

Diarienummer: SBF 2023-02222
2025-11-28

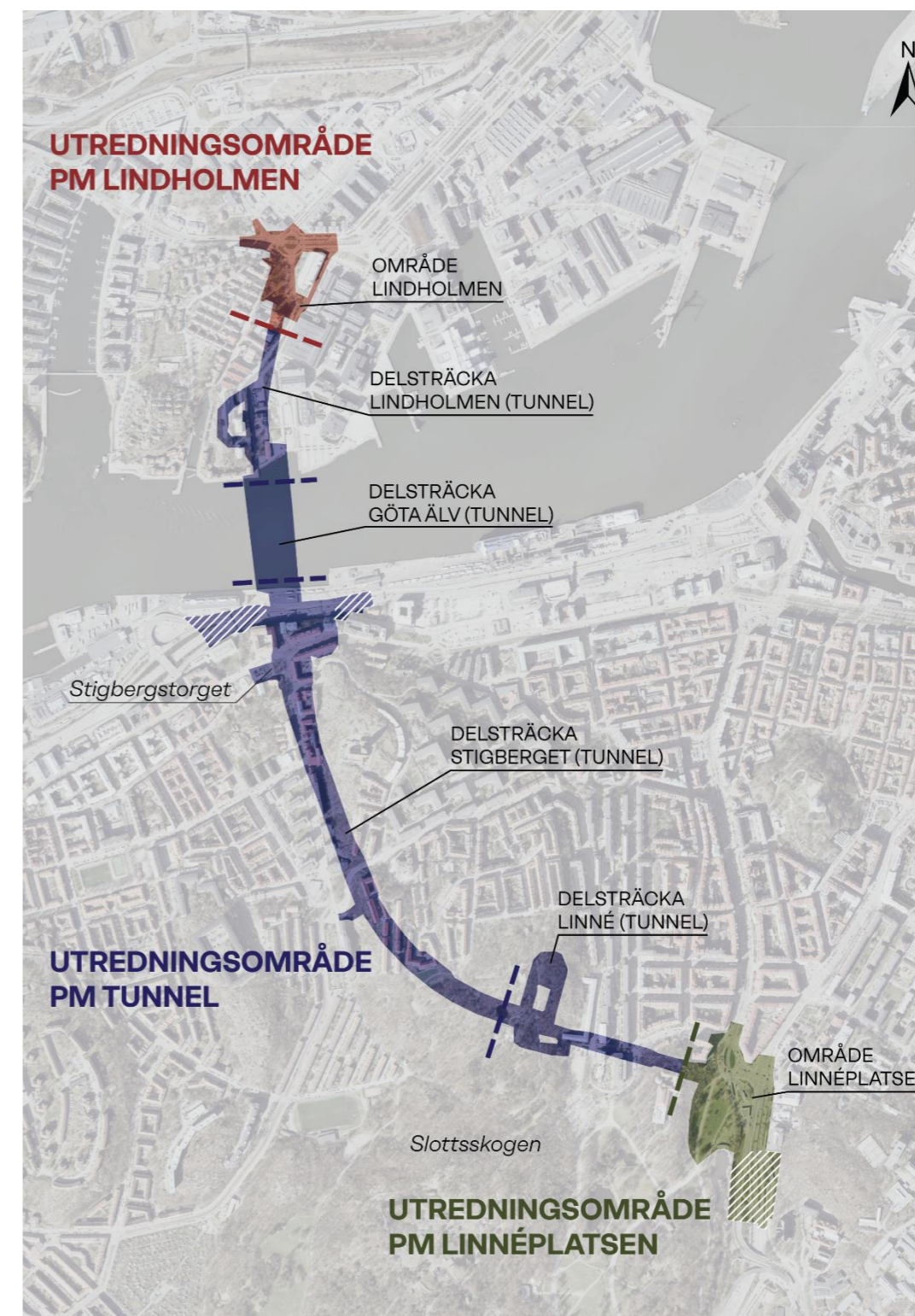
Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal. "Lindholmsförbindelsen"

Försättsblad för Kvalitets- och gestaltningsprogram

Göteborgs Stad planerar för ny spårvägsdragning mellan Lindholmen och Linnéplatsen, även kallad "Lindholmsförbindelsen".

Följande dokument har tagits fram som underlag kopplat till detaljplanen för att redogöra för kvalitet och gestaltning:

1. Lindholmsförbindelsen Kvalitets- och gestaltningsprogram, 2025-11-28 (AFRY)

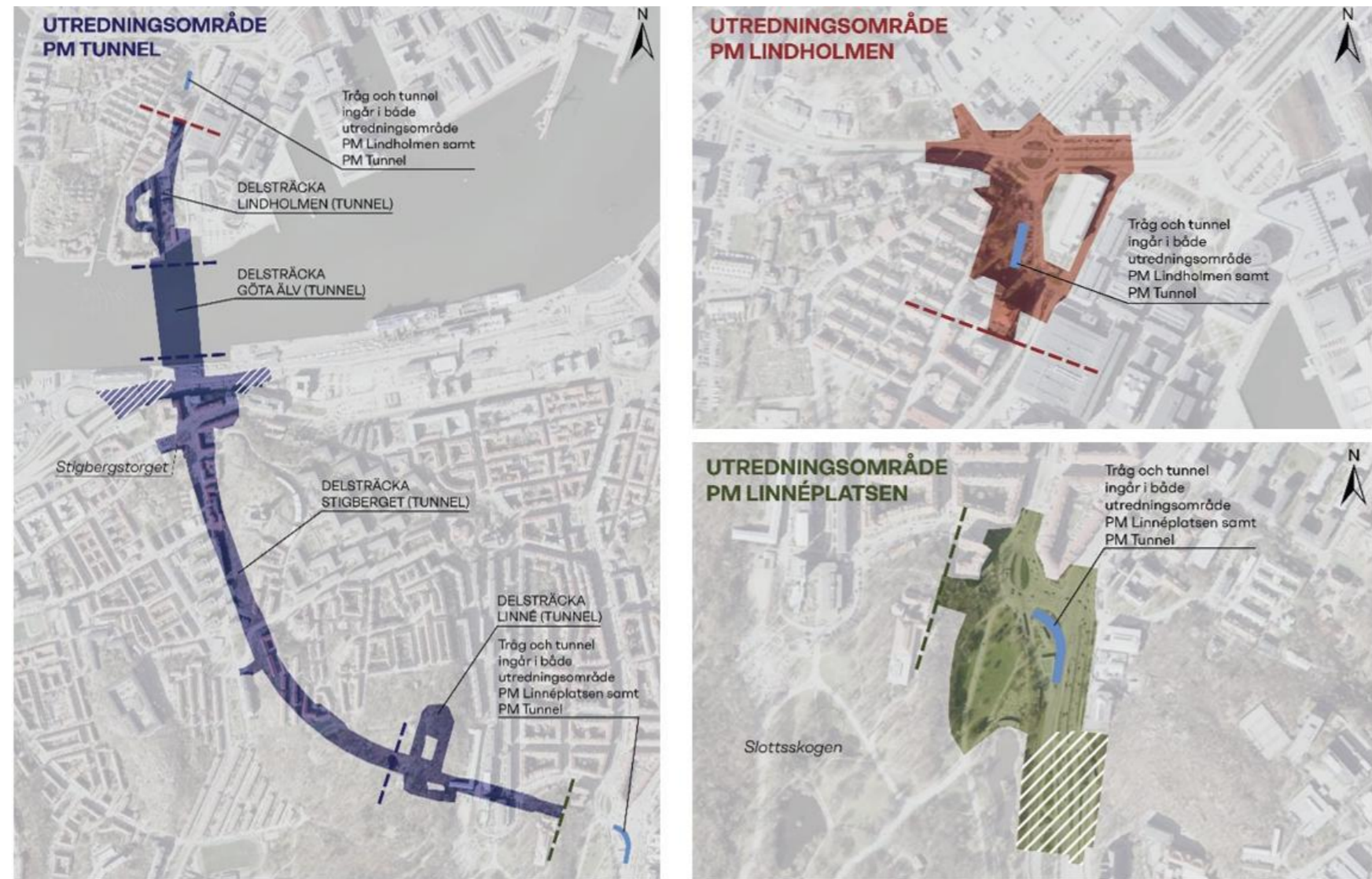


Figur 1. Översiktsskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

Bakgrund

Göteborgs Stad arbetar med att ta fram en ny spårvägsdragning mellan Lindholmen och Linnéplatsen, även kallad Lindholmsförbindelsen. Inledningsvis delades spårvägsdragningen in i tre olika delområden tillika tre olika detaljplaneförslag, vilka tidigare omnämnts som; Detaljplan Lindholmen, Detaljplan Tunnel samt Detaljplan Linnéplatsen. Se de geografiska avgränsningarna för dessa nedan. Under processens gång har Göteborgs Stad valt att gå vidare med en gemensam detaljplan för hela Lindholmsförbindelsens sträckning, i stället för uppdelat i flera detaljplaner. Detta innebär att vissa framtagna dokument hänvisar till detaljplanenamn som inte längre är aktuella, utan ingår i den sammanhållna detaljplanen för sträckan.

Det aktuella planområdet går numera under namnet Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal, "Lindholmsförbindelsen".



Figur 2. Bilden redovisar de olika avgränsningarna för Detaljplan Tunnel (blå), Detaljplan Lindholmen (röd), samt Detaljplan Linnéplatsen (grön).

Lindholmsförbindelsen

Kvalitets- och gestaltungsprogram



Innehållsförteckning

Sammanfattning

Begreppsförklaring och förkortningar

1. Introduktion

1.1 Inledning	5
1.2 Bakgrund	5
1.3 Syfte	7
1.4 Programmets omfattning	7
1.5 Processbeskrivning	8
1.6 Planeringsförutsättningar	9
1.7 Tematiska utgångspunkter	11

2. Prioriterade kvaliteter för Lindholmsförbindelsen

2.1 Prioriterade kvaliteter	16
-----------------------------------	----

3. Delsträcka Lindholmen

3.1 Platsanalys	19
3.2 Gestaltningmål för delsträcka Lindholmen	25
3.3 Gestaltningförslag - möte mellan historia och samtid	27

4. Delsträcka Stigberget

4.1 Platsanalys	41
4.2 Gestaltningmål för delsträcka Stigberget	47
4.3 Övergripande gestaltningkoncept - Mellan torg och älv ..	49

5. Delsträcka Linné

5.1 Platsanalys	57
5.2 Gestaltningmål för delsträcka Linné	64
5.3 Gestaltningförslag - ge tillbaka till platsen	66

6. Gestaltning under byggtiden

6.1 Inledning	91
6.2 Gestaltungsprinciper	92

7. Slutsatser

7.1 Gestaltningssyften för vidare projektering	96
7.2 Fortsatt arbete	99
7.3 Sammanfattande avslutning	99

Referenser

Källor	100
--------------	-----

VERSION 1

Ansvariga redaktörer

Isabelle Vramsten, Mika Määttä

Text- och bildredaktörer

Matilda Dahlström Kongstad, Mikaela Nordenberg, Joanna Ederyd, Karolina Brandt, Aleksandra Pucolowska, Filip Axelsson, Joanna Rydlöv, Elin Alm, Klara Kållberg, Cecilia Smedbro

Teknikgranskare

Klara Wallby, Sara Midheden Brink, Helene Eriksson

Teknikområde

Landskap/Arkitektur

Beställare

Göteborgs Stad

Exploateringsförvaltningen

Sammanfattning

Kvalitets- och gestaltningsprogrammet för Lindholmsförbindelsen är ett strategiskt dokument som kompletterar detaljplaner och järnvägsplanen för en ny spårvägsförbindelse i Göteborgs utvidgade innerstad. Programmet har tagits fram som ett stöd för att säkerställa att den nya infrastrukturen inte bara uppfyller tekniska och funktionella krav, utan också bidrar till en attraktiv, hållbar och identitetsskapande stadsmiljö.

Lindholmsförbindelsen är en del av det större projektet *Spårväg och Citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen* och utgör en viktig tvärlänk som överbryggar de fysiska barriärerna Göta älv och Stigberget. Genom att förbättra kopplingarna mellan stadens norra och södra delar, avlasta det befintliga stomnätet och skapa nya bytespunkter, bidrar projektet till en mer sammanhållen och tillgänglig stad.

Kvalitets- och gestaltningsprogrammet beskriver de gestaltningsmässiga ambitionerna för hela sträckan, inklusive hållplatser, spårområden, tunnelmynningar, teknikbyggnader, vegetation, dagvattenlösningar samt konst och belysning. Det fungerar som ett vägledande underlag i planerings- och projekteringsprocessen, och ska även

användas som stöd vid konsekvensbedömningar i miljökonsekvensbeskrivningar.

Arbetet med Kvalitets- och gestaltningsprogrammet har skett parallellt med flera andra planprocesser och bygger på en bred kunskapsbas som inkluderar platsanalyser, inventeringar, målformuleringar och samverkan mellan olika aktörer. Det har tagit avstamp i stadens översiktsplan, kollektivtrafikstrategier och andra styrande dokument.

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

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

Dessa kvaliteter har konkretiserats i gestaltningsmål för tre delsträckor: Lindholmen, Stigberget och Linné. Varje plats har unika förutsättningar och utmaningar, vilket återspeglas i skräddarsydda gestaltningsförslag. Förslagen syftar till att skapa attraktiva och funktionella stadsrum med goda rörelsestråk, tydliga entréer, vistelsekvaliteter och en stark koppling till platsens historia och identitet.

Kvalitets- och gestaltningsprogrammet behandlar även gestaltningen under byggtiden, vilket är särskilt viktigt i ett projekt av denna omfattning. Tillfälliga åtgärder som avskärmningar, tillfälliga stråk, belysning och konstinslag ska bidra till att skapa trygga, tillgängliga och intressanta miljöer även under byggfasen.

Avslutningsvis innehåller Kvalitets- och gestaltningsprogrammet riktlinjer för fortsatt arbete, inklusive fördjupning av gestaltningsbärande delar. Det bygger på flera styrande dokument, såsom Göteborgs Stads tekniska handbok och stadsmiljöpolicy och ska fungera som ett långsiktigt stöd i utvecklingen av en hållbar och attraktiv stad.

Välkommen att utforska Lindholmsförbindelsens framtida utformning!

Begreppsförklaring och förkortningar

I begreppsförklaringen finns förklaringar för återkommande termer och begrepp samt förkortningar som används inom kvalitets- och gestaltungsprogrammet.

Kvalitets- och gestaltungsprogram

Ett program som beskriver hur en plats eller anläggning ska utformas för att uppnå specifika kvaliteter och mål, ofta med fokus på estetik och funktion.

Hållplats

En plats där passagerare kan stiga på och av en spårvagn eller buss. Hållplatser är vanligtvis utspridda längs en linje.

Bytespunkt

En större och mer central plats där passagerare kan byta mellan olika linjer eller transportmedel, såsom spårvagnar, bussar, tunnelbanor eller tåg. Bytespunkter är ofta utrustade med faciliteter och tjänster för att underlätta övergången mellan olika transportmedel.

Spårområde

Spårområdet avser de ytor i gaturummet (ovan jord) där spårvägen är placerad. Själva spårområdet består av två parallella räler (stålskenan som spårvagnen går på) som bildar ett spår samt markmaterialet under, mellan och vid sidorna av rälsen.

Tråg

En konstruktion som används för att leda spårvägen, ofta i form av en betongkanal som innehåller spår och andra installationer.

Tunnelpåslag

Betongtunnel som länkar ihop de öppna trågen med spårtunnelns bergtunnel.

Servicetunnel

En tunnel för serviceändamål och drift av spårvägsanläggningen samt utrymning som går parallellt med spårtunneln.

Tillfartstunnel

En tunnel som förbinder portar utifrån med servicetunneln och som kopplar ihop servicetunneln med spårtunneln.

Skyfallsport och Högvattenport

En typ av klimatskydd som placeras i öppningen av trågen för att hindra dagvatten, skyfall eller förhöjda vattennivåer från havet från att nå och stiga inne i tunnelrummet.

Klimatanpassningsåtgärder

Strategier och åtgärder som syftar till att minska negativa effekter av klimatförändringar, som att hantera översvämningar.

Stadsbanekvalitet

En term som beskriver en spårväg som går på egen bana med få korsningar, vilket möjliggör hög hastighet och frekventa avgångar.

Förtätad innerstad

En stadsutvecklingsstrategi som syftar till att öka befolkningstätheten och utnyttja mark mer effektivt i centrala områden.

Konstprogram

Ett program för hur konst ska integreras i offentliga rum för att berika miljön och skapa identitet.

Belysningsplan

En strategi för hur belysning ska utformas och placeras för att skapa trygga och inbjudande miljöer.

Dagvattenhantering

Strategier för att hantera översvämningar och skyfall, inklusive användning av grönytor och fördröjningsytor.

1. Introduktion

1.1 Inledning

Detta kvalitets- och gestaltungsprogram är Göteborgs Stads samlade dokumentation av gestaltungs-mål för Lindholmsförbindelsen. Det behandlar landskapsarkitektur, stadsrum, trafikytor och byggnadsverk för spårvägsanläggningen och dess omgivning. Programmet ska fungera som gestaltungsunderlag till stadens planarbete som bedrivs i form av järnvägsplan och tre detaljplaner.

1.2 Bakgrund

Lindholmsförbindelsen

Inom ramen för Sverigeförhandlingen planerar Göteborgs Stad för en ny fast förbindelse mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Den så kallade Lindholmsförbindelsen utgör en del av det större

projektet *Spårväg och Citybuss Brunnsbo-Linné via Lindholmen*. Projektet innefattar ny spårväg med stadsbanekvalitet i tre etapper: Brunnsbo-Hjalmar Brantingsplatsen, Frihamnen-Lindholmen samt aktuellt projekt Lindholmen-Linnéplatsen (Lindholmsförbindelsen), se Figur 2. Stadsbanekvalitet innebär att spårvägen ska gå på egen bana med få korsningar i plan och relativt glest placerade hållplatser, vilket skapar förutsättningar för att hålla en hög hastighet och en förhållandevis hög turtäthet.

Lindholmsförbindelsens funktion och lokalisering har tagits fram genom Göteborgs Stads stadsutvecklingsarbete. Förbindelsen pekas ut i stadens gällande översiktsplan liksom i det gemensamma kollektivtrafikprogrammet Målbild Koll2035 (Västra Götalandsregionen, 2018) som ett stråk för stadstrafikens stomnät. Lindholmsförbindelsen utgör en stor del av den planerade innerstadsringen som ska länka samman

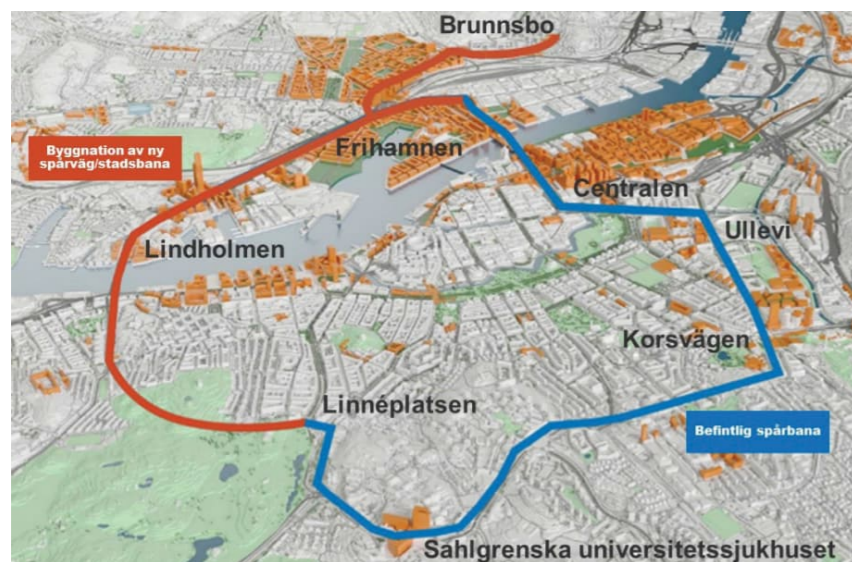
stadskärnan med övriga delar av innerstaden. Syftet med Lindholmsförbindelsen är att skapa en tvärlänk med goda resenärskvaliteter som överbryggar de naturliga barriärerna Göta älv och Stigberget. På så sätt förs stadens delar närmare varandra, stomnätet i de centrala delarna av Göteborg avlastas och nya resvanor skapas.

Lindholmsförbindelsen innefattar en ny spårvägskoppling som huvudsakligen planeras att gå i tunnel, med hållplatser vid Stigbergstorget (under jord) och på Linnéplatsen (i markplan). För att projektera och planlägga Lindholmsförbindelsen har Göteborgs Stad anlitat två konsulter, AFRY och COWI, som ansvarar för olika delar av sträckan. AFRY ansvarar för delen mellan Lindholmen och Vegasvackan, strax väster om Jungmansgatan, medan COWI ansvarar för den avslutande delen från Vegasvackan till Linnéplatsen. Arbetet sker i nära samverkan mellan de båda konsulterna och staden. En översiktlig sektion över de platser och områden



Figur 1. Bytespunkterna för innerstadsringen och Lindholmsförbindelsen innebär nya centrumbildningar där hög tillgänglighet i kollektivtrafiken och korta bytestider kombineras med höga urbana och gröna kvaliteter för en ökande befolkning. Illustration ur tävlingsförslag nytt koncept under handlingsplan Målbild Koll2035. (Program för Brunnsbo-Linné via Lindholmen, Göteborgs Stad, 2025).

i Göteborg som påverkas av Lindholmsförbindelsen redovisas i Figur 3.



Figur 2. Innerstadsringen. Den röda delen visar projektet Spårväg och citybuss Brunnsbo - Linné via Lindholmen. Sträckan mellan Lindholmen och Linnéplatsen kallas Lindholmsförbindelsen (COWI, 2022).

Detaljplaner för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen

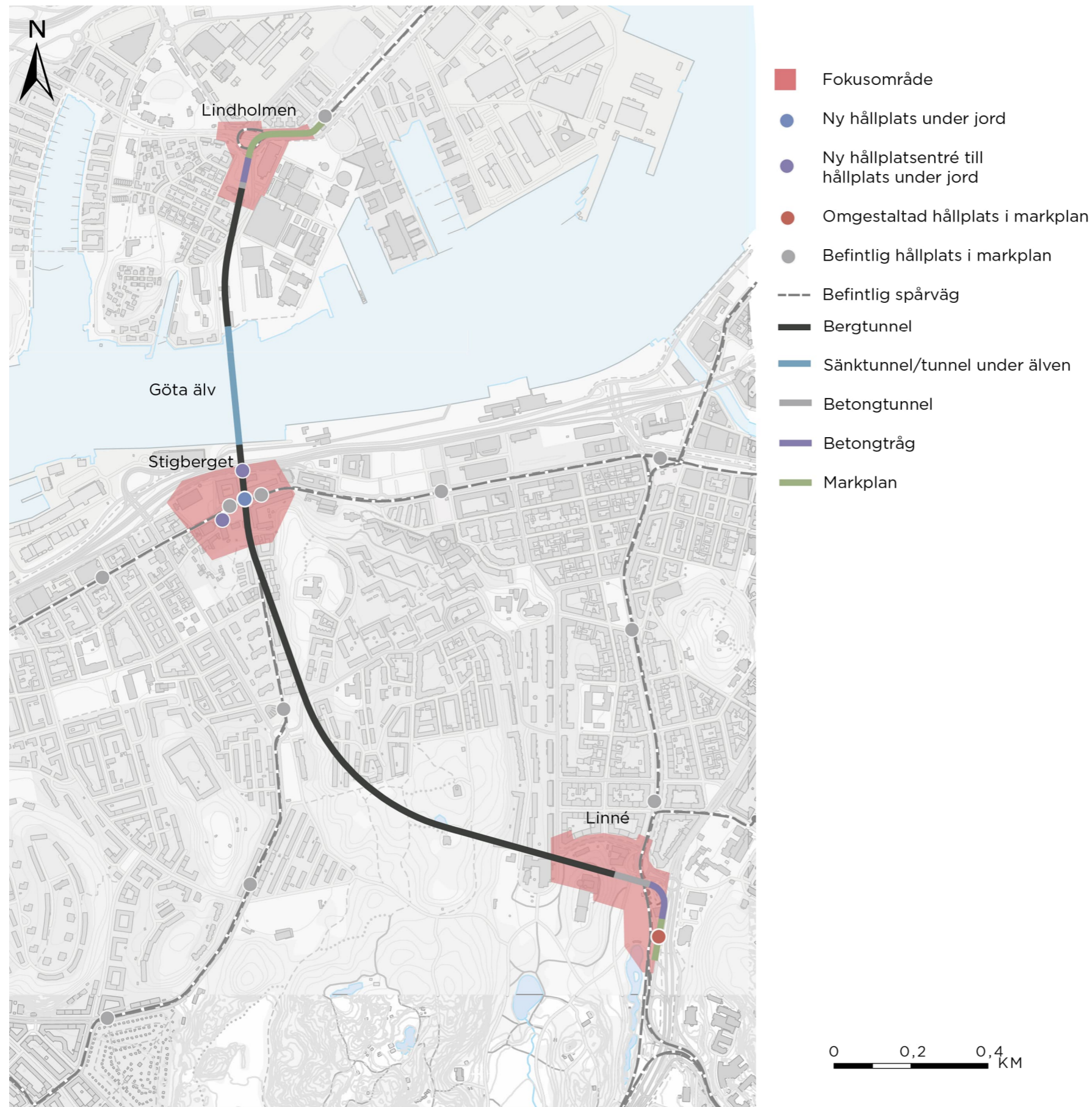
Göteborgs Stad har valt att planlägga Lindholmsförbindelsen som en järnvägsplan, vilket innebär att projektet ska följa Lag om byggande av järnväg (1995:1649).

Projektet innebär även en påverkan på områden utanför järnvägsplanens gränser och eftersom spårväg inte får byggas i strid mot gällande detaljplaner eller områdesbestämmelser pågår parallellt stadsbyggnadsförvaltningens planläggning av tre detaljplaner.

- Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde tunnel och hållplats Stigberget inom stadsdelarna Lindholmen, Majorna, Slottsskogen, Olivedal
- Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen
- Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen inom stadsdelarna Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården



Figur 3. Sektion över platser och områden i Göteborg som berörs av Lindholmsförbindelsen (AFRY, 2025).



1.3 Syfte

Kvalitets- och gestaltungsprogrammets främsta syfte är att motivera och illustrera de eftersträvade kvaliteterna och gestaltungsambitioner som ska präglade spåranslagningen och dess omgivande stadslandskap.

Det ska även utgöra underlag för konsekvensbedömningar i miljökonsekvensbeskrivningar och social- och barnkonsekvensanalyser samt efter fastställd järnvägsplan och antagna detaljplaner vara vägledande för fortsatt gestaltungsarbete i kommande faser.

1.4 Programmets omfattning

Spårvägen ska anslutas till befintliga spår i norr vid Lindholmsallén och i söder vid Linnéplatsen, se Figur 4. Under Göta älv byggs spårvägen som en sänktunnel som kopplas till bergtunnlar på bägge sidor om Göta älv. Sträckningen har delats upp i fyra delsträckor varav tre; *Lindholmen*, *Stigberget* och *Linné*, behandlas mer ingående genom illustration av platsspecifik gestaltung i kapitel 3, 4 och 5. Delsträckan under *Göta älv* har inte studerats ur gestaltungsperspektiv.

Järnvägsplanen beskriver spårvägsanläggningen och dess markanspråk. Byggande av anläggningen förutsätter även ändringar i omgivande miljöer

Figur 4. Lindholmsförbindelsen i sin helhet samt fokusområden (AFRY, 2025).

som exempelvis gator och parker som regleras i detaljplaner. Dessa förändringar redovisas i detaljplaneprojekten och delvis i järnvägsplanen. Kvalitets- och gestaltningsprogrammet ska därför fungera som illustration av stadens samlade ambitioner för platserna, se Figur 5.

Finansieringen av åtgärderna i kvalitets- och gestaltningsprogrammet ska delas av fler parter inom staden eftersom programmets ambitioner överstiger projekt Lindholmsförbindelsens omfattning.

För att bidra till stadens långsiktiga strategier omfattar arbetet att identifiera vilka kvaliteter som ska finnas i områdena runt noderna. Detta har genomförts genom inventering av vilka kvaliteter översiktsplanen och andra övergripande måldokument omfattar samt att välja ut vilka prioriterade kvaliteter projektet ska eftersträva.

Kvalitetsdelen beskrivs i kapitel 2 där de prioriterade kvaliteterna för Lindholmsförbindelsen presenteras medan *Gestaltningsdelen i kapitel 3-5* redogör för gestaltningsmål för delsträckorna och ger exempel på konkreta gestaltningsgrepp som kan tillämpas för att nå målen.

1.5 Processbeskrivning

Arbetet med kvalitets- och gestaltningsprogrammet sker parallellt med en rad olika planprocesser som sammantaget ska skapa förutsättningar för den nya spårvägsanläggningen och stadsdelarna runt dess bytespunkter.

Analyser

Inledningsvis har spåranläggningens påverkade platser runt de fokusområden som beskrivs i figur 4 analyserats avseende landskaps- och stadsbild samt funktioner som behöver beaktas vid gestaltningsval. Platsanalysen inventerar befintliga förutsättningar för att skapa kunskap om värden som riskerar att påverkas och hur människor kommer uppleva den förändrade stadsmiljön. Analyserna utgör ett underlag för vad som bör och kan bevaras samt vilka samband och funktioner, som vid behov behöver återskapas eller kompenseras.

Fler analyser, som naturmiljö-, kulturmiljö- och social- och barnkonsekvensanalys, har också gjorts för projektet och dessa bidrar också till kvalitets- och gestaltningsprogrammets innehåll såväl som till de förelagda gestaltningarna.

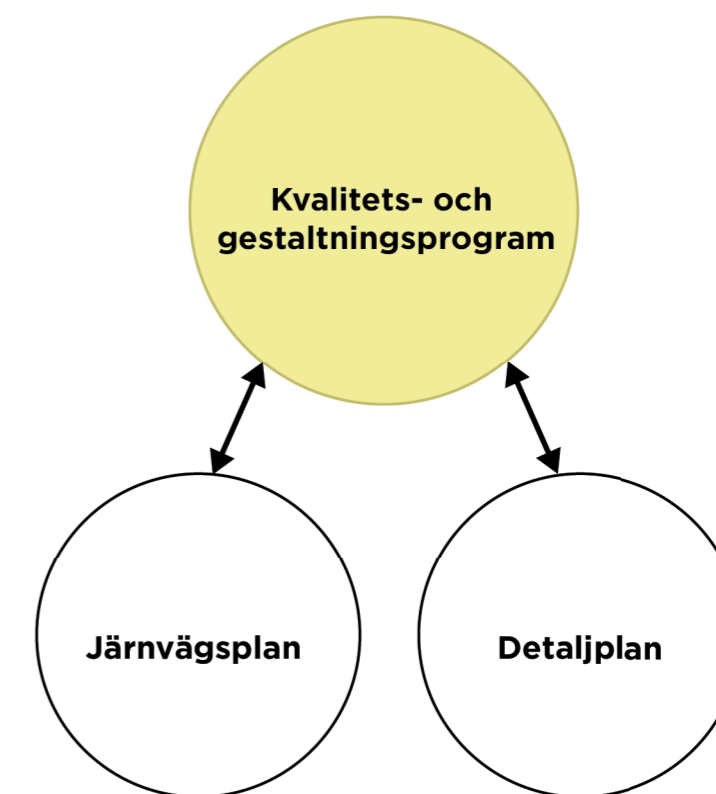
Skissandet som verktyg

Genom att illustrera och visualisera olika gestaltningsförslag har skissning kontinuerligt använts som verktyg för kommunikation inom projektet. Allt eftersom förslagen förtydligats har skisserna uppdaterats och konsekvenser för framtida stadsliv och påverkan på värden kunnat diskuteras.

