



# **Lindholms förbindelsen**

**Samråd om lokalisering av ny spårväg på  
Linnéplatsen**

# Ny spårväg på Linnéplatsen

Den framtida spårvägstunneln Lindholmsförbindelsen kommer att mynna ut på Linnéplatsen. Under våren 2023 hålls ett samråd om var på Linnéplatsen den nya spårvägen ska lokaliseras. Projektet har tagit fram tre alternativa förslag som presenteras översiktligt här.

## Lindholmsförbindelsen på Linnéplatsen

Lindholmsförbindelsen kommer att ansluta till Linnéplatsen via en bergtunnel strax öster om Göteborgs naturhistoriska museum. Där övergår förbindelsen in i en betongtunnel som passerar under Slottsskogspromenaden. Öster därom ska förbindelsen gå över i ett öppet tråg. Spåren når marknivån strax innan en utbyggd spårvagnshållplats, som är lokaliserad öster om Slottsskogen.

## Tre alternativ till lokalisering

Projekt Lindholmsförbindelsen har tagit fram tre förslag på alternativa lokaliseringar av spårvägen; Västligt alternativ, Östligt alternativ 1 samt Östligt alternativ 2. Alternativen har arbetats fram utifrån trafikala, stadsmässiga, utformningsmässiga och naturgivna förutsättningar.

De tre alternativen ska inte ses som färdiga trafik- och utformningsförslag utan som förslag i tidigt skede. Efter valet av alternativ kommer ett mer detaljerat förslag att tas fram. Det kommer att utgöra en del av såväl den järnvägsplan som tas fram för hela Lindholmsförbindelsen, som den detaljplan som tas fram för utformningen av Linnéplatsen.

## Hela underlaget till samrådet

Underlaget till samrådet i sin helhet finns i PM:et *"PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelse"*

Den går att ladda ner på: [stadsutveckling.goteborg.se/brunnsbo-linne](https://stadsutveckling.goteborg.se/brunnsbo-linne)

## Vill du tycka till?

Vill du lämna synpunkter på förslagen, mejlar du till:

[brunnsbo-lindholmen-linne@exploatering.goteborg.se](mailto:brunnsbo-lindholmen-linne@exploatering.goteborg.se)

eller postar till:

**Exploateringsförvaltningen**  
Box 2258,  
403 14 Göteborg

GÖTEBORGS NATURHISTORISKA MUSEUM



BERGTUNNEL

BETONGTUNNEL

ÖPPET TRÅG

MARKPLAN

## Utveckla Linnéplatsen

I samband med att Lindholmsförbindelsen anläggs kommer Linnéplatsen att stärkas som bytespunkt för kollektivtrafiken. Samtidigt ska Linnéplatsen utvecklas till en trygg, attraktiv och levande entré till såväl Slottsskogen som Linnéstaden.

För att få tillräcklig kapacitet behöver hållplatsen vid Linnéplatsen byggas ut. Hållplatsen får fyra hållplatslägen dedikerade för spårvagnar. Busshållplatserna rustas upp och får nya hållplatslägen ute på Dag Hammarskjöldsleden.

I samtliga alternativ kommer ytan för biltrafik på Linnéplatsen minskas till förmån för ytor för kollektivtrafik och oskyddade trafikanter (det vill säga fotgängare och cyklister).

Genom avgränsade gång- och cykelstråk parallellt med samtliga gator tydliggörs platsen och varje trafikslag får egna utrymmen, något som minskar risken för konflikter. Det finns möjlighet att anlägga passager för oskyddade trafikanter, med motsvarande läge och funktion som idag, över gatorna runt Linnéplatsen.

## Undvika tunnel i lera

I samtliga tre alternativ som nu är på samråd ligger Lindholmsförbindelsens spår under marknivå vid Slottsskogens huvudentré. Därmed når tunneln tillräckligt djupt för att, med marginal, anläggas under den lerficka som finns där tunneln passerar under Vegagatan.

