlighet med hantering av remissynpunkter från tidigare projektskede.

² Alternativen beskrivs i detalj i [REF-R1].

³ Ett undantag finns. Den ideella föreningen Nätverket Trädplan Göteborg är kritisk till projektet som helhet.

⁴ Samtliga alternativ möjliggör fullgoda gång- och cykelstråk (som dock ännu inte är genomarbetade).

Slottsskogens entré. Remissinstanser som förordar Västligt alternativ är bland annat Västtrafik, Västra Götalandsregionen samt Göteborgs Spårvägar AB.

De remittenter som förordar alternativet Östligt 1 anger att trågets östliga förskjutning ger bäst förutsättningar för utveckling av platsen ur ett stadsbyggnadsperspektiv och att det bedöms ge möjligheter att skapa en attraktiv park- och stadsmiljö. Remissinstanser som förordar alternativ Östligt 1 är bland annat Kulturnämnden och Stadsbyggnadsnämnden.

Sedan samrådsunderlaget skickades ut har ny kunskap framkommit, framför allt genom det pågående arbetet med linjenätsutredningen för det framtida spårvägssystemet (LINUS) som tydliggör att såväl Västligt som Östligt 1 kan utformas för att möjliggöra spårvägsanslutning till Övre Husargatan⁵. Östligt 1 har också fördelen att antalet växlingsrörelser minskar, jämfört med Västligt alternativ, då majoriteten av linjerna från Medicinareberget bedöms trafikera Lindholmsförbindelsen och majoriteten av linjerna från Frölundabanan bedöms trafikera Linnégatan. Fram till dess att en eventuell spårväg i Övre Husargatan och Dag Hammarskjölds boulevard byggs ut blir dessutom konflikten mellan buss- och spårvägstrafik liten, då busstrafik från leden kan hänvisas till Övre Husargatan. Detta ligger i linje med tänkt trafikeringssupplägg i de Citybussutredningar som pågår

Mot bakgrund av den nya kunskapen anses Östligt 1, precis som Västligt, vara tänkbara lösningar ur ett kollektivtrafikperspektiv. Projektstyrelsen⁶ har samsyn i att såväl Västligt som Östligt 1 är tänkbara lösningar.

För ett genomförande av alternativet Östligt 2 identifierar bland annat remissinstanserna Stadsmiljöförvaltningen och Stadsbyggnadsnämnden så stora negativa effekter att projektet inte bör gå vidare med alternativet.

I avvägningen mellan olika intressen bedöms Stadsbyggnadsnämndens förordande av Östligt 1 ha en hög vikt utifrån Stadsbyggnadsnämndens uppdrag inom Göteborgs stad att sammanväga frågeställningar som inte är direkt kopplade till själva genomförandet av Lindholmsförbindelsen. En kvarstående utmaning med Östligt 1 är dagvatten- och skyfallshanteringen.

Projektstyrelsens sammanvägda bedömning är att fortsatt utredning och planering av Lindholmsförbindelsen ska utgå från alternativet Östligt 1 där Västligt alternativ åter kan bli aktuellt om nöjaktig lösning på kvarstående utmaningar med Östligt 1 inte nås.

⁵ Vid tidpunkten för samrådsunderlagets utskick var det enbart etablerat att Västligt alternativ möjliggjorde direkt spårkoppling till Övre Husargatan, vilket medförde att Västligt då uppfattades mer fördelaktigt ur ett kollektivtrafikperspektiv.

⁶ I projektstyrelsen ingår exploateringsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsledningskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik.

INNEHÅLL

1	Inledning	6
1.1	Bakgrund	6
1.2	Rapportens syfte och mål	7
2	Lindholmsförbindelsens lokalisering på Linnéplatsen	9
2.1	Kortfattad beskrivning av alternativen	9
2.2	Sammanfattning av inkomna synpunkter	11
2.3	Fortsatt arbete	12
3	Översikt av synpunkter	14
3.1	Göteborgs Stads nämnder och bolag	14
3.2	Statliga och regionala myndigheter och bolag	23
3.3	Övriga berörda, allmänheten samt intresseorganisationer	26
4	Referenser	30

1 INLEDNING

1.1 Bakgrund

Lindholmsförbindelsen pekas ut i Göteborg Stads gällande översiktsplan och i Målbild Koll 2035 som kollektivtrafikstråk för stadstrafikens stomnät samt ingår i avtal om statlig medfinansiering genom Sverigeförhandlingen. Linnéplatsen benämns som systemviktig kollektivtrafikknutpunkt⁷ i Göteborgs stads översiktsplan⁸ och i Målbild Koll2035.

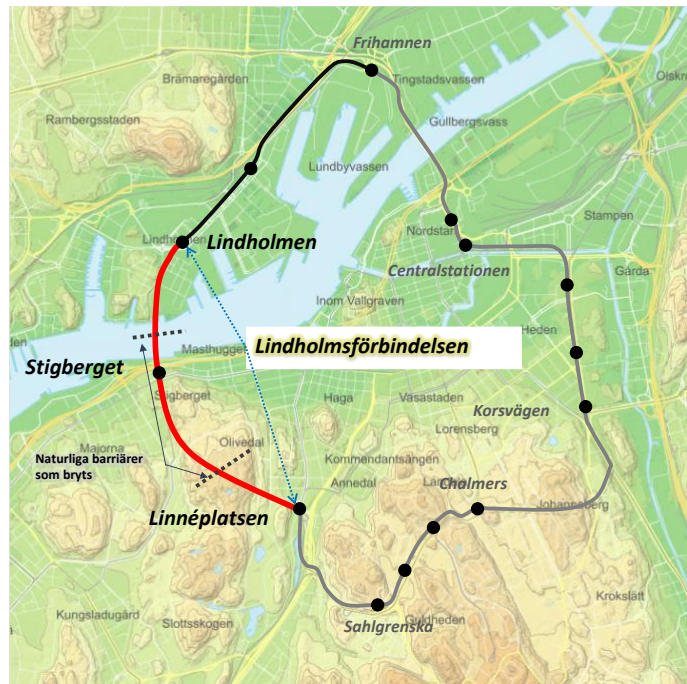
Lindholmsförbindelsen omfattar halva den planerade innerstadsringen och blir en planskild tvärlänk med goda resenärskvaliteter som knyter samman Lindholmen med Linnéplatsen via hållplats Stigberget. Genom att överbrygga de naturgivna barriärerna Göta älv och Stigberget förbättras sammankoppling av stadsdelar och tillför kapacitet i kollektivtrafiksystemet så att staden har möjlighet att fortsätta växa hållbart, se Figur 1.

Lindholmsförbindelsen är Göteborgs stads största infrastrukturprojekt som både skapar direkta nyttor och möjliggör Göteborgs fortsatta hållbara stadsutveckling. Lindholmsförbindelsen är på så sätt ett viktigt steg och ett avstamp för fortsatt stadsutveckling⁹. Lindholmsförbindelsen och kollektivtrafikknutpunkten utgör ett viktigt inslag på den framtida Linnéplatsen och sätter samtidigt förutsättningar för utformningen av stadsrummet invid Slottsskogens entré.

⁷ Enligt översiktsplanen är Linnéplatsen också en framtida nod för stadsutveckling, där noder är befintliga eller framtida områden för stadsutveckling i anslutning till större bytespunkt för kollektivtrafik med högre flöden av människor än andra platser.

⁸ Enl ÖP: ” Systemviktiga bytespunkter hör till de fyra trafikkoncepten (stadsbana, spårväg, citybuss och metrobuss) i stomnätet för kollektivtrafik. Byten mellan trafikslag ska kunna ske effektivt, både för lokala och regionala kollektivtrafiken”

⁹ En vision att förlänga innerstadsringens planskildhet in under Medicinareberget omöjliggörs inte av Lindholmsförbindelsen, se [REF-R8].



Figur 1 Den planerade Lindholmsförbindelsen (röd linjesträckning) skapar tillsammans med pågående byggnation av spårväg Frihamnen – Lindholmen (svart sträckning) en dubbelriktad innerstadsring som knyter ihop stadsdelar över älven.

Projektets utmaning är att skapa en snabb, kapacitetsstark och tillförlitlig innerstadsring i stadsmiljö – en stadsbana - som möjliggör ett ökat hållbart resande i Göteborg, fortsatt stadsutveckling på båda sidor Göta älv samt avlastar kollektivtrafiksystemet i de centrala delarna av Göteborg.

Den närliggande utmaningen för Göteborgs stad är att efter samrådet fatta beslut om alternativ för lokalisering av hållplatspaket, tunneltråg och spårväg på Linnéplatsen. Efter valet av alternativ ska fortsatt projektarbete och detaljplanearbete vidareutveckla, optimera och gestalta alternativet och dess ingående delar till en färdig lösning.