Formulering av kvaliteter och gestaltningsmål för delsträckorna

Arbetet med programmet innebär att kontinuerligt förankra eftersträvarvärda kvaliteter och mål så att alla inblandade i stadens arbete har samma bilder av vad som förväntas uppnås.

Arbetet med kvaliteter och gestaltningsmål för stadsutveckling har skett i workshopform. Resultat från denna har inarbetats i kapitel 2. Se Figur 6 som förklarar hierarkin av mål och dess förutsättningar.

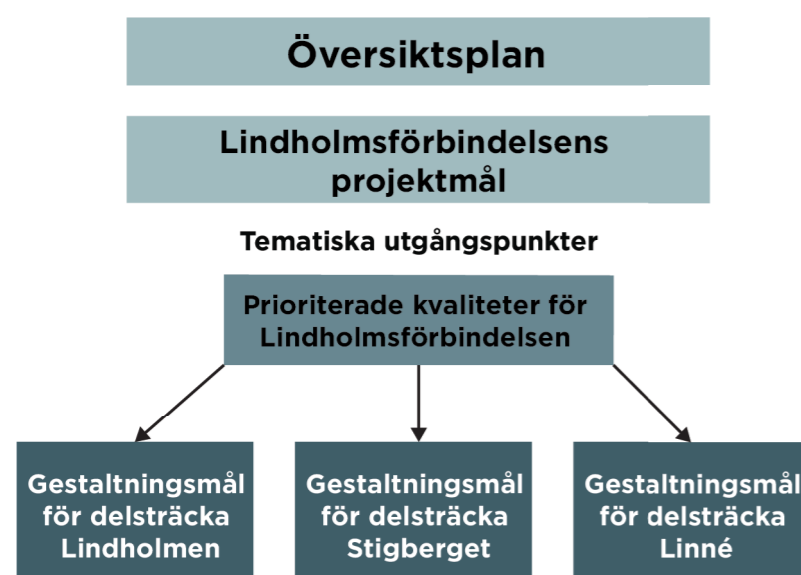


Figur 5. Diagrammet visar förhållandet mellan kvalitets- och gestaltningsprogrammet och järnvägsplan/detaljplaner (AFRY, 2025).

1.6 Planeringsförutsättningar

Både järnvägsplanen och detaljplanerna ska sammantaget uppfylla en rad krav på både resandekvaliteter och vistelsekvaliteter. Såväl vardagsbehov i närområdet som en effektiv kollektivtrafik ska tillgodoses.

Planarbetet omfattar att inventera befintliga riksintressen. Dessa redovisas i järnvägsplanens och detaljplanernas planhandling. Främst översiktsplanen men även andra måldokument för kollektivtrafikutvecklingen utgör förutsättningar för Lindholmsförbindelsen. Nedan sammanfattas de viktigaste aspekterna i rubricerade dokument att beakta vid gestaltning av Lindholmsförbindelsen.



Figur 6. Diagram som visar förutsättningar för programmet och hierarkin av kvaliteter och gestaltningmål (AFRY, 2025).

Översiktsplan 2024

Översiktsplanens övergripande mål om en *nära, sammanhållen* och *robust* stad med ökade möjligheter till hållbara transporter samt målen om en utvidgad innerstad är styrande för alla tre platser. De tre platserna är i översiktsplanen utpekade som *noder för stadsutveckling* med befintliga och nya hållplatser som ska utvecklas till *systemviktiga bytespunkter* i den framtida utvidgade innerstaden.

Lindholmsplatsen, Stigbergstorget och Linnéplatsen är i översiktsplanen utpekade som framtida *systemviktiga bytespunkter* med ökade flöden av människor, vilket bytespunkternas omgivning behöver kunna omhänderta. Trafiken behöver anpassas för gående och cyklister och stadslivsstråken ska värnas och stärkas. Att stärka stadslivsstråken kan handla om att värna och utveckla publika lokaler i gatuplan, stärka upplevelsen av gaturummet i ögonhöjd och säkerställa utrymme för höga gångflöden. I koppling till stadslivsstråken kan ett finmaskigt gatunät med fokus på gående skapa en förbättrad tillgång till stadens resurser som parker, vatten, torg, kulturinstitutioner och andra offentliga målpunkter.

Översiktsplanens beskrivningar för innehåll och gestaltning av *systemviktiga bytespunkter*, *noder för stadsutveckling* och *stadslivsstråk* har förtydligats och omvandlats till prioriterade kvaliteter, se kap 2.

Översiktsplanen har även rekommendationer för utveckling av respektive plats vilket redovisas nedan.

Lindholmsplatsen - rekommendationer ur översiktsplanen

- Stärk platsen genom en uppkoppling i gatunät och kollektivtrafik genom kopplingar norrut mot Hjalmar Brantingstråket,

- Utveckla och omhänderta förtätningspotentialen särskilt norr om Lindholmsplatsen för att stödja stråk och möjliggöra för stadsliv,
- Tillför stadskvaliteter som befolkar platsen dygnet runt.

Stigbergstorget - rekommendationer ur översiktsplanen

- Stärk och återupprätta kopplingen mellan Stigbergstorget och Stigbergskajen med utgångspunkt i den historiska kopplingen invid Bläsgatan, öster om Sjöfartsmuseet,
- Värna om öppna ytor och rum, siktlinjer och den skala på bebyggelse från olika tidsepoker som omger Stigbergstorget,
- Tillvarata den utbyggnadspotential och förändringstryck som kommer med ny kollektivtrafik och stadsutveckling i en helhet invid Stigbergskajen,
- Minska trafikytorna genom att främja kapacitetsstarkt resande med andra färdmedel och möjliggör en attraktiv stadsmiljö som prioriterar mänsklig skala och vistelsekvaliteter,
- Verka för att nya hållplatslägen för kollektivtrafik har en hög klass på den arkitektoniska utformningen som underordnar sig platsen och stödjer utvecklingen av stadsmiljön.

Linnéplatsen - rekommendationer ur översiktsplanen

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

Lindholmsförbindelsen

Arbetet med Kvalitets- och gestaltningsprogrammet sker parallellt med framtagande av systemhandling för järnvägsplanen. Ändamåls- och målbeskrivningar som tidigare fastslagits i samband med publicering av samrådsunderlaget utgör förutsättning även för detta program.

Ändamål/vision

I samband med det inledande arbetet med Lindholmsförbindelsen har ändamålet nedan definierats:

”Lindholmsförbindelsen ska vara en snabb, kapacitetsstark och tillförlitlig förbindelse som möjliggör ett ökat hållbart resande i Göteborg, fortsatt stadsutveckling på båda sidor Göta älv samt avlasta kollektivtrafiksystemet i city.”

Lindholmsförbindelsens projektmål

Nedan beskrivs ett urval av Lindholmsförbindelsens projektmål som underlag för Kvalitets- och gestaltningsprogrammet. Planbeskrivningen för järnvägsplanen omfattar flera punkter.

Mål med sikte på spåranläggningen:

- Den spårbundna kollektivtrafiken mellan Lindholmen – Linnéplatsen ska byggas ut med stadsbanekvaliteter i enlighet med definitioner i Målbild Koll2035 (Västra Götalandsregionen, 2018).
- Förbindelsen ska utgöra en del i arbetet med att knyta samman innerstadsringen.

- Bytespunkterna ska utformas i enlighet med beskrivningen i Målbild Koll2035 (Västra Götalandsregionen, 2018) avseende en trygg, överblickbar och tillgänglig bytespunkt som möjliggör korta, tillgängliga och säkra byten.

Mål med sikte på staden och omvärlden:

- Spåranläggningen ska lokaliseras och utformas med hänsyn till stadens funktioner och värden samt nyttja och anpassa sig efter naturgivna förutsättningar.
- Spåranläggningen ska planeras och byggas med klimathänsyn både avseende klimatpåverkan och klimatanpassning.
- Spåranläggningen ska öka tillgängligheten till riksintressena för kulturmiljö och friluftsliv vid Linnéplatsen och riksintressen för kulturmiljö vid Stigbergstorget och på Lindholmen.

1.7 Tematiska utgångspunkter

Hållplatser och bytespunkter

Lindholmsförbindelsen omfattar två hållplatser; en helt ny underjordisk hållplats vid Stigbergstorget och en ombyggd befintlig hållplats vid Linnéplatsen.

Hållplatserna ovan mark kommer att utformas utifrån Västtrafiks framtagna koncept, se Figur 7. Den underjordiska hållplatsen vid Stigberget kommer att ha ett eget gestaltungs-koncept, se vidare kapitel 4.

På Stigberget och Linnéplatsen blir bytespunkten ett viktigt inslag i stadsdelarna i den utvidgade innerstaden. Anpassning till befintliga värden och människors användning av platserna bildar utgångspunkt för utformningen. Bytespunkter kan också fungera som sociala och kulturella mötesplatser. Genom att inkludera utrymmen för evenemang, marknader och andra aktiviteter kan dessa platser bli levande delar av stadsbilden. Detta för att främja social interaktion och skapa en starkare känsla av gemenskap.



Figur 7. Vinnande tävlingsförslag på Västtrafik hållplatskonceptet (Gottlieb Paludan Architects, 2022).

Spårområdet

Spårområdet är ett genomgående inslag i stadsbilden och en viktig bärare av projektets identitet. Valet av markmaterial och avskärmningar är viktiga att beakta även utifrån gestaltungs-aspekter. Materialvalen ska anpassas efter platsens specifika förutsättningar.

I Lindholmsförbindelsen förekommer behov av både hårdgjorda och vegetativa material. Längs med majoriteten av spårområdet föreslås gräs, vilket ger ett mjukare uttryck och bidrar till en grönare stadsmiljö. Den gröna karaktären i spårområdet, med gräs mellan spåren, framgår tydligt i Figur 8. I områden där spårområdet möter parkmiljöer eller historiskt känsliga stadsrum kan naturmaterial användas.

Hårdgjorda ytor behövs framförallt kring växlarna och bör bestå av platsgjuten betong som tål slitage, underlättar underhåll och samtidigt bidrar till en sammanhållen stadsbild.

Det är viktigt att spårvägens "fria rum" beaktas. Det innebär att det ska finnas tillräckligt stort utrymme runt själva spårvägen för att säkerställa framkomlighet och god sikt för att minimera risken för olyckor med andra trafikanter.



Tråg och tillfartstunnlar

Spårtunnelns tunnelmynningar vid Lindholmen och Linnéplatsen kommer att vara nedsänkta under mark via öppna tråg av betong. För att minimera trågens visuella barriäreffekt ska de integreras omsorgsfullt i stadslandskapet. Trågens placering och utformning ska anpassas efter topografi och omgivande stadsrum för att bevara siktlinjer och skapa en så lågmäld närvaro som möjligt. Genom att arbeta med vegetation, nivåskillnader och materialval kan trågen inpassas i omgivningen och bidra till en sammanhållen stadsrumsgestaltung.

På såväl Lindholmen som Linnéplatsen krävs anläggningsarbeten i naturmark vid spårtunnelns mynningar. Anpassning och återställning blir viktigt på bägge platser då byggnationen sker nära befintliga rörelsestråk och blir mycket synliga i stadsbilden.

Det förekommer även tunnelmynningar för servicetunnlar som kommer att vara stängda med portar. Förutsättningarna kring tunnelmynningarna är olika men gemensamt är att de ska smälta väl in i stadsbilden och i tätbefolkade stadsrum. För placering av tråg och servicetunnlar se Figur 9.



Figur 8. Gröna spår (Göteborgs Stad, 2025).

Genomsiktliga fallskydd

För att säkerställa trygghet och säkerhet vid trågens kanter föreslås fallskydd som bevarar platsens öppenhet. Genomsiktliga lösningar, såsom räcken i metallnät, med spjällor eller glas, möjliggör visuell kontakt mellan olika delar av stadsrummet och minskar känslan av avskärmning. Fallskydden ska utformas med omsorg för att harmoniera med övriga material och detaljer i anläggningen. De ska placeras strategiskt för att inte störa viktiga siktlinjer eller rörelsestråk.

Ytskikt tråg

Trågens ytskikt är en viktig del av den visuella gestaltningen. Utsidan av trågväggarna kan kläs med robusta och taktila material som exempelvis natursten som granit, vilket ger ett stadsmässigt uttryck och tål närkontakt från gående och cyklister. På insidan, där trågen upplevs från spårvagnen, kan material och kulörer som fungerar väl i rörelse och på avstånd användas. Här kan konstgestaltning, möjligtvis ihop med bullerdämpande material, som tillför identitet och upplevelsevärden integreras. Genom att arbeta med ljussättning och detaljer i ytskikten kan trågen bli ett positivt inslag i stadsbilden snarare än en teknisk barriär.

Portar till tillfartstunnlar

Portarna till tillfartstunnlarna skall vara diskreta och smälta in i omgivningen. Entréerna är grunda för att inte skapa utrymmen för tillhåll och därmed otrygga platser. Lindholmsförbindelsen omfattar tunnelmynningar för både spårtunnel och servicetunnel på alla tre platser. Dessa kräver medveten gestaltning för att bidra positivt i stadsbilden och vara funktionellt inplacerade avseende omgivande rörelsestråk.



Figur 9. Plankarta med utmarkerade placeringar av tråg och tillfartstunnlar (AFRY, 2025).

Konstgestaltning

Konst är en integrerad del av Lindholmsförbindelsens gestaltning och bidrar bland annat till att skapa identitet, upplevelsevärden och reflektion. Arbetet med konsten följer Göteborg Stads beslutade process för konstgestaltning enligt enprocentregeln. I Lindholmsförbindelsens konstprogram "Lånade landskap" utforskas hur konst kan vävas in i anläggningen. Konstprogrammet pekar ut tunneltrågen samt den underjordiska hållplatsen som lämpliga rum där konstgestaltning kan förstärka platsens karaktär och skapa nya sätt att uppleva staden. Programmet pekar också på möjligheten att ha en dialogdriven konstprocess som kan mynna ut i en konstgestaltning utmed sträckan.

Konstprogrammet är inspirerat av det japanska begreppet Shakkei, som betyder just att låna landskap. Temat anspelar på de avtryck som naturen och människan lämnar efter sig - spår som kan upptäckas, tolkas och förstärkas genom konst. Visionen är att genom konst synliggöra platsens lager av historia, geologiska strukturer och vardagliga berättelser, och därigenom skapa nya sätt att uppleva och förstå stadsrummet. Konsten ska inte vara ett tillägg, utan en integrerad del av gestaltningen som samspelar med material, ljus och rörelse.

Vegetation och grönytor

Grönskan är en bärande del av stadens identitet och en nyckelkomponent i klimatanpassning, trygghet och biologisk mångfald. Detta avsnitt beskriver hur växtval och grönstruktur kan bidra till en hållbar och trivsamt stadsmiljö. Genom att kombinera funktionella krav med estetiska och ekologiska värden skapas gröna miljöer som stärker platsens karaktär och kopplar samman stadens olika delar.

Stadens mål

Göteborgs Stad har som mål att skapa en attraktiv, trygg och klimatanpassad stadsmiljö där grönskan spelar en central roll. Vegetation och grönytor ska bidra till att förbättra luftkvaliteten, dämpa buller, ge skugga och skapa vistelsevärden för stadens invånare. Grönstrukturen ska stärka den biologiska mångfalden och fungera som spridningskorridorer mellan befintliga grönytor. Växtmaterial ska väljas med omsorg för att främja ekosystemtjänster - stödjande, reglerande, försörjande och kulturella - och samtidigt vara tåligt mot framtida klimatförändringar. Det innebär att växtvalen ska



Figur 10. Exempel på en atrik och flerskiktad grönyta i anslutning till cykelbana (AFRY, 2024).

klara av förändrade väderförhållanden, minska effekterna av värmeöar och kunna hantera ökade nederbörds mängder.

Staden eftersträvar att öka krontäckningen, att använda inhemska arter och blommande växter som gynnar pollinatörer. Vegetationen ska vara skötseffektiv, etableras snabbt och inte utgöra risk för invasiv spridning. Trygghetsaspekten är också viktig - växtlighetens täthet och höjd ska anpassas för att inte skapa otrygga miljöer, och belysning ska samspela med grönskan för att öka tryggheten under dygnets mörka timmar.

Ambitionen är att bevara och förstärka befintlig grönska, ersätta det som behöver tas bort och skapa nya gröna miljöer där det är möjligt. Ett exempel på en atrik och flerskiktad grönyta i anslutning till gång- och cykelväg visas i Figur 10. Grönskan ska användas för att binda samman spåranläggningen med omgivningen, mildra barriäreffekter och bidra till en sammanhängande stadsbild. På så sätt blir grönskan inte bara en estetisk tillgång, utan en aktiv del i stadens hållbara och resilienta utveckling.

Principer för växtval och utformning

Växtmaterial ska väljas med hänsyn till platsens funktion, klimatpåverkan och estetiska värden.

Följande aspekter är vägledande:

- Klimatanpassning och mikroklimat: Växtvalen ska bidra till att mildra effekter av värme och skyfall, samt skapa behagliga mikroklimat.
- Biologisk mångfald: Inhemska arter och blommande växter som gynnar pollinatörer prioriteras.

- Ekosystemtjänster: Vegetationen ska stödja reglerande, stödjande, försörjande och kulturella funktioner.
- Trygghet och tillgänglighet: Växtlighetens täthet, höjd och placering ska inte skymma sikt eller skapa otrygga miljöer. Belysningens samspel med grönskan beaktas.
- Drift och skötsel: Arter som etablerar sig snabbt, kräver låg skötsel och inte sprider sig invasivt föredras.
- Upplevelsevärden: Växtmaterialet ska bidra till platsens karaktär och erbjuda variation över årets alla årstider.

Anpassning till spårområdet

Närheten till spårvägen ställer särskilda krav på växtligheten. I direkt anslutning till spårområdet används tåliga och lättskötta arter som klarar hårdgjorda miljöer, begränsad vattentillgång och saltstänk. Växtvalen anpassas efter tillgängligt utrymme ovan och under mark, avstånd till spår och behov av fri sikt. Det ska vara möjligt att långsiktigt underhålla både spåranläggning och vegetation utan konflikt. Längre bort från spårområdet kan växtligheten användas mer fritt som ett gestaltningselement. Här är målet att skapa en sammanhängande grönstruktur som samspelar med befintlig vegetation och stärker platsens identitet.

Ytor för dagvatten & skyfallshantering

Klimatförändringarna ställer nya krav på hur staden hanterar dagvatten. Genom att arbeta med öppna system, skelettjordar och blågröna samband skapas en robust och läsbar stadsstruktur som är både funktionell och vacker men samtidigt rekreativ och bidragande till ekologiska mervärden. Medveten landskapsgestaltning kan ge synnergieffekter. På alla tre platserna kan grönytor användas för rening och fördröjning av dagvatten. Målet är att både minska problemen med ökande vattenmängder och samtidigt utnyttja dagvattnet som en resurs för att skapa attraktiva och funktionella inslag i stadsmiljön.

Öppna och synliga lösningar

Dagvattenhanteringen ska i första hand ske öppet och synligt i stadsrummet. Genom att utforma ytor som kan samla upp, fördröja och leda bort vatten skapas en robust och läsbar struktur som bidrar till trygghet och förståelse för platsens funktion. Öppna lösningar som regnbäddar, svackdiken och nedsänkta planteringar integreras i gaturum och parker för att kombinera teknisk funktion med estetiska och ekologiska värden.

Vatten från hårdgjorda ytor leds i möjligaste mån till grönytor där det kan infiltreras, fördröjas och renas. Genom att koppla samman dagvattenflöden med planteringar och grönstråk skapas ett sammanhängande blågrönt nätverk som stärker platsens ekosystemtjänster. Grönytorna dimensioneras för att klara både vardagsregn och skyfall, samtidigt som de bidrar till en grönare och mer trivsamt stadsmiljö.

Multifunktionella stadsrum

Skyfallsparker är ett exempel på hur gestaltning kan förena teknisk funktion med sociala och ekologiska värden. Genom att utforma parker som kan ta emot, fördröja och rena dagvatten vid kraftiga regnfall, skapas robusta och attraktiva miljöer som bidrar till stadens klimatanpassning. Figur 11-13 visar tre exempel från Göteborg där skyfallsparker har integrerats i stadsbilden.



Figur 11. Maskinparken visar hur en park kan utformas för att temporärt kunna samla upp stora mängder regnvatten. (Göteborgs Stad, 2025).



Figur 12. Munkebäcksparken illustrerar hur gröna stråk och svackdiken leder vatten genom parken och samtidigt skapar en upplevelserik miljö (Göteborgs Stad, 2025).

Skelettjordar för fördröjning

För att möjliggöra trädplantering i hårdgjorda ytor och samtidigt skapa utrymme för vattenfördröjning används skelettjordar. Dessa konstruktioner ger trädens rötter tillgång till luft och vatten, samtidigt som de fungerar som magasin för dagvatten. Skelettjordar är särskilt viktiga i gaturum där utrymmet är begränsat, och bidrar till både klimatanpassning och långsiktigt hållbara växtmiljöer.

Skyfall- och högvattenportar vid trågen

Kring trågen på Lindholmen och Linnéplatsen finns ytor som är känsliga för översvämning. Väl genomtänkt höjdsättning av marken och införande av fördröjningsytor kan bidra till minskade risker. I Figur 13 visas hur delar av parken på Lindholmen kan utformas för att tillfälligt ta emot större regnmängder vid skyfall.

För att säkerställa att vatten inte rinner in i trågen vid extremt höga flöden så kommer det även att finnas en skyfallsport vid Linné och en högvattensport vid Lindholmen. Dessa portar går att stänga vid behov. Portarna kommer mestadels att stå öppna och integreras då som en del av trågväggen.



Figur 13. Grönytan vid Kastanjeallén är ett exempel på hur grönytor kan fungera som viktiga delar i ett större blågrönt nätverk (Göteborgs Stad, 2025).

2. Prioriterade kvaliteter för Lindholmsförbindelsen

2.1 Prioriterade kvaliteter

De prioriterade kvaliteterna samlar stadens ambitioner för stadsutvecklingsåtgärder för Lindholmsförbindelsen och dess direkta omgivning.

Kvaliteterna grupperas i tre kategorier med lite olika fokus vilket utvecklas under respektive rubrik. Kategorierna är:

- Levande och identitetsstark
- Tydlig form och funktion
- Kvalitativa gröna miljöer

Varje kategori består i sin tur av ett antal kvaliteter, totalt femton stycken, dessa utgör tillsammans prioriterade kvaliteter för Lindholmsförbindelsen, se Figur 17 .

Levande och identitetsstark

Pågående stadsutveckling, i synnerhet på Lindholmen, för att utvidga innerstaden innebär en ökande befolkning runt bytespunkterna. En allmän befolkningsökning med högre andel av människor som ställt om till hållbara resvanor ställer krav på hur allmänna platser disponeras och aktiveras. En befolkad stadsmiljö motverkar upplevelsen av otrygghet i form av tomma ödsliga platser vilket höjer attraktiviteten både för resande och vistelse.

Gestaltningen av den offentliga miljön ska utgå från människors behov av trygghet, orienterbarhet och möjlighet till socialt liv. Kvalitativa stråk och platser med goda vistelsevärden som erbjuder både aktivitet och vila, för olika åldrar och målgrupper, är viktiga för att skapa en attraktiv, tillgänglig och levande stadsmiljö.

Genom att integrera kulturvärden i gestaltningen av ny arkitektur kan platsernas nuvarande identitet bevaras och förstärkas, samtidigt som nya funktioner tillförs. Om kulturarvet integreras i stadsutvecklingen genom ökad läsbarhet kan nya inslag fungera som

överbyggande länkar som vidareutvecklar befintliga kvaliteter och bidrar till platser med stark identitet.

Identitetsstarka miljöer underlättar även orienteringen och platserna kan få en funktion som mötesplatser inom stadsdelen men även mellan stadsdelarna. Den sammanhållna stad som översiktsplanen riktar sig mot identifierar just bytespunkterna som möjliga mötesplatser över stadsdelsgränserna. Ögon på gatan under hela dygnet samt väl och omsorgsfullt belysta platser bidrar till stärkt känsla av trygghet.

Tydlig form och funktion

De tre platserna, Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen präglas idag av otydliga rörelsemönster. I synnerhet trafikmiljöerna har över tid kompletterats och vuxit i storlek. Stadsmiljön är präglad av osammanhängande utrustning, otydliga gränser mellan trafikytor och otydliga samband med omgivningen.

Att ha tydliga gränser och övergångar mellan olika stadsfunktioner har stor betydelse för hur platserna uppfattas.

Lätillåta och tydliga stadsrum med intuitiva samband underlättar orientering och igenkänning. Detta gäller såväl gröna ytor och parker som byggda stadsrum likt gator och torg.

I takt med att kollektivtrafiken byggs ut förväntas även andelen gående och cyklister öka, samtidigt som biltrafiken behöver minska för att uppnå en mer hållbar mobilitet. Omsorg om utformning av



Figur 14. Urval av ikoner som illustrerar de prioriterade kvaliteterna för levande och identitetsstark (AFRY, 2025).

olika rörelsestråk är därför viktigt både utifrån trafiksäkerhet och attraktivitet. Trygga, tydliga och säkra trafikstråk för gående och cyklister behöver prioriteras framför framkomlighet och parkeringsytor för bilar.

Regionens och stadens mål för ökande andel hållbara resor med kollektivtrafik är högt ställda. För att bidra till ökad attraktionskraft är därför kraven på stadsmiljön kring bytespunkterna viktiga att säkerställa. Korta byten, tydliga och tillgängliga samband samt attraktiva miljöer runt hållplatser utgör en del av attraktiviteten.

Den nya underjordiska hållplatsen vid Stigbergstorget ställer särskilt höga krav på närhet, trygghet och säkerhet. Även det ökade resandet vid Linnéplatsen medför särskild omsorg om resenärernas upplevelse och behov. Kvalitetsmålen i detta kapitel utgör en gemensam grund för gestaltning av hela Lindholmsförbindelsen. Målen är vägledande för utformningen av spårvägsanläggningen och dess omgivande stadsrum.



Figur 15. Urval av ikoner som illustrerar de prioriterade kvaliteterna för tydlig form och funktion (AFRY, 2025).

Kvalitativa gröna miljöer

En gemensam nämnare för alla tre platser är att befintliga gröna kvaliteter i hög grad påverkas av projektet. Främst avser det gröna kulturvärden vid Stigberget och Slottsskogen men även mer vardagsbetonade värden som exempelvis pulkabacken vid Lindholmen.

Både vid Stigberget och vid Slottsskogen är träd och grönytor en viktig aspekt av kulturmiljön och har en stor betydelse för platsens identitet.

Att värna och stärka gröna kvaliteter och att tillskapa nya i anläggningens närområde kommer binda samman större sammanhängande grönstruktur och bidra till ökad andel grönska i stadsmiljön. Ökad grönska berikar upplevelsen av platserna men hjälper också till att hantera framtida klimatförändringar och stärka den biologiska mångfalden.

Grönstruktur och hållbarhet är centrala för att skapa resilienta platser som kan hantera skyfall,



Figur 16. Urval av ikoner som illustrerar de prioriterade kvaliteterna för kvalitativa gröna rum (AFRY, 2025).

värmeöar och andra klimatutmaningar. Det bör även finnas flexibilitet för framtiden för att klara framtida utmaningar som vi ännu inte känner till: Vilka typer av rum behöver staden för att främja hållbarhet i framtiden?

Gestaltningmål för de tre delsträckorna

Utifrån platsanalyserna och de prioriterade kvaliteterna har gestaltningmål tagits fram för Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen. Målen är anpassade till respektive plats unika förutsättningar då påverkan och innehåll varierar mellan dem. Dessa gestaltningmål presenteras mer utförligt i kapitel 3, 4 och 5.

Levande och identitetsstark



BEFOLKAD DYGNET RUNT

Bytespunkter ger högre flöden av människor oavsett tidpunkt. Det skapar underlag för aktivitet och upplevd trygghet.



MÖTESPLATS FÖR ALLA

Genom att skapa inkluderande och välkomnande miljöer med identitet och igenkänning möjliggörs mötesplatser för social samvaro.



OLIKA SLAGS VISTELSEKVALITETER

Genom att stärka platsens befintliga kvaliteter och tillföra det som saknas, skapas förutsättningar för nya vistelsekvaliteter.



TRYGGHET

Överblickbarhet och orienterbarhet är viktigt ur en trygghetssynvinkel. Med god belysning skapas miljöer där människor känner sig bekväma och säkra även under dygnets mörka timmar.



REPRESENTATIV OCH IDENTITETSSTARK

Genom en tydlig och platsanpassad arkitektur med utgångspunkt i kulturmiljövärden stärks områdets identitet och karaktär.

Tydlig form och funktion



TYDLIGA STADSRUM

Genom en tydlig struktur och balans mellan byggt och grönt skapas orienterbara stadsrum med god igenkänning där form stödjer funktion.



TILLGÄNGLIG BYTESPUNKT

Genom en koncentrerad och tydligt utformad kollektivtrafiknod skapas en lättorienterad och användarvänlig bytespunkt för alla.



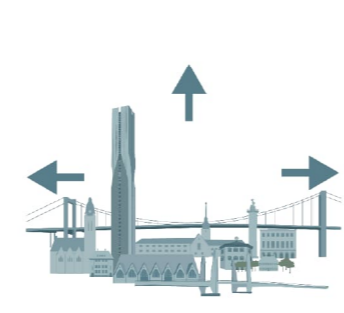
MÄNSKLIG SKALA

Genom upplevelser och inslag i ögonhöjd skapas stadsrum som känns naturliga att använda och vistas i.



PRIORITERA GÅNG OCH CYKEL

Genom att prioritera gång och cykel samt erbjuda organiserad cykelparkering förenklas en vardag utan bil.



KOPPLINGAR ÖVER GRÄNSER

Genom nya kopplingar över stadsstruktur och topografi skapas barriärsfrihet och en starkt upplevelse av närhet.

Kvalitativa gröna miljöer



SAMMANHÄNGANDE GRÖNA STADSRUM

Genom en ökad andel grönska och sammanhängande gröna stråk skapas stadsrum som binder ihop stadens delar och främjar vistelse.



BEHAGLIGT MIKROKLIMAT

Gestaltning med ökad andel grönska och materialval skapar eller stärker ett lokalt gynnsamt klimat, oavsett årstid eller väder.



KLIMATANPASSAD

Genom medveten utformning som hanterar skyfall och dagvatten samt genom medvetna materialval mildras effekterna av klimatförändringar.



BIOLOGISK MÅNGFALD

Genom att integrera naturliga habitat och grönområden i stadsplaneringen främjas biologisk mångfald, vilket bidrar till ett rikare ekosystem och ökad trivsel för både människor och djur.



GRÖNA KULTURVÄRDEN

Genom att lyfta fram trädens roll som kulturbärare stärks kopplingen mellan natur och kultur i stadsrummet.

Figur 17. Prioriterade kvaliteter för Lindholmsförbindelsen (AFRY, 2025).

3. Delsträcka Lindholmen

Lindholmsförbindelsen blir ett nytt inslag i stadsbilden. Den närmaste hållplatsen kommer fortsatt att vara Lindholmen. Utmaningen ligger i att mildra barriäreffekten och tillföra nya vistelsekvaliteter.

3.1 Platsanalys

Platsbeskrivning

Den planerade spårvägen med tillhörande tråg planeras gå längs med Lindholmsallén, vika av vid Plejadgatan och fortsätta söderut. Spårvägen leds via ett tråg in i en tunnel, under berget och vidare under Göta älv.