Ytterligare två alternativ har studerats men valts bort. De två alternativen skulle innebära att Lindholmsförbindelsen passerar Slottsskogens huvudentré i markplan. Det i sin tur innebär att spårvägen skapar en barriär mellan Linnégatan och Slottsskogen. Alternativerna kräver också att tunnelsträckan under Vegagatan byggs i öppet schakt då taket på tunneln skulle befinna sig i lera, och inte i berg. Det skulle innebära en mycket större påverkan på omgivningen och försvåra projektets genomförande.

Det är viktigt att anläggningen utformas säkert. Exempelvis får inget vatten vid ett skyfall rinna ner i Lindholmsförbindelsen. För att hindra vatten från att rinna ner i tunneln kan skyfallsportar anläggas i anslutning till trågets mynning.

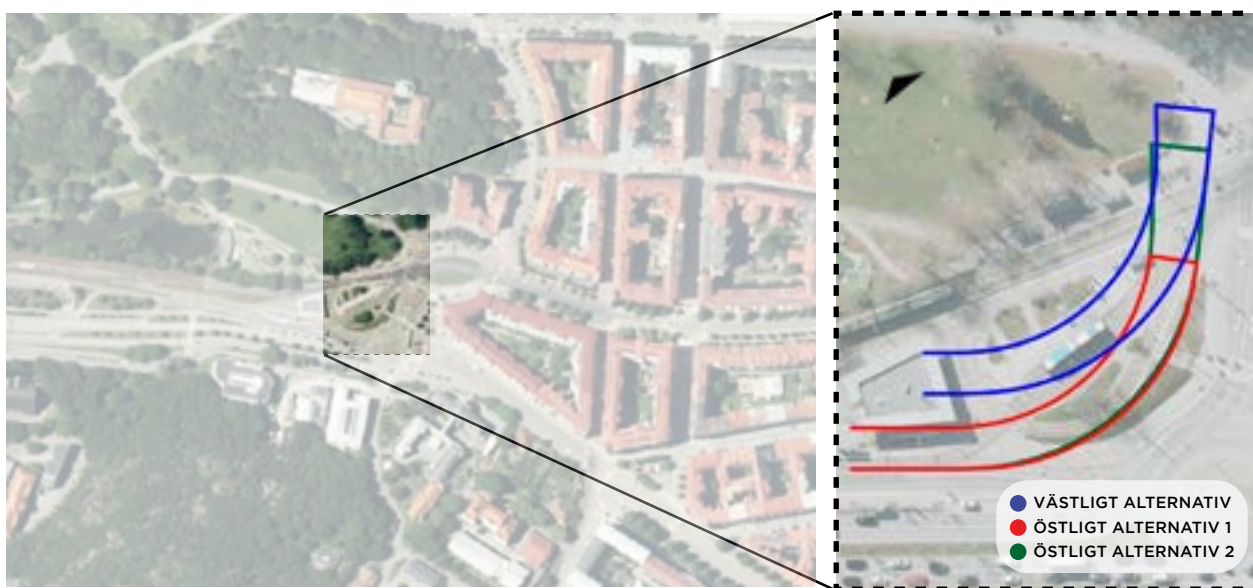


Bild till vänster: Linnéplatsen idag med nedslag på platsen där spårvägen ska gå i tunnel. Bild till höger: Visar de tre alternativen olika placeringar av tråget. Bildkälla: Lantmäteriet, bearbetad av COWI