1.2 Rapportens syfte och mål

I denna rapport sammanställs de samrådssvar som inkommit inom Lindholmsförbindelsens samråd om lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen våren-hösten 2023¹⁰.

Målgruppen för rapporten är de intressenter, beslutsfattare och samarbetspartners som önskar en överblick av inkomna synpunkter.

Rapportens mål är att sammanfatta inkomna samrådssynpunkter och exploateringsförvaltningens svar om lokalisering av Lindholmsförbindelsen på Linnéplatsen.

¹⁰ I samrådet ingår även dialogen med medborgare och verksamma som bor i närheten av Linnéplatsen.

1.2.1 Avgränsningar och begränsningar

I rapporten kondenseras remissvaren. Avsikten är att spegla synpunkter kortfattat, transparent och värderingsfritt.

För att kunna hålla framställningen någorlunda kortfattad förutsätts en översiktlig kännedom om Lindholmsförbindelsen och samrådsunderlaget, se [REF-R1].

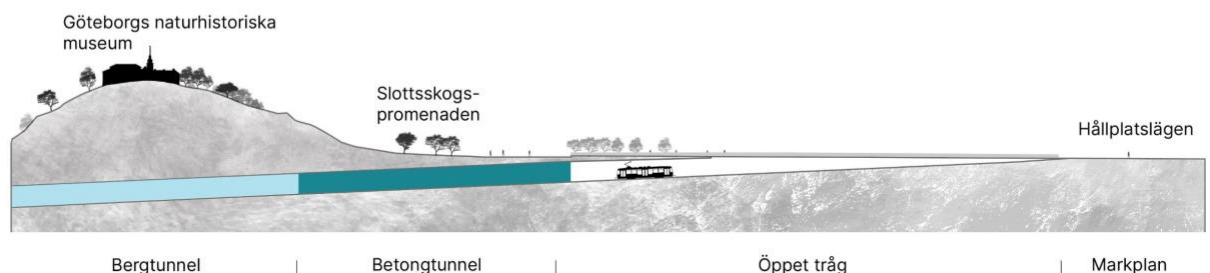
Synpunkter på detaljutformning kommer att inhämtas i kommande samråd. Detaljsynpunkter i samrådssvar kommer därför i första hand hanteras i kommande arbete inom projektet och detaljplanen och i fortsatt samverkan och dialog med berörda.

2 LINDHOLMSFÖRBINDELSENS LOKALISERING PÅ LINNÉPLATSSEN

Samrådsunderlaget¹¹ presenterar tre alternativ för lokaliseringen av spårvagnsspår, tråg och hållplatslägen på Linnéplatsen. Samrådsunderlaget beskriver översiktligt en hållplatslösning i markplan med Lindholmsförbindelsens anslutning. Samtliga presenterade alternativ ansluter till Linnéplatsen i tunneltråg och möjliggör en kapacitetsstark, robust och snabb Lindholmsförbindelse inom projektets ekonomiska ramar och med hänsyn till projektets givna förutsättningar.

Det övergripande ramarna för projekt Lindholmsförbindelsens utformning ges av Göteborgs stads översiktsplan, Målbild Koll 2035, tidigare politiska beslut för projekt Lindholmsförbindelsen och av Sverigeförhandlingen.

En illustration av den principlösning som är gemensam för alla tre alternativen ges nedan:



Figur 2. Principskiss för Lindholmsförbindelsens anslutning till Linnéplatsen.

Alternativen är övergripande beskrivna i samrådsunderlaget och redovisas i ett tidigt skede där kollektivtrafikfunktioner med större markanspråk har lokaliserats (hållplatser, tunneltråg och spår).

Valt alternativ¹² ska ligga grund för fortsatt arbete i projektet och i detaljplaneprocessen. Oavsett alternativ kvarstår alltså detaljutformning av funktioner som exempelvis gång- och cykelstråk samt optimering av ytor. Samtliga presenterade alternativ ger förutsättningar för detta nästa steg i processen.

2.1 Kortfattad beskrivning av alternativen

Samtliga alternativ möjliggör en samlad bytespunkt. I Västligt alternativ är hållplatslägena parallella och i de östliga alternativen är hållplatslägena förskjutna.

I Västligt alternativ placeras Lindholmsförbindelsen väster om Frölundabanan och möjliggör, liksom för alternativet Östligt 1, direktkoppling till framtida spårväg på Övre Husargatan.

¹¹ Se [REF-R1], "Lindholmsförbindelsen, samråd om lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen".

¹² Dvs av den övergripande lösningen med lokaliseringar av hållplatspaket, tråg och spår som sedan ska vidareutvecklas och optimeras.

Nedan sammanställs de skillnader mellan alternativen som kan anses påverka val av alternativ:

Direktkoppling till och från spårväg i Övre Husargatan	Möjligt i Västligt och i Östlig 1 (ny information efter samrådsutskick)
Hantering av skyfall	Skyfallsportar behöver stängas oftare i de östliga alternativen.
Den rundade formen vid Slottsskogens huvudentré	Sämre möjlighet att stärka den rundade formen i det västliga alternativet.
Påverkan på träd längs Frölundabanan in mot parken	Östligt alternativ 2 har påverkan på flest träd.
Slottsskogens möte och utbredning mot Linnéplatsen	Östligt alternativ 2 har störst påverkan på parken.
Lokalisering av resenärsfunktion	Resenärsfunktionen får något sämre koppling till bytespunkten i det västliga alternativet.
Lokalisering och utformning av bytespunkten	Samtliga alternativ möjliggör för en samlad hållplats. I det västra alternativet är hållplatslägena parallella och i de östliga alternativen förskjutna.
Gatunätets struktur och konfliktpunkter	För de östliga alternativen är konfliktpunkterna mellan spårvägen och gång- och cykeltrafiken lokaliserade vid Slottsskogens huvudentré. För det västliga alternativet återfinns konfliktpunkten i anslutning till hållplatsen vid Dag Hammarskjöldsleden.

Figur 3. Alternativskiljande aspekter för de tre alternativen i samrådet.

Projekt Lindholmsförbindelsen har i framtagandet av alternativen eftersträvat att balansera nytta för tillskapade funktioner, projektrisker/genomförbarhetsaspekter, kostnader för investering och kostnader för förvaltningen över anläggningens livscykel samt att tillvarata intressen avseende Linnéplatsen samt Slottsskogens utbredning och entré.

I samrådsunderlaget har de systemviktiga kollektivtrafikfunktionerna¹³ lokaliserats och övergripande markanspråk har ansatts för att skapa förutsättningar för kommande arbete med detaljutformning och optimering av övriga funktioner.

Gestaltning och detaljutformning kvarstår. Bilder i samrådsunderlaget är tidiga skisser, inte exempel på färdig utformning.

Det finns i de styrande dokumenten en tydlighet i Lindholmsförbindelsens strategiska bidrag till Göteborgs kollektivtrafiksystem. Kapacitet skapas för att staden som helhet ska ges möjlighet att fortsätta växa hållbart och skapa god sammankoppling mellan stadsdelar. Det är därför väsentligt att spårvägsanläggningens och kollektivtrafikens markanspråk tillgodoses så att kapacitet och kvaliteter kan uppnås enligt uppsatta mål. Att i ett tidigt skede lokalisera de systemviktiga kollektivtrafikfunktionerna (hållplatspaket, tunneltråg och spår) är en del av projektarbetet med stegvis osäkerhetsnedbrytning och stegvis förfining av skalupplösning i arbetet.

Samtidigt som projektet ska skapa en kollektivtrafikknutpunkt ska Slottsskogens och platsens kvaliteter värnas och övriga intressenters behov balanseras. Detta är en utmaning som kommer hanteras i samarbete mellan projektet och den detaljplan som stadsbyggnadsförvaltningen tar fram för att möjliggöra exploateringen samt i dialog med berörda.

¹³ hållplatser, tråg och spår

2.2 Sammanfattning av inkomna synpunkter

Inkomna samrådssvar och skrivelser är genomgående positiva¹⁴ till Lindholmsförbindelsen och ser nyttorna för stadens fortsatta hållbara utveckling.

I flertalet samrådssvar ges synpunkter och medskick som besvaras i kapitel 3 och som projektet avser att hantera i fortsatt arbete i samarbete med detaljplanen.

Flera remittenter har gett detaljerade synpunkter på funktioner som ännu inte är genomarbetade, och som därför inte kan betraktas som alternativskiljande för förslagen. Synpunkter har exempelvis inkommit på de i samrådsunderlaget skisserade gång- och cykelstråken som i nuläget inte är tillräckligt genomarbetade för en detaljerad analys. Projekt Lindholmsförbindelsen ser att alla de tre alternativen ger möjligheter att skapa fullgoda gång- och cykelstråk och att lösningen av gång- och cykelstråken inte är alternativskiljande för lokaliseringen av systemviktiga hållplatser, av tråg och av spårvägsanläggning.