Lindholmen består av stadsbebyggelse med en blandning av olika stadstyper på ömse sidor om Lindholmsallén, som är det viktigaste stråket genom Norra Älvstranden. Platsanalysen är strukturerad enligt beskrivningen i följande områden: Karlastaden, Gamla Lindholmen, Lindholmen Science Park, Plejadgatan och Lindholmsallén.

Karlastaden

Norr om Lindholmsallén pågår en förtätning av tidigare verksamhetsmark till Karlastaden, ett blandstadsområde med bostäder och service kring skyskrapan Karlatornet, nordens högsta byggnadsverk. Karlastaden består av en blandning av bostäder, kontor, kultur och service, vilket skapar en mångsidig miljö.

Gamla Lindholmen

Sydväst om Lindholmsallén finns småskalig bostadsbebyggelse i cirka 3-5 våningar. Husen, byggda omkring förra sekelskiftet, erbjuder siktlinjer och variationsrikedom både i bebyggelsen och i mellanrummen mellan husen. Slottsberget är känt för sina små, pittoreska trähus som byggdes i slutet av 1800-talet av arbetare från Lindholmens varv. Husen är ofta målade i ljusa färger och ligger tätt tillsammans, vilket ger området en organisk och charmig karaktär. I kanten av gamla Lindholmen finns grönytan "Pulkabacken" med flera större träd, buskar samt synligt berg i dagen.

Lindholmen Science Park

Lindholmen Science Park präglas av både äldre och samtida bebyggelse. Området hyser kontor, undervisning och kultur och fungerar som ett centrum för forskning och utbildning, med närvaro av Chalmers tekniska högskola, Göteborgs universitet och IT-universitetet. Byggnaden Kuggen, med sin unika och färgglada fasad, är ett framstående exempel på områdets innovativa arkitektur.

Lindholmsallén

Lindholmsallén består av två parallella alleer med spårväg mellan sig och gator vid vardera sida. Det finns gångstråk under de båda alléerna som också skärmas av mot gatorna och mot spårområdet med låga tegelmurar. Gatorna kantas av trottoarer med cykelbana på båda sidor. Bebyggelsens avstånd till gatan skapar ett brett gaturum i ett platt landskap.



Figur 18. I och med spårvägsförbindelsen blir Lindholmen på sikt en del av innerstaden. I bild är platsen för omgestaltning inringad med vit linje (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av AFRY 2025).

Målpunkter

Runt om området finns ett flertal målpunkter i form av skolor och universitet, arbetsplatser och kulturverksamheter som exempelvis Kooperativet, Aftonstjärnan och Backateatern.

När man vistas på Lindholmen utgör älven och kajen en naturlig målpunkt. Göta älv skapar en storslagen fond mot söder och kajstråket erbjuder en unik närhet till vattnet. Här finns möjlighet till rekreation, utsiktspunkter, promenader och spontana möten. Den öppna horisonten över älven skapar en känsla av rymd och orienterbarhet. I takt med att Lindholmen utvecklas till en mer innerstadsnära miljö stärks kajens roll som en destination i sig.

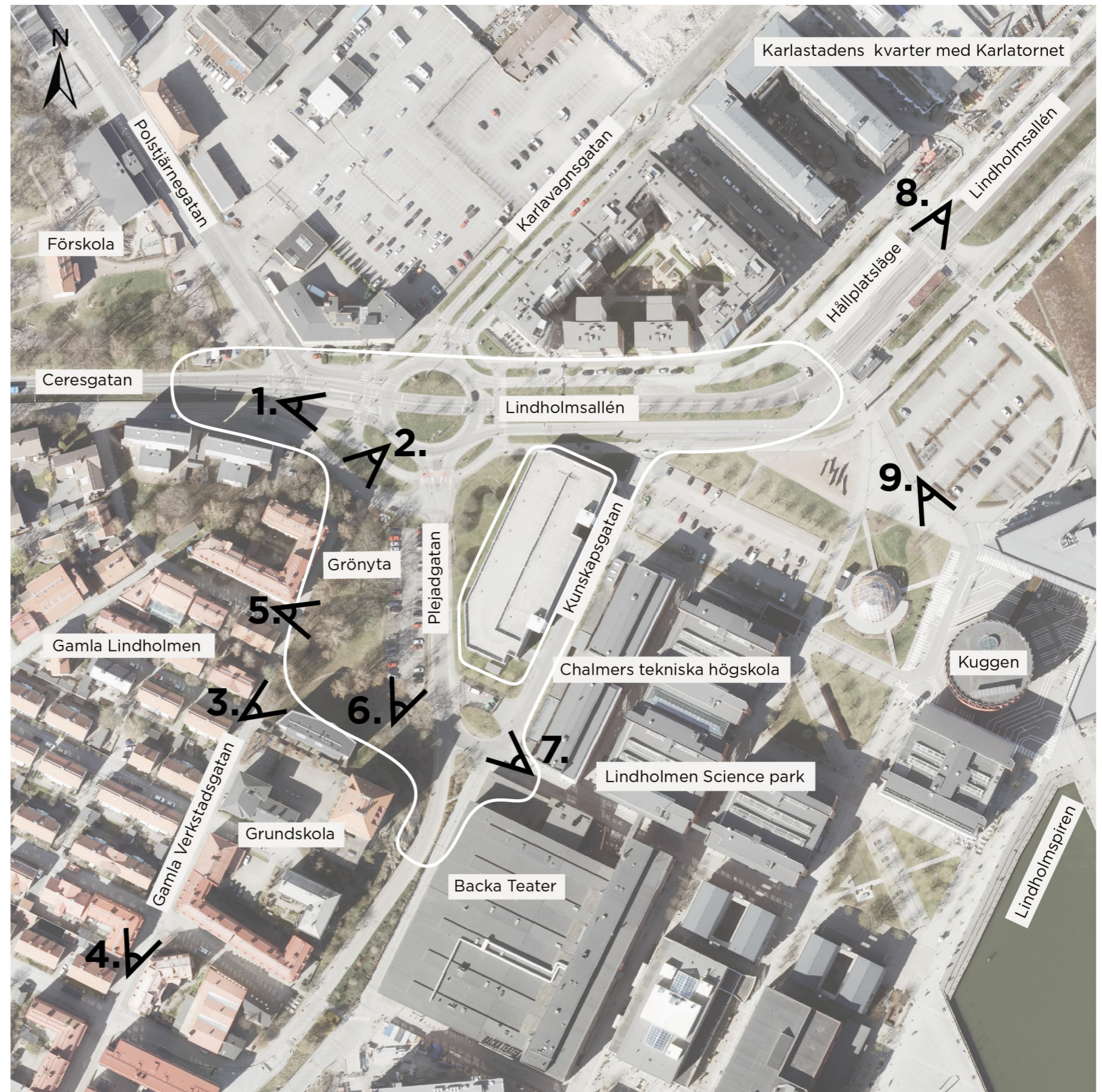
Entréer

Grönytan vid Plejadgatan saknar officiella entréer men har en del inofficiella sådana. Parkeringshuset mellan Plejadgatan och Kunskapsgatan saknar entréer mot Plejadgatan. Norr om Lindholmsallén finns ett antal entréer till restaurang och bostäder.

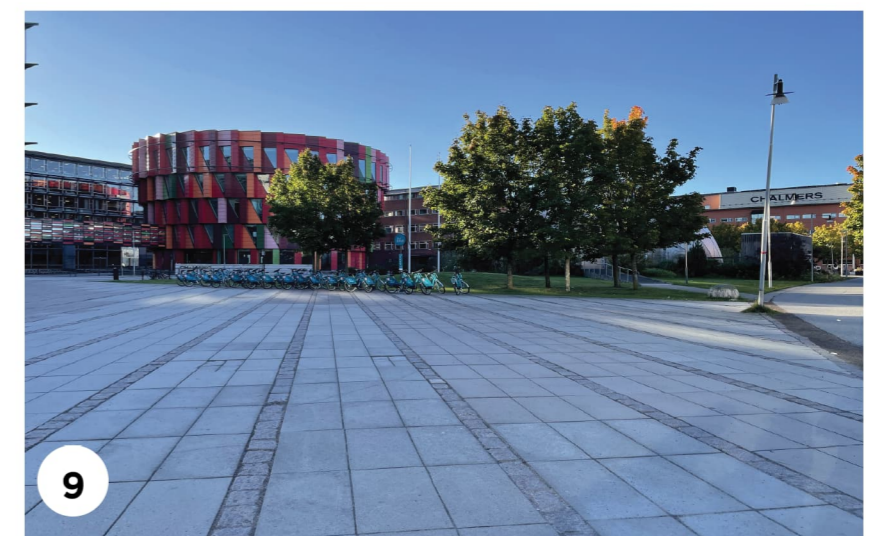
Rörelsestråk och funktioner

Lindholmen omges av flera fysiska barriärer, som Göta älv i söder och Ramberget i norr. Lindholmsallén utgör en barriär från nordöst till väst. Nivåskillnader och brist på kopplingar till kringliggande områden skapar en fysisk distans mellan den gamla delen av Lindholmen och övriga Lindholmen. Kunskapsgatan och Plejadgatan förstärker barriären mellan Gamla Lindholmen och området för Lindholmen Science Park. Siktlinjerna i områdets centrala delar återfinns främst utmed gaturummen.

Den dominerande rörelsen på platsen sker med såväl motorfordon, spårvagn som cyklister och fotgängare i öst-västlig riktning utmed Lindholmsallén.



Figur 19. Översikt Lindholmen med utmarkerade fotopunkter. Vyerna återfinns i foton från platsen, se Figur 20 (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av AFRY, 2025).



Figur 20. Foton över området. Samtliga vyer fins utmarkerade i Figur 19 (AFRY, 2025).

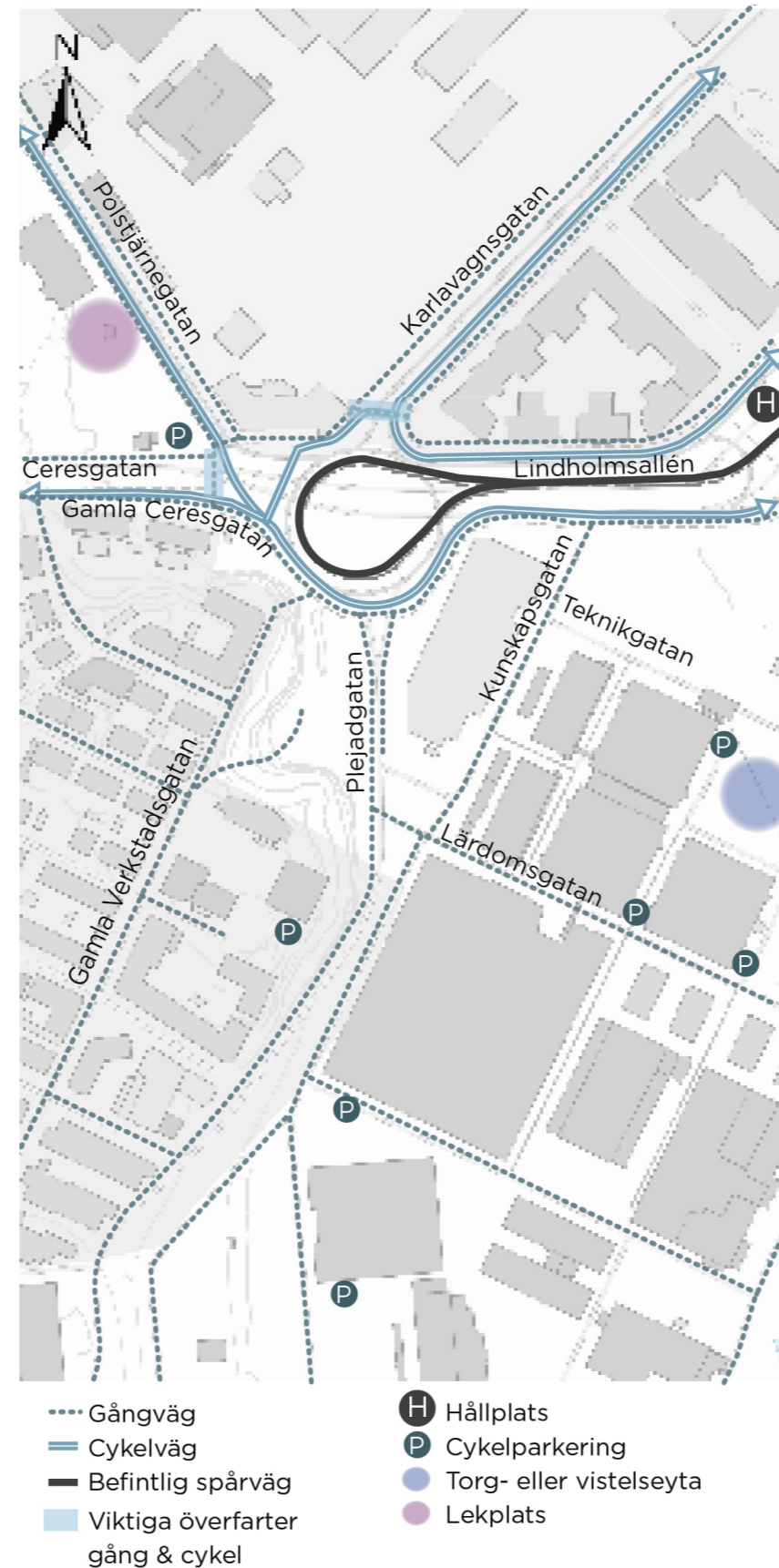
Plejadgatan leder trafiken från Lindholmsallén ner längs med Kunskapsgatan och vidare mot älven. Polstjärnegatan och Karlavagnsgatan leder trafiken norrut från Lindholmsallén vid spårvagnens vändplats. Västerut från vändplatsen tar Ceresgatan vid.

Genom grönytan vid Plejadgatan finns idag en informell stig i nord-sydlig riktning. Även upp för slänten i grönområdets nordvästra del finns ett gångstråk med anslutande trappa. I öst-västlig riktning i grönytans södra del, upp över berget mot Gamla Lindholmen finns ännu ett informellt rörelsestråk.

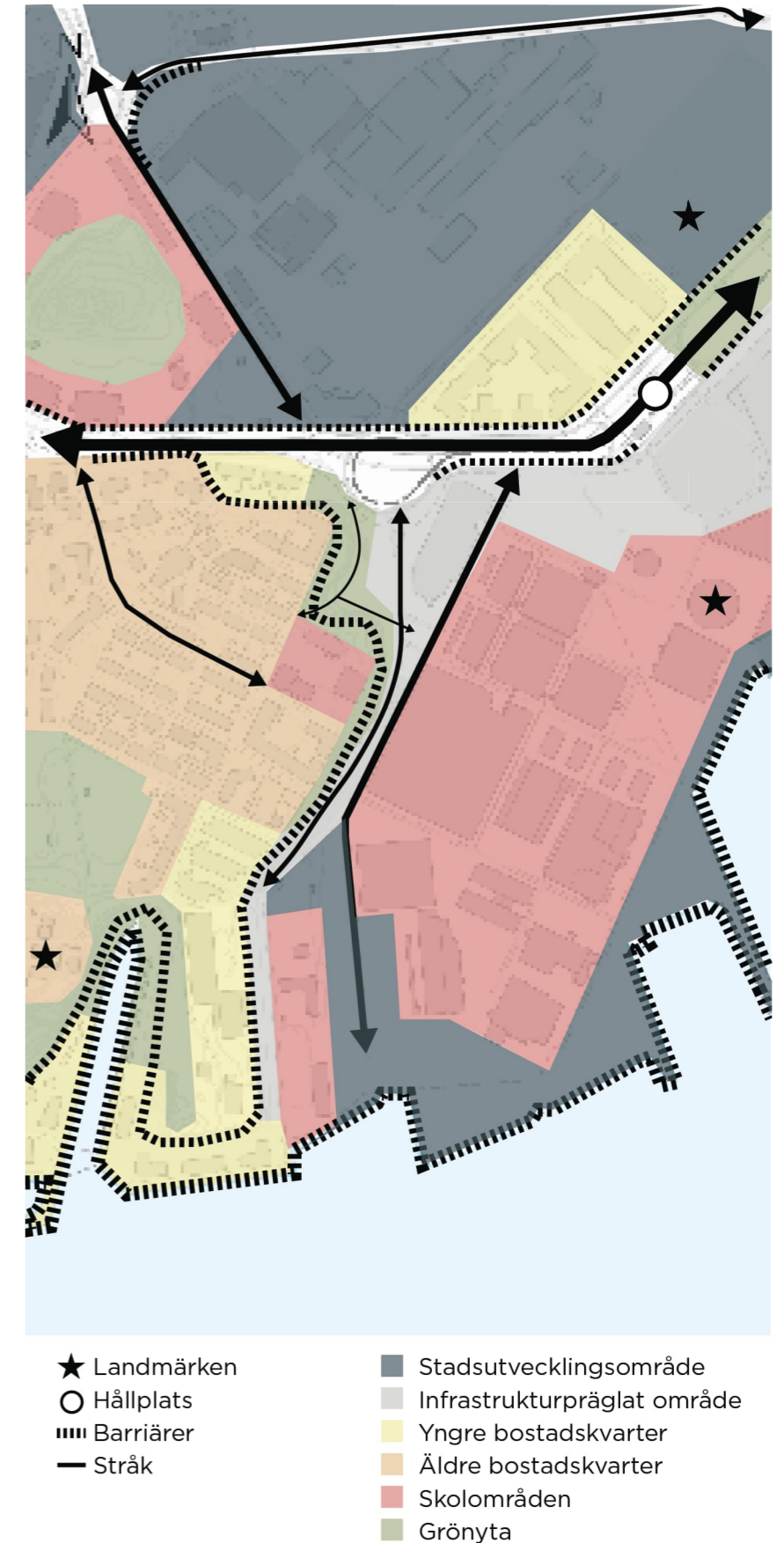
Övergripande rumslighet

Lindholmen präglas av en komplex och mångfacetterad rumslighet där olika stadsdelar, topografier och tidsskikt möts. Området rymmer både storskaliga, samtida byggnadsvolymer som Karlatornet och Lindholmen Science Park, samt småskalig, historisk bebyggelse i Gamla Lindholmen och Slottsberget. Denna kontrast skapar en dynamisk stadsbild där nya och gamla strukturer samspelar och formar platsens identitet.

Karlatornet, se Figur 22, reser sig högt över omgivningen och fungerar som ett tydligt landmärke och orienteringspunkt i stadslandskapet. Dess vertikala dominans kontrasterar mot den horisontella utbredningen av Lindholmsallén, som i sin tur utgör ett viktigt stadsrum och rörelsestråk genom Norra Älvstranden. Allén fungerar som en ryggrad i området och binder samman olika stadsdelar, samtidigt som den skapar en grön korridor med potential att utvecklas till ett stadslivsstråk, se Figur 23.



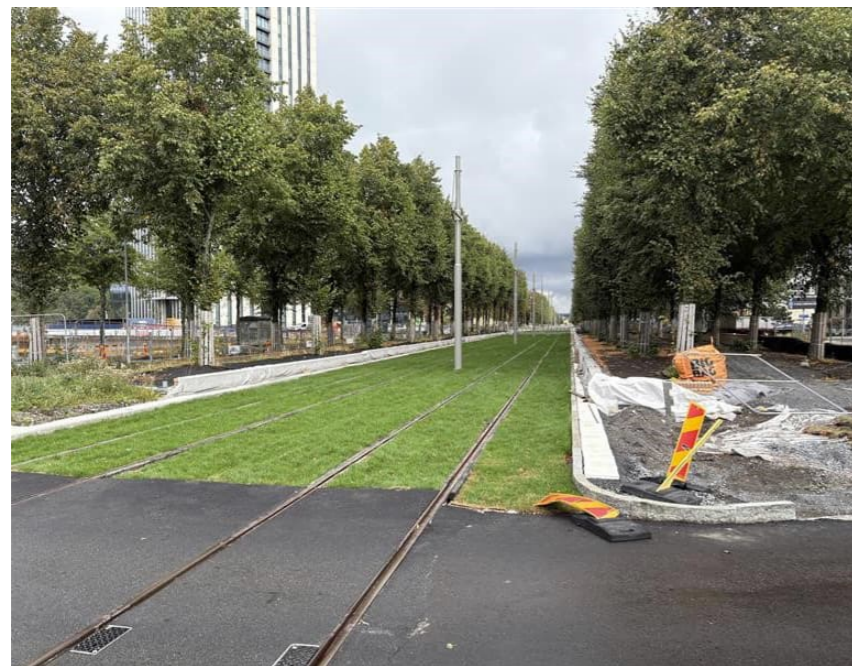
Figur 21. Rörelsestråk och funktioner (AFRY, 2025).



Figur 22. Disponering, landmärken och målpunkter (AFRY, 2025).

Rumsligheten på Lindholmen är i dag fragmenterad, med otydliga mellanrum och barriäreffekter orsakade av trafikyor, nivåskillnader och bristande kopplingar mellan områden. Den planerade spårvägsanläggningen, inklusive tråg och tunnelpåslag, kommer att bli ett nytt och synligt inslag i stadsbilden. Genom medveten gestaltning kan dessa strukturer integreras i stadsrummet och bidra till att skapa tydligare rumsliga samband och nya vistelsekvaliteter.

Siktlinjerna i området är främst kopplade till gaturummen, men det finns också potential att förstärka visuella kopplingar mellan Lindholmen och älvrummet i söder. Genom att arbeta med vegetation, material och nivåskillnader kan platsens rumsliga kvaliteter lyftas fram och förstärkas.



Figur 23. Lindholmsallén med gräsbeklädda spår och dubbla alléer (Göteborg Stad, 2025).



Figur 24. Karlatornet sett från Plejadgatan (AFRY, 2025).

Platsen som knutpunkt genom historien

Lindholmen har genomgått betydande förändringar sedan stadsdelen inkorporerades i Göteborg. Från att ha varit en försvarsstrategisk plats med en borg till att sedan präglas av jordbruk och varvsindustri har det utvecklats till en dynamisk stadsdel med fokus på utbildning, forskning och innovation.

Före 1900

Som namnet antyder var Lindholmen tidigare en ö omgärdad av vatten. Platsen har bebotts långt innan Göteborg grundades. I takt med landhöjning

blev de omgivande tidigare havsbottnarna en rik odlingsresurs för platsens tidiga bondebefolkning. När stadsdelen blev en del av Göteborg i slutet av 1800-talet omvandlades de låglänta områdena till stadens växande behov av industrimark för i synnerhet varvsverksamhet.

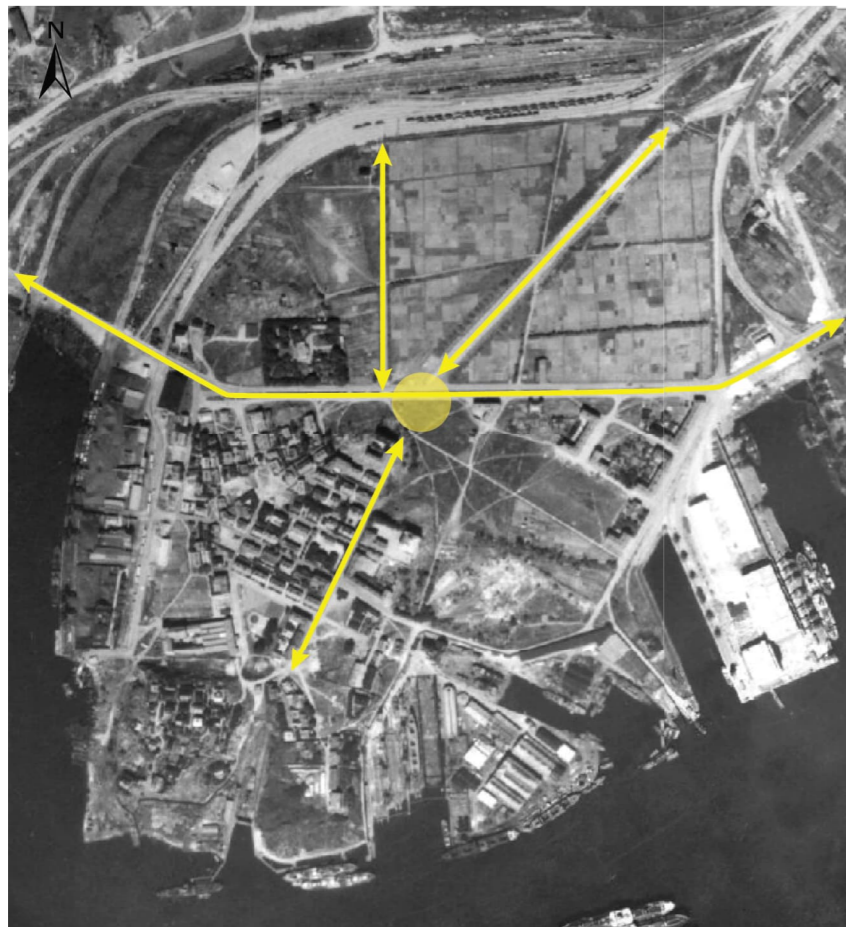
1940-talet: Jordbruksmark, arbetarbostäder och varvsindustri

Under 1940-talet var Lindholmen fortfarande starkt präglad av sin agrara historia men den industriella utvecklingen har över tid kommit att dominera området, arbetskraften kopplad till jordbruket har med tiden ersatts av arbetare kopplade till

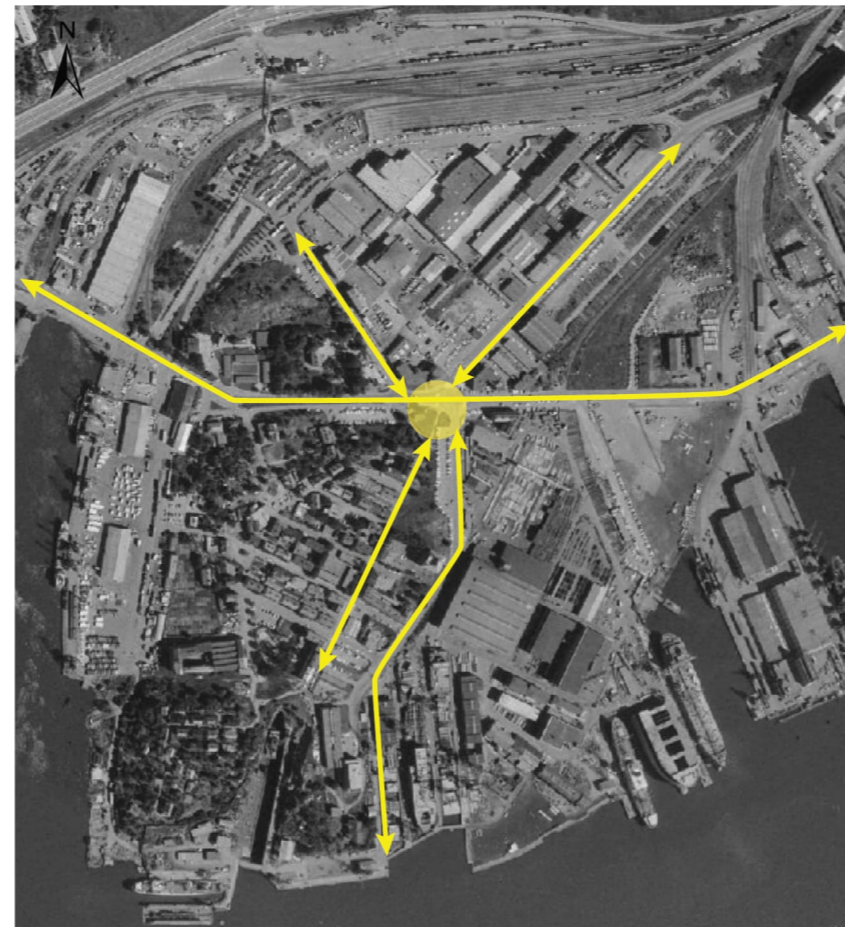
varvsverksamheten. I anslutning till de växande varven byggdes arbetarbostäder för att ge plats åt de många varvsarbetarna och deras familjer. Dessa bostäder var ofta enkla träbyggnader, men de utgjorde en viktig del av områdets sociala struktur. Lindholmen var en plats där industri och jordbruk möttes, vilket skapade en unik rumslighet och karaktär. Polstjärnegatas föregångare hade en nord-sydlig riktning och var en viktig väg genom området.

1970-talet: Omvandling och urbanisering

1970-talet markerade början på en betydande omvandling av Lindholmen. Varvsindustrin började



Figur 25. Älvlandskapet och varvet möter jordbruksmark, 1942. Polstjärnegatas föregångare är riktad i rak nord-sydlig riktning, vilket senare kommer ändras (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).



Figur 26. Platsen på Lindholmen blir en viktig knutpunkt där vägarna samlas, 1970. Polstjärnegatan har nu lagts om till nordväst-sydöstlig riktning och ett tydligare stråk mot älven har tillskapats (Göteborgs Stad, 2025 bearbetad av AFRY 2025).



Figur 27. Lindholmsallén har tillkommit som stark identitetsskapare på Lindholmen, och ersätter tidigare Lundby Hamn gata med nordligare riktning, 2024 (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).

avvecklas, och området stod inför en period av osäkerhet och förändring. Polstjärnegatan anlades med en nordväst-sydöstlig riktning, vilket skapade ett tydligare stråk mot älven.

Under denna period blev platsen på Lindholmen en viktig knutpunkt där vägarna samlades. Den nya riktningen på Polstjärnegatan och utvecklingen av infrastrukturen bidrog till att området började få en mer urban karaktär. Samtidigt påbörjades arbetet med att omvandla de gamla varvsområdena till nya användningsområden. Bostadsbyggandet tog fart, och nya byggnader ersatte till viss del de gamla arbetarbostäderna.

Från varvsindustri till Science Park

Efter varvskrisen på 1980-talet stod Lindholmen inför nya utmaningar. Området var krisdrabbat, och många av de gamla varvsarbetarna hade förlorat sina jobb. Göteborgs Stad tog över ansvaret för Lindholmen och började arbeta med att omvandla området till ett kunskapscentrum. Sex gymnasieskolor placerades på Lindholmen, och Chalmers tekniska högskola etablerade en ingenjörsutbildning och viss forskning på området.

Denna satsning ledde till skapandet av Lindholmen Science Park, som idag är en av Göteborgs mest dynamiska och kunskapsintensiva stadsdelar. Området har utvecklats till ett centrum för forskning, innovation och samarbete mellan akademi och industri. Lindholmsallén, som tillkom som en stark identitetsskapare, ersatte tidigare Lundbyhamngata och bidrog till att ge området en ny riktning och karaktär.

Nutid och framtid

Idag är Lindholmen en levande stadsdel med fokus på framtidens mobilitet, teknologi och innovation. Området har gått från att vara en plats för jordbruk och varvsindustri till att bli ett centrum för forskning och utveckling. Den historiska utvecklingen har lämnat tydliga spår i stadsbilden, där gamla industribyggnader har fått nytt liv som moderna kontor och forskningsinstitutioner.

Slutsats styrkor och svagheter

Nedan presenteras slutsatser från platsanalysen av Lindholmen.

Platsens styrkor

- Befintlig grönyta med en pulkabacke och stora uppvuxna träd, vilket bidrar till livskvalitet och rekreation.
- Mångfald av funktioner med en blandning av kontor, kultur, utbildning och bostäder skapar en dynamisk och levande miljö.
- Platsens historia och äldre bebyggelse skapar historisk läsbarhet och identitet.