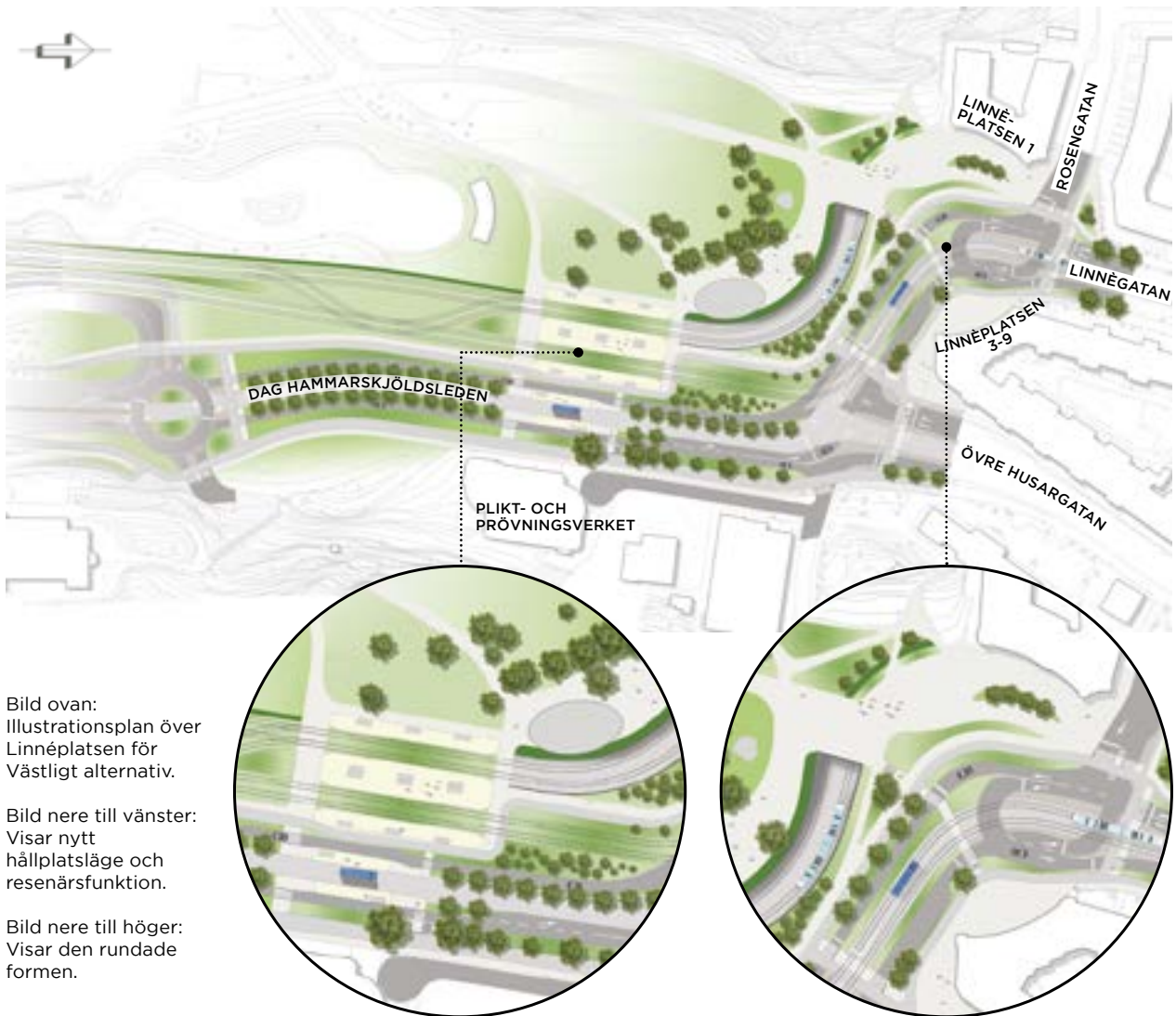


Bild ovan:  
Illustrationsplan över  
Linnéplatsen för  
Västligt alternativ.

Bild nere till vänster:  
Visar nytt  
hållplatsläge och  
resenärsfunktion.

Bild nere till höger:  
Visar den rundade  
formen.

## Västligt alternativ

I detta alternativ är Lindholmsförbindelsen lokaliserad väster om Frölundabanan (spårvägen till/från Linnégatan). Samtliga hållplatslägen ligger parallellt med varandra, vilket innebär en samlad bytespunkt. En tillkommande resenärsfunktion kan lokaliseras i anslutning till tråget. Ett mindre antal träd söder om spårvagnshållplatsen samt i anslutning till tråget behöver flyttas eller tas ned.