Det har också påpekats att alternativen och dess visualiseringar innehåller impedimentsytor¹⁵ som är stadsmässigt. Det är korrekt att bilderna innehåller ytor som inte är färdigplanerade eller gestaltade. Bilder som visas i samrådsunderlaget är tidiga skisser där markanspråk ansatts för kvarstående funktioner. Bilderna är inte exempel på en färdig lösning. Gestaltning och detaljutformning av platsen återstår och är nästa steg efter val av alternativ. Detaljerade synpunkter på ytors användning kommer att inhämtas i kommande samråd.

Flera remissinstanser avstår från att ta ställning och förordar inte något specifikt alternativ. Till dessa hör bland annat Kretslopp och vatten, Länsstyrelsen samt Räddningstjänsten.

Alternativet Östligt 1 förordas av Kulturnämnden samt av Stadsbyggnadsnämnden och de framför bland annat följande:

- **Bättre stadsrum och bättre entré till Slottskogen**
Alternativet medför att entrén till Slottsskogen i högre utsträckning än övriga alternativ fredas från den barriär som tråget utgör, vilket även kan stärka kopplingen till Övre Husargatan. Då sektionen mellan parken och Linnégatan 3–9 inte inrymmer spårväg skapas förutsättningar för stadsmässigt gaturum.

Ingen remittent förordar alternativet Östligt 2. För Östligt 2 framhålls negativa effekter av bland annat stadsmiljöförvaltningen och Stadsbyggnadsnämnden som anser att projektet inte bör gå vidare med alternativet Östligt 2.

De som förordar Västligt alternativ framför bland annat följande:

- **Bättre kollektivtrafiklösning¹⁶**
Alternativet möjliggör en direktkoppling till spårväg i Övre Husargatan som anses vara en viktig förutsättning för framtida kollektivtrafikförsörjning, och som också skapar robusthet genom en vändmöjlighet Övre Husargatan – Oliverdalsgatan. Alternativet ger också bättre förutsättningar att trafikera Linnéplatsen med spårvagnar under den tid Lindholmsförbindelsen byggs.

¹⁴ Ett undantag finns. Den ideella föreningen Nätverket Trädplan Göteborg är kritisk till projektet som helhet.

¹⁵ Ytor som är oanvända/ogestaltade och som bidrar till en ogästvänlig plats.

¹⁶ Vid tidpunkten för samrådsunderlagets utskick var det enbart etablerat att Västligt alternativ möjliggjorde direkt spårkoppling till Övre Husargatan, vilket medförde att Västligt då uppfattades mer fördelaktigt ur ett kollektivtrafikperspektiv.

- **Bättre skyfallshantering**

Alternativet möjliggör en bättre skyfallshantering och ger samtidigt en spårväg med bättre tillgänglighet då skyfallsportarna till tunneltråget kommer att behöva stängas mer sällan i framtiden än i övriga alternativ.

- **Bättre trafiksäkerhet för gång- och cyklister vid Slottsskogens entré**

Alternativet uppfattas medföra färre konflikter med oskyddade trafikanter vid Slottsskogens huvudentré.

Sedan samrådsunderlaget skickades ut har ny kunskap framkommit, framför allt genom det pågående arbetet med linjenätsutredningen för det framtida spårvägssystemet (LINUS) som tydliggör att såväl Västligt som Östligt 1 kan utformas för att möjliggöra spårvägskoppling till Övre Husargatan.

Detta medför bland annat att de remissvar som förordat Västligt på grundval av att det skapar förutsättningar för en bättre kollektivtrafiklösning får beaktas utifrån den nya informationen att både Östligt 1 och Västligt är tänkbare alternativ och har fördelar ur ett kollektivtrafikperspektiv.

Östligt 1 har också fördelen att antalet växlingsrörelser minskar, jämfört med Västligt alternativ, då majoriteten av linjerna från Medicinareberget bedöms trafikera Lindholmsförbindelsen och majoriteten av linjerna från Frölundabanan bedöms trafikera Linnégatan. Fram till dess att en eventuell spårväg i Övre Husargatan och Dag Hammarskjölds boulevard byggs ut blir dessutom konflikten mellan buss- och spårvägstrafik liten, då busstrafik från leden kan hänvisas till Övre Husargatan. Detta ligger i linje med tänkt trafikeringsupplägg i de Citybussutredningar som pågår

Mot bakgrund av den nya kunskapen anses Östligt 1, precis som Västligt, vara tänkbare lösningar ur ett kollektivtrafikperspektiv. Projektstyrelsen¹⁷ har samsyn i att såväl Västligt som Östligt 1 är tänkbare lösningar.

Utifrån Ramavtal 7 inom Sverigeförhandlingen och de kostnadskalkyler som tidigare genomförts inom projektet är utgångspunkten att den infrastruktur projektet bygger ska ansluta mot befintligt Annedalsmot och att hållplatsen på Linnéplatsen ska anläggas i markplan. De av projektets fasta förutsättningar som ges av Sverigeförhandlingen¹⁸ kan enbart ändras genom omförhandling av avtalet med staten och Västra Götalandsregionen¹⁹. De strukturella synpunkter som ges av Stadsmiljöförvaltningen kan därför inte hanteras inom projektet.

2.3 Fortsatt arbete

Projekt Lindholmsförbindelsen kommer att i utformningsarbetet fortsätta balansera och söka tillmötesgå remittenternas önskemål inom de möjligheter som ges av projektets fasta förutsättningar. I nästa steg innefattas förutom detaljutformning

¹⁷ I projektstyrelsen ingår exploateringsförvaltningen, stadsbyggnadsförvaltningen, stadsmiljöförvaltningen, stadsledningskontoret, Västra Götalandsregionen, Västtrafik.

¹⁸ För objekt inom Sverigeförhandlingen står staten för 50% av kostnaden och Göteborgs Stad samt Västra Götalandsregionen med 25 % vardera av kostnaden.

¹⁹ Stadsledningskontoret är den part inom Göteborgs stad som ansvarar för avtalet Sverigeförhandlingen.

och gestaltning också optimering av olika funktioner och av utnyttjande ytor samt minimering av impedimentytor.

I en bedömning av olika samrådssvar bedöms Stadsbyggnadsnämnden förordande av Östligt 1 ha en hög vikt utifrån Stadsbyggnadsnämndens uppdrag inom Göteborgs stad för avvägning av sådana frågeställningar som inte är direkt kopplade till själva genomförande av Lindholmsförbindelsen.

Projektets sammanvägda bedömning av samrådssvaren är därför att fortsatt utredning och planering av Lindholmsförbindelsen ska utgå från Östligt 1.

3 ÖVERSIKT AV SYNPUNKTER

Detta kapitel ger en översikt över inkomna skrivelser samt synpunkter inkomna via email efter dialog med intressenter i närområdet.

Inkomna samrådssvar sammanställs i underkapitel indelade i kategorierna:

- Göteborgs stads nämnder och bolag
- Statliga och regionala myndigheter och bolag
- Övriga berörda, allmänheten samt intresseorganisationer

Synpunkter och dialog med närboende- och verksamma omkring Linnéplatsen samt med övriga intresserade medborgare sammanfattas i ett separat PM, se [REF-R9].

Synpunkterna i samrådssvaren sammanfattas och kommenteras av exploateringsförvaltningen, till exempel i de fall exploateringsförvaltningen har kompletterande fakta, en planerad hantering av frågeställningen eller gör en annan analys än remittenten eller ser att tydliggörande behövs för att förenkla förståelsen för hela rapportens målgrupp.

Samrådssvar med tillhörande protokolls-anteckningar och yttranden/yrkanden finns tillgängliga i sin helhet genom Exploateringsförvaltningens diarie.

3.1 Göteborgs Stads nämnder och bolag

Detta avsnitt sammanfattar inkomna remissvar från Göteborgs Stads nämnder och bolag²⁰.

Samråd med nämnder och bolag sker utifrån att de har stadenövergripande uppdrag och ansvar för olika funktioner eller bedriver verksamhet som kan komma att påverkas av projekt Lindholmsförbindelsens alternativval.

En bred förankring av alternativvalet hos stadens nämnder och bolag eftersträvas av projektet då det ger goda förutsättningar för ett effektivt projektgenomförande.

Synpunkter som innebär en målkonflikt att planenligt genomföra projektet kan inte hanteras inom projekt Lindholmsförbindelsen. De av projektets fasta förutsättningar som ges av Sverigeförhandlingen kan ändras enbart genom omförhandling av avtalet med staten och Västra Götalandsregionen²¹.

Av de fem kommunala remissinstanser som tar ställning förordar fyra Västligt alternativ och två (Kulturnämnden, Stadsbyggnadsnämnden) förordar Östligt 1.

