



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-06-09

Diarienummer GHAB 2025-0225

Handläggare

Fredrik Ternström

Telefon: 031-368 76 79

E-post: fredrik.ternstrom@portgot.se

Remiss – Samråd om järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen

Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Hamn AB:

Styrelsen beslutar att;

1. Fastställa förslaget till remissvar, samt
2. förklara paragrafen över beslutet omedelbart justerad.

Sammanfattning

Exploateringsförvaltningen har skickat samrådsförslag för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, en ny spårväg som planeras mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigberget i Göteborg, till Göteborgs Hamn AB (GHAB) för yttrande.

GHAB är positiva till Lindholmsförbindelsen med förutsättning att hänsyn tas till GHAB:s synpunkter. Lindholmsförbindelsen ökar tillgängligheten till Amerikaskjulet för resande med kollektivtrafik och för kryssningsresenärer att nå större delar av den centrala staden. GHAB:s ställningstagande till projektet och synpunkter på handlingar kan förändras längre fram i processen.

GHAB avser att bedriva hamnverksamhet på Stigbergskajen under överskådlig tid. Stigbergskajen och farleden i Göta älv behöver därför återskapas efter byggnation av Lindholmsförbindelsen. Fartyg längre än 100–120 meter kommer inte kunna nyttja Stigbergskajen under byggnationen av Lindholmsförbindelsen. En ersättningskaj behövs för bland annat kryssningsfartyg och större örlogsfartyg. GHAB förutsätter att Exploateringsförvaltningen tar eventuella merkostnader och löser de tillstånd som behövs för den tillfälliga ersättningskajen samt att bedriva hamnverksamhet vid aktuellt område.

GHAB instämmer att Lindholmsprojektets genomförande i älven och vid Stigbergskajen förutsätter att Stena Line har lämnat Masthuggskajen. GHAB har som mål att under 2031 flytta hamnverksamheten vid Masthuggskajen till Arendal. Lindholmsförbindelsen måste ta hänsyn till att verksamheten vid Masthuggskajen inte kommer att kunna minska sin verksamhet eller avvecklas förrän flytten är genomförd.

Amerikaskjulet med omkringliggande ytor kommer att nyttjas som kontorsbyggnad och kryssningsterminal även under överskådlig framtid. Riktlinjer för buller, stomljud och vibrationer under byggnation av tunneln och under för vibrationer under drift behöver följas för att inte skada GHAB:s anläggningar. Om åtgärder behöver vidtas ska dessa stämmas av med GHAB. Det är även viktigt att både för- och efterbesiktning av byggnader genomförs för att säkerställa att inga skador har uppstått på grund av

sättningar orsakade av projektets grundvattenavsänkningar eller arbeten som genererar vibrationer. GHAB förutsätter att eventuella uppkomna skador, både på anläggningar och ekonomiska förluster, kommer att ersättas.

Områdena för tillfälligt markanspråk behöver minskas inom GHAB:s fastigheter. Den del av Stigbergskajen som under byggnation av Lindholmsförbindelsen fortfarande kan nyttjas för hamnverksamhet behöver GHAB ha full rådighet över och behöver därför utgå som område för tillfälligt markanspråk. GHAB kommer vara projektet behjälpliga att nyttja kajen vid behov. Ett nyttjandeavtal behöver dock skrivas mellan parterna. Även områden för parkering vid Amerikaskjulet behöver utgå de behövs för verksamheterna i kontorsbyggnaden.

GHAB vill i en framtid kunna muddra ner till 8,4 meter vid Stigbergskajen så att kajen får samma djup som farleden. Projektet behöver ta hänsyn till detta vid anläggandet av tunneln under Göta älv. Det är viktigt att det inte blir begränsningar vid nyttjandet av Stigbergskajen när tunneln under älven är på plats. Därför är det viktigt att rätt typ av erosionsskydd läggs ovan tunneln.