Den rundade formen, som återfinns i husfasaderna vid Linnéplatsen kan till viss del återspeglas i gestaltningen av Slottsskogens huvudentré. Frölundabanan ansluter till spårvägen på Linnégatan i höjd med korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre

Husargatan. Därigenom kan Linnégatans sektion med spårväg i mitten och körbanor samt gång- och cykelbanor på ömse sidor förlängas fram till korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan. Det innebär att spårvägssträckningar tvärs entréytan vid Slottsskogens huvudentré undviks och platsen tydliggörs med fokus på oskyddade trafikanter. Konfliktpunkten mellan spårvägen och gång- och cykeltrafiken vid entréytan flyttas från Linnéplatsen till hållplatslägenas norra ände.

I Västligt alternativ finns möjlighet att koppla ihop spårvägen på Linnéplatsen direkt med spårväg i södra delen av Övre Husargatan.



Bild ovan:  
Illustrationsplan över  
Linnéplatsen för  
Östligt alternativ 1.

Bild nere till vänster:  
Visar nytt  
hållplatsläge och  
resenärsfunktion.

Bild nere till höger:  
Visar den rundade  
formen.



# Östligt alternativ 1

Här är tråget lokaliserat öster om Frölundabanans, som har kvar sin nuvarande sträckning och placering av hållplats. Dock behöver spåren höjas cirka en meter vid Slottsskogens huvudentré. Hållplatsen för Lindholmsförbindelsen lokaliseras i höjd med Plikt- och provningsverket, vilket gör att de båda hållplatserna förskjuts i förhållande till varandra. Den tillkommande resenärsfunktion kan anläggas på ytan mellan Lindholmsförbindelsen och Frölundabanans.

Påverkan på parken, och om mark behöver tas i anspråk, beror på hur ytan mellan parken och hållplatsen utformas. Men sannolikt behöver

inga träd längs Frölundabanans in mot parken påverkas.

Linnéplatsens rundade form kan tydligt tas upp vid Slottsskogens huvudentré. Det finns också utrymme att tillskapa en större yta för vistelse i anslutning till Slottsskogens huvudentré. Längst österut på den ytan passerar Frölundabanans, vilket skapar en konfliktpunkt mellan spårväg och oskyddade trafikanter.

I Östligt alternativ 1 finns ingen möjlighet att koppla ihop spårvägen på Linnéplatsen direkt till en framtida spårväg i södra delen av Övre Husargatan.