Platsens svagheter

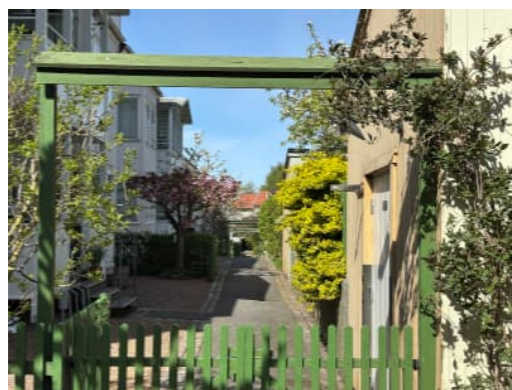
- Fysiska barriärer där trafikmiljöer och nivåskillnader skapar hinder för rörelse och tillgänglighet mellan olika delar av området.
- Brist på stadsmässiga element där gatorna i direkt anslutning saknar breda trottoarer och körbanorna är dominant vilket gör området mindre inbjudande för fotgängare.
- En känsla av otrygghet då ingen närliggande bebyggelse i dagsläget har fönster eller dörrar ut mot platsen.

- Fragmenterad grönstruktur som begränsar och påverkar områdets attraktivitet och livskvalitet negativt.
- Storskalig miljö då siktlinjer främst finns i de breda gaturummen och mellan de stora byggnadsvolymer.
- Få vistelseytor och rekreativa värden.
- Låga markhöjder vilket bidrar till skyfallsproblematik.

3.2 Gestaltningmål för delsträcka Lindholmen

Platsen har stor potential att binda samman de äldre stadsdelarna uppe på berget med de nyare nedanför. Den frodiga utformningen bidrar till att skapa följsamma övergångar mellan nivåskillnaderna och till att skapa ett stadsrum som upplevs som levande och enhetligt – ett Lindholmen utan tydliga gränser mellan gammalt och nytt.

På nästföljande sida följer ett antal gestaltningmål för Lindholmen som knyter an till de prioriterade kvaliteterna i kapitel 2, vilka gäller för hela projektet.



Platsen ska utformas för att stärka Lindholmens identitet genom att synliggöra dess historiska lager, gröna karaktär och samtida stadsutveckling

Utformningen ska aktivt stärka Lindholmens unika identitet genom att ta tillvara och synliggöra platsens lokala karaktär, historiska lager och samtida uttryck. Genom att integrera befintliga kvaliteter – såsom Lindholmsalléns strukturerande stadsrum, hantering av kala berghällar som påminner om det tidigare skärgårdslandskapet och de uppvuxna träden i parkens slänt – skapas en tydlig koppling mellan det gamla varvslandskapet, dagens innovationsmiljöer och framtidens innerstad. Dessa gröna kulturvärden fungerar som identitetsskapande element som förankrar platsen i sitt sammanhang och bidrar till en levande, igenkännbar och meningsfull miljö för både boende, besökare och resenärer.



Platsen ska utformas för att skapa formstarka, intuitiva och levande stadsrum med tydlig orienterbarhet, mänsklig skala och varierade rörelsemönster

Utformningen ska bidra till att skapa formstarka och intuitiva stadsrum där rörelse, orientering och vistelse samverkar i en mänsklig skala. Genom att prioritera tydliga och trafiksäkra stråk för gång- och cykeltrafik, minska barriäreffekter och skapa logiska kopplingar mellan olika delar av platsen, stärks tillgängligheten och platsens användbarhet. Tråget integreras i parkens topografi och grönsstruktur, vilket dämpar dess visuella påverkan. Genom sammanbindande gångstråk över tråget och spårområdet dämpas även den fysiska barriräeffekten av tråget. Platsen ska erbjuda varierade rörelsemönster och vistelsekvaliteter som stödjer vardagsflöden och spontana möten. Utformningen ska främja tillgänglighet för alla, oavsett funktionsförmåga och ålder.



Platsen ska utformas för att skapa trygga, livfulla och inbjudande miljöer där människor vill och kan vistas

Utformningen ska bidra till en trygg och välkomnande plats där människor känner sig sedda, säkra och delaktiga i stadsrummet. Genom att arbeta med överblickbara rumsligheter, god sikt, omsorgsfull belysning och tydliga stråk skapas en miljö som uppmuntrar till både rörelse och vistelse. Vegetationen ska utformas med hänsyn till trygghetsaspekter – låg eller genomsiktig plantering säkerställer visuell kontakt och minimerar skymda ytor. I kombination med aktiva gränzoner, sittplatser och sociala funktioner formas en levande plats där trygghet och liv hänger samman.



Platsen ska utformas för att utveckla en naturlig park med varierade biotoper, synlig dagvattenhantering och höga rekreativa kvaliteter

Utformningen ska stärka parkens karaktär som en grön och levande miljö med tydlig ekologisk profil med plats för vila, lek och rörelse. Genom att arbeta med varierad topografi, synliggöra dagvattenflöden och skapa kontraster mellan torra och våta miljöer, formas en park med högt biologiskt värde och rik variation. Vegetationen ska präglas av arter som gynnar pollinatörer och andra arter, samtidigt som den erbjuder en mångfald av upplevelser för besökare. Parkens utformning ska bidra till klimatesiliens, biologisk mångfald och en stark koppling mellan natur och stadsliv.



Platsen ska utformas för att skapa sammanhängande gröna stadsrum som stärker ekologiska samband och kopplar samman stadens gröna strukturer

Utformningen ska bidra till att binda samman Lindholmen med omgivande grönområden genom ett sammanhängande nätverk av gröna stadsrum. Den utökade parken och förstärkningen av Lindholmsalléns grönsstruktur blir centrala delar i ett större parkstråk som sträcker sig mot älven och framtida stadsdelsparker, såsom den planerade parken vid Propellern 1. Genom att skapa gröna spridningskorridorer med varierad vegetation och tydliga kopplingar mellan olika biotoper stärks den biologiska mångfalden samtidigt som platsen får en tydligare ekologisk och rekreativ funktion i stadslandskapet. Detta bidrar till att binda samman stadsrum och skapa gröna samband, och bidrar även till att stärka visuella samband mellan Lindholmens olika områden.

3.3 Gestaltungsforöslag - möte mellan historia och samtid

Konceptuell idé

Konceptet för utformningen är "möte mellan historia och samtid". Lindholmen består idag av den tydliga "gamla Lindholmen" med bostadsbebyggelsen på höjderna samt verksamhetsbyggnaderna på det gamla varvet och den "nya Lindholmen" med Karlastaden och Lindholmen Science Park. Detta gestaltningskoncept syftar till att skapa en harmonisk dialog mellan flera olika arkitektoniska stilar, där både de äldre och de samtida områdena kan samexistera och berika varandra.



Figur 28. Konceptuell skiss. I mötet mellan gamla och nya Lindholmen skapas en rik och intressant miljö (AFRY, 2025).

Övergripande förslag

Spårvägen och tråget separerar platsen i två delar: en västlig del där tråget möter den gröna slänten med uppväxta träd, och en östlig del med en gata kantad av planerad bebyggelse. Rörelsestråk finns på båda sidor av det planerade tråget, men med olika karaktär. Även söder om tråget, ovanpå det planerade tunnelpåslaget, finns ett rörelsestråk och en utsiktsplats.

Den föreslagna utformningen syftar till att ge platsen en grön och frodig karaktär, som ska upplevas på trågets alla sidor. Möjligheterna för grönska varierar mellan platsens olika delar, exempelvis kan det befintliga grönområdet utvecklas till en park medan en grön karaktär ska eftersträvas utifrån förutsättningarna på Plejadgatan där det finns trafik. Samtidigt ska rörelsestråk bevaras och vistelsekvaliteter tillföras. Platsen ska kunna hantera fördröjning av vatten, delvis genom öppna lösningar. Trygghetsaspekten ska beaktas genom god sikt, belysta stråk och miljöer som uppmuntrar till vistelse.

Huvuddragen i utformningen fokuserar på att skapa en grön och trivsamt miljö med mjuka övergångar mellan olika områden, topografier och tidsepoker. I parken kopplar material och utrustningsval till den historiska miljön uppe på gamla Lindholmen, medan på Plejadgatan används mer samtida material och utrustning. På platsen ovan tunnelpåslaget möts de båda tidsepokernas stilar.



Figur 29. Spårvägen och tråget blir inbäddat i lummig grönska (AFRY, 2025).

Parken

Gestaltning

På trågets västra sida leds besökare genom parken på en asfalterad gångväg i nord-sydlig riktning. Söderut övergår gångvägen i en trappa av natursten som leder upp mot Verkmästaregatan och möter denna i höjd med Släggaregatan. Norrut landar gångvägen i en inbjudande entrézon till parken som i sin tur övergår i en trottoar i öst-västlig riktning.

Marken i parkens nordliga del är något nedsänkt för att kunna fördröja dagvatten. Besökare rör sig här genom en ängsliknande plantering som är attraktiv för både människor och pollinatörer. Det finns en

liten stig av trampstenar för att ytterligare locka besökarna ut i ängsvegetationen.

Väster om gångvägen höjer sig marken, upp mot gamla Lindholmen, och i slänten växer befintliga stora träd. Dessa träd blir en viktig del av parkens karaktär och skapar en känsla av att parken alltid har legat där. Öster om gångvägen, mot tråget, övergår ängen i planteringar med buskar som bäddar in trågväggen.

Det finns fem entréer in till parken. Från Ceresgatans gång och cykelväg nås en av de två huvudentréerna till parken, den andra nås från trappan vid Plejadgatan. Utöver dessa två huvudentréer finns även två mindre entréer från Verkmästaregatan,



Figur 31. Vy inifrån parken, mot Plejadgatan och tråget (AFRY, 2025).



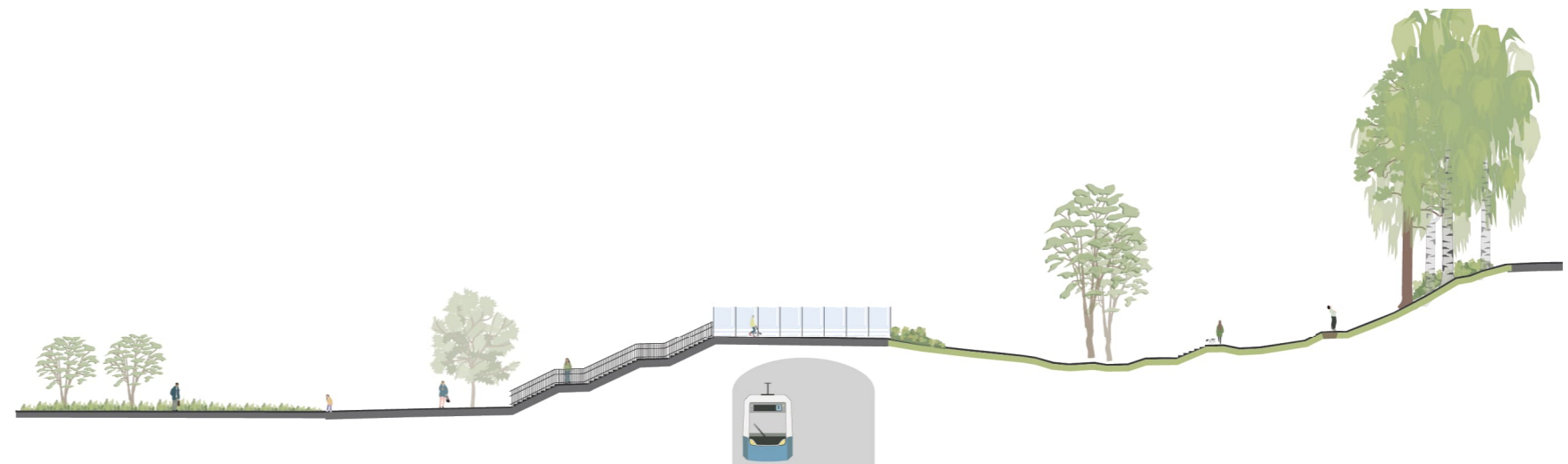
Figur 32. Illustrationsplan över parken (AFRY, 2025).

som båda kopplar an till varsin trappa. Uppifrån Verkmästaregatan finns också en mindre grusstig som går ner i parken under trädens kronor. Slutligen finns en mindre, inofficiell, smitväg intill likriktarstationen och pumphuset.

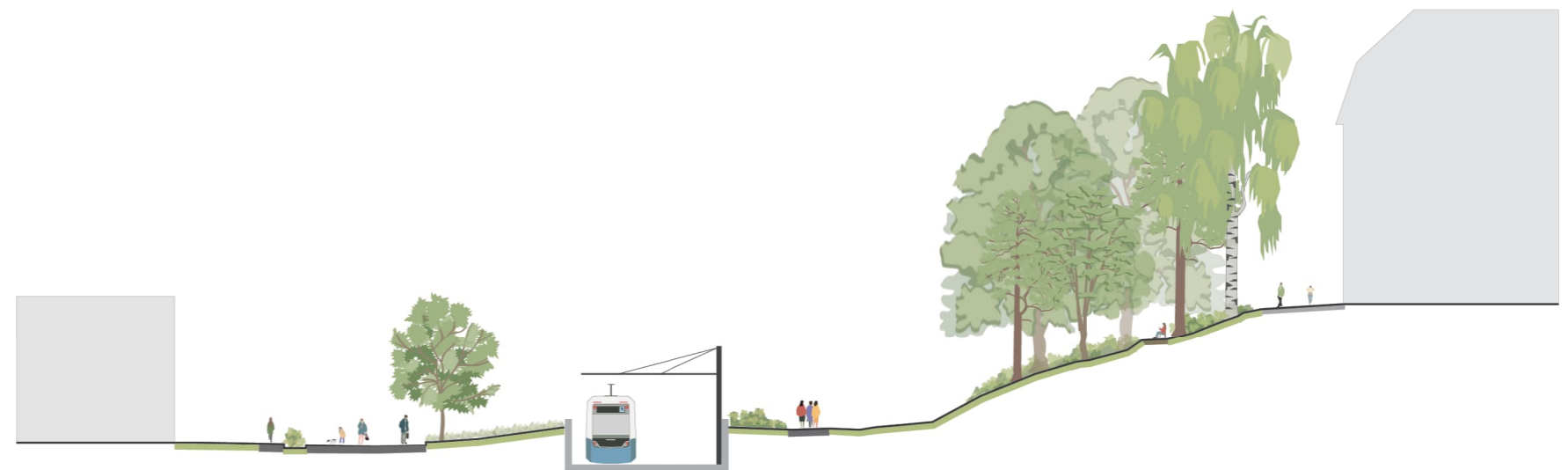
Grönstruktur

Den befintliga grönskan på platsen, med högresta träd i slänten, bidrar till att skapa en mjuk övergång mellan Lindholmens äldre och nyare områden. Träden skapar även en rumslighet på platsen och bidrar till ett positivt mikroklimat som gynnar både människor och djur. För att ytterligare förstärka rumsligheten i parken ramar kanterna in av frodig busk och perennvegetation.

För personer som rör sig genom landskapet erbjuder parken en möjlighet att förflytta sig från den mer intensiva stadsmiljön till en lugnare och mer naturlig omgivning. Parken bidrar med en plats för avkoppling och rekreation, vilket förbättrar livskvaliteten för invånarna och skapar en harmonisk balans mellan stad och natur.



Figur 33. Sektion A-A Sektion mellan Plejadgatans platsbildning med nedsänkta planteringar, upp via trappan till utkiksplatsen på tunnelpåslaget och vidare in i parkens södra del (AFRY, 2025).



Figur 34. Sektion B-B mellan Plejadgatans lågfartsgata, genom tråget och vidare till Verkmästaregatan (AFRY, 2025).

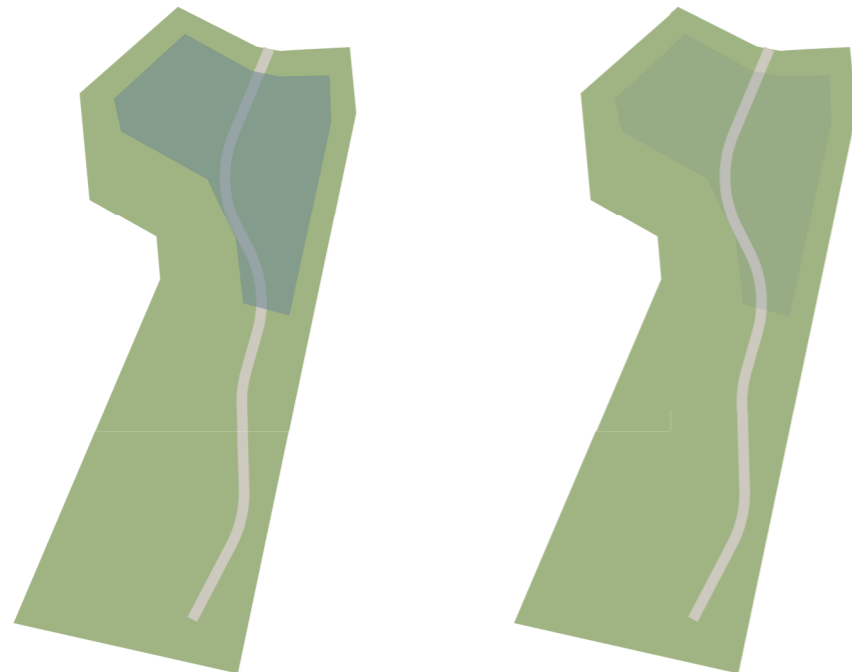


Figur 35. Sektion C-C mellan södra delen av parken via den norra entrén och vidare ut mot ny trafikstruktur vid Ceresgatan/Lindholmsallén (AFRY, 2025).

Dagvatten/skyfall

Marken i parkens nordliga del är som tidigare nämnt något nedsänkt för att kunna fördröja dagvatten från omkringliggande hårdgjorda ytor. Delar av parken kommer att kunna översvämmas vid skyfallsregn men parken kommer mestadels att vara torr och ytorna kan beträdas och användas, se Figur 36.

Under den nedsänkta ängsplanteringen finns ett skyfallsmagasin för att ta hand om ytterligare mängder dagvatten vid stora vattenflöden. På grund av det höga grundvattnet finns det inte möjlighet att plantera träd eller buskar i parkens nedsänkta del. Ängsplanteringen kantas istället med buskar och buskträd i de förhållandevis upphöjda brynzonerna, de befintliga träden i slänten samt en perennplantering i den nordliga entrézonen.



Figur 36. Delar av parken kommer kunna ta emot större regnmängder och översvämmas tillfälligt vid skyfall (AFRY, 2025).

Materialitet

Parkens utformning bygger vidare på karaktären från gamla Lindholmen, med material som återfinns där, vilket kopplar till gestaltningskonceptet att värna om mötet mellan det historiska och samtida.

Eftersom delar av parken stundvis kommer översvämmas används markmaterial som inte flyter iväg eller skadas av vatten. Natursten, som redan finns i gaturummen på gamla Lindholmen i form av friser utmed de asfalterade gatornas sidor, föreslås användas utmed parkens asfaltgång.

Parkens belysning och bänkar föreslås för att passa in i parkmiljön samt att samspela med gamla Lindholmens uttryck. Parkbelysningen har en behaglig skala för platsen och placeras ut som stolpar längs med gångvägen och som pollare utmed den lilla stigen i slänten. Parkbänkar placeras längs med gångvägen samt vid utvalda vistelseplatser. Bänkarna har en elegant och tidlös design som kombinerar gjutjärn och trä, se Figur 37.

Handledare och trappträcken som leder upp mot Verkmästaregatan föreslås ha liknande formspråk som bänkarna samt vara svartlackerade.

Parken omgärdas av en gul tegelmur som fyller flera syften, däribland avskärmning mot omgivande trafikala ytor och för inramning av den nedsänkta delen av parken. En liknande mur återfinns i Lindholmsallén. Detta bidrar till en kontinuitet som får grönområdena att kännas sammanhängande, se Figur 38.



Figur 37. Förslag på parkbänk (AFRY, 2025).



Figur 38. Mellan Ceresgatan och pumphuset finns ett öppning i muren, en smitväg, som markeras med trampstenar (AFRY, 2025).



Figur 39. Gångvägen leder genom ängsytan mot pulkabacken, med träget på ena sidan och slänten på den andra (AFRY, 2025).

Pulkabacke

Det kommer att finnas fortsatt möjlighet till pulkaåkning i parken. Slänten som idag är pulkabacken kommer att få en ändrad form och sluttning då tråget och gångvägens trappa anläggs, men det kommer att finnas möjlighet att åka pulka mellan tråget och trappan och mellan trappan och de befintliga träden i slänten, se Figur 41.

Pumphus

I direkt anslutning till parken kommer ett pumphus att anläggas precis brevid den nybyggda likriktarstationen. Pumphuset, som kopplas till dagvattenmagasinet under markytan i parken, ska utformas för att efterlikna likriktarstationen.

Formspråket på byggnaden blir kantigt med ett sluttande tak och inklädnad av stående trädribbor, likt likriktarstationen. En skillnad mellan byggnaderna kan vara att en mindre framträdande kulör används bakom ribborna på pumphuset i kontrast till likriktarstationens klarröda kulör. Den gula tegelmuren fortsätter runt pumphusets sockel, se Figur 42.



Figur 40. Entré in till parken från Ceresgatan. Gångvägens plattor flyter in mot parken och leder in besökare (AFRY, 2025).



Figur 41. Möjlighet för pulkaåkning i norra delen av parken (AFRY, 2025).



Figur 42. Pumphus vid kanten av parken (AFRY, 2025).

Plejadgatan

Gestaltning

På östra sidan av tråget möter frodiga planteringar längs trågväggen ett sammanhängande stadsgolv som sträcker sig fram till fasaderna österut. Ytan blir en lågfartsgata där räddningstjänsten kommer att ha tillgång till uppställningsplatser brevid tråget och det finns möjlighet för angöringstrafik till kvarteret öster om med en vändplats i norra änden. Den tidigare bilgatan blir nu ett trivsamt stråk främst för fotgängare och cyklister. För att leda bilister, som kommer söderifrån på Plejadgatan, mot Kunskapsgatan läggs en fris av storgatsten mot torgytan i det annars helt sammanhängande golvet. Ett träd placeras i siktlinjen från Plejadgatan

mot Lindholmsallén för att visuellt leda trafiken mot Kunskapsgatan, samtidigt som det fortfarande finns möjlighet att köra vidare på Plejadgatan vid behov.

Från Plejadgatan och upp över tunnelpåslaget leder en bred granittrappa med sittplatser integrerade i trappstegen. Här finns möjlighet att sitta i solen och blicka ut över den platsbildning som breder ut sig nedanför.

I mötet mellan Plejadgatan och Kunskapsgatan bildas en soldränkt plats som inbjuder till vistelse i olika former. Här kan man sitta under träden, i skydd från den starkaste solen, och blicka ut över den nedsänkta planteringen framför.



Figur 43. Parkrummet på Plejadgatan kan ta emot större mängder vatten och skapar samtidigt en grön plats (AFRY, 2025).



Figur 44. Illustrationsplan över Plejadgatan (AFRY, 2025).



Figur 45. Lågfartsgata längs Plejadgatan (AFRY, 2025).



Figur 46. Under trädkronorna kan man sitta och titta ut över den frodiga planteringen (AFRY, 2025).



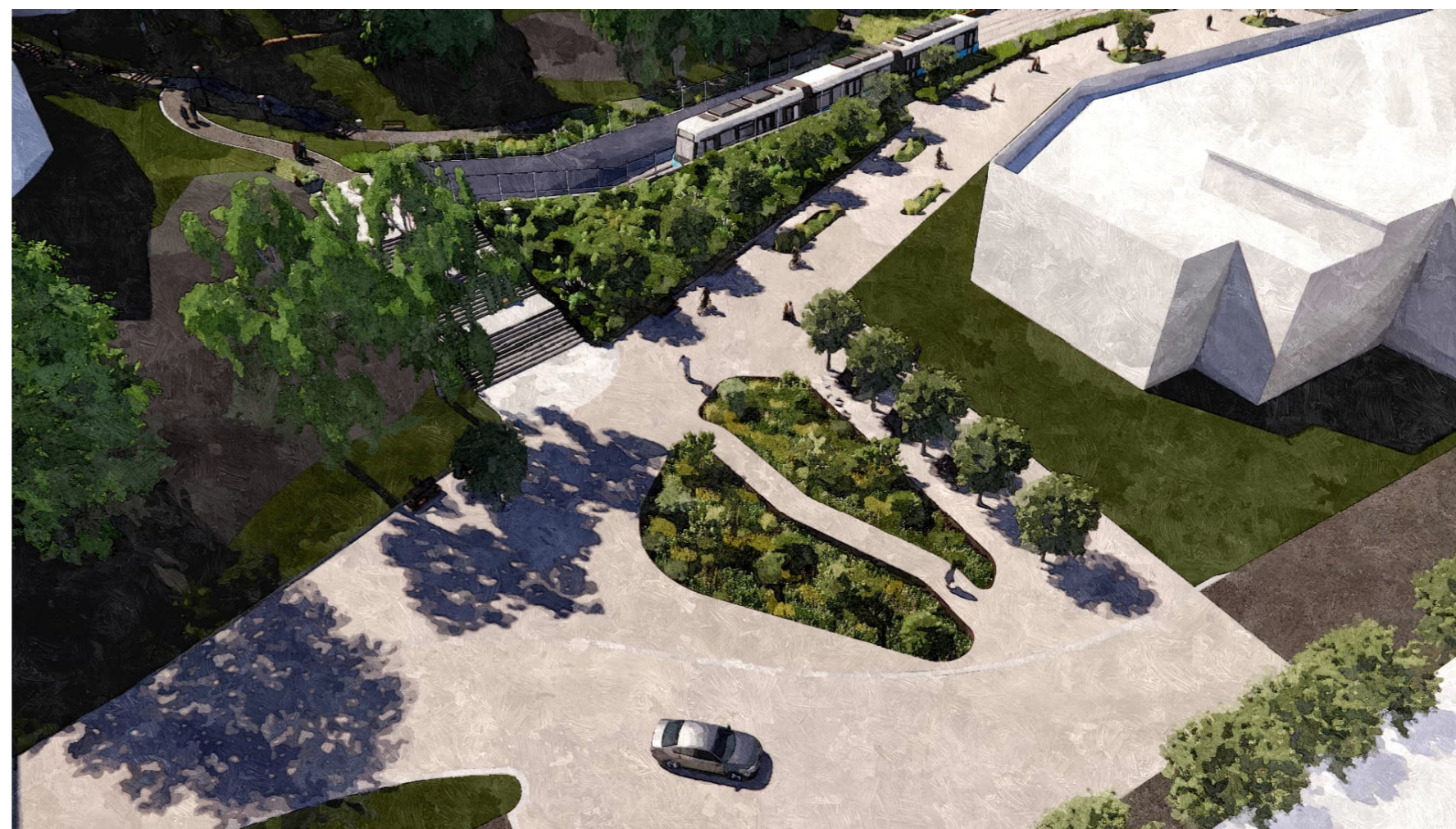
Figur 47. Plejadgatan har blivit ett tryggt stråk för cyklister och fotgängare (AFRY, 2025).

Plejadgatans lågfartsgata leder ända fram till det förlängda gång- och cykelstråket längs Lindholmsallén och knyter ihop Plejadgatan med promenader och cykelstråket vid allén och vidare upp mot bytespunkten. Ytan löper parallellt med det nya spårvagnsspåret, med en liten distans i form av en plantering med viss höjdskillnad, se Figur 47.

Grönstruktur

Frodiga planteringar längs med trågväggen och regnbäddar samt träd i rader skapar ett behagligt stråk och en trevlig platsbildning intill trappan. Där det är möjligt bidrar träd till stråkets grönska. Träden placeras dels i regnbäddar som avvattnar stråket, dels i hårdgjord yta och dels i upphöjda planteringar.

Träden fyller även en viktig funktion i att sänka temperaturen på platsen under varma sommark dagar. Platsen erbjuder en dynamisk blandning av aktiva och avkopplande utrymmen. Genom de nedsänkta regnbäddarna löper en gångväg där man kan känna sig omsluten av grönska. Här samsas frodiga perenner med gracila buskar och träd, vars stammar och lövverk väcker intresse. Buskar och träd med luftigt gren- och bladverk ger platsen en ljus och transparent karaktär. Den låga, täta vegetationen i kombination med den högre, genomsiktliga grönskan skapar en plats som upplevs både trygg och lummig.



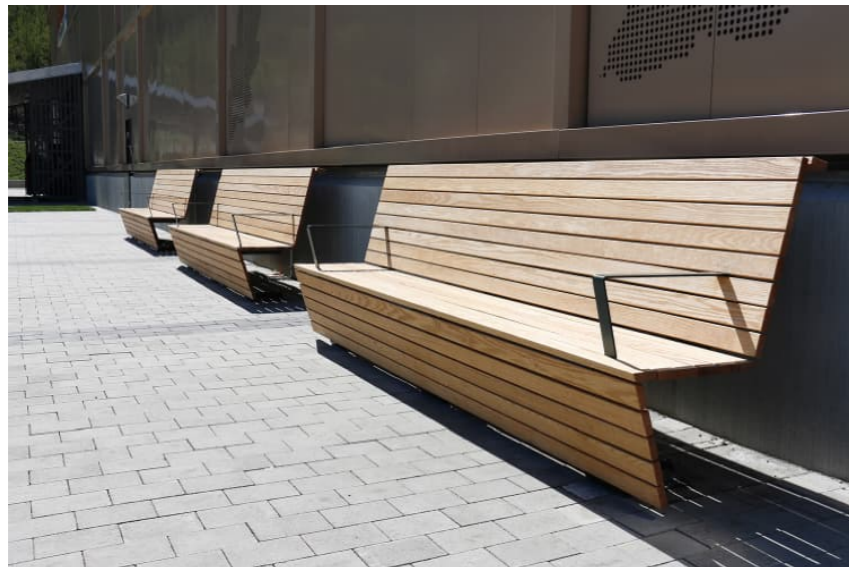
Figur 48. Fågelperspektiv på platsen intill östra sidan av tråget (AFRY, 2025).

Dagvatten/skyfall

Plejadgatan är utformad för att hantera dagvatten och skyfall. Längs Plejadgatan löper en låglinje i nord-sydlig riktning som kommer att samla upp allt regnvatten på ytan och leda det via mindre regnbäddar, vidare till de två större nedsänkta regnbäddarna i platsens lägsta punkt. Planteringarna hjälper till att avlasta och bromsa vattenflödet "längs med vägen" medan de större regnbäddarna vid platsbildningen kan ta emot större mängder.

Materialitet

Trappan utförs i granit med vilplan av granitplattor medan Plejadgatans golv består av körbar naturgrå marksten som kantas av storgatstensfriser och granitkantstöd. Den ljusa ytan hjälper till att reflektera bort värme från platsen. De nedsänkta planteringarna föreslås få kanter av cortenstål, ett mer samtida inslag som kontrasterar fint mot de lummiga planteringarna och som påminner om Lindholmens gedigna historia som varvs- och industriområde.



Figur 49. Förslag på bänk (AFRY, 2025).

Längs med Plejadgatan, intill trappan över träget, finns bänkar placerade med utblick över platsbildningen. Samma bänkar är placerade parallellt med fasaden, under trädraden. Även de har utblick över platsbildningen. Här finns möjlighet att sitta i solen när den står lågt, och i skugga i skydd av träden när solen står högt på himlen. I kontrast till bänkarna i parken föreslås bänkar som är mer samtida i sin utformning, se Figur 49. Under bänkarna placeras belysningslister som förstärker det moderna intrycket. Belysningsstolpar är svartlackerade och fungerar, liksom graniten som föreslås på båda sidor om träget, som en brygga mellan platserna.



Figur 50. Platsbildning på Plejadgatan (AFRY, 2025).