Det är viktigt att skyddsåtgärder vidtas vid arbete i Göta älv för att under byggskedet minska effekter på vattenmiljön. Åtgärder behövs bland annat för skydd vid muddring och andra grumlande arbeten för att hindra spridning av förorenade sediment.

Bedömning ur ekonomisk dimension

På lång sikt ser hamnbolaget att godsverksamheten i Innerhamnarna förflyttas till Ytterhamnarna. För att möjliggöra ersättningsläge för färjeverksamheten planerar hamnbolaget att avyttra stora delar av Masthugget för att finansiera ett nytt färjeläge vid Ytterhamnarna samt möjliggöra en fortsatt stadsutveckling.

Verksamheten vid Stigbergskajen är av sådan art att den bör bedrivas vid Innerhamnarna. Fortsatt verksamhet vid Stigbergskajen innebär att de investeringar som gjorts i anläggningen kommer till användning och inte behöver återskapas vid annan plats. En avyttring av Stigbergskajen medger inte heller samma möjligheter till stadsutveckling som vid Masthugget.

Det är viktigt att GHAB inte får några merkostnader kopplat till genomförandet av Lindholmsförbindelsen utan att det hanteras av projektet.

Bedömning ur ekologisk dimension

Stärkt kollektivtrafik till Stigberget ökar tillgängligheten till Amerikaskjulet för resande med kollektivtrafik och för kryssningsresenärer att nå större delar av den centrala staden.

Bedömning ur social dimension

Nyttjandet och bevarandet av Stigbergskajen medger en fortsatt maritim verksamhet som återspeglar ett historisk arv och en stadsbild som GHAB uppfattar är efterfrågad. Se även punkten ovan om stärkt kollektivtrafik.

Samverkan

GHAB har ett nära samarbete med Exploateringsförvaltningen i projektet angående bland annat påverkan på farled, kaj och ersättningskaj för kryssning (Majnabbe).

Ärendet

Exploateringsförvaltningen har skickat samrådsförslag för järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen, en ny spårväg som planeras mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigberget i Göteborg, till Göteborgs Hamn AB (GHAB) för yttrande. Samråd kommer att ske inom olika tillståndprocesser då projektet bland annat kräver järnvägsplan, detaljplaner och tillstånd enligt miljöbalken

Synpunkter ska vara inskickade till Exploateringsförvaltningen senast den 5 juni 2025. GHAB har fått förlängd remisstid till 19 juni 2025. Därför behöver beslutet omedelbart justeras.

Samrådsmaterialet finns på följande hemsida:

- <https://goteborg.se/lindholmenlinneplatsen>

Beskrivning av ärendet

Lindholmsförbindelsen är en ny spårväg som planeras mellan Lindholmen och Linnéplatsen, via Stigberget i Göteborg till en kostnad till cirka 6,4 miljarder svenska kronor. Genom att knyta ihop Hisingen med fastlandet på ytterligare ett sätt för stadsdelar och människor närmare varandra. Genom skapandet av en innerstadsring för spårväg avlastas trafiken i de centrala delarna av Göteborg och många resor blir snabbare och smidigare.

Lindholmsförbindelsen är en cirka 3,2 kilometer lång med bland annat en passage under Göta älv. Spårvägen kommer till största del att gå i tunnel, med undantag för kortare sträckor ovan mark vid tunnelmynningarna på Lindholmen på Hisingen och Linnéplatsen. En underjordisk hållplats föreslås vid Stigbergstorget. Vid utformning av spårvägen har hänsyn tagits för att göra markanspråken så små som möjligt.

För hållplats Stigberget finns två olika alternativ, *Stigbergstorget Väst* och *E45 Henriksbergsgatan*. Stigbergstorget Väst är det alternativ som redovisas på samrådkartan. En samlad bedömning visar att det är det mest fördelaktiga av de studerade alternativen för en underjordisk hållplats vid Stigbergstorget. Göteborgs Stad rekommenderar därför att alternativet väljs som inriktning för det fortsatta planeringsarbetet.