Kulturnämnden förordar Östligt 1 med hänvisning till att Östligt 1 uppfattas ge minst påverkan på träd och bäst förutsättningar för att gestalta Linnéplatsens rundade form. Stadsbyggnadsnämnden hänvisar bland annat till att Östligt 1 skapar bäst stadsbyggnadsförutsättningar.

²⁰ Nämnder styrs politiskt och drivs enligt reglemente fastställt av kommunfullmäktige. Kommunala nämnder är separata remissinstanser.

²¹ Stadsledningskontoret är den part inom Göteborgs stad som ansvarar för avtalet Sverigeförhandlingen.

Ny information har tillkommit sedan samrådsunderlaget distribuerades som stärker kollektivtrafikförutsättningarna för Östligt 1. Detta samt att Stadsbyggnadsnämndens roll inom staden ger visst tolkningsföreträde i bedömning av stadsbyggnadsförutsättningar medför att projektet ser att det inom stadens nämnder och bolag finns en tyngdpunkt i valet av Östligt 1.

Östligt 2 uppfattas som ett sämre alternativ av flera remissvar.

Göteborgs stads nämnder och bolag uttrycker ett tydligare stöd för Östligt 1 än för något av alternativen. Denna bedömning grundar sig i ny information om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1 och att Östligt 1 samtidigt uppfattas skapa bäst stadsutvecklingsförutsättningar.

Nedan ges en översikt över remissvar från kommunala nämnder och bolag.

3.1.1 Översikt över inkomna remissvar

Totalt 11 kommunala nämnder och bolag har svarat. Av dessa förordar fyra Västligt alternativ, två nämnder förordar Östligt 1, en nämnd avstyrker Östligt 2, fem nämnder/bolag avstår från yttrande eller tar inte ställning för ett av alternativen.

Två av de remitterter som förordar Västligt gör detta av kollektivtrafikskäl som delvis ändras av den nya informationen om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1.

En sammanställning ges nedan där också eventuella yttranden/yrkanden och protokollsanteckningar framgår²²:

Nr.	Instans	Förordar/Avstyrker	Yttranden/Yrkanden	Kommentar
1	Förskolenämnden	Avstår från yttrande		
2	Förvaltningen för funktionsstöd	Avstår från yttrande		
3	Göteborg Energi	Tar inte ställning		
4	Göteborgs Spårvägar AB	Förordar Västligt		Förordar Västligt av kollektivtrafikskäl som delvis ändras av ny information om Östligt 1.
5	Higab	Förordar Västligt		Förordar Västligt av kollektivtrafikskäl som delvis ändras av ny information om Östligt 1.
6	Kretslopp och vatten nämnden	Tar inte ställning		Indikerar fördelar med Västligt ur skyfallsperspektiv.
7	Kulturnämnden	Förordar Östligt 1		
8	Miljöförvaltningen	Förordar Västligt		
9	Stadsbyggnadsnämnden	Förordar Östligt 1	Yttrande (S, VP, MP) Protokollsanteckning (C).	(Avser reviderat TU, dvs §552, SBF-2023-00778)
10	Stadsmiljöförvaltningen	Förordar inget alternativ. Avstyrker Östligt 2		

²² Yttranden/yrkanden och protokollsanteckningar tydliggör politiska ställningstaganden.

11	Socialnämnden Centrum	Förordar Västligt		
----	-----------------------	-------------------	--	--

Figur 4. Remissvar från kommunala nämnder och bolag.

De olika remissvaren sammanfattas och kommenteras nedan.

3.1.2 Göteborg Energi AB

Göteborgs Energi AB är ett bolag som ägs av Göteborgs Stad och som bland annat levererar el, fjärrvärme, fjärrkyla och stadsfiber.

Göteborg Energi har inga alternativskiljande synpunkter och noterar i övrigt bland annat behov av fortsatt samverkan kring ledningar samt noterar vilka koncernbolag som har ledningar i området.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF tackar för och noterar GEs synpunkter.

3.1.3 Göteborgs Spårvägar AB

Göteborgs Spårvägar AB är ett offentligt bolag som ägs gemensamt av Göteborgs Stad (majoritetsägare) samt Västtrafik AB och är trafikutövare för all spårvagnstrafik i Göteborg och Mölndal. Trafiken bedrivs på uppdrag från Västtrafik AB, kollektivtrafikhuvudmannen i Västra Götaland.

Göteborgs Spårvägar AB (GS) ser att västligt alternativ är att föredra.

GS ger ett antal synpunkter och förslag att beakta i det kommande arbetet, bland annat:

- ”Det är av största vikt att bygga så robust som möjligt då varje avstängning för underhållsarbete kommer att ha en stor påverkan på resenärer. Detta då ersättningstrafiken för Lindholmsförbindelsen kommer att vara väldigt omständlig för att inte säga omöjlig²³.
- ”Det västliga alternativet har den potentiella fördelen att spåren till/från Linnéplatsen anläggs så att de kan trafikeras under tiden tråget byggs.”
- ”det västliga alternativet är mer robust när det gäller skyfall.”
- . . .
”Det behöver utredas hur anläggningen vid Linnéplatsen kan påverkas vid stora skyfall om inga andra åtgärder än portar för tunneln görs så att inte anläggningen tar skada vid stora skyfall, detta för att trygga driftsäkerheten.”
- ”I alla förslag tas den nuvarande vändslingan på Linnéplatsen bort. Vändslingan måste ersättas för att bibehålla en hög robusthet i spårvagnstrafiken”
- . . .
”Det är av stor betydelse för robustheten i spårvagnstrafiken att en vändmöjlighet söder om och i nära anslutning till växelkomplexet utreds.”

GS ger också ett antal inspel och synpunkter för detaljutformning, bland annat om gång- och cykelpassagera, siktlinjer för spårvagnsföraren kopplat till trågets utformning, val av växeltyp och växelradier etcetera.

²³ ”då ersättningstrafik måste gå via antingen Älvsborgsbron, Hisingsbron eller färjorna i älven. Inget ersättningsalternativ kommer att kunna tillhandahålla den kapacitet och krav på restid som behövs”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF tackar för GSs synpunkter och noterar inspel.

Avseende den befintliga vändslingsan på Linnéplatsen så undersöks frågeställningen primärt ur ett systemperspektiv, dvs hur nöjaktig funktion kan tillskapas genom vändslingsor på annan plats i staden (t ex Marklandsgatan). Projektet studerar frågan vidare men ser att det är svårt att ersätta vändslingsan på själva Linnéplatsen.

Avseende skyfallshantering fortsätter utredning och utformning för att säkerställa anläggningens driftsäkerhet.

3.1.4 Higab

Higab är ett fastighetsbolag som ägs av Göteborgs Stad och som bland annat äger flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader, bland annat Gathenhielska och Naturhistoriska museet.

Higab förordar det västliga alternativet då det möjliggör framtida spårsträckningar samt har mindre påverkan på Slottskogsparken.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF har inga kommentarer.

3.1.5 Kretslopp- och vattennämnden

Kretslopp- och vattennämnden ansvarar för att göteborgarna alltid ska ha rent vatten i kranen, att soporna tas om hand på ett miljövänligt sätt och att stadens avloppsvatten leds bort till reningsverket.

Kretslopp och vatten (KoV) noterar bland annat följande synpunkter:

- Större befintlig vattenledning behöver flyttas utanför tunnelträget för att inte orsaka framtida skötsel och underhållsproblem. Detta gäller samtliga tre alternativ.
- Något mindre skötsel och underhåll av va-ledningar vid västligt spårläge.
- Fördelar med samlat hållplatsläge (västligt spårläge) vid kombinerad dagvattenhantering.
- Minsta volym av skyfallsvatten genereras i västligt spårläge.
- Ett mindre behov av skötsel- och underhåll av skyfallshantering vid ett västligt spårläge.
- Om avfall ska hämtas vid resenärsfunktionen behöver det undersökas hur angöring och insamling ska ordnas.

Det kommer krävas fördjupade studier senare i processen och det är då viktigt att detta sker i samråd med Kretslopp och vatten. Frågor som behöver utredas vidare är bland annat kopplat till behov, risker, genomförande, finansiering och rådighet för hantering av skyfall och de delar som berör VA-huvudmannens ansvar.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF tackar för KoVs synpunkter och inspel samt noterar att KoV inte tar ställning i alternativvalet.

EXF instämmer med KoV och ser behoven av fortsatt utredning kopplat till risker, genomförande, finansiering och rådighet för hantering av skyfall.

3.1.6 Kulturnämnden

Kulturnämnden har ett övergripande ansvar genom kulturförvaltningen för kulturverksamhetens inriktning i Göteborg. Nämnden arbetar för ett brett konst- och kulturliv för alla att delta i samt har uppdrag att bidra till och säkerställa utvecklingen av kulturvärden i stadsutvecklingen.