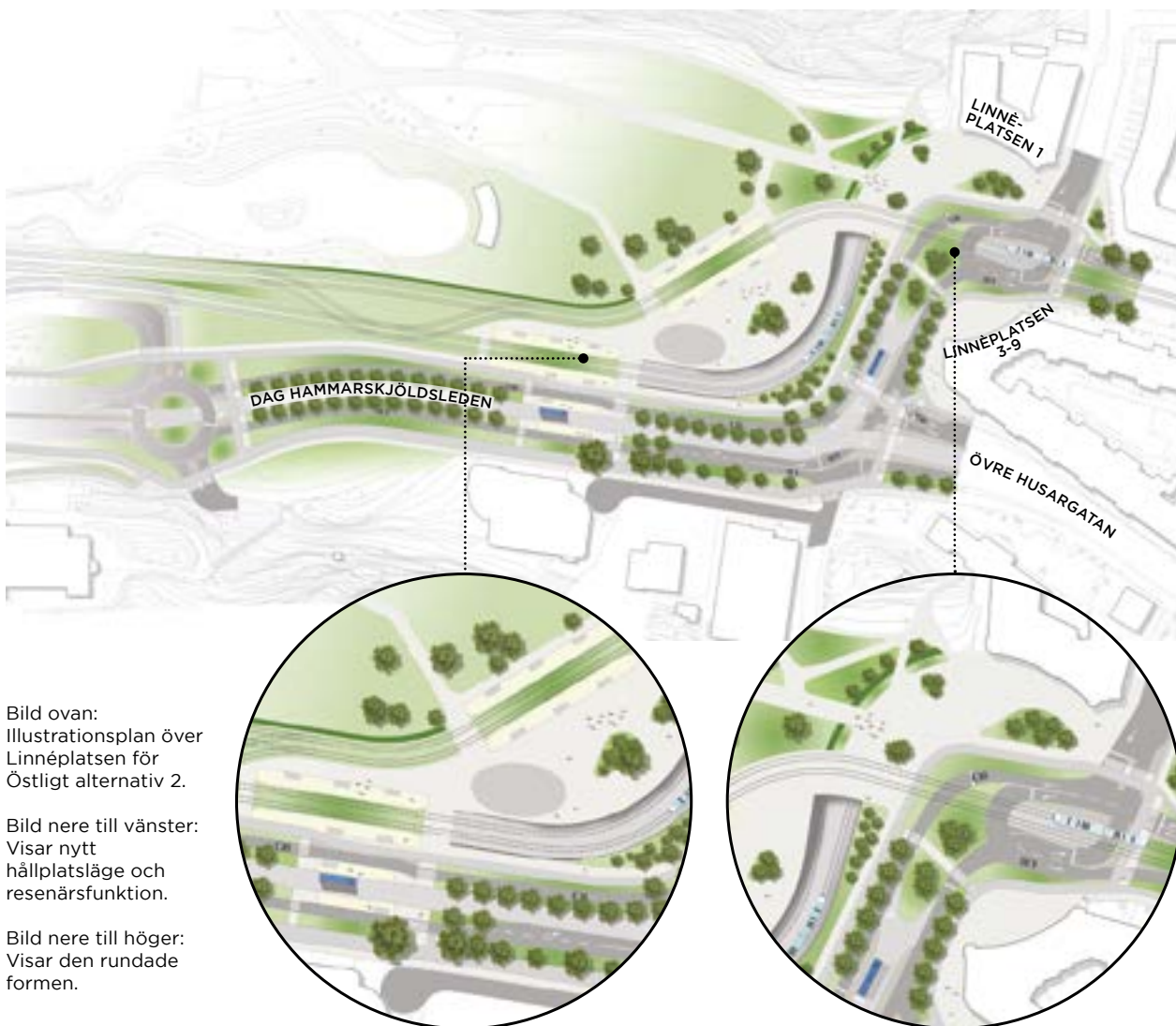


Bild ovan:  
Illustrationsplan över  
Linnéplatsen för  
Östligt alternativ 2.

Bild nere till vänster:  
Visar nytt  
hållplatsläge och  
resenärsfunktion.

Bild nere till höger:  
Visar den rundade  
formen.

## Östligt alternativ 2

Östligt alternativ 2 är snarlikt Östligt alternativ 1, men med skillnaden att Frölundabanans spåräge flyttas längre in i parken. Detta gör att Frölundabanans spårvägsdragning till och från Linnégatan kan anpassas till befintliga markhöjder och marken vid Slottsskogens huvudentré behöver inte höjas. I alternativet tas parkmark i anspråk och ett flertal träd vid dagens hållplats kommer att behöva flyttas alternativt tas ner.

En tillkommande resenärsfunktion kan lokaliseras på ytan mellan Lindholmsförbindelsen och Frölundabanen. Den rundande formen som återfinns i husfasaderna vid Linnéplatsen kan till viss mån tas upp vid Slottsskogens huvudentré.

Det finns också utrymme att tillskapa en yta för vistelse i anslutning till Slottsskogens huvudentré. Men likt Östligt alternativ 1 passerar Frölundabanen över ytan, något som skapar en konfliktpunkt mellan spårväg och oskyddade trafikanter.

Liksom i Östligt alternativ 1 finns ingen möjlighet att koppla ihop spårvägen på Linnéplatsen direkt till en framtida spårväg i södra delen av Övre Husargatan.

# Viktigaste skillnaderna mellan alternativen

Som framgår ger de tre alternativen olika förutsättningar för användningen och utformningen av angränsande ytor. Det gäller bland annat Slottsskogens huvudentré, gatustrukturen och stadsrummet vid Linnéplatsen samt det utbyggda hållplatsläget med resenärsfunktionen.