Grannfastighet

På grund av behovet av flexibilitet mot närliggande fastighet finns det eventuellt möjlighet att i senare skede tillföra fler träd och planteringsbäddar längs med Plejadgatans östra sida. Det kan även tillkomma möjlighet att placera bänkar och annan utrustning längs med fastigheten som det inte finns underlag till idag.

Räddningstjänst

På grund av behovet för räddningsväg längs Plejadgatan, och uppställningsplats längs spåren, har området längs med spåret lämnats relativt tomt och öppet. Detta behov kommer kvarstå.

Spårområdet, tråget och mötet med Lindholmsallén

Gestaltning

Området kring spåren och trågets möte med berget utgör en övergång mellan områdets topografiska nivåer, olika arkitektoniska stilar samt mellan olika skalor och hastigheter. Lindholmsallén ska bli ett stadslivsstråk, ett grönt stråk och en del av innerstaden.

Tunnelpåslaget vid Lindholmen kommer att vara ett dominerande synligt nytillskott i stadsbilden. Anpassning och återställning blir viktigt då byggnationen sker nära befintliga rörelsestråk och blir mycket synlig i stadsbilden. Vegetation på utsidan av trågväggarna integreras i designen och bidrar till en grönare stadsmiljö. Trågväggarnas synliga delar kläs in med natursten vilket bidrar till att de harmoniserar med berget och samtidigt ger ett mer innerstadsmässigt uttryck. På trågets sidor monteras räcken i genomsiktigt utförande som fungerar både som fallskydd samt för att hindra skräp eller andra föremål från att falla ner på spåret.

Ovanpå tråget vid tunnelpåslaget skapas en plats med sittplatser i skuggan längs bergväggen, där man kan blicka ut över spårvägen och parken.

Grönstruktur

Genom att fortsätta Lindholmsalléns utformning så långt det går efter spårvagnshållplatsen, kan man vistas längre tid i den gröna korridoren. Med Lindholmsalléns utformning menas kvaliteter som grön inramning av spårvägen med hjälp av träd och gräsbeklädda spår, se sektionerna i Figur 52 och i Figur 53.

Utsidorna av trågväggarna kantas av frodig grönska. Vid tunnelpåslaget, där trågväggarna höjs, följer

landskapets slänter med upp på väggarna, så att tråget bäddas in i det kringliggande landskapet. Dessa slänter planteras med buskar och perenner.

Refugen mellan spårvägen och norra delen av Plejadgatan planteras av buskar och perenner av varierande arter, för att bidra till ett grönt gaturum för fotgängare och cyklister. Trygghet och säkerhet ska beaktas och växtligheten får inte skymma sikten mellan trafikytorna.

Inslag av planteringar i trafikrummen uppmuntrar till sänkt hastighet, minskar dominansen av motorfordon



Figur 51. Illustrationsplan spårområdet (AFRY, 2025).

i rummet och bidrar till ett positivt mikroklimat. Växtligheten skapar samtidigt upplevelsevärden som förändras i takt med årstiderna.

Dagvatten/skyfall

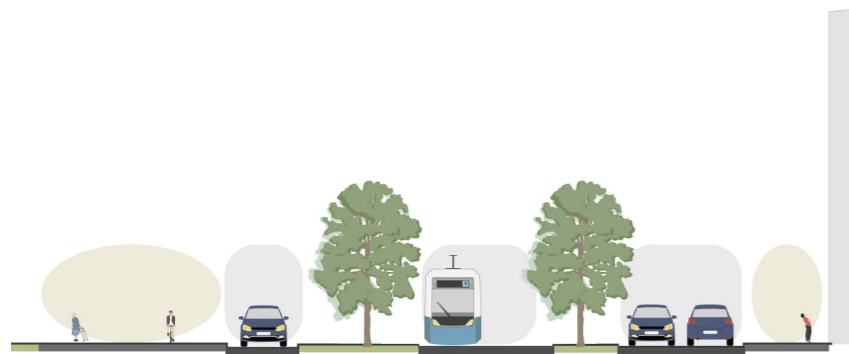
För att hantera dagvatten och skyfall föreslås att området kring spårområdet och Lindholmsallén ska ha fördröjningsytor som kan ta emot och fördröja stora mängder vatten vid kraftiga regn. Vattnet från spårområdet, som delvis går genom Lindholmsallén, ska ledas mot fördröjningsytorna i parken samt längs med Plejadgatan. De gröna spåren är genomsläppliga och bidrar med att kunna ta emot dagvatten i närområdet. Vid skyfall klarar de dock inte av att ta

emot vattnet utan då leds vattnet vidare mot parken och Plejadgatans nedsänkta regnbäddar.

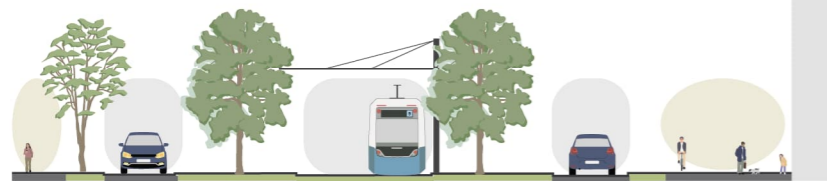
Högvattenportar kommer att placeras vid trågväggarnas början för att vid behov stängas och hindra vatten från att rinna ner i tunneln. Mestadels står portarna öppna mot trågväggarnas insida och ska därav gestaltas för att smälta in i trågväggarnas utformning.

Materialitet

Utsidan av trågväggarna kläs med granit för att eftersträva ett harmoniskt uttryck i mötet med berget. Insidan av trågväggarna kläs med granit eller med konst. Konsten kommer ses av resande som



Figur 52. Sektion D-D genom Lindholmsallén (AFRY, 2025).



Figur 53. Sektion E-E genom Lindholmsallén (AFRY, 2025).



Figur 54. Gång och cykelvägen längs Ceresgatan, mot parken. Till vänster i bild syns en buskplantering med träd, till höger i bild syns en perennplantering med träd (AFRY, 2025).



Figur 55. Ovanpå tråget skapas en plats med sittmöjligheter i skuggan av klippväggen och utblick över spårområdet. Spårvagnen glider fram genom frodig grönska på båda sidor, ett välkomnande möte efter att ha kört genom tunneln (AFRY, 2025).

åker spårvagn mellan Stigberget och Lindholmen samt skymtas av de som rör sig i parken och längs med Plejadgatan. Konst kan även finnas på räcket på tråγκanten och punktvis på ytor och på utrustning kring tråget.

På den breda passagen över tråget föreslås ett materialmöte mellan det historiska och det samtida. Granit är ett tidlöst material som kan associeras med både äldre och moderna miljöer och kan utformas på olika sätt, se Figur 56.

Markmaterialet i spårområdet kommer att vara platsgjuten betong på de delar av spåren som ligger mellan växlarna, där driftfordon för spårvägen behöver komma åt, vidare ner i tunneln samt där trafik korsar spåren. På resterande delar av sträckan, där spåren ligger under lindallén och fortsatt bort längs med Ceresgatan, ligger spåren i gräs för att skapa ett mjukare intryck, se Figur 58.

Kontaktledningsstolpen som kommer att finnas inne i tråget är fäst på trågväggens insida i det fria utrymmet. Vidare följer kontaktledningsstolparna spåret på ena sidan. Tegelmuren längs parken separerar spårområdet mot parken och parken upplevs fri från spårutrustning.



Figur 56. Uppe på tråge vid bergpåslaget skapas en plats där det finns möjlighet att sitta i skugga längs med bergsskärningen, med utblick över spårområdet och parken (AFRY, 2025).



Figur 57. Trafikslag möts i spårvägstriangeln. Vyn är riktad mot Lindholmsallén, till höger i bild skymtar muren och parkens slut (AFRY, 2025).



Figur 58. Lindholmsallén förlängs mot Ceresgatan. Mellan Lindholmsallén och parken skapas en öppen yta där flera trafikslag möts. Spåren ligger framförallt i gräs, men övergår till platsgjuten betong i anslutning till växlarna (AFRY, 2025).

Servicetunnel och entréport

Söder om träget på Lindholmen ansluter en servicetunnel som möjliggör åtkomst för service och underhåll av den underjordiska spårvägsanläggningen, för placering se Figur 59. Tunnelmynningen är placerad på samma plats där det idag finns en befintlig port till ett bergtrum. Den nya entréporten kommer att vara något större än den



- Befintlig spårväg
- Bergtunnel
- Servicetunnel
- Sänktunnel/tunnel under älven
- Betongtunnel
- Betongtråg
- Markplan
- Befintlig hållplats i markplan
- Tunnelmynning servicetunnel
- Pumpstation

Figur 59. Kartbilden visar Lindholmsförbindelsens spårtunnel och servicetunnel samt placering av tunnelmynning (AFRY, 2025).

nuvarande, men bibehåller i stort sett samma skala och placering i stadsbilden.

Tunnelmynningen utformas med fokus på att minimera dess visuella påverkan. Porten integreras i stödmuren och får en diskret utformning som harmonierar med omgivande material och färgsättning.

Strax söder om tunnelmynningens port kommer det också att finnas ett ventilationsschakt, som också det gestaltas för att smälta in med bergväggen. Träden som behöver tas ner ersätts.



Figur 60. Parken och Plejadgatan belyses med flera olika belysningskällor för att skapa trygga och trevliga platser dygnet runt (AFRY, 2025).

Belysningskoncept

Området kring träget bör vara en attraktiv plats att vistas på även kvällstid, med kvaliteter som lyfts fram genom belysningen. Belysningen bidrar till att framhäva stadsrummets form, funktion och karaktär. Med hjälp av belysningen kan rumsuppfattningen och stråken förtydligas, vilket förenklar orienteringen av platsen under dygnets mörka timmar.

Parken

Under mörka timmar belyses entréerna till parken med stolpbelysning. Den återkommande belysningstypen bidrar till att göra det lätt att hitta in i parken och förstå platsens struktur.

I parken föreslås belysning som skapar en harmonisk övergång mellan äldre bebyggelse och nutida arkitektur. En belysning som förenar historiska uttryck med samtida formspråk. Parkbelysningen längs gångvägen ger platsen en tydlig identitet, se förslag på Figur 62.

Genom att belysa golvet skapas en mer inbjudande och trivsamt miljö under dygnets mörka timmar vilket leder till ökad användning av platsen och därmed en tryggare plats. Parkbelysningen längs gångvägarna kompletteras med spotlight på stolpe invid utvalda träd.



Figur 61. I bilden ovan syns en parklykta med tydlig referens till traditionella gatlykter samtidigt som dess avskalade design gör den väl anpassad för dagens urbana miljöer (Ateljé Lyktan, 2022).

Längs med den lilla platsanpassade stigen som slingrar sig i slänten mellan parkgången och Verkmästaregatan placeras belysningspollare av samma typ som parkbelysningen.

Plejadgatan

Utmed Plejadgatan placeras belysningsstolpar med snett nedåtriktad ljus som effektivt belyser rummet. Gatubelysningen skapar en väl upplyst, trygg miljö för fotgängare och cyklister som rör sig längs med Plejadgatan även när solen gått ned. Kulörval och uttryck i val av stolparmatur ger en visuell sammanlänkning mellan Plejadgatan och parken.

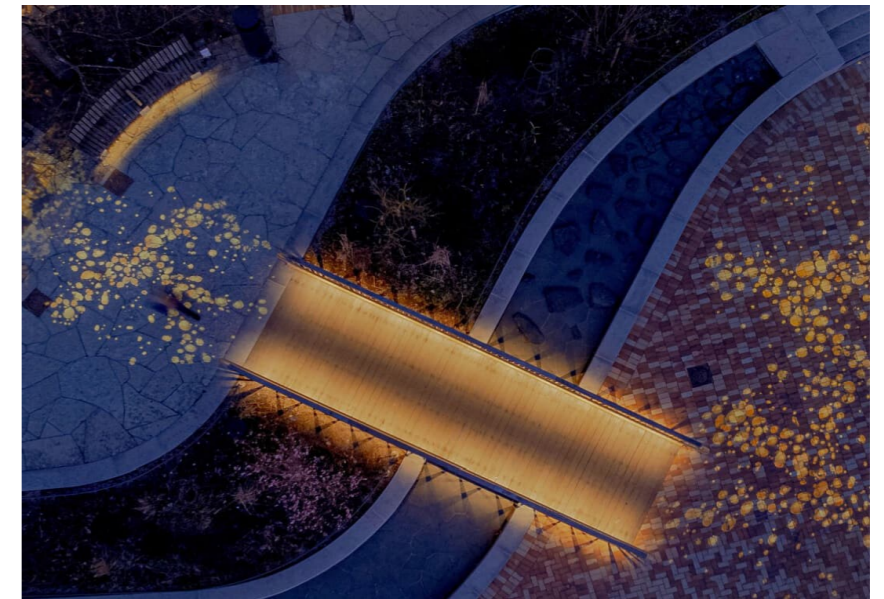
Den belysta gångvägen över den nedsänkta planteringen på Plejadgatan blir ett vackert inslag på platsen. Belysningen placeras längs gångvägens kant och lyser ned i planteringen.

Trapporna som leder upp över tråget, samt deras ledstänger och sittplatser, föreslås belysas med nedåtriktade spotlights, ledstångsbelysning och effektbelysning under bänkarna och med ett släpljus ner på bergsskärningen för att öka tryggheten och användbarheten.

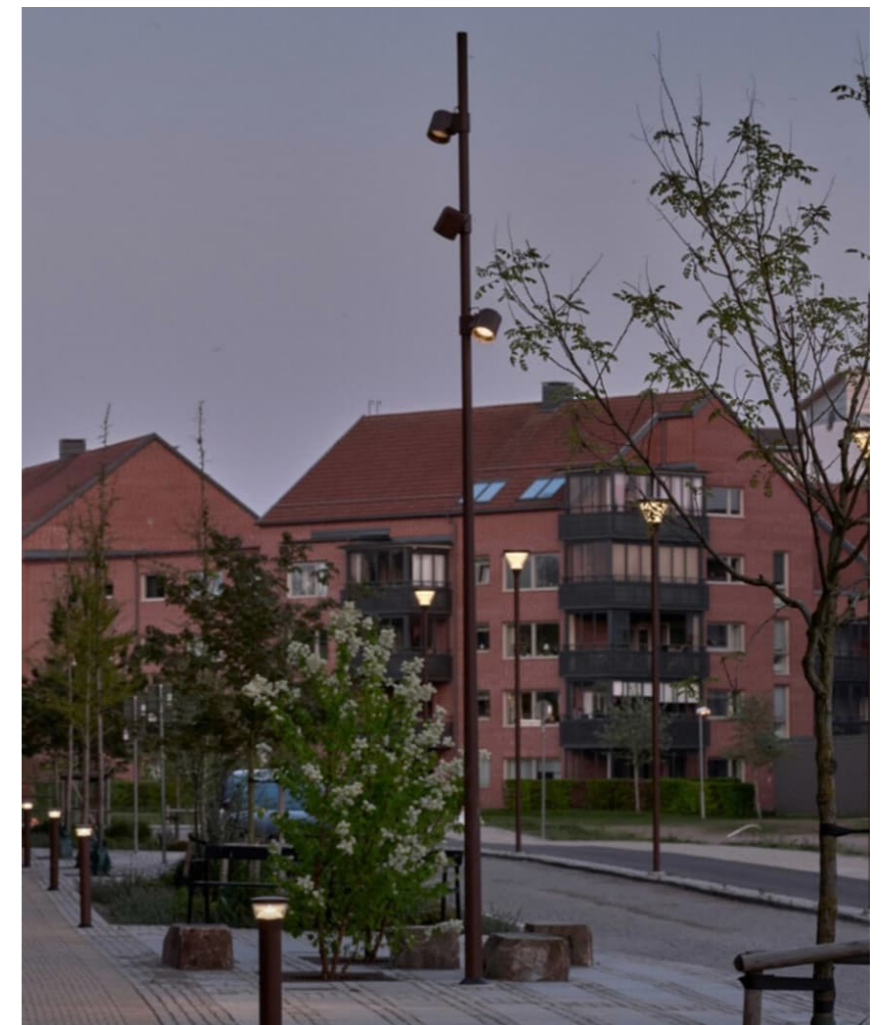
Att belysa vertikala ytor som träd, bänkar och murar skapar en rumslighet som bidrar till trygghet, säkerhet och tydlighet.

Tråget

Planteringarna mot trågens väggar belyses med spotlight på stolpe samt med gatubelysningen från Plejadgatan, vilket framhäver växternas former. Detta breddar rummet och bidrar till trygghet genom att undvika mörka hörn.



Figur 62. Integrerad belysning definierar och skapar vackra effekter (Werner Nystrand, 2022).



Figur 63. Belysningsval där pollare, spotlight på stolpe, parklykter och gatubelysning tillsammans skapar en sammanhållen och inbjudande plats (Fox Belysning, 2023).

4. Delsträcka Stigberget

Vid Stigberget är anläggningen huvudsakligen belägen under jord. Det som kommer att synas är entrébyggnader för hållplatsen, portar för tillfartstunnel samt mindre tekniska anläggningar, se Figur 65.

4.1 Platsanalys

Platsbeskrivning

Stigberget består av två tydligt åtskilda områden med mycket olika karaktär. Den norra delen vid Stigbergskajen domineras av lågt liggande hamnområde medan det högre belägna Stigbergstorget bildar bakgrund med en brant bergvägg med gula tegelbyggnader som syns långt ut mot det lägre belägna älvrummet.

Hamnområde

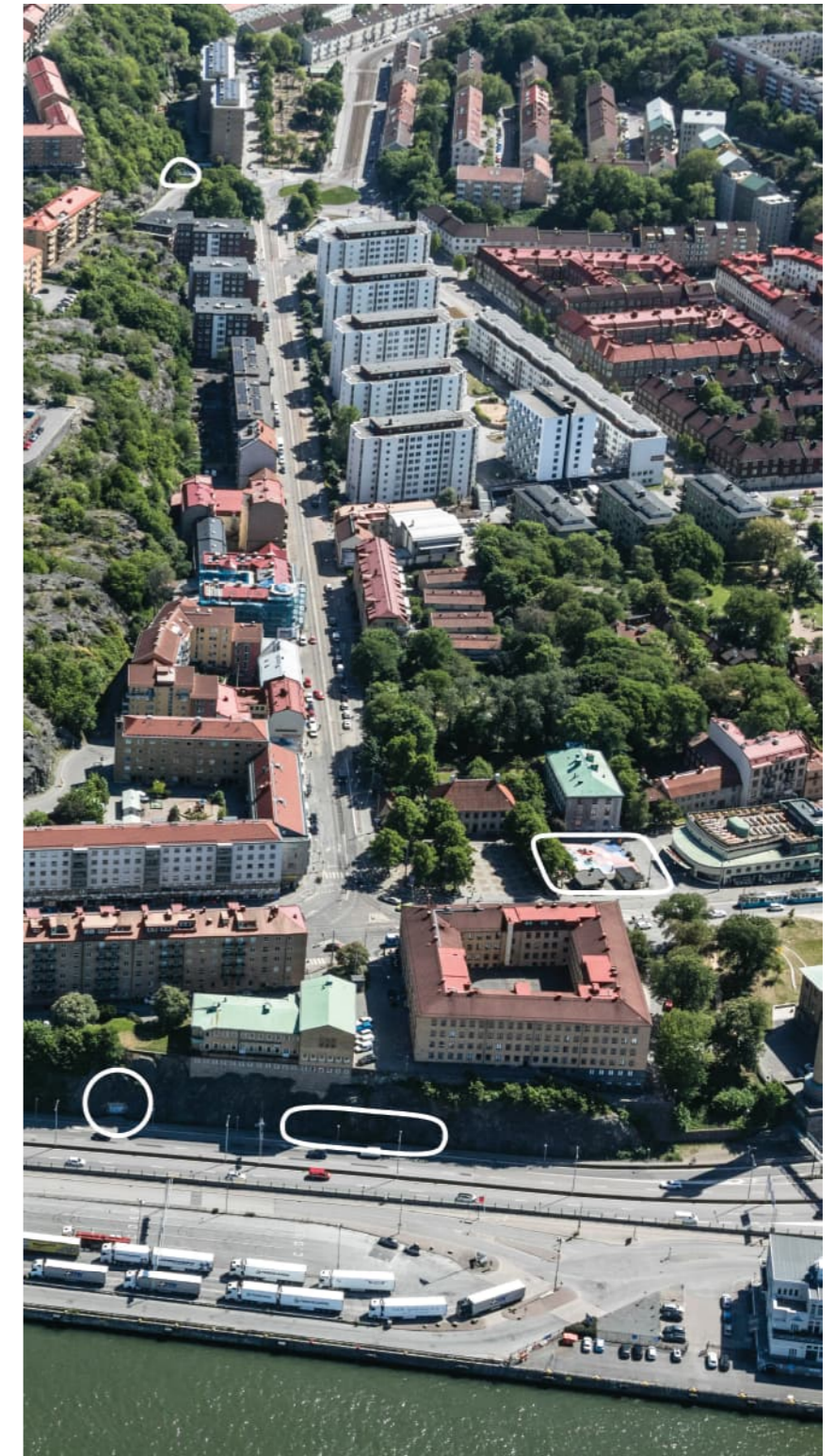
Stigbergskajen domineras idag av Stena Lines Danmarksterminal med stora ytor för personbils- och lastbilsuppställning. Här finns även det ombyggda Amerikaskjulet som tidigare varit terminal för Sverige-Amerikalinjen. Kajområdet vittnar om Göteborgs långa historia som sjöfartsstad. Stigbergskajen och Masthuggskajen är föremål för planerad stadsomvandling. Områdena på kajen kommer troligen på sikt att omvandlas till betydligt tätare stadsstruktur.

Stigbergstorget

I kontrast till det glesa kajområdet med tomma ytor och låga, utspridda verksamhetsbyggnader består bebyggelsen uppe på Stigberget av relativt tät, stadsmässig, blandad bebyggelse både avseende karaktär, funktion och ålder. Stigbergstorget har ett halvcentralt läge i Göteborg, men utgör en viktig lokal centrumbildning omgivet av verksamheter, bostäder och service. Gathenhielska huset med entré från det trädkantade torget bildar en viktig fond från hållplatsen vid Karl Johansgatan. Både byggnaden och parken utgör riksintressen för kulturminnesvården.

Grönområden

Grönstrukturen i närområdet består huvudsakligen av ordnad parkkaraktär med stora välväxta parkträd. Gatuträd längst gator saknas i området. Vid Stigbergstorget är den hårdgjorda torgytan norr om Gathenhielska huset omgärdad av lindar som smyckar stadsrummet. På torget finns parkeringsytor med mindre kiosk-/ gatuköksbyggnader i torgets västra del, en öppen stenbelagd yta framför Gathenhielska huset samt en yta i öster med cykelparkeringar under trädkronorna. Även Gamla Varvsparken öster om Sjöfartsmuseet består av välväxta gatuträd. Utanför själva torget och Gamla Varvsparken är Gathenhielska Kulturresevatet och naturmarken runt Masthuggskyrkan områdets största grönytor.



Figur 65. Platser som ingår i detta avsnitt (från botten): E45/Oscardsleden, Stigbergstorget, Fjällgatan (Göteborgs Stad 2024, bearbetad av AFRY, 2025).

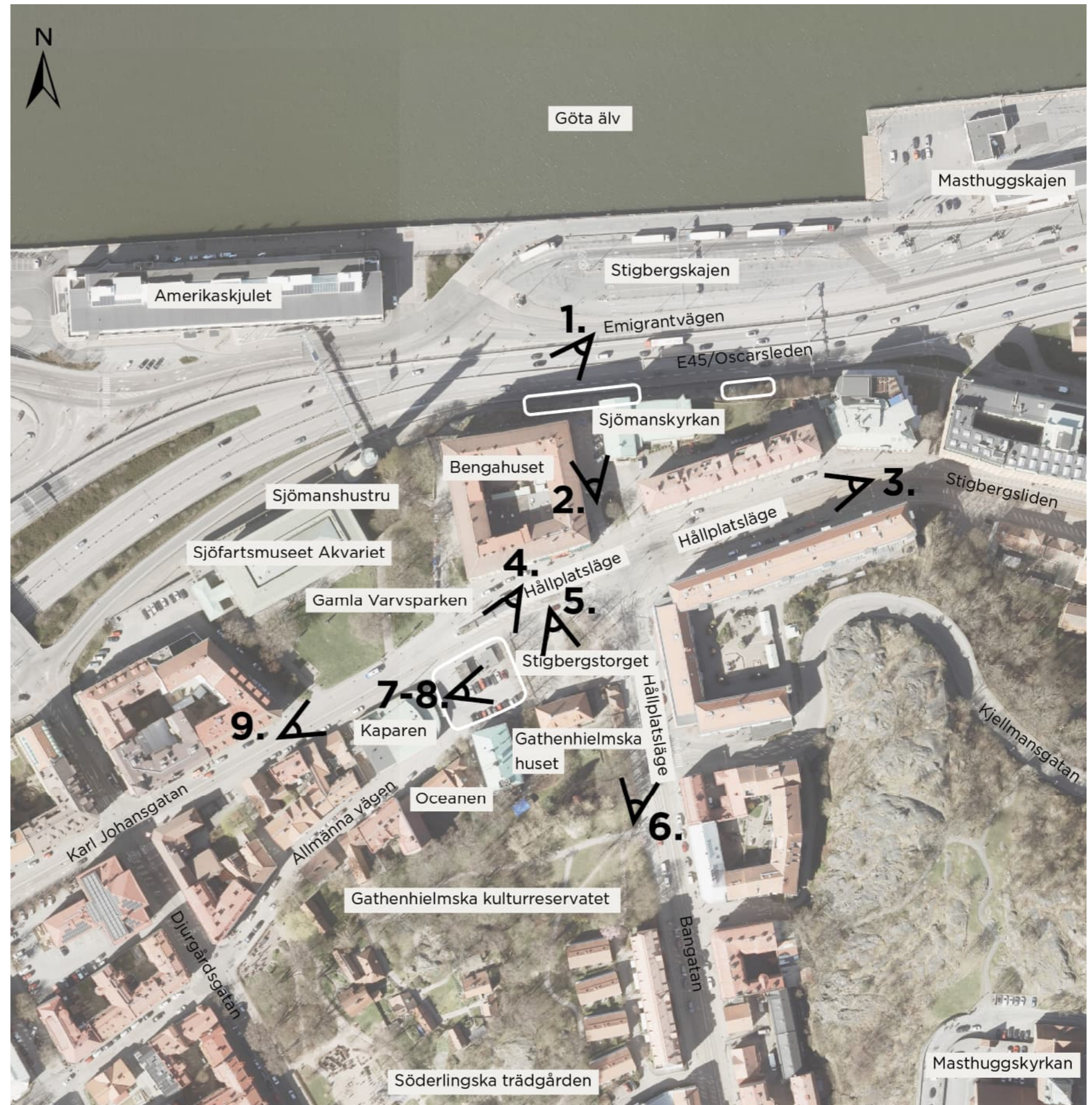
Målpunkter

Runt själva torget finns flera målpunkter som har betydelse för Göteborgs kultur och identitet, se Figur 66 och Figur 67. Nordväst om Stigbergstorget ligger Sjöfartsmuseet som är en besökspunkt för bl.a turister och skolor. Söder om torget ligger Söderlingska trädgården som är en del av Gathenhiemska kulturreservatet. Kulturreservatet är ett välbesökt, lummigt grönområde med stora parkträd och mindre träbyggnader från 1700-talet. I väster kantas torget av en ikonisk byggnad i funkstil från 1940-talet, byggd som biografen Kaparen men numera ombyggd till restaurang Moreno. Kring torget finns även flera mindre restauranger samt kulturhuset Oceanen som sommartid nyttjar en del av torget till uteservering. Längs Bangatan, på torgets östsidan, finns Hemköp som är en av Majornas största matvarubutiker.

Rörelsestråk och funktioner

Stigbergstorget omges av flera naturliga fysiska barriärer, som Göta älv och bergslänten i norr och Stigberget i öster. Nivåskillnader och brist på kopplingar ökar upplevelse av fysisk distans mellan kajen och stadsrummet uppe på berget. Den hårt trafikerade E45/Oscarsleden förstärker ytterligare den topografiska barriären. Siktlinjer från Amerikagatan och Bläsgatan kopplar visuellt södra sidan av älven med den norra sidan på Lindholmen.

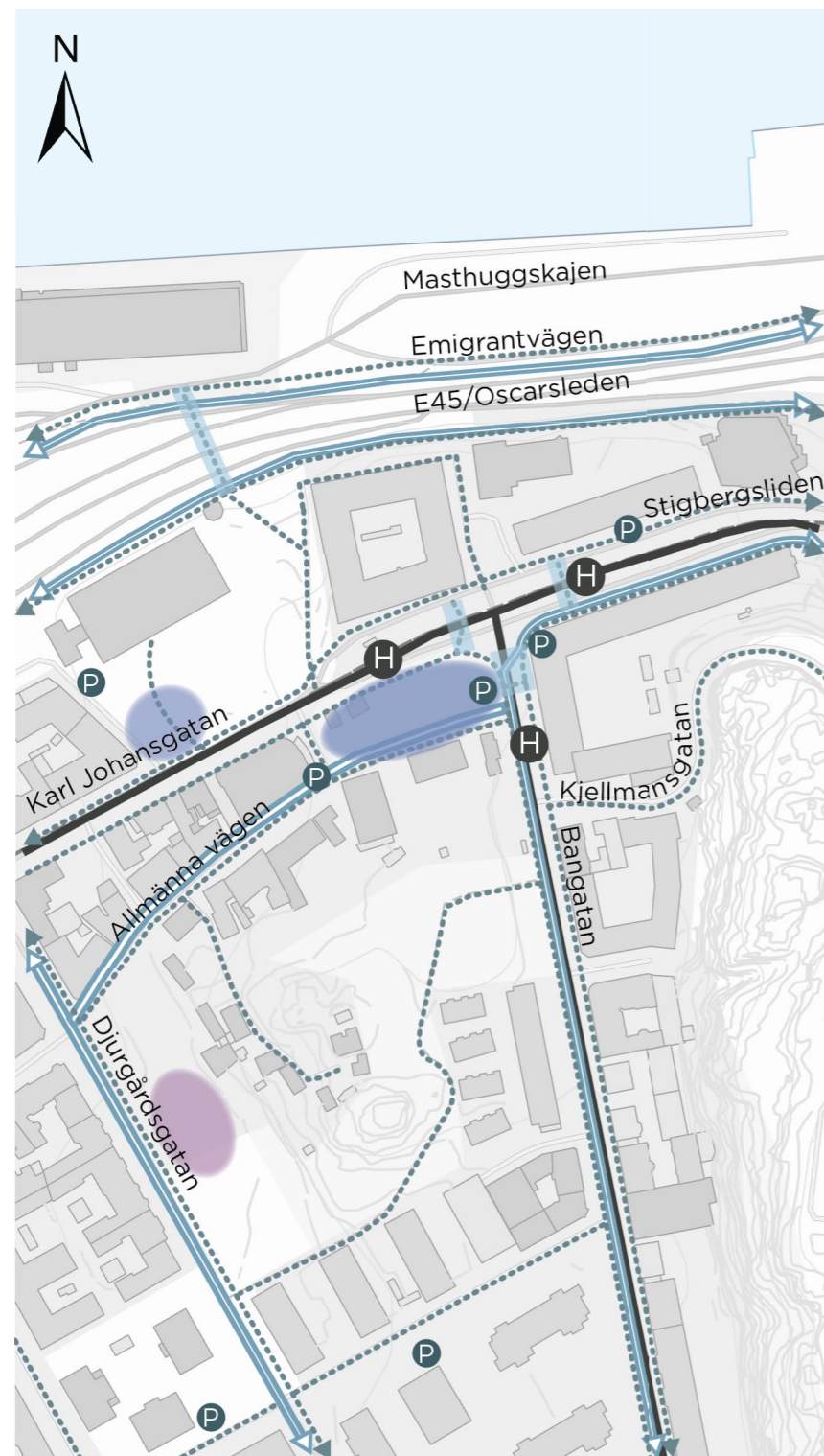
Stigbergstorget präglas av stadstrafik av alla slag då det utgörs av en korsning mellan Bangatan i nord-sydlig riktning och Stigbergsliden och Karl Johansgatan i öst-västlig riktning. På samtliga gator blandas bil- som spårvägstrafik på ett begränsat utrymme. De utspridda hållplatslägena ihop med områdets många målpunkter ger redan i dagsläget stora flöden av gångtrafikanter som trängs med



Figur 66. Karta med fotopunkter (Göteborgs Stad 2025, bearbetad av AFRY, 2025).