Kulturnämnden förordar att ny spårväg på Linnéplatsen lokaliseras enligt alternativ Östligt 1 utifrån att det ”är det alternativ som bäst gestaltar Linnéplatsen med utgångspunkt i platsens historiska form, samt har minst påverkan på befintliga träd och park”.

Kulturnämnden noterar också att:

- ”det sociala perspektivet” behöver ”fördjupas för att en väl gestaltad helhetslösning ska kunna skapas”.
- ”I utformandet av platsen i nästa skede bör dock konstgestaltning vara en viktig del, vilket kräver en tillämpning av 1% regeln”
- det ”föreslagna gång- och cykelstråket mellan tråget och Dag Hammarskjöldleden riskerar att bli en otrygg sträcka för fotgängare, då det är en lång gångsträcka med trafik på ena sidan och trågets kant på andra. Dessutom skapar trågets kant en visuell barriär från Övre Husargatan, vilket har stor påverkan på upplevelsen av Linnéplatsens identitet och tillgänglighet. För att gestaltningen som helhet ska bli välfungerande behöver denna del utredas och gestaltas ytterligare i kommande arbete”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF noterar att påverkan på värdefulla träd inte kan uteslutas men att planeringen inte är tillräckligt färdig för ett utlåtande. Projektet kommer att arbeta vidare med frågan med mer detaljerad analys. En mer detaljerad analys kan behövas bland annat kring växtbäddar ovanför tunneltak²⁴ och återställning av ytor. EXF ser att skillnaden i påverkan på träd mellan alternativen Västligt och Östligt 1 är begränsad och i sig inte alternativskiljande (även om detaljutformningen för att minimera trädpåverkan kommer att se olika ut för Västligt och Östligt 1). Att Östligt 2 har en större trädpåverkan kan konstateras redan i aktuellt skede.

EXF noterar att gestaltning och detaljutformning av ytor kvarstår och att det finns möjlighet att arbeta vidare med att stärka Linnéplatsens runda form i fortsatt arbete, oavsett alternativval.

Det är korrekt såsom Kulturnämnden uttrycker att detaljutformning av gång- och cykelstråk kvarstår.

3.1.7 Miljö- och Klimatnämnden

Miljö- och klimatnämnden ansvarar med hjälp av miljöförvaltningen för att kontrollera att lagar som rör miljöskydd, hälsoskydd och livsmedel följs. Nämnden har också uppdraget att driva och samordna Göteborgs Stads arbete inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling.

Miljöförvaltningen ser det som positivt att Lindholmsförbindelsens spår ligger under marknivå vid Slottsskogens huvudentré och att intrång i Slottsskogens unika

²⁴ Exempelvis i vilka specifika fall som nyetablering/återplantering/anpassning bör väljas.

natur- och kulturhistoriska miljö begränsas då ytan för biltrafik på Linnéplatsen i minskas till förmån för ytor för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter.

Miljöförvaltningen förordar i första hand ”det västliga alternativet eftersom det har minst barriär genom tråget och en mindre del park mark tas i anspråk.”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF tackar för miljöförvaltningens synpunkter.

3.1.8 Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden ansvarar med hjälp av stadsbyggnadsförvaltningen (SBF) för regleringen av bebyggelse, mark och vatten inom Göteborg. I detta innefattas bland annat översiktsplan, planprogram samt de detaljplaner, marklov och bygglov som vid sidan av järnvägsplan ger tillåtlighet att genomföra projektet som helhet.

Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att Östligt 1 ger bäst förutsättningar för vidare utveckling av platsen ur ett stadsbyggnadsperspektiv och ser bland annat att tråget hamnar närmare Dag Hammarskjöldsleden och att intrånget vid Slottsskogens entré blir mindre. För Västligt alternativ ser Stadsbyggnadsförvaltningen en nackdel med är att trågets lokalisering innebär en barriär vid Slottsskogens entré, vilket skapar sämre förutsättningar ur ett övergripande stadsbyggnadsperspektiv.

Till förvaltningens tjänsteutlåtande biläggs ett yttrande (S, V, MP) samt en protokollsanteckning från (C):

- (S, V, MP) noterar att det ”slutgiltiga valet mellan alternativen Västligt och Östligt 1 bör invänta programarbetet för Linnéplatsen och även då väga in möjligheten för en direkt spårvägskoppling till Övre Husargatan. Vi väljer därför att tolka tjänsteutlåtandet som att alternativ Östligt 2 utgår redan nu, men att bägge alternativen Västligt respektive Östligt 1 kvarstår som tänkbara lösningar.”
- (C) noterar bland annat att ”... Förvaltningen lyfter som positiva aspekter av det västliga alternativet fram att det skapar ett sammanhållet hållplatsläge och en enklare byggnation av en spårväg i Övre Husargatan, men det handlar i betydligt högre grad om 50 eller 100 års konkurrenskraftig spårvagnstrafik och en avlastning av Linnégatan. Förvaltningen skriver i sitt remissvar att det västliga alternativet ger en smalare entré till Slottsskogen, vilket är negativt ur ett ”övergripande stadsbyggnadsperspektiv”. Göteborg är beroende av en attraktiv och kapacitetsstark kollektivtrafik för att klara av ett växande antal boende och arbetande, vilket är avgörande ur ett övergripande stadsutvecklingsperspektiv. Även som vi ställer oss tveksamma förordandet av alternativ Östlig 1, lyfter tjänsteutlåtandet många viktiga aspekter som Exploateringsnämnden har stor nytta av och som behöver arbetas in i det fortsatta arbetet.

Förvaltningen noterar i tjänsteutlåtandet också bland annat:

- Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att trågalternativ Östligt 2 ger störst negativa effekter, då det dels skapar en barriär vid Slottsskogens entré, dels

innebär ett intrång i parken. Förvaltningen bedömer att projektet inte bör gå vidare med Östligt 2.

- Gestaltning och utformning av stads- och gatumiljöer, exploateringsmöjligheter samt bil- och busstrafikens framkomlighet och anspråk bör beskrivas och avvägas inom planprogram för Linnéplatsen. Utredning och avvägning av dessa aspekter bedöms inte påverka projekt Lindholmsförbindelsens framdrift, och bör ske i nära samarbete med projektet.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

Exploateringsförvaltningen noterar Stadsbyggnadsförvaltningens synpunkter och delar uppfattningen att gestaltning och utformning av plats och funktioner ska ske i nära samarbete mellan exploateringsprojekt, detaljplaneprojekt och planprogram.

3.1.9 Stadsmiljöförvaltningen

Stadsmiljönämnden har med hjälp av stadsmiljöförvaltningen (SMF) ett helhetsansvar för stadens offentliga rum och samlade framkomlighet. I detta innefattas bland annat förvaltningen av Göteborg stads trafikinfrastruktur och allmän platsmark samt parkmark såsom exempelvis spårvägsbanan (spår, signalanläggning, kontaktledning etc), tunnlar, gator (inklusive gatubelysning, trafikljus), torg, park- och naturområden inom Göteborg.

Förvaltningen noterar att avsikten med remissen är att fastlägga läge för ny spårväg, tråg och hållplatser, medan andra anspråk och värden för stadsutvecklingen utreds i kommande arbeten med detaljplan. Förvaltningen ser risker med att besluta om läge för spår innan viktiga systemfrågor är utredda och innan det finns en samlad stadsbyggnadsidé för platsen som verkar för en god helhet och väl gestaltad livsmiljö.

Stadsmiljöförvaltningen framhåller att inget av projektets föreslagna alternativ ses som ett attraktivt val. Förvaltningen ser motstående markanspråk kopplat till ett återskapande av Slotsskogens historiska gränser och till Slotsskogens framtida entré samt negativ påverkan på platsen av Lindholmsförbindelsens anslutning via tråglösning till hållplats i markplan. Även projektets utgångspunkt med anslutning till befintligt Annedalsmot utmanas.

Förvaltningens bedömning är att alla alternativ rent spårtekniskt är genomförbara men att det från olika perspektiv finns betydande för- och nackdelar med samtliga alternativ. Förvaltningen kan inte förorda ett alternativ men ser att Östligt alternativ 2 har få fördelar och framstår som klart sämre än övriga alternativ.