I ästligt alternativ ligger Frölundabanan (spårvägen till/från Linnégatan) mellan tråget och gatorna i området. Östligt alternativ 1 innebär att Frölundabanan behålls i sin befintliga sträckning medan i Östligt alternativ 2 behövs en ny spårvägsträckning som placeras längre in i Slottsskogen. Det gör att östligt alternativ 2 får störst påverkan på befintlig parkyta. Samtidigt ger Östligt alternativ 2 bäst förutsättningar för att integrera en del av bytespunkten i parken.

Samtliga alternativ möjliggör för en samlad hållplats. I det västra alternativet är hållplatslägena parallella och i de östliga förskjutna.

Träd i området kommer att påverkas oavsett alternativ, men påverkan är som störst i Östligt alternativ 2. I Östligt alternativ 1 bedöms i stort sett inga träd längs Frölundabanan ut mot parken att påverkas.

Tråget i det västliga alternativet utgör, jämfört med de östliga alternativen, inte en lika stor barriär mellan bytespunkten och staden. Tråget avskärmar i stället parken från trafikstrukturen. Västligt alternativ ger däremot sämre möjligheter att utforma Slottsskogens huvudentré enligt den rundade formen

Korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan blir mer komplex i det västliga alternativet då även spårvagnstrafiken ansluts i korsningen. I de båda östliga alternativen kvarstår konfliktpunkter mellan spårvagnar och oskyddade trafikanter i anslutning till Slottsskogens huvudentré. I det västliga alternativet kan i stället en vistelseyta utan konflikter mellan spårvägstrafik och oskyddade trafikanter skapas.

Direktkoppling till och från spårväg i Övre Husargatan	Inte möjligt i de östliga alternativen.
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 västliga alternativet är hållplatslägena parallella och i de östliga alternativen förskjutna.
Gatunätets struktur och konfliktpunkter	För de östliga alternativen är konfliktpunkterna mellan spårvägen och de oskyddade trafikanterna lokaliserade vid Slottsskogens huvudentré. För det västliga alternativet återfinns konfliktpunkten i anslutning till hållplatsen vid Dag Hammarskjöldsleden.

## Detta är Lindholmsförbindelsen

Lindholmsförbindelsen är en spårvägstunnel som planeras att byggas mellan Lindholmen och Linnéplatsen, med en underjordisk hållplats vid Stigbergstorget.

Lindholmsförbindelsen blir en snabb, kapacitetsstark och tillförlitlig spårvägsförbindelse, med stadsbanekvalitet, som skapar helt nya resmöjligheter i Göteborg och länkar ihop den växande staden över älven. Förbindelsen blir en del av den så kallade innerstadsringen, vilken binder samman bytespunkter och målpunkter i innerstaden och avlastar kollektivtrafiken i de mest centrala delarna av Göteborg.

## Medfinansieras av staten

Lindholmsförbindelsen är en del av det större projektet Spårväg och Citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen och delfinansieras av staten via den så kallade Sverigeförhandlingen. Övrig finansiering står Göteborgs Stad och Västra Götalandsregionen för. Projektet ingår i Målbild Koll2035, den gemensamma målbild för stadstrafikens stomnät som Göteborg, Mölndal, Partille och Västra Götalandsregionen kommit överens om. Syftet är att öka kollektivtrafikens attraktivitet och bidra till bättre framkomlighet, godare stadsmiljöer och en mer hållbar stadsutveckling.

## Järnvägsplan och samråd

Göteborgs Stad har inlett arbetet med att ta fram en järnvägsplan för hela Lindholmsförbindelsen, enligt en lagstadgad process. En fastställd järnvägsplan krävs för av Lindholmsförbindelsen ska kunna byggas. Järnvägsplanen för hela Lindholmsförbindelsen kommer att gå ut på samråd i ett senare skede. Den fråga som är ute på samråd våren 2023, och som beskrivs i denna broschyr, handlar enbart om var Lindholmsförbindelsen ska lokaliseras på Linnéplatsen.

## Kontakt

[brunnsbo-lindholmen-linne@exploatering.goteborg.se](mailto:brunnsbo-lindholmen-linne@exploatering.goteborg.se)