Inför anläggandet av spårvägen tar Exploateringsförvaltningen fram en järnvägsplan som visar spårens sträckning, anläggningens utformning, vilken mark som behövs, vilken miljöpåverkan anläggningen får och vilka skyddsåtgärder som behövs för att undvika att människor och miljö påverkas negativt.

Beröringspunkter med GHAB

Tunneln under älven kommer vara en sänktunnel. Den övergår till bergstunneln vid Stigbergskajen. Tunneln kommer gå under GHAB:s fastighet Majorna 721:34. GHAB:s fastigheter Majorna 721:34 och Masthugget 712:30 kommer att nyttjas för byggnationen av tunnelarna. Sänktunneln kommer att anpassas till nuvarande sjökortsdjupet i älven på 8,4 meter. Det kommer att finnas erosionsskydd på botten som skyddar tunneln.

Del av Stigbergskajen kommer att rivas i samband med anläggandet av tunneln på en sträcka av cirka 30 meter. Kajen kommer att återuppbyggas för fortsatt nyttjande. En arbetsgrupp kommer att finnas i detta område. Arbete så som pålning och muddring

kommer att ske i älven inför sänkning av tunnelelement. När elementen är på plats kommer återfyllning av massor att ske i älven.

Under byggnationen av tunneln kommer farleden i älven få tillfälliga sträckningar. Delar av Fiskhamnsmotet kommer att stängas av. Farled och körfält på Oscarsleden kommer vid vissa tillfällen att stängas av helt.

Påverkan på GHAB:s verksamheter

GHAB är som nämns ovan fastighetsägare till fastigheterna Majorna 721:34 och Masthugget 712:30. Amerikaskjulet, beläget på fastigheten Majorna 721:34, inrymmer bland annat GHAB:s huvudkontor men även kryssningsterminal. Masthuggskajen och Stigbergskajen är av riksintresse för hamnverksamhet.

De hamnverksamheter inom Göteborgs hamn som kan påverkas är färjeverksamhet vid Masthugget samt anlöp vid Stigbergskajen. Projektets genomförande förutsätter att Stena Line har lämnat Masthuggskajen. Ytor vid Stigbergskajen, Amerikaskjulet och Masthuggskajen kommer tillfälligt att nyttjas vid byggnation av tunneln, troligen under åren 2032–2038. Fartyg längre än 100–120 meter kommer inte kunna nyttja Stigbergskajen under byggnationen av Lindholmsförbindelsen.

Amerikaskjulet kan under byggskedet beräkningsmässigt få kännbara vibrationer vid pålning, spontning och rivning av befintlig kaj samt överskridande av riktvärden för stomljud under byggskedet.

Bolagets bedömning

GHAB är positiva till Lindholmsförbindelsen med förutsättning att hänsyn tas till GHAB:s synpunkter. Lindholmsförbindelsen ökar tillgängligheten till Amerikaskjulet för resande med kollektivtrafik och för kryssningsresenärer att nå större delar av den centrala staden. GHAB:s ställningstagande till projektet och synpunkter på handlingar kan förändras längre fram i processen.

GHAB avser använda Stigbergskajen för hamnverksamhet såsom kryssningsverksamhet och paradkaj (yachter, örlogsfartyg, skolfartyg och dylikt) under överskådlig framtid. Efter samverkan med Försvarmakten bedöms örlogsbesöken öka i rikets andra stad. För GHAB är det därför en självklarhet att Stigbergskajen och farleden i Göta älv kommer att återställas efter färdigställandet av sänktunneln. Amerikaskjulet med omkringliggande ytor kommer att nyttjas som kontorsbyggnad och kryssningsterminal även under överskådlig framtid.