Förvaltningen noterar också att:

1. de alternativ som redovisas i ”har haft fokus på spårväg med följden att lösningar för cykel har blivit lidande”
2. "samtliga alternativ innebär för Slotsskogens parkmiljöer att stora och värdefulla träd riskerar att försvinna”
3. en ”lösning där spårvägen angör Linnéplatsen via ett öppet tråg (det vill säga en nedsänkt spårvägssträcka utan tak ovanpå) innebär negativ påverkan på Slotsskogens parkmiljö med riksintressen för kulturmiljö och friluftsliv”.
4. ”Förvaltningen vill även framföra att det i remissen framstår som oklart hur synpunkter som tidigare har spelats in till projektets samverkansgrupp har

tagits om hand och varför dessa synpunkter inte har fått större genomslag i de alternativ som tagits fram”

Exploateringsförvaltningens (EXF) kommentar:

EXF noterar:

1. att alternativen i samrådet är i ett tidigt skede, avsedda att bedömas utefter sina alternativskiljande aspekter. Utgångspunkten är att samtliga alternativ ger förutsättningar för fullgod utformning av gång- och cykelstråk och optimering av ytanspråk från olika funktioner i kommande fortsatt utformningsarbete.
2. att påverkan på värdefulla träd inte kan uteslutas men att planeringen inte är tillräckligt färdig för ett utlåtande om grad av påverkan. En mer detaljerad analys och dialog kommer krävas bland annat kring växtbäddar ovanför tunneltak (nyetablering/återplantering/anpassning) och övrig återställning av ytor. EXF ser att skillnaden mellan alternativens påverkan på träd i sig inte är alternativskiljande. I övrigt är projektets utgångspunkt att bibehålla dagens ytor i Slottsskogen och att undvika tillkommande intrång i parken genom att anlägga Lindholmsförbindelsen i så nära anslutning till befintliga trafikområden som möjligt.
3. att särskild omsorg har tagits att med hjälp av en tråglösning skapa en planskild passage av Slottsskogspromenaden som förbättrar förutsättningarna för en välgestaltad entré till parken enligt tidigare remissynpunkter - vilket också informerats om på förfrågan i berörda nämnder²⁵. EXF ser att en viss påverkan på planerna för Slottsskogens framtida entré inte kan undvikas samtidigt som en hållplats i markplan skapar förbättrad tillgänglighet och kollektivtrafikkopplingar till Slottsskogen och befintliga spårvägar (som ansluter Linnéplatsen i markplan), som är en positiv påverkan.

Projekt Lindholmsförbindelsen ser att den färdigställda anläggningen enligt nuvarande planering håller sig utanför den geografiska avgränsningen för riksintresset för friluftsliv²⁶.

EXF noterar att en hållplats under jord inte utreds inom Projekt Lindholmsförbindelsen och att det inte innefattas i Sverigeförhandlingen. EXF ser vidare att en sådan förändring där Lindholmsförbindelsen förlängs under Sahlgremska skulle påverka systemuppbyggnaden av spårvägssystemet på övergripande nivå. En eventuell framtida lokalisering av innerstadsringen under Medicinareberget är ett omfattande framtidssyftande infrastrukturobjekt, en vision som inte omöjliggörs av föreslagen lokalisering av Lindholmsförbindelsen, se [REF-R8].

4. att projektets bild är att förvaltningens synpunkter under löpande samråd har tillvaratagits i den mån det varit möjligt inom projektets fasta förutsättningar och den detaljnivå som hanteras i aktuell projektfas.

²⁵ dåvarande trafiknämnden samt i dåvarande park- och naturnämnden respektive fastighetsnämnden. Dåvarande Stadsbyggnadsförvaltningen tillfrågades, men det saknades önskemål från förvaltningen om en dragning i nämnden.

²⁶ Den geografiska utbredningen för riksintresse friluftsliv är mer avgränsad än riksintresse kulturmiljö.

Vissa av projektets fasta förutsättningar ges av Sverigeförhandlingen²⁷. Ändring av dessa kan ske först efter att avtalet med staten och Västra Götalandsregionen omförhandlats. Projekt Lindholmsförbindelsen har därför endast möjlighet att beakta de önskemål som är genomförbara inom projektets fasta förutsättningar.

EXF noterar att det finns grundläggande motstående intressen att återskapa Slottsskogens historiska gränser och att skapa en tyngdpunkt för kollektivtrafiken i 2100-talets Göteborg. Här ger ÖP, politiska beslut och Sverigeförhandlingen stöd för anläggandet av LHF med en hållplats i markplan. Projektet är samtidigt medvetet om att ÖP innefattar överlappande markanspråk och har respekt för de utmaningar detta innebär.

Fortsatt arbete

Exploateringsförvaltningen ser att SMFs detaljerade synpunkter och medskick bör hanteras i kommande detaljutformning, i samverkan med ansvariga på SMF och i kommande samråd om detaljutformning. Projekt Lindholmsförbindelsen avser att i fortsatt utformnings- och optimeringsarbete inom projekt-, detaljplane- och programarbete beakta remittenternas önskemål inom de fasta förutsättningarna för spårvägsutformningen.

Exempel på SMFs detaljerade synpunkter och medskick (alla refereras inte häri) att omhänderta i kommande detaljutformning är bland annat biltrafikens markanvändning, kontaktledningsstolpar och luftledningars placering, säker utformning av korsningspunkter mellan trafikslag, minimering av impedimentsytor, fungerande kopplingar till övriga cykelnätet.

3.1.10 Socialnämnden Centrum

Socialnämnd Centrum ansvarar för stöd till individer och familjer enligt socialtjänstlagen inom stadsområde Centrum. Utöver det har socialnämnd Centrum ansvar för ett antal verksamheter som är gemensamma för staden

Socialnämnden Centrum förordar Västligt alternativ ”som är det enda alternativet som skapar en samlad bytespunkt vilket underlättar orienterbarheten. Det är det enda alternativet som undviker spårväg tvärs över entréytan vid Slottsskogens huvudentré. Västligt alternativ är också det enda alternativet med möjlighet att koppla ihop spårvägen på Linnéplatsen direkt med en ny framtida spårväg på Övre Husargatan.”

Förvaltningen ser också ”att gestaltningen av det alternativ som slutligen väljs blir avgörande för att förstärka Slottsskogens entré och skapa en plats och inte bara en hållplats.”

”Förvaltningen ser gärna ett samarbete mellan det pågående arbetet med planprogrammet för Linnéplatsen och Lokalisering av spårväg på Linnéplatsen samt arbetet med Kultureservatet Slottsskogen i det kommande arbetet med sociala konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys. Det skulle möjliggöra ett mer effektivt användande av personella resurser och utöka möjligheterna att få syn på och omhänderta de sociala frågorna på och omkring Linnéplatsen”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

²⁷ För objekt inom Sverigeförhandlingen står staten för 50% av kostnaden och Göteborgs Stad samt Västra Götalandsregionen med 25 % vardera av kostnaden.

EXF delar Socialnämnden Centrums uppfattning att kommande detaljutformning är avgörande för att skapa en väl gestaltad plats.

EXF noterar Socialnämnden Centrums samordningsförslag för kommande arbete.

3.2 Statliga och regionala myndigheter och bolag

Detta avsnitt sammanfattar inkomna remissvar från statliga och regionala myndigheter.

En samsyn med stat och region är en förutsättning bland annat då Lindholmsförbindelsen delfinansieras genom Sverigeförhandlingen där Västra Götalandsregionen²⁸ och staten som representeras av Trafikverket tillsammans med Göteborgs Stad ingår.

Sammanfattningsvis så föredrar de remissvar som tar ställning, VGR och Västtrafik, Västligt alternativ. Ny information om Östligt 1 har dock tillkommit och en gemensam inriktning har formulerats av projektstyrelsen (som även VGR och Västtrafik ingår i).

*VGR och Västtrafik noterade i remissvar att Västligt alternativ ger möjligheter för kollektivtrafiken på strategisk nivå som saknas i de östliga alternativen. Efter ny information om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1 är projektstyrelsen överens (protokoll 23-10-20) om en fortsatt inriktning mot östligt alternativ 1. Västligt alternativ stryks ej, utan kan bli aktuell förutsatt att östligt alternativ 1 visar sig bli allt för svår att genomföra.
VGR och Västtrafik ingår i projektstyrelsen.*

Nedan ges en översikt över inkomna remissvar från statliga och regionala myndigheter och bolag.

3.2.1 Översikt över inkomna remissvar från stat och region

Totalt har 5 instanser har svarat:

Nr.	Instans	Förordar	Kommentar
12	Länsstyrelsen Västra Götaland	Tar inte ställning	
13	Räddningstjänsten	Tar inte ställning	
14	Västra Götalandsregionen	Ursprungligt förordnande av Västligt justeras till Östligt 1. Se ²⁹	Yttrande §38, Dnr IKN 2023-00196, Protokoll från infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden 2023-04-27.
15	Västtrafik		

Figur 5. Remissvar från statliga och regionala myndigheter och bolag

De olika remissvaren sammanfattas och kommenteras nedan.

²⁸ Västra Götalandsregionen inklusive Västtrafik ingår i programmets styrelse och ledning.

²⁹ Ursprungligen förordades Västligt. Efter ny information om Östligt 1 är projektstyrelsen överens (protokoll 23-10-20) om en fortsatt inriktning mot östligt alternativ 1. Västligt alternativ stryks ej, utan kan bli aktuell förutsatt att östligt alternativ 1 visar sig bli allt för svår att genomföra.