Figur 67. Utvalda fotopunkter, se Figur 66 för placering (AFRY, 2025).



- Gångväg
- Cykelväg
- Spårväg
- Viktiga överfarter gång & cykel
- Ⓜ Hållplats
- Ⓟ Cykelparkering
- Ⓟ Torg- eller vistelseyta
- Ⓟ Lekplats

Figur 68. Befintliga rörelsestråk och platser (AFRY, 2025).

cyklister på smala ytor. Övergångsställena är få och med för smala refuger i passagerna är det vanligt att man korsar trafiken diagonalt på platser som inte är utmarkerade som övergångsställen.

Övergripande rumslighet och landmärken

Högre upp på Stigberget, sydöst om torget, ligger Masthuggskyrkan som är en av stadens mest framträdande landmärken, se Figur 71. Sjömanskyrkan, Benganhuset och Sjöfartsmuseet med statyn *Sjömanshustrun* utgör viktiga lokala landmärken som syns mot älven och Hisingen och har betydelse för Göteborgs identitet som hamnstad präglad av sjöfart och varvsverksamhet, se Figur 69, Figur 70 och 72.

Stigberstorget är väl definierat som stadsrum av byggnaderna som kantar torget, se Figur 72. Stadstrafiken i dess norra och östra delar är dock påtaglig för torgets atmosfär, se Figur 68. Torget är uppdelad i tre delområden, se Figur 73. I mitten, mellan träden och avgränsad av granitmurar, finns en yta som fungerar som ett öppet förrum till Gathenhielmska huset, utrustat med bänkar och konstverk.



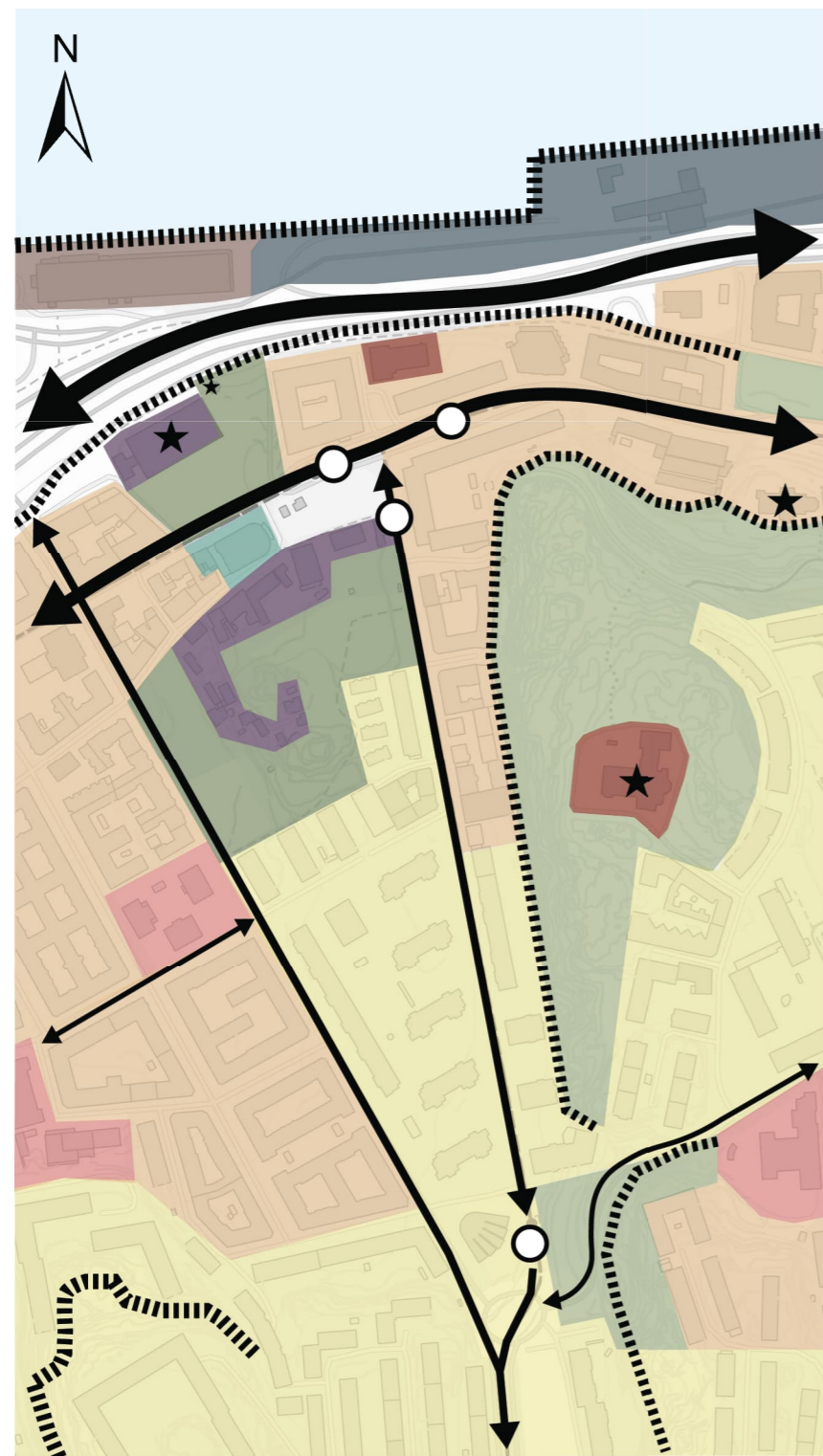
Figur 69. Sjöfartsmuseet (AFRY, 2025).



Figur 70. Sjömanskyrkan (AFRY, 2025).

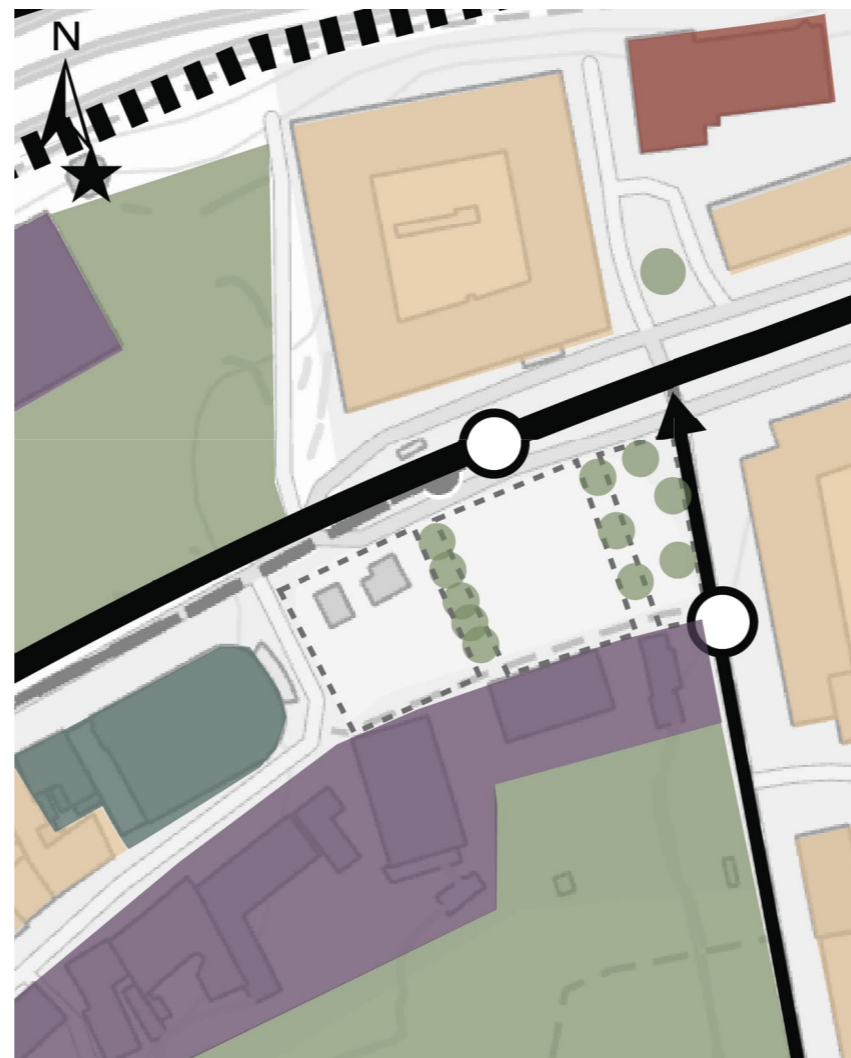


Figur 71. Masthuggskyrkan (Göteborgs Stad, 2025).



- ★ Landmärken
- Hållplatser
- ▬ Barriärer
- Stråk
- Kultur
- Kontor
- Kultplats
- Stadsutvecklingsområde
- Nyare bostadskvarter
- Äldre bostadskvarter
- Skoloråden
- Park
- Grönyta
- Restauranger

Figur 72. Platsanalys (AFRY, 2025).



Figur 73. Analys av rumslig fördelning av Stigbergstorget (AFRY, 2025).



Figur 74. Bengahuset (AFRY, 2025).

Öster om denna yta, i torgets hörn under lindarna, finns en cykelparkering och en diagonal gång där resenärer passerar mellan olika hållplatslägen.

I den västra delen av torget finns två kioskbyggnader och en parkeringsyta. Sommartid används parkeringsytan och delar av torget för en rad aktiviteter knutna till verksamheterna runt torget. Sommartorget erbjuder att verksamheterna runt platsen kan ta plats vilket ger torget ett ökat folkliv, se Figur 75.

Den västra delen av torget öppnas mot Allmänna vägen i sydvästra hörnet och mot Gamla Varvsparken och Sjöfartsmusset i nordvästra hörnet. Hela torget lutar västerut i samma riktning som Karl Johansgatan.



Figur 75. Biografbyggnad Kaparen som idag rymmer en restaurang. Sommartorget framför den (AFRY, 2025).

Historiska spår

Stigbergets varierade stadsmönster och kulturhistoriskt värdefull bebyggelse har stor betydelse för platsens identitet. Topografin och höjdskillnaden mellan strandlinjen och Stigbergstorget är mycket präglade för platsens karaktär. Allt sedan stadens tillblivelse på 1600-talet har strandlinjen varit viktig för stadens sjöfartsverksamhet och vägdragningen för Allmänna vägen är betydligt äldre än själva staden, se Figur 76.

Södra Älvstranden var fram till sekelskiftet 1900 uppdelad i flera mindre varv med bryggor och pিরer ut i älvfåran. Även bebyggelsen var uppdelad i mindre volymer som anpassades till topografin och det var möjligt att ta sig från Allmänna vägen ner till Älvstranden. Bebyggelsen vid slutet av 1800-talet utgjordes av en sammanhängande småskalig

stadsmiljö som sträckte sig från älvstranden upp till Allmänna vägen där huvuddelen av bebyggelsen var lokaliserad, se Figur 77. När Stigbergets norra del plansprängdes för att göra plats för järnväg, bilväg och uträtade kajer bröts sambandet mellan Stigberget och Älvstranden, se Figur 78. Transportstråket längs Älvstranden har över tid utvecklats till betydande barriärer som försvårar rörelser i nord-sydlig riktning.

Allmänna vägen och bebyggelse som kantar vägen är ett av de äldsta kvarvarande spåren av bebyggelsen som fanns innan regleringarna under 1800- och 1900-talet. Tidigt byggdes småskalig träbebyggelse längs vägen, se Figur 76. Bebyggelsen var oreglerad med karaktär av fiskarsamhälle med trähus som placerades utefter vägen och topografin snarare än vid torget. Gatenhielmska huset med tillhörande parkmiljö samt några av trähusen vid Allmänna

vägen är rester av den tidigare oreglerade perioden. Stigbergstorget som stort öppet stadsrum fick sin nuvarande utsträckning först under 1900-talets första halvan, se Figur 79.

Bebyggelsen som kantade Allmänna vägen vid själva torget har i olika omgångar rivits för att vidga torgytan. På 1930-talet revs hela kvarteret väster om torget för byggande av biografbyggnaden Kaparen, se Figur 79. Tidigare bebyggelse öster om torget vid Stigbergsliden och Bangatan har rivits och ersatts av mer modern bostadsbebyggelse med verksamheter och parkering i botten. Runt torget finns idag byggnader från flera olika epoker vilket ger platsen ett stort tidsdjup och en mångfald av byggnadsstilar. Med undantag för Gatenhielmska huset är samtliga byggnader uppförda efter 1930. Torget har alltid rymt mindre paviljongbyggnader av offentlig karaktär byggt enligt tidens anda, se Figur 80.



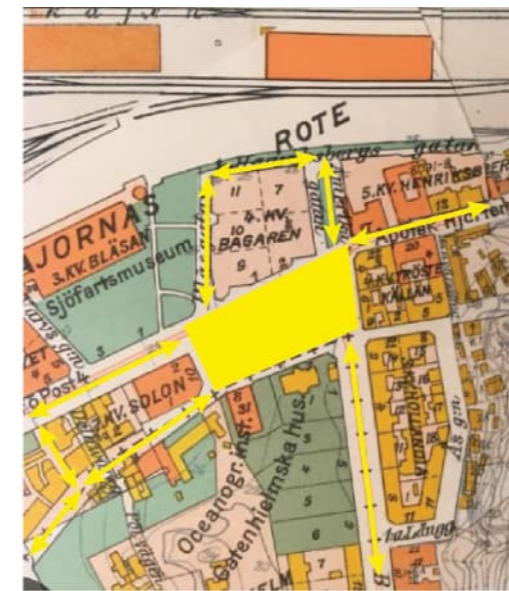
Figur 76. Stigberget cirka 1700 - 1850-tal. Naturlig strandlinje med mindre bryggor och färjor över älven. Allmänna vägen och Stigbergsliden följer topografin. Repslagarbanan som anger riktningen för den framtida Bangatan syns på kartan. Småskalig träbebyggelse (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).



Figur 77. Sent 1800-tal: Karl Johansgatan etablerad. Tätt gyttrig stadsbebyggelse vid Stigbergstorget. Lägre småhus i trä ner mot älvstranden. Möjligt att ta sig mellan stranden och torget via Bläsgatan. Stigbergstorget bebyggt (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).



Figur 78. 1900 - 1930-tal. Delar av bebyggelsen vid Allmänna vägen riven på Stigbergstorget. Plansprängning mot kajen bryter av Bläsgatans koppling. Torget har fått sin utökade yta och mer kvadratisk form (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).



Figur 79. 1930 - 1950 Stigbergstorget ytterligare utvidgat åt väster. Nya byggnader och funktioner tillkommer. Sjöfartsmuséet, Oceanografiska, Biograf Kaparen. Amerikagatan med utsikt över älven tillkommer (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av AFRY 2025).



Figur 80. Nuvarande situation. Sjömanskyrkan och Benganhuset tillkommer på 1950-talet. Under 1960 - 1967 rivs bebyggelsen öster om torget och Stigbergsliden breddas för ökad trafik. Träden på torget tillkommer 1970 (Lantmäteriet, 2025, bearbetad av AFRY 2025).

Stigbergstorget användes tidigt för parkering, se Figur 83. Även spårvägen etablerades tidigt på Stigbergstorget och ända fram till 1940 talet fanns hållplatser i båda riktningar vid Karl Johansgatan, se Figur 82. Efter 1950 har gatorna breddats för att skapa plats för ökad bil- och spårvagnstrafik. Skillnaden mellan oreglerad organiskt framvuxen bebyggelse och olika epokers reglering av bebyggelsen präglar fortfarande i hög grad platsens identitet. Det mesta av den tidigare bebyggelsen på Stigbergstorget och Stigbergsliden har rivits och de tidigare småskaliga stadsrummen har utvidgats. Gatenhielmska huset och bevarade delar av Allmänna vägen är därför viktiga spår av stadens historia som behöver värnas och lyftas fram.



Figur 81. Stigbergstorget under 1930-talet. Innan bebyggelsen revs för biografen Kaparen (Göteborg Stad, 2025).



Figur 82. Stigbergstorget under 1940-talet. Den nya biografen Kaparen och dubbelriktad hållplats (Göteborg Stad, 2025).

Slutsats styrkor och svagheter

Nedan presenteras sammanfattat vad som utmärker platsen utifrån platsanalysen.

Platsens styrkor:

- Många kulturvärden ger tidsdjup och identitet
- Flera betydelsefulla målpunkter
- Utbyggd service i blandstad
- Befolkad stor del av dygnet

Platsens svagheter:

- Splittrade och otydliga trafikytor för gång- och cykeltrafik
- Brist på utrymme för stadsutveckling
- Barriärer och bristande tillgänglighet (Topografi, otydliga trafikrum, E45/Oscarsleden)
- Otrygghet på kvällar och nattetid



Figur 83. Stigbergstorget med parkeringar under 1940-talet (Göteborg Stad, 2025).

4.2 Gestaltningensmål för delsträcka Stigberget

Vid Stigbergstorget handlar gestaltningsarbetet om att skapa en bra balans mellan resandekvaliteter och vistelsekvaliteter samt att balansera utveckling med platsens historia. Utveckling av torget ska anpassas till platsens historia och identitet så att platsens unika kvaliteter stärks och blir en bärande del av platsens karaktär.

Funktionen som utökad bytespunkt behöver beaktas med tanke på det ökade resande med spårväg som den underjordiska hållplatsen innebär. I praktiken betyder det att platsen behöver kunna hantera ett ökat flödet av människor utan att hindra möjligheter till möten, avkoppling eller upplevelse av platsens kulturhistoriska värden.

En ytterligare utmaning ligger i att koppla samman Sigbergskajen och Stigbergstorget så att framtida bebyggelse på kajen kan ha tillgång till bytespunkten och servicen på torget. Ett viktigt mål är därför att skapa en grön, tillgänglig koppling mellan torget och kajen via Bläsgatan och Gamla Varvsparken.

För att skapa trygghet som kommer av "ögon på gatan" och folkliv på platsen bör verksamheterna runt torget fortsatt kunna flytta ut på torgytorna i likhet med "Sommartorget" idag.



Platsen ska utformas för att lyfta fram Stigbergstorgets historiska identitet och kulturella sammanhang

Utformningen ska stärka Stigbergstorgets unika karaktär genom att synliggöra platsens historiska och kulturella lager. Genom att värna om öppna ytor, siktlinjer och den varierade bebyggelseskalan från olika tidsepoker skapas ett stadsrum där platsens historia blir tydligt avläsbar. Torgets gestaltning ska förstärka de befintliga kulturmiljövärdena och möjliggöra en upplevelse där stadens utveckling speglas i det fysiska rummet. Allmänna vägens dragning ska tydliggöras på torget och en tydlig visuell och funktionell koppling mellan Stigbergstorget och Stigbergskajen - via Bläsgatan - ska bidra till att binda samman platsens olika delar och skapa en levande helhet där historia, rörelse och grönstruktur samverkar. Entrébyggnaden och den underjordiska hållplatsen ska utformas med hög arkitektonisk kvalitet som bidrar till och stärker platsens kulturhistoriska identitet. Den ska harmonisera med den befintliga stadsbilden och knyta samman historien med samtiden.



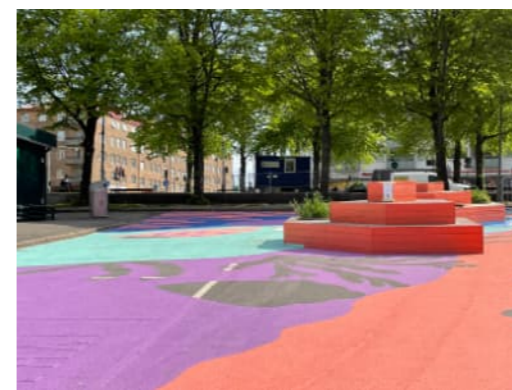
Platsen ska utformas för att främja gröna, hållbara och rumsligt väl avvägda stadsmiljöer

Utformningen av Stigbergstorget ska bidra till att skapa en grön och hållbar stadsmiljö med tydlig rumslighet och mänsklig skala. Genom en flerskiktad vegetation och en hög detaljeringsgrad i materialval nära gångstråk skapas en inbjudande och varierad miljö. Växtlighetens olika höjder - med särskilt fokus på högstammiga träd - ger skugga, förbättrar mikroklimatet och definierar torgets olika rum. Grönstrukturen på torget kopplas samman med Söderlingska trädgården och Gamla Varvsparken, vilket skapar ett sammanhängande grönt nätverk. Entrén till Söderlingska trädgården ska tydliggöras och kopplingarna mellan grönområden förstärkas för att möjliggöra rörelse och vistelse i en integrerad och levande grönstruktur.



Platsen ska utformas för att skapa tydliga, trygga och lättorienterade rörelsestråk

Utformningen ska säkerställa tydliga och säkra stråk för gående och cyklister för att underlätta orientering och minimera konflikter, särskilt i anslutning till hållplatsentréen. Genom att skapa goda kopplingar mellan bytespunkten och viktiga målpunkter i området stärks tillgängligheten och tryggheten för alla användare. Rörelsemönster ska vara intuitiva - resenärer ska på ett naturligt och enkelt sätt förstå hur de tar sig vidare. Passerande ska ledas genom torget och besökare ska lätt hitta till sina målpunkter. Det ska också vara tydligt var cyklar parkeras, vilket bidrar till en ordnad och välfungerande stadsrumsmiljö. Hållplatsens underjordiska delar ska utformas trygga och säkra med överskådliga utrymmen utan dolda hörn. Rummen ska ha logiska kopplingar och intuitiva samband som ger ledning i att hitta och förstå vart man är på väg.



Platsen ska utformas för att erbjuda attraktiva och funktionella vistelsezoner för olika behov

Stigbergstorget ska fungera både som en lokal mötesplats och som en effektiv bytespunkt, med en utformning som stödjer olika vistelsekvaliteter och tempon, och det lokala kultur- och näringslivet. Här ska finnas möjlighet att sitta i lugn och ro under trädkronor, njuta av solen med utsikt över kulturhistoriska byggnader, mötas spontant eller planerat, samt röra sig genom torget i olika riktningar och hastigheter. Sittplatser, belysning och konst integreras för att öka platsens attraktivitet och användbarhet. Ett tydligare samspel mellan torget och angränsande verksamheter skapar liv och rörelse under stora delar av dygnet och året, vilket stärker torgets roll som en levande och inkluderande plats i staden.



Platsen ska utformas som en effektiv och trygg bytespunkt med hög arkitektonisk kvalitet

Stigbergstorget ska fungera som en effektiv, tillgänglig och välkomnande bytespunkt där arkitektur, funktion och trygghet samverkar i en helhet som stärker platsens roll i staden. Bytespunkten ska vara inkluderande och kunna nyttjas av alla resenärer. Med korta avstånd mellan hållplatslägen och tydliga kopplingar till omgivande stadsrum och målpunkter kan utrymme för ökade flöden av människor säkerställas.

Entrébyggnaden till den underjordiska hållplatsen ska bli tydligt igenkännbar och signalera sin funktion mot övriga hållplatslägen. Ytorna runt entréer ska vara trygga, tillgängliga och lätta att orientera sig i. Bra inomhusklimat, behaglig ljud- och luftkvalitet ihop med väl valda material ska garantera en attraktiv och behaglig hållplatsmiljö.

4.3 Övergripande gestaltningskoncept - mellan torg och älv

Spårtunneln och hållplatsläget under jord har lokaliserats för att möjliggöra entréer både till Stigbergstorget och till framtida stadsutvecklingsområden vid E45/Oscarsleden.

Gestaltning av stadsrummen på och kring Stigbergstorget och vid E45/Oscarsleden är fortfarande under utredning. I Figur 85 visas hållplatsens entrébyggnader, med sin närmsta omgivning. Figuren visar även de övergripande strategiska grepp som behövs för att den nya hållplatsen ska fungera både utifrån dagens stadsmiljö och på sikt i linje med stadens utvecklingsstrategier.

Gestaltningkonceptet för utformningen av den underjordiska hållplatsen är ”mellan torg och älv”.

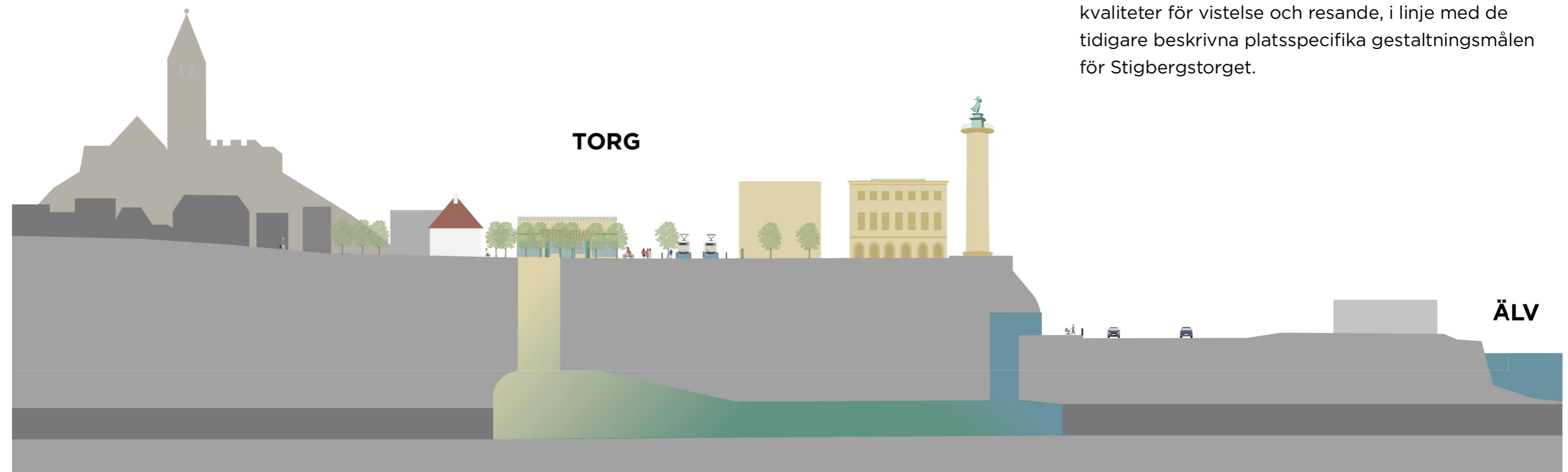
Skillnader mellan upplevelsen vid älven och kajen i norr och vid miljön uppe på torget i söder ska tydliggöras i hållplatsens underjordiska delar för att underlätta orientering och binda samman de underjordiska rummen med omgivningen, se Figur 84. Resenären ska få en föränning om vart man är på väg när man stiger av vagnen. I hållplatsrummet kan kopplingen mot omgivningen tydliggöras genom olika material som speglar olikheten på respektive plats. Även rörelsen ner i bergrummen kan gestaltas som en materialresa där hållplatsens material och ljussättning förankrar gestaltningen till platsen. Idéer kring konceptet för *materialresan* och *ljusresan* förklaras mer i detalj på sidan 55.

Hållplatsens olika rumssamband har utformats utifrån trygghetsaspekter där siktlinjer och möjlighet till

orientering och överblick varit styrande. Säkerhet vid händelse av brand vid hållplatsen har beaktats avseende risk för köbildning och möjlighet att utrymma hållplatsen. Dimensionering av passagemått och överblick mot utrymningsvägar har tillgodosetts så att utrymning kan ske via båda entréer samt mot servicetunneln (som ligger parallellt med spårtunneln) via tvärtunnlar i båda ändar av hållplatsrummet.

Hållplatsens sammanhang

Stigbergstorget kommer att få kraftigt ökade gångflöden mellan hållplatslägen och målpunkter. Det är därför viktigt att förbättra och tydliggöra gångvägar, både mellan hållplatslägen och mellan torget och omkringliggande målpunkter. Vistelseytor och grönstruktur på torget behöver gestaltas med omsorg och tillsammans bidra till en balans mellan kvaliteter för vistelse och resande, i linje med de tidigare beskrivna platsspecifika gestaltningsmålen för Stigbergstorget.

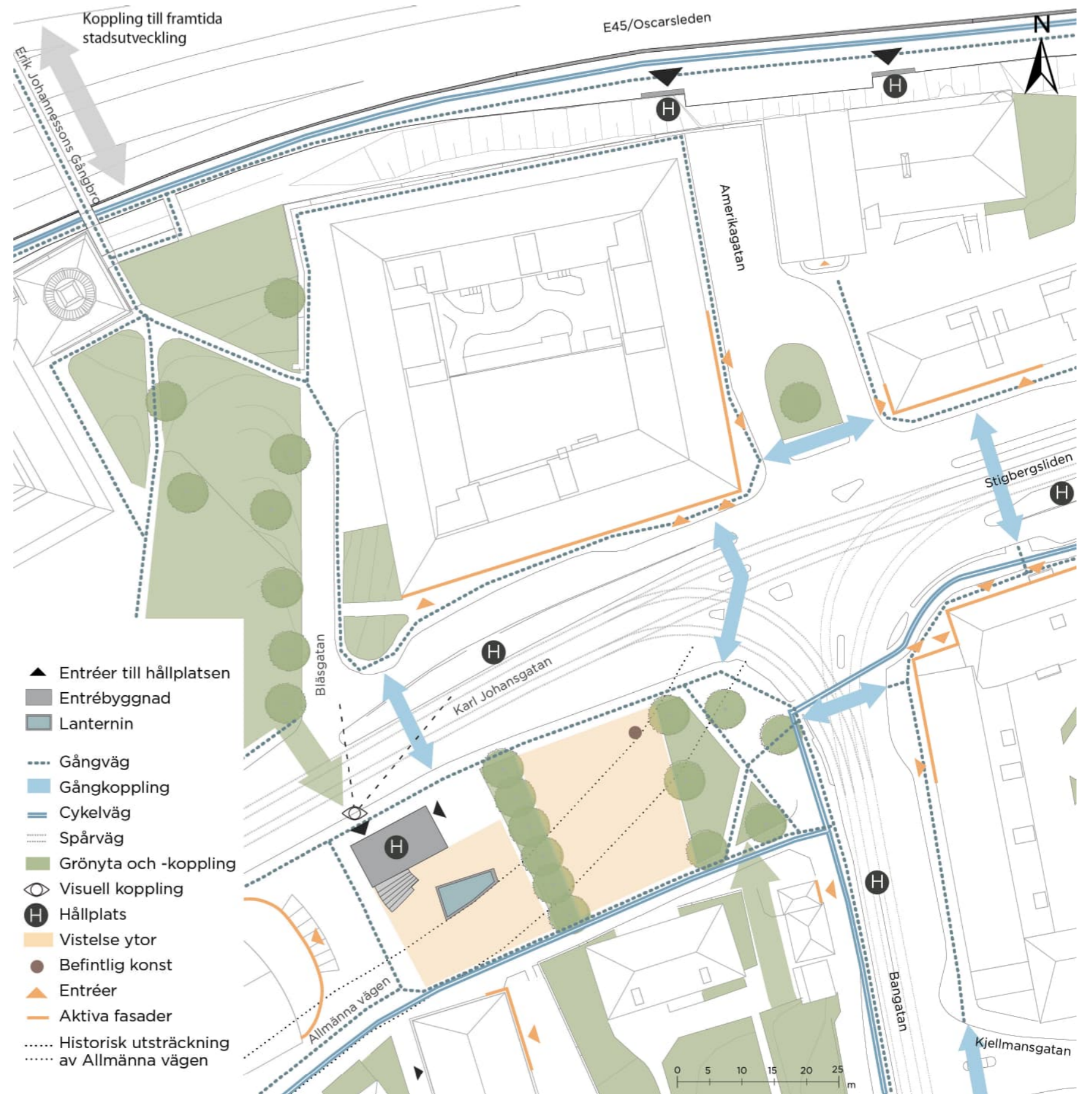


Figur 84. Konceptuell skiss. Hållplats Stigbergstorget kopplar samman Stigbergstorget med Älvstranden. Skillnaden i platskaraktär kan vara en gestaltningsmässig utgångspunkt som underlättar orientering och kopplar gestaltningen till platsen (AFRY, 2025).