GHAB instämmer att Lindholmsprojektets genomförande i älven och vid Stigbergskajen förutsätter att Stena Line har lämnat Masthuggskajen. GHAB har som mål att under 2031 flytta hamnverksamheten vid Masthuggskajen till Arendal. Tillstånds- och detaljplaneprocesser för att göra detta möjligt är uppstartade. Verksamheten vid Masthuggskajen är då avvecklad under samma år med förutsättning att tillståndsprocesser och anläggningsarbeten följer tidplan och utan överklaganden. Verksamheten vid Masthuggskajen kommer inte att kunna minska sin verksamhet eller avvecklas förrän flytten är genomförd, vilket genomförandet av Lindholmsförbindelsen måste ta hänsyn till.

Verksamheten vid Stigbergskajen kommer att påverkas under byggtiden av tunneln, men med säkerhet kunna återupptas efter byggtid. En bit av kaj 36 kommer att vara

byggområde, vilket kommer att medföra att maxlängden för anlöp till Stigbergskajen kommer att begränsas nämnvärt. GHAB bedömer att minst 80% av kryssningsanlöpen faller bort som trafiken ser ut idag. Ersättningskaj för att upprätthålla hamnverksamheten är nödvändig. Dialog om lämplig ersättningskaj förs mellan GHAB och Exploateringsförvaltningen. En tänkbar lösning är om kryssningstrafiken kan få tillgång till del av Majnabbe om/efter nuvarande hamnverksamhet lämnar för Arendal. Lämplig lösning behöver presenteras för GHAB. GHAB förutsätter att Exploateringsförvaltningen tar eventuella merkostnader och löser de tillstånd som behövs för den tillfälliga ersättningskajen samt att bedriva hamnverksamhet vid aktuellt område.

För GHAB är det viktigt att arbetsområdet för Lindholmsprojektet minimeras mot Amerikaskjulet och för Stigbergskajen. Området öster om skjulet används för parkering till hyresgäster och GHAB är angelägna om att nyttja Stigbergskajen till så stor grad som möjligt även under byggtiden. Det är därför viktigt att projektet tittar på lämpliga skyddsåtgärder för att säkerställa att både arbetare med tunneln är skyddade samtligt som Stigbergskajen kan nyttjas för hamnverksamhet, till exempel för besök av NATO-fartyg. Det är även viktigt att arbetstiden för sänktunneln minimeras/görs så kort som möjligt för att minimera påverkan på verksamheterna vid Amerikaskjulet och Stigbergskajen.

Det är viktigt att hänsyn tas till Amerikaskjulet både under byggskede såväl som under drift (stomljud). Eventuell påverkan på byggnaden och dess nyttjande under byggskede och under drift behöver beskrivas och åtgärdsförslag behöver tas fram i dialog med GHAB. Det gäller framför allt påverkan från buller och vibrationer samt en eventuell grundvattensänkning under byggskedet. Det är även viktigt att både för- och efterbesiktning av byggnader genomförs för att säkerställa att inga skador har uppstått på grund av sättningar orsakade av projektets grundvattenavsänkningar eller arbeten som genererar vibrationer. GHAB förutsätter att eventuella uppkomna skador, både på anläggningar och ekonomiska förluster, kommer att ersättas. Det är med hänsyn till ovanstående viktigt att luftburet buller och stomljud från anläggningsarbeten begränsas på så vis att Naturvårdsverkets riktvärden för byggbuller innehålls. Därför bra att det görs fördjupade buller- och riskutredningar samt utredning av behov av skyddsåtgärder. Det är även bra att det görs en vibrationsutredning för att klargöra eventuella behov av åtgärder, under byggtiden och i driftskede för Amerikaskjulet och befintliga kajer.