3.2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen har ett brett statligt uppdrag som bland annat innefattar att samordna den statliga verksamheten i länet och se till att beslut från riksdag och regering genomförs. Ett deluppdrag är att stödja, granska och vid behov överpröva kommunernas planeringsarbete.

”Länsstyrelsen anser att underlaget innehåller för lite information för att kunna ta ställning till vilket alternativ som förordas” och ”de bortval som kommunen gjort anser Länsstyrelsen vara rimliga”.

Länsstyrelsen ger också bland annat synpunkter inom följande:

- ”Länsstyrelsen saknar information om de träd som påverkas i de olika alternativen för att kunna ta ställning till vilket alternativ som förordas utifrån påverkan på naturvärden i form av träd och de värden som är knutna till dessa” samt ger inspel till fortsatt arbete om hantering av träd.
- ”I samrådsunderlaget har ingen vikt lagts vid framtida lösningar för rening och fördröjning av dagvatten inom området. Det finns därför inget alternativ som har avvikande åtgärder från något av de andra i nuläget.”
- - -
”Området är komplext och det finns begränsad yta för dagvattenåtgärder. En samlad insats kan därför krävas för att området ska få en fungerande dagvattenhantering”
- - -
”Det framgår inte av lokaliseringsutredningen hur kommunen bedömer att det kommer vara möjligt att leva upp till de krav som ställs på ny detaljplan och järnvägsplan kopplat till skyfall. Bland annat i frågan om projektet går att genomföra utan att förvärra översvämningssituationen utanför planområdet. Detta blir en viktig fråga för kommunen att studera vidare i kommande planarbete.”
- ”Slottsskogens huvudentré är idag förminskad och försvagad och behöver stärkas och förtydligas”.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

Exploateringsförvaltningen noterar Länsstyrelsen synpunkter.

EXF ser behoven av fortsatt utredning kopplat till risker, genomförande, finansiering och rådighet för hantering av skyfall.

3.2.3 Räddningstjänsten

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) är ett kommunalförbund som svarar för räddningstjänst och förebyggande brandskydd i de nio medlemskommunerna Göteborg, Härryda, Kungsbacka, Lerum, Lilla Edet, Mölndal, Partille, Stenungsund och Tjörn.

RSG tar inte ställning i alternativvalet och noterar följande:

- ”Vid insats har räddningstjänsten behov av uppställningsytor för räddningsenheter i närheten av tråget.”
- ”Räddningstjänsten efterfrågar en mer utförlig beskrivning av hur en sådan [skyfalls]barriär skall fungera för att kunna avgöra vikt vid lokaliseringsvalet.”

- ”Räddningstjänsten anser att det behöver finnas möjlighet för utryckande att komma in i servicetunneln i närheten av Lindholmsförbindelsens fastlandsmynning. Projektets inriktning med enbart en (1) kombinerad in- och utfart till fastlandssidans servicetunnel vid E45/Oscarsleden anser räddningstjänsten är otillräcklig. Vid en stor räddningsinsats i den långa tunneln där många enheter från räddningstjänst, polis och sjukvård skall verka från servicetunneln blir logistiken svår med mötesplatser i en återvändstunnel.”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

Uppställningsytor och angöring för bland annat räddningstjänst, trafikledning och teknisk förvaltning kommer att hanteras i kommande detaljutformning i samråd med berörda.

Frågan om att skapa förutsättningar för räddningsinsats i tunneln hanteras i den pågående dialogen mellan räddningstjänsten och projektet.

Exploateringsförvaltningen noterar i övrigt RSGs synpunkter.

3.2.4 Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) ansvarar för hälso- och sjukvård, kultur, kollektivtrafik och regional utveckling i Västra Götaland och har svarat genom Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden. VGR är en av avtalsparterna i Sverigeförhandlingen och delfinansiär av projekt Lindholmsförbindelsen.

”Infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden yttrar sig normalt inte i frågor av lokal karaktär och på denna detaljnivå. I det här fallet finns dock en viktig principiell skillnad mellan alternativen som är angelägen att beakta ur ett strategiskt perspektiv. Detta eftersom endast det Västliga av de tre alternativen enligt illustrationen nedan möjliggör en direkt koppling till framtida spårväg i södra delen av Övre Husargatan.

Västra Götalandsregionen bedömer att en framtida spårväg i Övre Husargatan och Alléstråket kommer att behövas för att möta ett kraftigt ökande resande till följd av redan beslutad exploatering i Frölunda och Tynnered liksom de ytterligare exploateringsplaner som redovisas i Avsiktsförklaringen Utveckling Högsbo-Frölunda (tecknad i december 2020 av Göteborgs Stad, Länsstyrelsen, Trafikverket, VGR och Västtrafik ...).

Därav förordar VGR det Västliga alternativet för lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen.”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

Exploateringsnämnden noterar VGRs synpunkter.

Efter ny information om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1 är projektstyrelsen överens (protokoll 23-10-20) om en fortsatt inriktning mot östligt alternativ 1. Västligt alternativ stryks ej, utan kan bli aktuell förutsatt att östligt alternativ 1 visar sig bli allt för svår att genomföra.

3.2.5 Västtrafik

Västtrafik AB är ett regionalt bolag som ägs av Västra Götalandsregionen och som ansvarar för kollektivtrafiken i Västsverige.

”Västtrafik förordar det västliga alternativet utifrån ett resenär- och tillgänglighetsperspektiv samt för framtida utveckling av spårvagnsnätet.”

I fortsatt arbete behöver konfliktpunkter mellan kollektivtrafikresenärer - cyklister - bilister i planen minimeras och bearbetas. I detta avseende ser vi [Västtrafik] inga större skillnader i alternativen.”

Västtrafik anser att det ur ett strategiskt perspektiv är mer fördelaktigt att gå vidare med det Västliga alternativ då det:

- Gör det möjligt att, på ett gent sätt, i framtiden koppla spårväg mellan Linnéplatsen och Parkgatan (Allélänken) via Övre Husargatan.
- Ger en möjlighet att med en spårlänk mellan Linnéplatsen och Olivedalsgatan i Övre Husargatan skapa en vändmöjlighet för spårvägen söderifrån runt kvarteret som idag inte finns.
- Med ytterligare en spårlänk söder om Linnéplatskvarteret skulle kunna möjliggöra vändning av vagnar norrifrån som ersättning för dagens slinga.
- Ger större förutsättningar för att trafikera Linnéplatsen med spårvagnar under den tid man bygger trägen för Lindholmsförbindelsen.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

Exploateringsnämnden noterar Västtrafik synpunkter.

Efter ny information om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1 är projektstyrelsen överens (protokoll 23-10-20) om en fortsatt inriktning mot östligt alternativ 1. Västligt alternativ stryks ej, utan kan bli aktuell förutsatt att östligt alternativ 1 visar sig bli allt för svår att genomföra.

3.3 Övriga berörda, allmänheten samt intresseorganisationer

Detta avsnitt sammanfattar övriga remissinstanser i samrådskretsen samt intresseorganisationer och föreningar som inkommit med synpunkter. Genom sin verksamhet i närområdet är flertalet direkt berörda, både av projektgenomförandet och av den färdiga infrastrukturen.

De närboende uttrycker en omsorg om sin närmiljö samt risker för negativ påverkan på fastigheter och intresseorganisationer om sina särintressen. Detta är viktiga inspel till projekt Lindholmsförbindelsen att beakta i kommande arbete med detaljutformning och i projektets fortsatta dialog med dessa intressenter.

Nedan ges en översikt över övriga remissvar.

3.3.1 Översikt över övriga inkomna remissvar

Totalt har åtta remissvar har inkommit från organisationer.

Vid sidan av detta har sju synpunkter inkommit från enskilda samt fem från intressenter i området – dessa sammanställs separat i [REF-R9].

En sammanställning ges nedan:

Nr.	Instans	Förordar	Kommentar
16	Cykelfrämjandet	De östliga alternativen	Med föreslagen omarbetning kan Västligt förordas.
17	Nätverket Trädplan Göteborg	Inget alternativ	Är kritisk till projektet som helhet.
18	Spårvägsutvecklingsgruppen inom Spårvägssällskapet Ringlinien	Västligt alternativ	Förordar Västligt av kollektivtrafiksål som delvis ändras av ny information om Östligt 1.

19	Akademiska Hus	Västligt alternativ	Se [REF-R9]
20	Samhällsvetenskapliga institutionen	Tar inte ställning	Se [REF-R9]
21	BRF Linnégatan 1	Inget alternativ	Se [REF-R9]
22	BRF Slottsskogen	Avstyrker Västligt alternativ	Se [REF-R9]
23	BRF Slottskogsledet	Tar inte ställning	Se [REF-R9]

Figur 6. Remissvar från intressenter utefter Lindholmsförbindelsen

De olika remissvaren sammanfattas och kommenteras nedan.