Landskapet på torget ska kopplas till den nya entrén till Söderlingska parken i sydöst och mot Gamla Varvsparken i nordväst, se Figur 86. En sammanhängande grönstruktur kan binda samman torget med framtida stadsutveckling på Stigbergskajen. Den kulturhistoriskt viktiga sträckningen av Allmänna vägen ska lämnas som ett öppet siktstråk för att besökaren ska kunna förnimma den gamla vägens dragning, även vyer ner mot kajen via Bläsgatan ska beaktas, se Figur 86. Entrébyggnaden och lanterninen ska utformas så att de anpassas till kulturvärden och bidrar till visteleskvaliteter på torget, se Figur 85.



Figur 85. En lanternin kan exempelvis utformas som en sittmöbel med upphöjda sidor eller nedsänkt i markplan likt inspirationsbilderna ovan (AFRY, 2025).

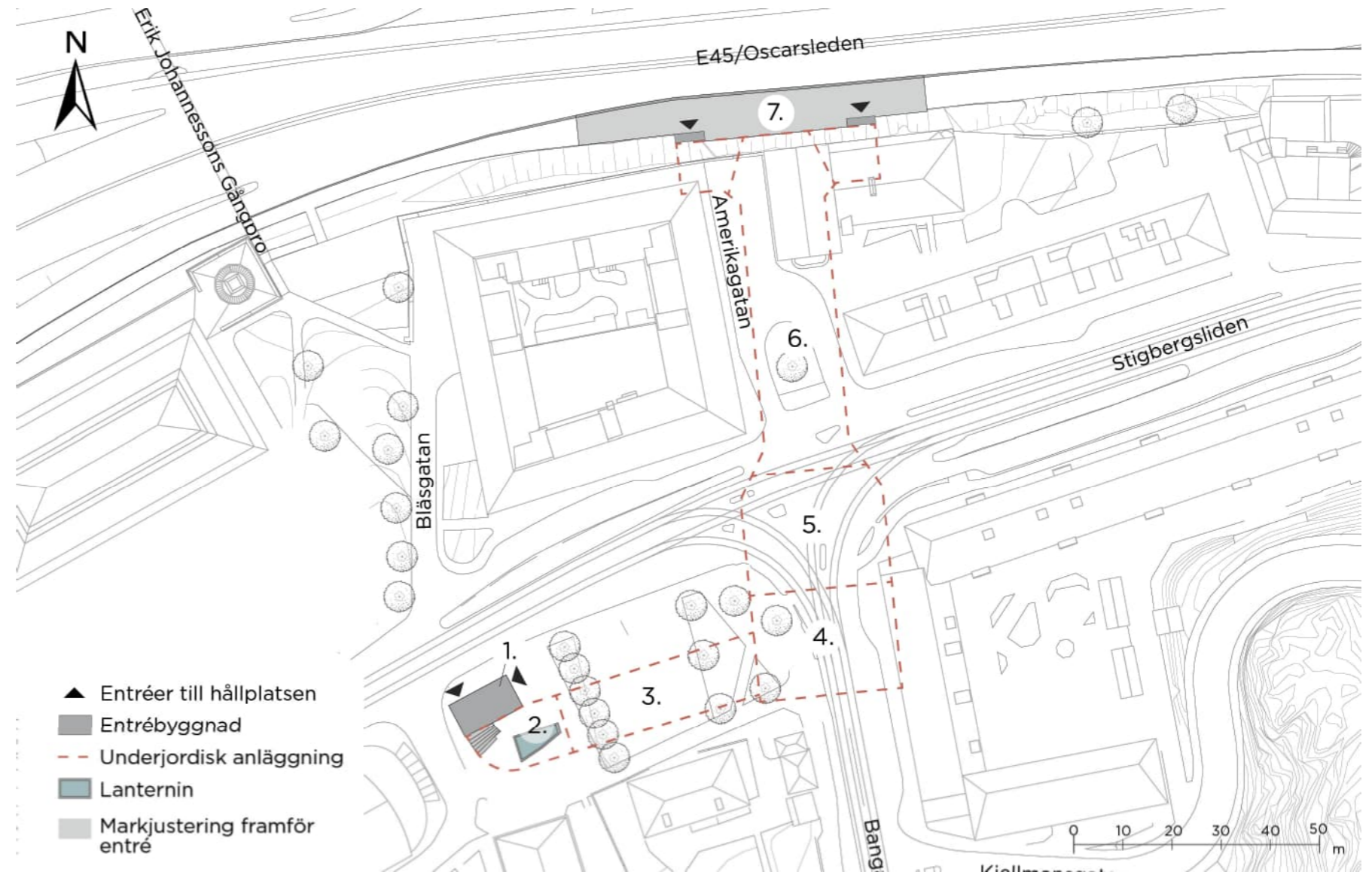


Figur 86. Hållplatsens sammanhang (AFRY, 2025).

Illustrationsplan

Beskrivningen av gestaltningsförslaget på Stigberget delas in i följande delar:

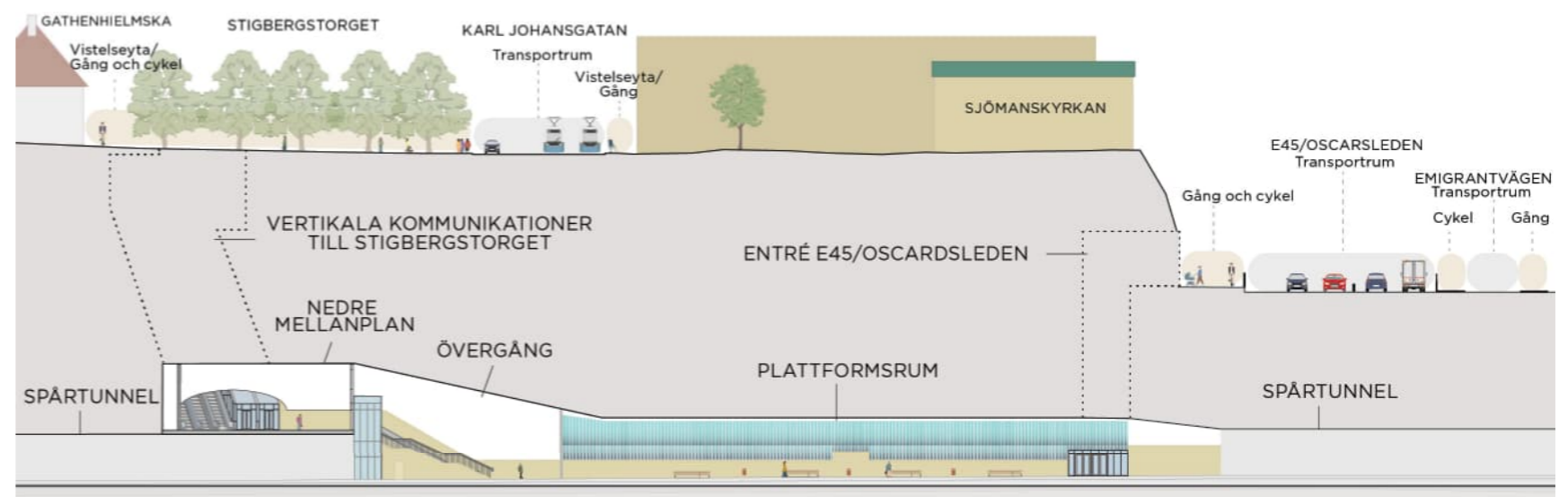
1. Entrébyggnad vid Stigbergstorget
2. Övre mellanplan
3. Vertikala kommunikationer till Stigbergstorget
4. Nedre mellanplan
5. Övergång
6. Plattformrum
7. Entré E45/Oscarsleden



Figur 87. Illustrationsplan över delsträcka Stigberget (AFRY, 2025).



Figur 88. Sektion genom övre mellanplan, vertikala kommunikationer till Stigbergstorget och nedre mellanplan (AFRY, 2025).



Figur 89. Sektion genom nedre mellanplan och plattformrum (AFRY, 2025).

Entrébyggnad vid Stigbergstorget

Merparten av resenärerna beräknas nyttja entrén vid Stigbergstorget som därför kommer att bli den underjordiska hållplatsens huvudentré. Den föreslås byggas ovan ett övre mellanplan vid det nordvästra hörnet av Stigbergstorget, se Figur 88, Figur 90 och Figur 93. Lokaliseringen ger en relativt begränsad volym ovan jord och minsta möjliga konflikter med annan planerad markanvändning. Lokaliseringen har även studerats för att möjliggöra framtida samling av hållplatslägen på gatuplan i båda riktningar vid Karl Johansgatan.

Entrébyggnadens gestaltning är ännu inte beslutad och det finns flera olika möjligheter att utforma byggnaden för att både anpassas till kulturmiljön och uppfylla olika kvaliteter och krav. Byggnaden behöver kunna stängas och låsas, och det är en fördel ur både tillgänglighet- och underhållssynpunkt att den är väderskyddad. En uppglasad entré med fri sikt mot omgivningen har fördelar för tillgänglighet och trygghet men den kan även gestaltas till att bli en aktiv del av stadsmiljön, se Figur 91 och Figur 92.



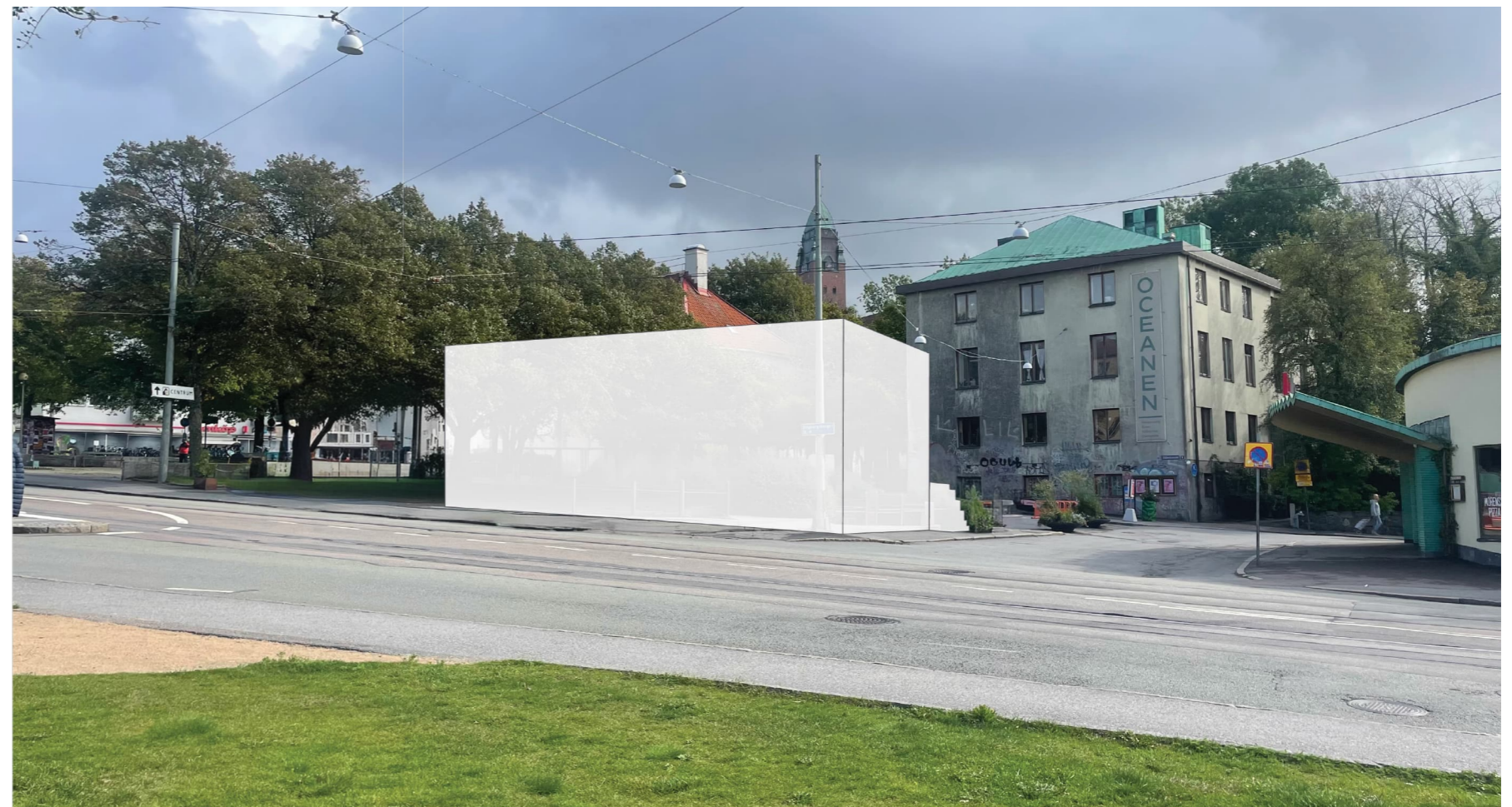
Figur 90. Flygbild med placering av entrébyggnad och lanternin på Stigbergstorget (AFRY, 2025).



Figur 91. En glasad entrébyggnad likt vid Vanadisplan i Stockholm skapar både trygghet och anpassning till kulturmiljön då glasfasaderna erbjuder översikt och tidvis även ger speglingar av omgivningen (AFRY, 2025).



Figur 92. Vid Odenplan i Stockholm har den nya tunnelbaneentrén utformats som en generös trappa i solläge vilket bidrar med vistelsekvaliteter i det offentliga rummet (AFRY, 2025).



Figur 93. Foto från gatunivå med placering av entrébyggnad på Stigbergstorget (AFRY, 2025).

Övre mellanplan

Från entrébyggnaden vid torget kommer man till ett övre mellanplan som möjliggör riktningsändringen ner till hållplatsrummet. Utrymmet kopplar samman vertikala kommunikationer mellan gatunivå på torget med två vertikalhissar och en vanlig gångtrappa. Trappan upp mot Karl Johansgatan leder huvudströmmen av resenärer mot norr och ger en utsikt mot Sjöfartsmuseét. Hissarna ger tillgänglighet för alla mot övriga hållplatslägen och målpunkter kring torget.

Vertikala kommunikationer till Stigbergstorget

Den cirka 30 meter stora höjdskillnaden mellan marknivån vid Stigbergstorget och plattformsrummet kräver införande av rulltrappor och/eller hissar för att säkerställa rimliga transporttider till entréer ovan jord. Från det övre mellanplanet kan man via ett cirka 45 meter långt schakt i 30 graders lutning ta sig från nedre mellanplan till övre mellanplan med tre effektiva rulltrappor och två snabba snedbanehissar. Antalet hissar och rulltrappor ger hög tillgänglighet och en robust lösning för funktion även om en av transporterna underhålls.

Nedre mellanplan

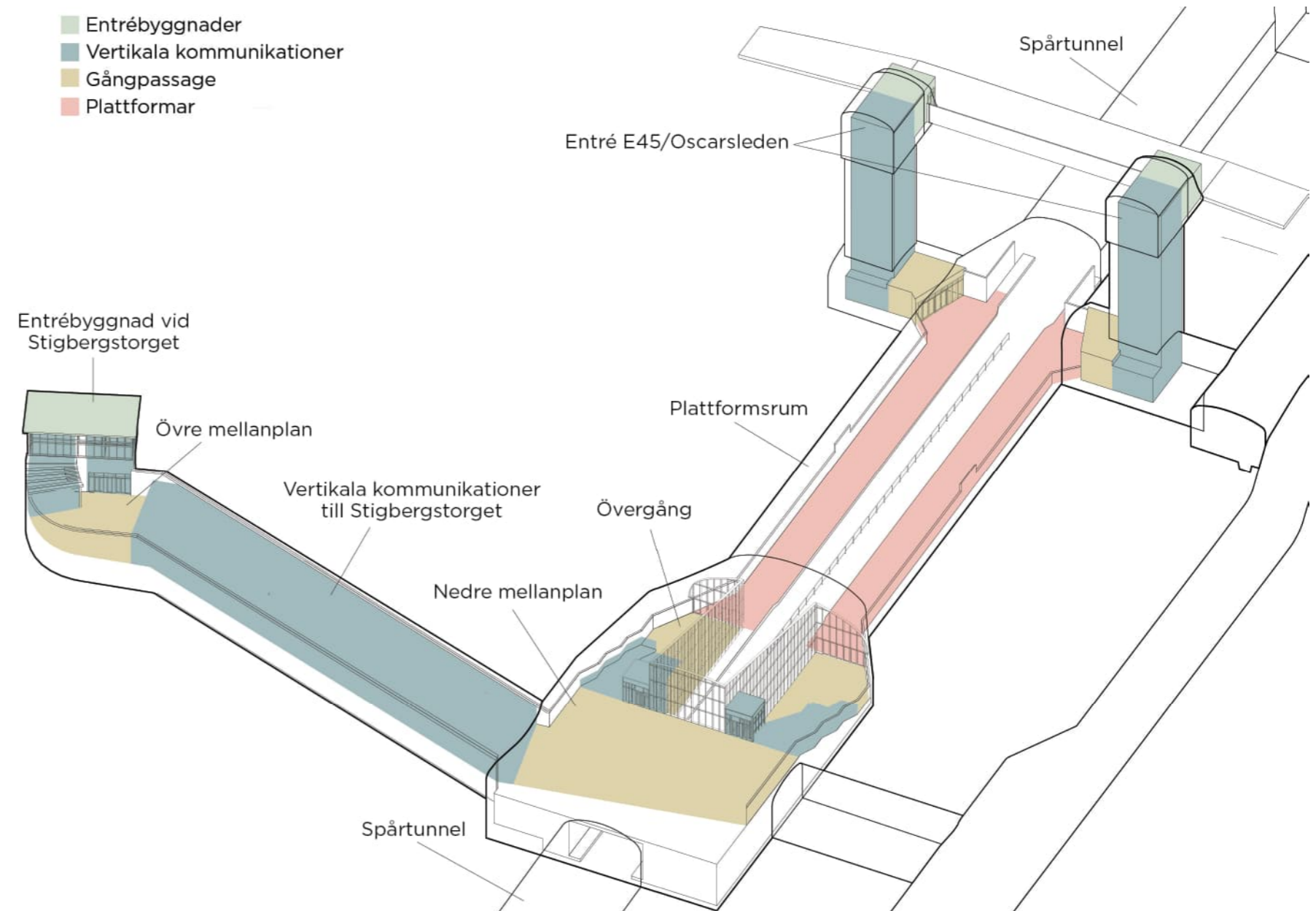
Det nedre mellanplanet är en länk mellan hållplatsrummet och gatuplan vid Stigbergstorget där riktningen mellan spårtunneln och de vertikala kommunikationerna uppåt knyts samman. På denna plats finns möjlighet till val av färdriktning för fortsatt resa. Mellan kommunikationerna till respektive plattform finns ett generöst glasparti i hela rummets höjd vilket ger trygghetsskapande uppsikt över båda plattformarna.

Övergång

Övergången utgör en koppling från mellanplan till de båda plattformarna. I övergången minskas berggrummet från mellanplanet i höjd och planleds som en anpassning till det mindre plattformsrummet. Vardera plattform nås via en vertikal hiss, en gångtrappa och två rulltrappor, placerade på varsin sida av spåren. Utrymmen är separerade från plattformsrummet genom brandavskiljande glaspartier.

Plattformrum

Plattformsrummet, där spårvagnarna stannar för på- och avstigning, utgörs av en utvidgning av spårtunneln till ett cirka 20 meter brett utrymme med 5 meter breda och 65 meter långa plattformar. Ett halvtransparent innertak över plattformarna döljer installationer och minskar rumsmåtten där man vistas i väntan på vagnen. Plattformsrummet utrustas med bänkar, papperskorgar och informationsskyltar.



Figur 94. Axonometri över hållplatsens olika delar (AFRY, 2025).

Entré E45/Oscarsleden

Vid den norra uppgången mot E45/Oscarsleden och Stigbegskajen finns två entréer insprängda i berget. Två hissar från respektive plattform kopplar samman hållplatsrummet och entréerna som har välupplysta glasade dörrpartier som annonserar hållplatsen mot norr. För att ge plats åt entréerna vid gång- och cykelbanan behöver trafikleden flyttas cirka 3-4 meter ut mot älven och berget schaktas ut cirka 2 meter. Detta ger en cirka 7 meter bred zon för cykelbana och entrézon samt utrymme för cykelparkering mellan entréerna. Figur 95 visar hur en sågad bergskärning kan se ut för att ge en bra stadsbild och möjliggöra breddning av cykelbanan.

Entréerna har utformas för att fungera både för befintlig situation och för möjlighet att ändra E45/Oscarsleden till en stadsgata. Med E45/Oscarsleden som idag kan den upphöjda entréytan skiljas av med räcke och barriärelement, se Figur 96. Figur 97 visar hur entréerna skulle kunna infogas i en mer stadsmässig situation där E45/Oscarsleden omvandlats till en stadsgata. Med gatuparkering och övergångsställen skulle entréerna vara betydligt bättre integrerade i stadsmiljön.



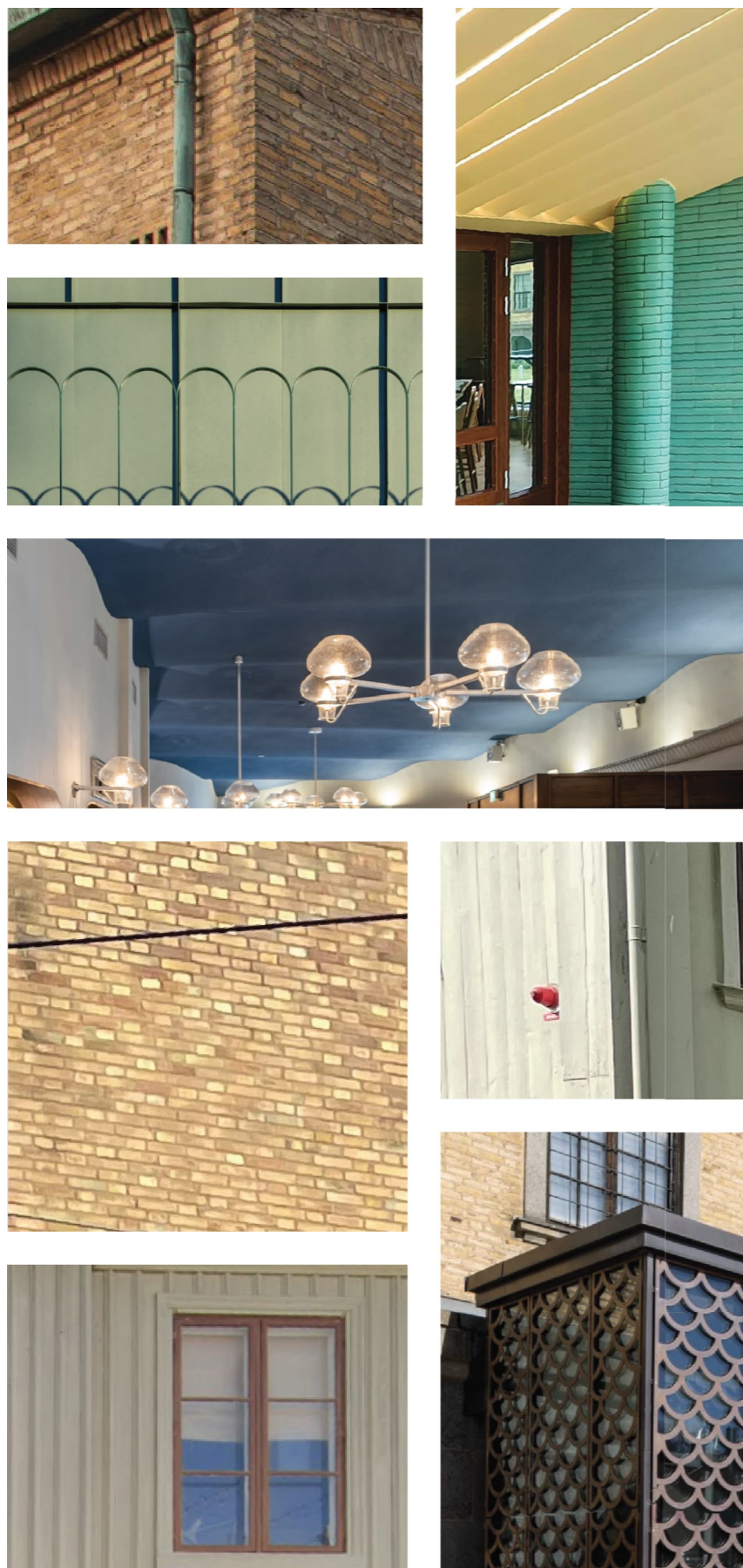
Figur 95. Foto av sågad bergskärning söder om Kapellplatsen. Exempel på hur berget vid entré mot E45/Oscarsleden kan hanteras för en ordnad stadsbild mot cykelstråket (AFRY, 2025).



Figur 96. Visualisering av entréer mot E45/Oscarsleden. Järnvägsplanealternativ: Flyttad E45/Oscarsleden som likt idag (AFRY, 2025).



Figur 97. Visualisering av entréer mot E45/Oscarsleden. Visionsbild: E45/Oscarsleden omvandlad till en stadsgata (AFRY, 2025).



Figur 98. Matris som sammanställer karaktär och material i projektets omgivning (AFRY, 2025).

Materialresa

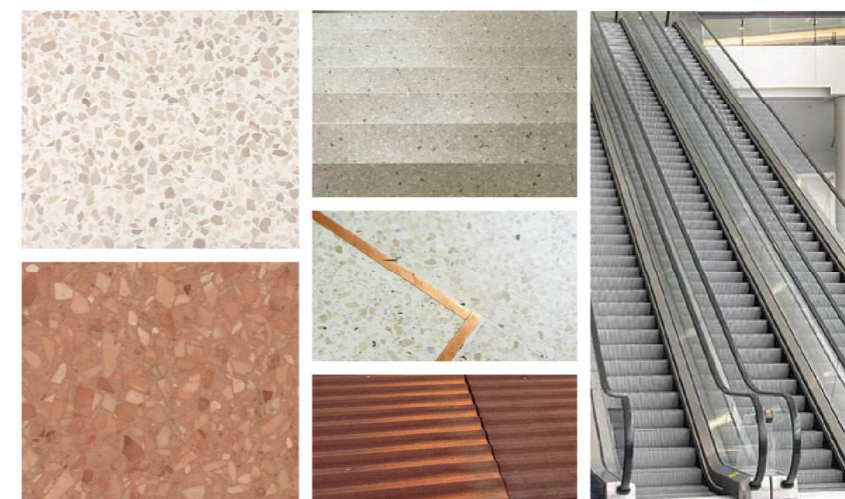
Gestaltningkonceptet tar avstamp i både platsen och resan. För att förankra gestaltningen i en göteborgsk materialpalett och lokalt i Stigbergstorget kan material som exempelvis det gula teglet som dominerar miljön runt torget, även återkomma nere i hållplatsen, se Figur 98. Undertaken kan utformas som ett sammanbindande element som med varierande färgsättning och rytm bidrar till att förstärka gestaltningkonceptet, se Figur 99. Konstnärlig gestaltning på utvalda platser kan ytterligare bidra till ökad platsidentitet.

Ljusresa

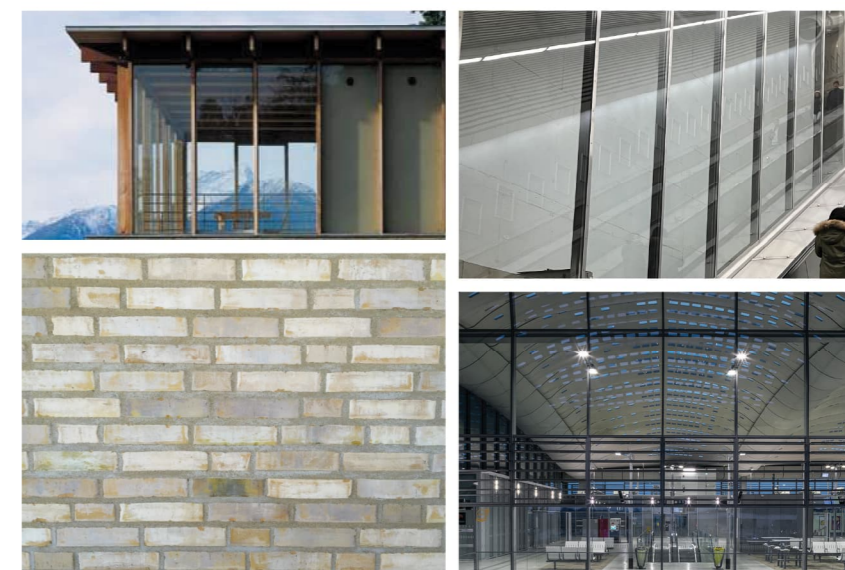
Ljusbehandling, material och konstnärliga inslag ska sammantaget förstärka intrycket av rörelsen ner i berget. Ljuset och val av armaturplacering ska variera beroende på var man är. Både ljuston och intensitet kan öka med ökande djup. Ljussättningen kan gestaltas för att man även under mörker ska kunna uppleva att man rör sig uppåt mot ett ljusare utrymme ovan jord. För att ge en varierande känsla längs resan kan man variera ljusintensiteten och rytmen mellan armaturer.

Entrébyggnaden vid Stigbergstorget och lanterninen ovan övre mellanplanet bidrar till ljus både på torget och hållplatsen. Glaslanterninen i fonden av de långa rulltrapporna ska ge välkomnande dagsljus för de som färdas mot övre mellanplan. Ljusinsläpp från lanterninen nattetid bidrar även till att ge antydning om stjärnhimlen och miljön ovan jord.