Områdena för tillfälligt markanspråk behöver med hänsyn till ovanstående minskas inom GHAB:s fastigheter. Den del av Stigbergskajen som under byggnation av Lindholmsförbindelsen fortfarande kan nyttjas för hamnverksamhet behöver GHAB ha full rådighet över och behöver därför utgå som område för tillfälligt markanspråk. Område för ISPS (Internationell kod för säkerhet i fartyg och hamnanläggningar) påverkar även vilket område som är lämpligt respektive inte lämpligt för tillfälligt markanspråk för projektet. GHAB kommer dock vara projektet behjälpliga att nyttja kajen vid behov. Ett nyttjandeavtal behöver dock skrivas mellan parterna. Även områden för parkering vid Amerikaskjulet behöver utgå de behövs för verksamheterna i kontorsbyggnaden.

GHAB vill i en framtid kunna muddra ner till 8,4 meter vid Stigbergskajen så att kajen får samma djup som farleden. Projektet behöver ta hänsyn till detta vid anläggandet av tunneln under Göta älv. Det är viktigt att det inte blir begränsningar vid nyttjandet av Stigbergskajen när tunneln under älven är på plats. Därför är det viktigt att rätt typ av erosionsskydd läggs ovan tunneln. Till exempel är GHAB inte positiva till att införa ett

förbud att trafikera området med vattenjet. Det är viktigt att dialog förs med GHAB gällande återställande av kajen. Bland annat får inte ventilationstorn osv. placeras så att de hindrar nyttjandet av kajen.

Det är viktigt att påverkan på riksintressen beskrivs i kommande planhandlingar. GHAB anser att riksintresse Skandiahammen – Normansgrundet (Göta älv/Trollhättekanal) inte bedöms påverkas av färdig anläggning med sänktunnel i Göta älv då anpassning görs efter nuvarande sjökortsdjup. Riksintresset kan dock komma att påverkas genom tillfälliga avstängningar under anläggningsskede och att detta är viktigt att det fortsatt utreds och beskrivs i handlingarna. Det är viktigt att framkomligheten för fartygstrafiken i älven säkerställs och att målet behöver vara att fartyg kan passera under hela anläggningsarbetet i älven med undantag för kortvariga tillfälliga avstängningar för att minimera påverkan. Under byggtiden kommer även störningar ske av fritidstrafiken i älven under en längre tid. Det är viktigt att även påverkan för fritidstrafiken beskrivs och att åtgärder tas fram för att minimera påverkan även för denna trafik.

Det är viktigt att skyddsåtgärder vidtas vid arbete i Göta älv för att under byggskedet minska effekter på vattenmiljön. Åtgärder behövs bland annat för skydd vid muddring och andra grumlande arbeten för att hindra spridning av förorenade sediment. Vilka skadeförebyggande åtgärder som kommer att tillämpas mer exakt behöver utredas fortsatt inom projektet. Påverkan på sjöfarten kopplat till dessa åtgärder behöver beskrivas.

Det är viktigt att E45 Oscarsleden hålls öppen för trafik för trafik till och från hamnarna i Göteborg samt att Amerikaskjulet kan angöras under byggskedet. Erik Johannessons gångbro är verksamhetskritisk för verksamheterna i Amerikaskjulet. GHAB anser därför att gångbron ska vara tillgänglig för gående och cyklister under byggnationen av spårvagnstunneln.

GHAB tar inte ställning till val av placering av entré till hållplatsen vid Stigbergstorget.

För kännedom har GHAB:s kriterier/förutsättningar för dumping av muddermassor vid Nya Vinga ändrats i nytt dispensbeslut från Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Det finns behov av ytterligare paradkajer i Göteborg, bland annat kopplat till vårt medlemskap i NATO samt av kajplatser för sjöenheter kopplat till byggprojekt som pågår i Göteborgs allmänna hamnområde. I Frihamnen finns för närvarande kajer som skulle kunna nyttjas för dessa ändamål. Övervägande behöver göras inom Staden om nyttjandet av Frihamnens kajer och framtida användning av desamma. Nyttjandet av kajerna i Frihamnen har en direkt koppling till lämpligt vattendjup för de tillfälliga farlederna som krävs under byggtiden av sänktunneln.

Göteborgs Hamn AB

Göran Eriksson, VD

Fredrik Ternström, Handläggare