3.3.2 Cykelfrämjandet i Göteborg

Cykelfrämjandet (CF) är en ideell förening som drivs av en övertygelse om att cykeln kan förvandla våra städer, vårt land och hela världen.³⁰

”Så som förslagen presenteras i nuläget förordar Cykelfrämjandet Göteborg de östliga alternativen. Detta då de möjliggör rakast dragning av pendlingscykelbanan i den södra delen [mot Dag Hammarskjöld] och undviker korsande av spår”.

”Om det [Västliga alternativet] omarbetas till en lösning där pendlingscykelbanan fortsätter öster om spårvagnsspåren hela vägen fram till korsningen Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan, förordar vi [CF] däremot det västliga alternativet”

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF noterar att alternativen i samrådet är presenterade i ett tidigt skede där bland annat detaljutformning av gång- och cykelstråk kvarstår.

Utgångspunkten är att samtliga alternativ ger förutsättningar för fullgod utformning av gång- och cykelstråk och optimering av ytanspråk från olika funktioner i kommande fortsatt utformningsarbete.

EXF noterar CFs inspel.

3.3.3 Nätverket Trädplan Göteborg

Trädplan är en ideell förening i Göteborg vars syfte är att väcka och upprätthålla intresset för träden och den gröna miljön i Göteborg.

Den samlade bedömningen från Nätverket Trädplan är att man bör ”ompröva hela trafiklösningen för Lindholmsförbindelsen och om det, vilket det verkar, inte går att skapa en tillfredsställande lösning för Linnéplatsen och Slottsskogens entré så får man gå tillbaka till ritbordet”.

Nätverket trädplan noterar att ”dessa träd på branten nedanför Naturhistoriska muséet torde utgöra en ovillkorlig del i upprätthållandet av riksintressena i området. Branten med gamla träd, som sammanhållen når ända fram till Linnéstadens gamla bebyggelse, är unik och värdefull”.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF noterar att Lindholmsförbindelsen nytta är att bidra till en dubbelriktad innerstadsring med hög kapacitet och korta restider. Detta möjliggör nya kopplingar med kollektivtrafik med korta restider mellan Göteborgs stadsdelar.

³⁰ <https://cykelframjandet.se/>

EXF noterar Nätverket Trädplans synpunkter om de värdefulla träden i branten nedanför Naturhistoriska. EXF arbetar med en strategi avseende träden och naturmiljön i Slottsskogen och kommer att inventera träden och utföra naturvärdesinventeringar. Träden kommer i första hand att bevaras, flyttas om möjligt och i sista hand avverkas om det är nödvändigt. Kompensationsåtgärder för eventuella ingrepp planeras i samråd med Slottsskogens förvaltare och med Länsstyrelsen.

3.3.4 Spårvägsutvecklingsgruppen

Spårvägsutvecklingsgruppen är en arbetsgrupp inom Spårvägssällskapet Ringlinien. Spårvägssällskapet Ringlinien är en ideell förening i Göteborg som förvaltar veteranspåragnar, driver spårvägmuseet och aktivt satsar på att bevara kollektivtrafikens historia.

Synpunkterna i samrådssvaret är arbetsgruppens egna och utgör inte något ställningstagande från Spårvägssällskapet Ringlinien.

Spårvägsutvecklingsgruppen förordar det Västliga alternativet.

Spårvägsutvecklingsgruppen noterar bland annat:

- ”Vårt främsta skäl att välja det västliga alternativet är, att det möjliggör en koppling av spårväg direkt mot Övre Husargatan”
- - -
” En direktförbindelse mot Övre Husargatan, med vidare koppling mot Allén, ökar snabbheten och kapaciteten, och ökar därmed även möjligheten till utbyggnad av bostäder och verksamheter längs nuvarande spårväg mot Tynnered, men även längs en tänkt ny spårväg längs Dag Hammarskjölds Boulevard kring nuvarande Högsbo Industriområde. Det västliga alternativet skapar därför bäst förutsättningar för vidare utbyggnad i dessa områden.”
- att det Västliga alternativet ger en ”femtedel så stor risk för inrinning [i tunnelträget] av vatten vid skyfall.”
- att det Västliga alternativet ”(tillsammans med östligt alternativ 1) [är] ett bra alternativ för bevarande av träd.”

Spårvägsutvecklingsgruppen ger också inspel kring möjligheter till utveckling av spårvägssystemet³¹ utöver vad som inryms i projekt Lindholmsförbindelsen.

Exploateringsförvaltningens kommentarer:

EXF noterar Spårvägsutvecklingsgruppens synpunkter och inspel.

EXF noterar att ny information har framkommit om förbättrade kollektivtrafikförutsättningar för Östligt 1, innefattande möjlighet till direktförbindelse till Övre Husargatan.

³¹ Bl a föreslås en vändslinga vid Medicinaregatan och koppling Järntorget-Stigbergstorget.

3.3.5 Dialog med och övriga synpunkter från allmänheten och enskilda

Utöver inkomna remissvar har EXF tagit emot synpunkter och frågor skriftligt från allmänhet och närboende. Dessa sammanfattas i [REF-R9]. Ett kort kondensat ges nedan:

- Det inkom sju synpunkter från enskilt berörda, tre från bostadsrättsföreningar i närområdet, en synpunkt från Samhällsvetenskapliga fakulteten samt en från Akademiska hus. En del av dessa förordar det västliga alternativet medan andra har ställt direkta frågor som besvarats.
- *Akademiska hus* förordar det västliga alternativet
- *Samhällsvetenskapliga institutionen* förordar inget av alternativen
- *BRF Linnégatan 1* uttrycker bland annat oro för skador på fastigheten kopplat till grundvattnet samt angöring till entréer. Föreningen har inkommit med kompletterande synpunkter, dels via föreningen själv (20230405), dels via juridiskt ombud (20230615). Föreningen lyfter i dessa yttrande ett ytterligare alternativ, kallat Västligt 2 (kallat söder alternativet i yttrandet 20230405). Västlig alternativ 2 är lokaliserat längre söder ut (ca 12 meter) in i parken. Fortsatt dialog med föreningen har skett via enskilda fysiska möten samt via telefon/mejl.
- *BRF Slottsskogen* avstyrker det västliga alternativet då fastigheten kommer att omgärdas av spårväg. Vill se nedsänkning av spårvägen tidigare.
- *BRF Slottskogsledet* beskriver att det inom BRF:en finns både negativa (kopplat till Slottskogens entré) och positiva synpunkter på projektet (kopplat till tillgänglighet och områdets attraktionskraft).
- Vikten av att jobba vidare med överdäckning, utformning och gestaltning av platsen nämns av olika intressenter på flera olika sätt.

Exploateringsförvaltningens kommentar:

EXF noterar att alternativen i samrådet är presenterade i ett tidigt skede där bland annat detaljutformning och gestaltning kvarstår.

Fortsatt dialog med föreningen BRF Linnégatan 1 har skett genom enskilda fysiska möten samt via telefon/mejl där mätning av grundvattenpåverkan före, under, och efter byggnationen diskuterats.

EXF noterar inkomna synpunkter och delar uppfattningen att kommande detaljutformning är avgörande för att skapa en väl gestaltad plats.

4 REFERENSER

Nedan listas de dokument som refereras i dokumentet.

- [REF-R1] Göteborg Stads exploateringsförvaltning, *"Lindholmsförbindelsen, samråd om lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen"*, daterad mars 2023.
- [REF-R2] Cowi i uppdrag för Göteborgs stad, *"PM Spårvägsanläggning – Utgångspunkter för spårvägsutformningen. Järnvägsplan Lindholmsförbindelsen, Delsträcka Linné"*
- [REF-R3] Målbild Koll2035, antaget av Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun, april 2018.
- [REF-R4] Översiktsplan för Göteborg, antagen av kommunfullmäktige 2022-05-19.
<https://oversiktsplan.goteborg.se/>
- [REF-R5] Göteborgs stads Säkerhetsordning och Banstandard
<https://sao.stadsmiljo.goteborg.se>
- [REF-R6] Göteborgs stads tekniska handbok
<https://tekniskhandbok.goteborg.se>
- [REF-R7] Cowi i uppdrag för Göteborgs stad, *"PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen, Underlag för samråd Järnvägsplan Lindholmsförbindelsen"*, daterad 2023-03-09
- [REF-R8] Göteborgs stads trafikkontor, *"Bedömning av kostnader för att säkerställa en senare fortsatt dragning i tunnel under Medicinareberget mot Chalmers samt temanämnd om Linnéplatsens framtida utformning"*.
Tjänsteutlåtande utfärdat 22-05-03, Dnr 08094/21
- [REF-R9] Cowi i uppdrag för Göteborgs stad, *"Sammanställning av synpunkter och frågor kopplat till Samråd om lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen"*