Golvmaterial



Väggmaterial



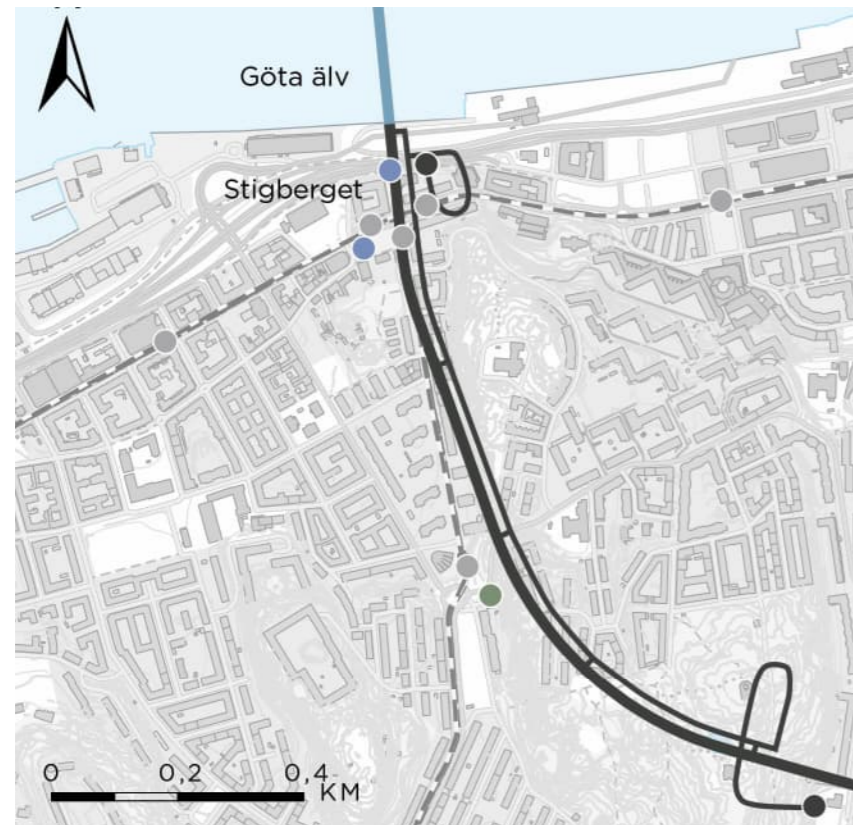
Undertakmaterial



Figur 99. Matris med materialförslag (AFRY, 2025).

Service tunnel och likriktarstationer

Längs med E45 i nära anslutning till hållplatsentréerna kommer det också att finnas en tunnelmynning för servicetunneln samt ett friskluftsintag. Dessa delar av anläggningen gestaltas för att smälta in i bergväggen på ett diskret sätt. I samband med spårvägsutbyggnaden behövs fler likriktarstationer. Vid Barlastgatan behöver befintlig likriktarstation eventuellt byggas ut, och en likriktarstation vid Fjällgatan behöver anläggas. För lokalisering av dessa anläggningar se Figur 100.



- Befintlig spårväg
- Bergtunnel
- Servicetunnel
- Sänktunnel/tunnel under älven
- Befintlig hållplats i markplan
- Tunnelmynning servicetunnel
- Likriktarstation
- Entré ny hållplats

Figur 100. Plankarta med placering av servicetunnel och likriktarstationer kring Stigberget (AFRY, 2025).

Likriktarstation Fjällgatan

Likriktarstationen gestaltas för minsta möjliga markanspråk genom att integreras i bergslänten så att påverkan på stadsbilden begränsas till en fasad mot väster, se Figur 103. Övriga sidor återfylls och ges en landskapsbehandling för att med tiden smälta in i vegetationen och bergslänten. Västfasaden och utstickande gaveldelar har en fasad av återbrukad natursten i form av gabionmur eller kallmurad stenmur för minskad klimatpåverkan och bättre anknytning till platsen. På platsen finns idag en befintlig äldre stenmur som med fördel skulle kunna återuppbyggas och integreras med likriktarstationens stenbeklädnad, se Figur 101.

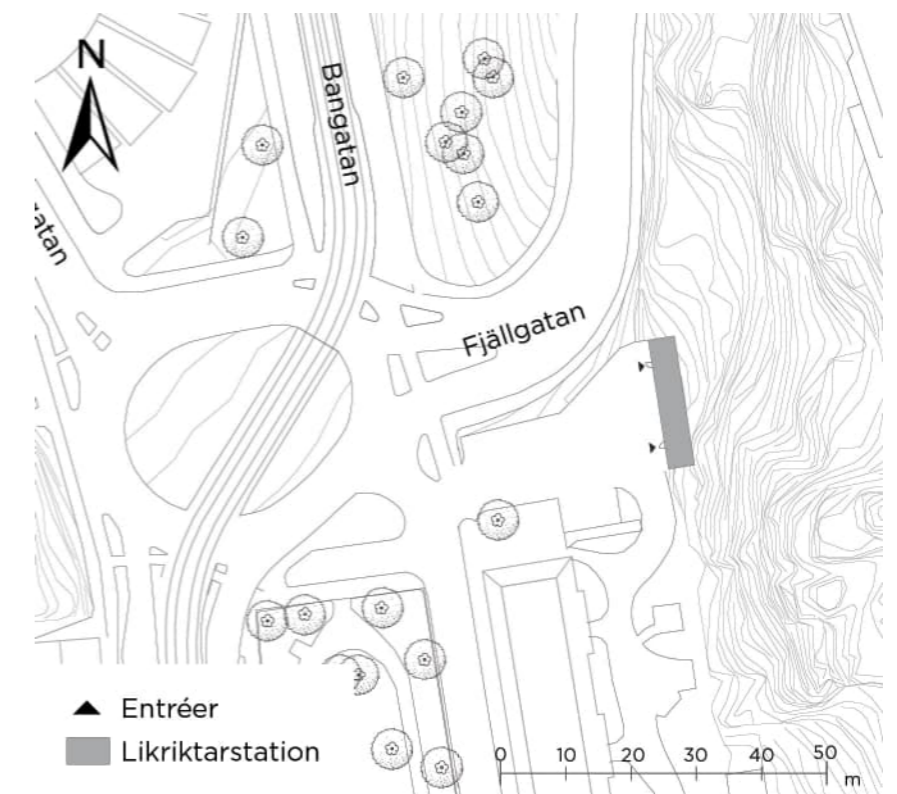
Taket kan utformas som terrassbjälklag med växtbädd som planteras för att smälta in i omgivande vegetation. Återbyggd stenmur, stenfasad med klätterväxter, vegetationstak och landskapsbehandling på återfylld mark kan förankra teknikbyggnaden i landskapet och stadsbilden utan att ta onödigt mark i besittning, se Figur 102.



Figur 101. Foto från platsen där likriktarstation planeras (AFRY, 2025).



Figur 102. Visualisering av likriktarstation vid Fjällgatan. (AFRY, 2025).



Figur 103. Illustrationsplan för likriktarstation Fjällgatan (AFRY, 2025).

5. Delsträcka Linné

I och med byggnationen av Lindholmsförbindelsen kommer Linnéplatsen att omformas med nya vistelseytor, rörelsestråk och hållplatser med dess tillhörande byggnadsdelar såsom utrustning och tråg. Även historiska former och gränser från förr kan återskapas och bidra till en tydligare plats och identitet.

5.1 Platsanalys

Platsbeskrivning

Linnéplatsen ligger centralt i Göteborg, strax sydväst om stadskärnan. Platsen utgör en brytpunkt i staden och är en viktig entré till den tätare innerstaden i norr från det glesare stadslandskapet i söder, se Figur 104. Platsen är starkt identitetsbärande för såväl invånare som besökare och har en stor betydelse för stadens historia.

Vid Linnéplatsen möter Dag Hammarskjöldsleden och Frölundabanans spårvägskorridor kvartersstaden. Sydväst om Linnéplatsen breder Slottsskogen ut sig med mycket grönska. Från Linnéplatsen och norrut sträcker sig Linnégatan genom kvartersstaden. Andra vägar i området är Dag Hammarskjöldsleden, Övre Husargatan och Konstepidemins väg som möts i cirkulationsplatsen öster om Linnéplatsen.

Linnéplatsen är redan idag en betydande bytespunkt i kollektivtrafiken. Platsen är präglad av genomfartstrafik som över tid har fått en alltmer dominerande plats i stadsrummet och Slottsskogens

grönska har minskat till förmån för ett allt större trafiklandskap.

I översiktsplanen beskrivs att Slottsskogen bör utvecklas till ett starkt strukturerande stadsbyggnadselement som förtydligar och definierar de omgivande stadsrummen och gatorna. Parkens

gräns bör stärkas och förtydligas mot Linnéplatsen och den planerade boulevarden längs nuvarande Dag Hammarskjöldsleden.



Figur 104. Linnéplatsen utgör en brytpunkt mellan den täta innerstaden och det glesare stadslandskapet (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av COWI, 2025).

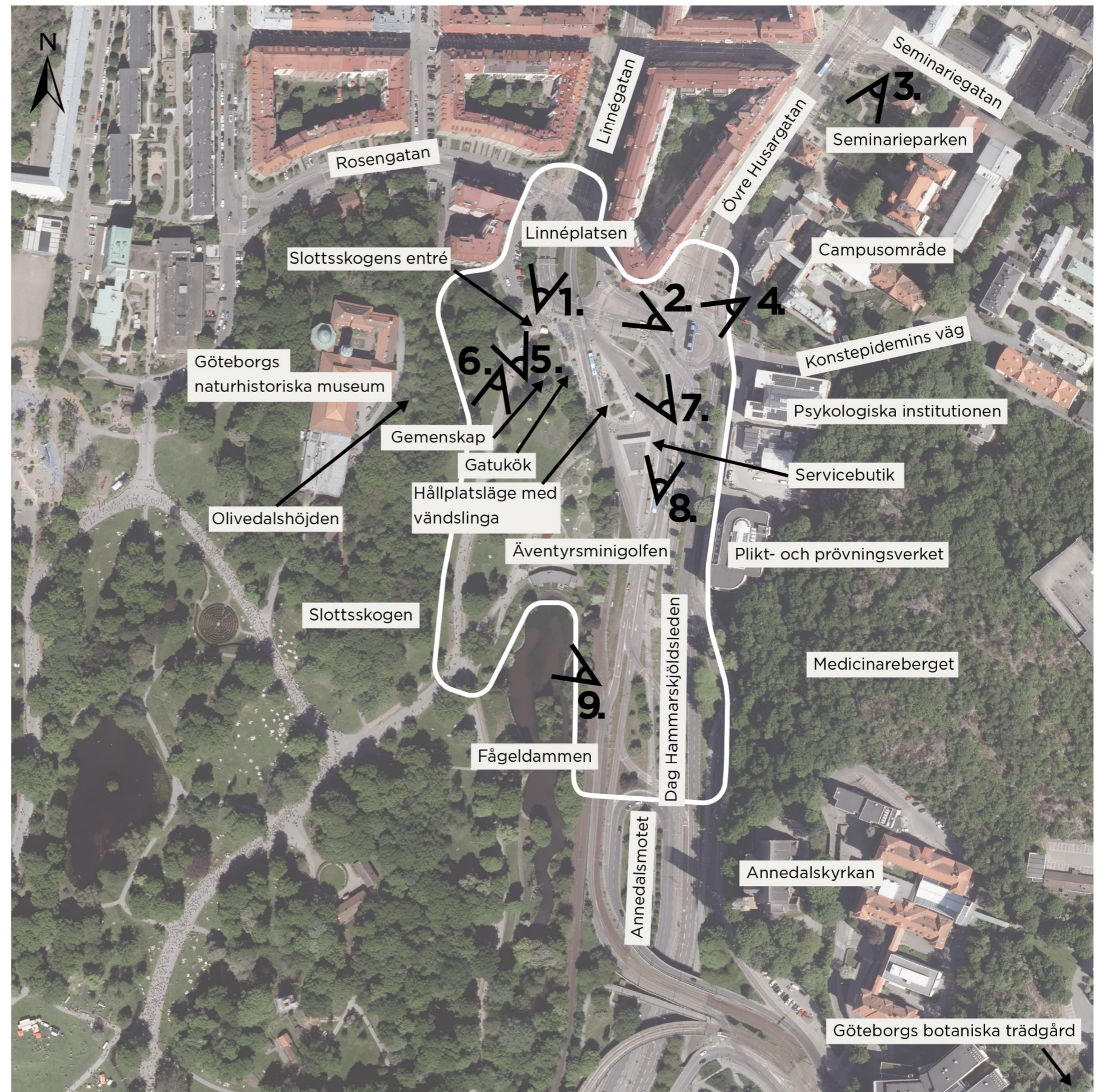
Målpunkter

I anslutning till Linnéplatsen finns flertalet viktiga målpunkter, se Figur 106. Linnégatan utgör ett av stadens viktigare nöjesstråk med många restauranger och andra urbana inrättningar i gatuplanet. Väster om Övre Husargatan börjar kvarterstaden och på östra sidan ligger Institutionen för globala studier och campusområdet till Göteborgs Universitet. Ett område med pampiga, historiska byggnader friliggande i parkmiljö. Övre Husargatan har jämfört med Linnégatan färre uteserveringar.

I närområdet finns välbesökta grönområden så som Slottsskogen, Göteborgs botaniska trädgård, Seminarieparken samt Medicinareberget. Slottsskogen är ett av Göteborgs största och mest populära park- och rekreationsområden. Parken hyser stora rekreativa värden och höga kulturvärden och utgör del av riksintresse för såväl friluftsliv som kulturmiljövård. I Slottsskogen äger årligen stora evenemang rum, så som musikfestivalen *Way Out West* och *Göteborgsvarvet*.



Figur 105. Konstverket *Gemenskap*, även kallad *Drakslingan* (COWI, 2024).



Figur 106. Översikt Linnéplatsen med dess olika målpunkter, vyerna återfinns i foton från platsen på nästföljande sida (Göteborgs Stad, 2025, bearbetad av COWI, 2025).



Figur 107. Foton från Linnéplatsen idag, samtliga vyer finns utpekade i Figur 106 (COWI, 2024).

Från Slottsskogens entré leder en trappa upp på höjden till Göteborgs naturhistoriska museum. Nedanför slänten innanför entrén finns en stor plan gräsyta med enstaka solitärträd samt ett större konstverk vid namn *Gemenskap (Drakslingan)*, se Figur 105.

Söder om gräsytan finns en äventyrsminigolf med tillhörande café, som gränsar mot Linnéplatsens hållplatsläge samt spår- och vägområdet vid Dag Hammarskjöldsleden, se Figur 108. Intill caféet ligger Fågeldammen.

På andra sidan om Dag Hammarskjöldsleden, i höjd med Fågeldammen, ligger Annedalskyrkan. På denna sida om leden finns även regionala målpunkter som Psykologiska institutionen och Plikt- och prövningsverket.

Befintligt hållplatsläge för spårvagnstrafik ligger strax sydost om Linnéplatsen. Intill hållplatsläget finns gatukök, toalett, väderskydd, sittplatser och cykelparkering, se Figur 109. Vid gatuköket bakom hållplatslägen står ett konstverk vid namn *Badresorna till Askim*. Bakom gatuköket finns en yta med påtaglig karaktär av baksida, som idag upplevs som mindre trevlig. Längre söderut, bredvid Dag Hammarskjöldsleden finns hållplatsläge för buss och mellan de båda hållplatslägena ligger en servicebutik.



Figur 108. Äventyrsminigolf med tillhörande café (COWI, 2024).



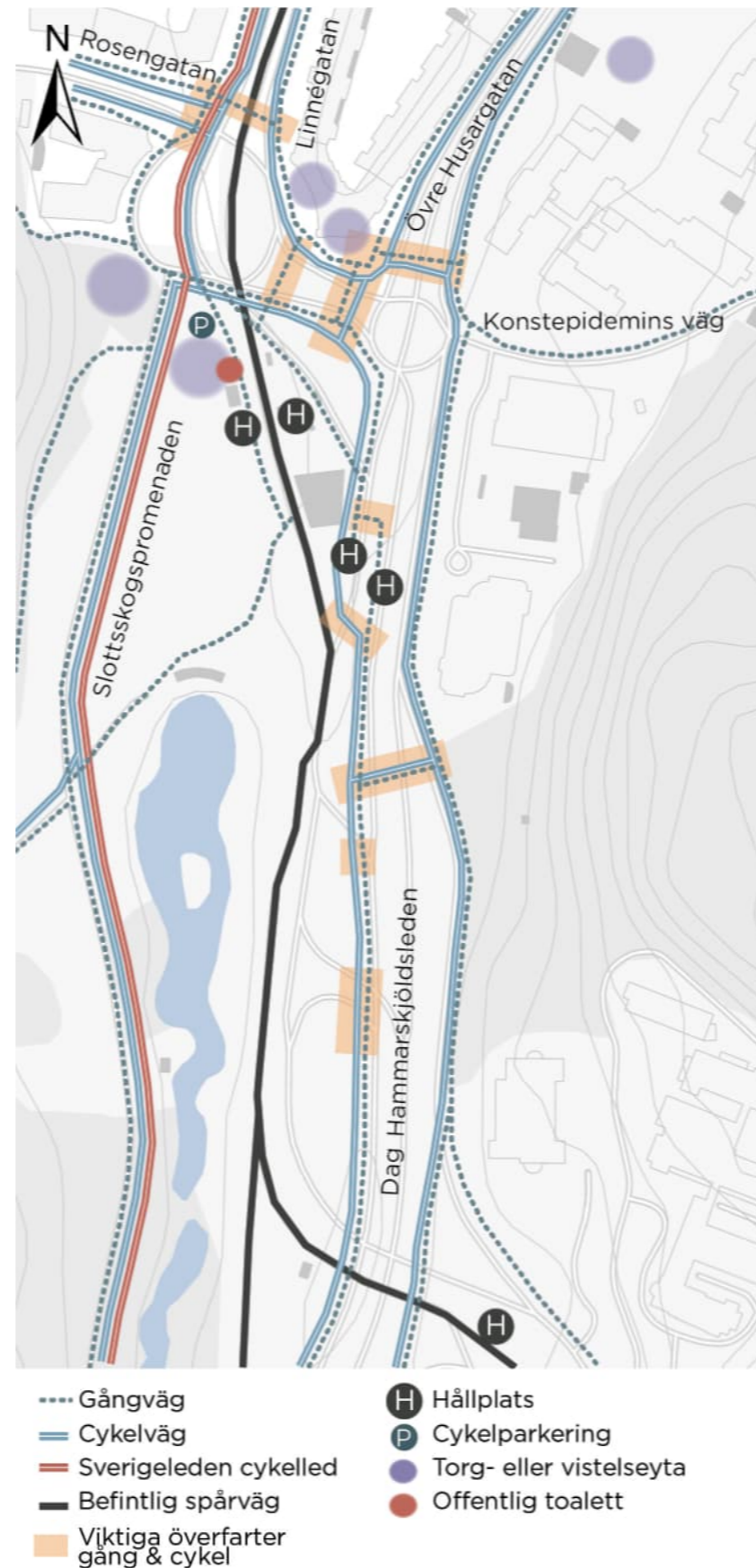
Figur 109. Gatukökets baksida mot parken (COWI, 2024).

Rörelsestråk och funktioner

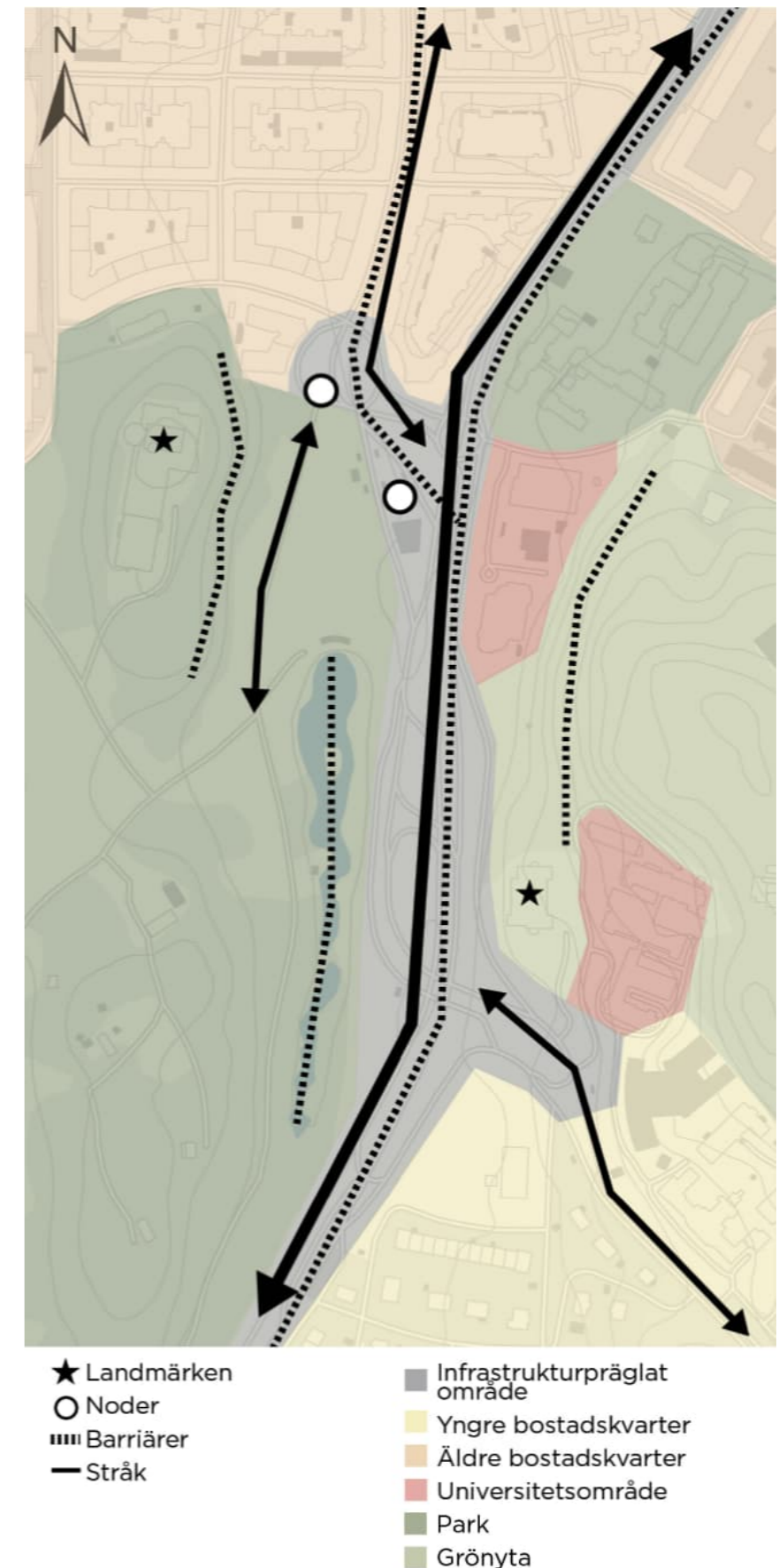
Linnéplatsen är en viktig bytespunkt för både spårvagn och buss. Det finns ytor för reglering av bussar och en vändslinga för spårvagn. Ytan för vändslingan ligger lite upphöjd i jämförelse med Dag Hammarskjöldsleden. Höjdskillnaden tas bland annat upp av intilliggande grönytor.

Spårvagn, buss och bil prioriteras med flera filer, gena tydliga stråk och god framkomlighet. Gående och cyklister rör sig i utkanten av gaturummet med få korsningsmöjligheter och är underordnade motortrafiken i stadsrummet. Underordningen av gående och cyklister märks i gatuutformningen med på sina håll smala trottoarer, osammanhängande gångbanor och otydliga ytor med röriga markmaterial. Skyltning, storskalig belysning, markutformning med stora ytor i asfalt och skiljeremisor av gräs signalerar att platsen är avsedd för motortrafik.

Längs Dag Hammarskjöldsleden finns ett pendelcykelstråk och genom Slottsskogen går den rikstäckande Sverigeleden. Båda dessa cykelleder hänger bra samman med det övriga cykelsystemet i staden i nord-sydlig riktning. Kopplingen över Dag Hammarskjöldsleden till Slottsskogen är däremot sämre. Se Figur 110 för Linnéplatsens rörelsestråk för gång och cykel.



Figur 110. Rörelsestråk och funktioner (COWI, 2025).



Figur 111. Stadsdelens disponering, landmärken och målpunkter (COWI, 2025).

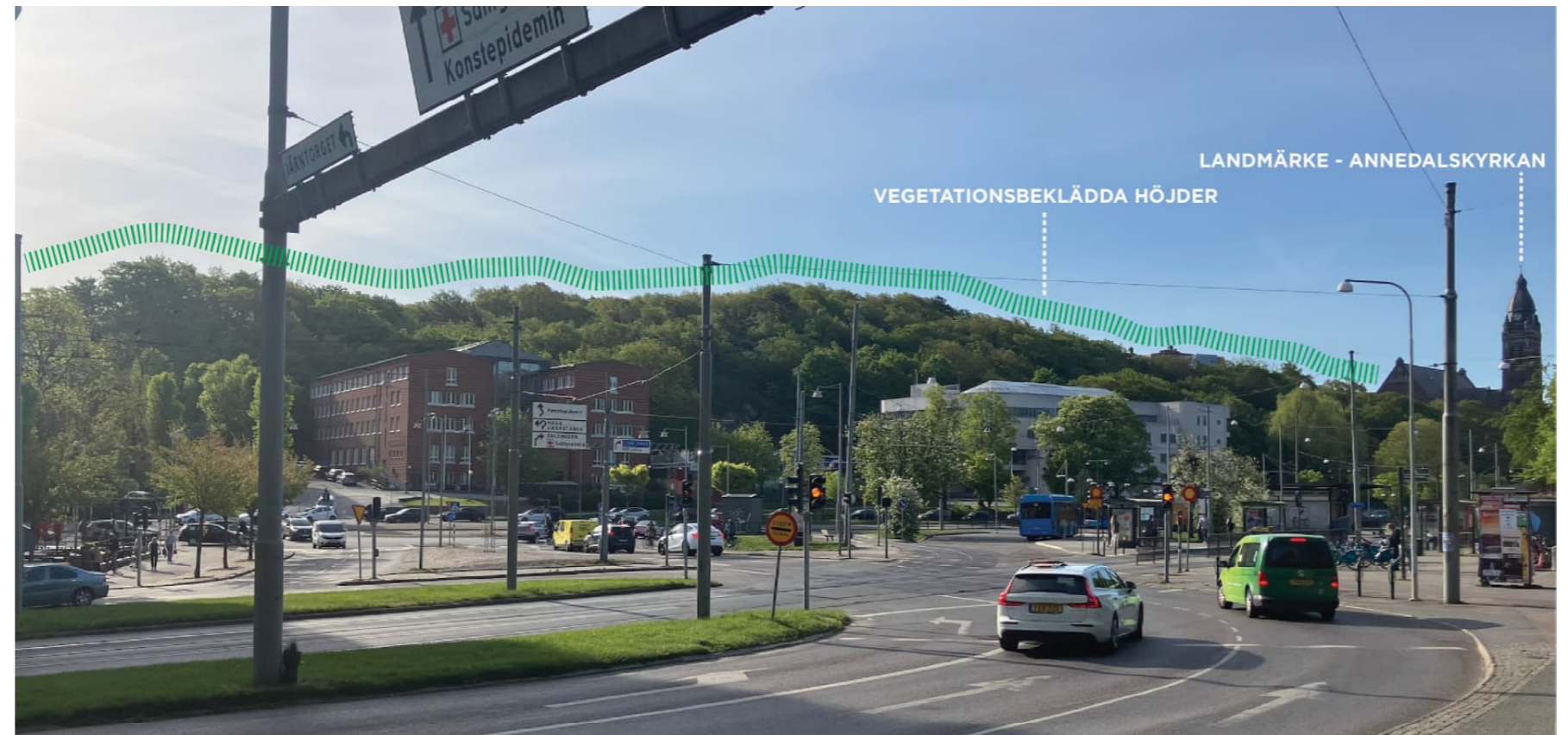
Övergripande rumslighet

Topografin i området är mycket karaktärsskapande för platsen, där de naturgivna förutsättningarna bidrar till olika typer av rumslighet, se Figur 111. Det stora stadsrummet söder om Linnéplatsen utgörs av en dalgång kantad av Olivedalshöjden i Slottsskogen i väst och Medicinareberget i öst. Dessa vegetationsbeksädda höjder avtecknar sig tydligt i landskapet. Annedalskyrkan och Göteborgs naturhistoriska museum är med sina torn synliga på långt håll och fungerar som landmärken, se Figur 113 och Figur 114.

Slänten upp till Göteborgs naturhistoriska museum bildar en brant trädbeksädd vägg åt väster. Branten bidrar till rumsligheten på Linnéplatsen som utgörs av ett öppet stadsrum med långa siktlinjer både norrut längs Linnégatan och söderut in i Slottsskogens entré. Historiskt har Linnéplatsen en karaktäristisk rundad form som tas upp och förstärks av bebyggelsen i norr med konkava fasader, se Figur 112.



Figur 112. Konkav fasad på ett av husen invid Linnéplatsen (COWI, 2024).



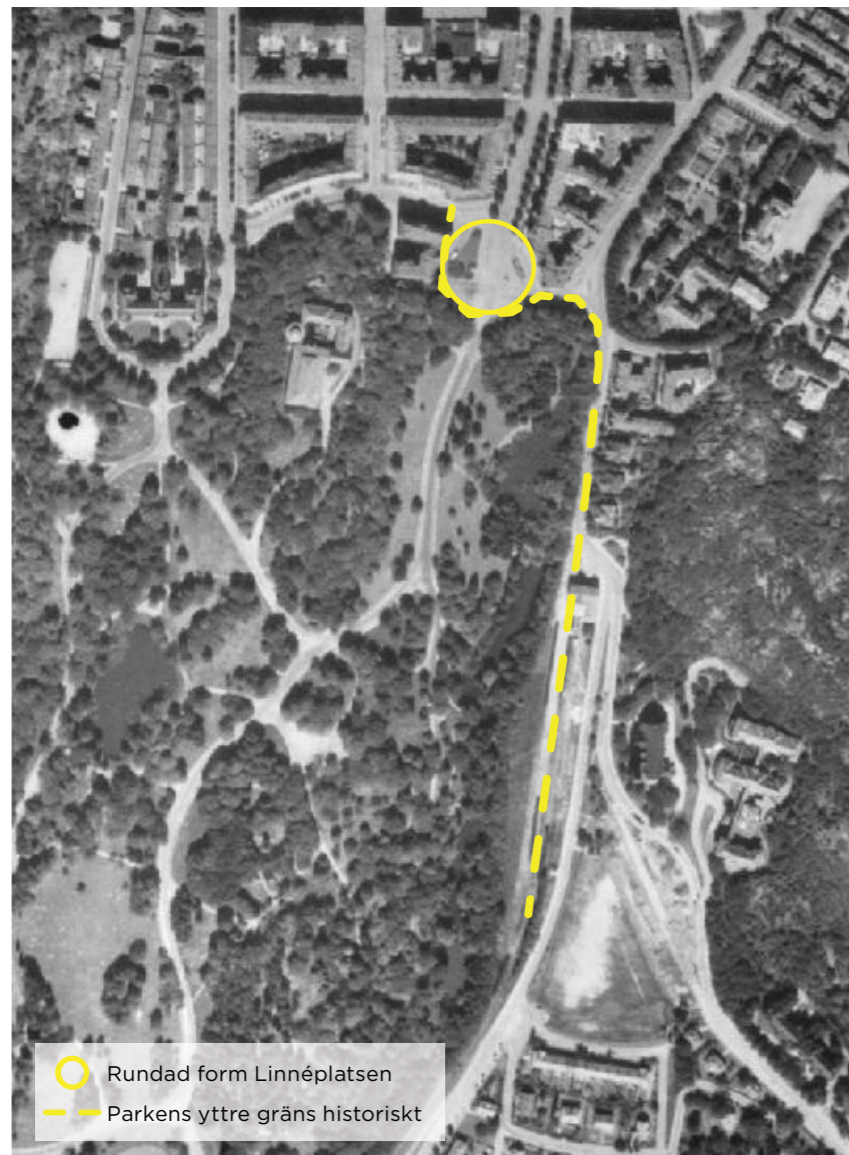
Figur 113. Vegetationsbeksädda höjder som fond, vy från Linnéplatsen (COWI, 2025).



Figur 114. Vegetationsbeksädda höjder som fond, vy från Konstpedemins väg (COWI, 2025).

Rumsliga uttryck genom historien

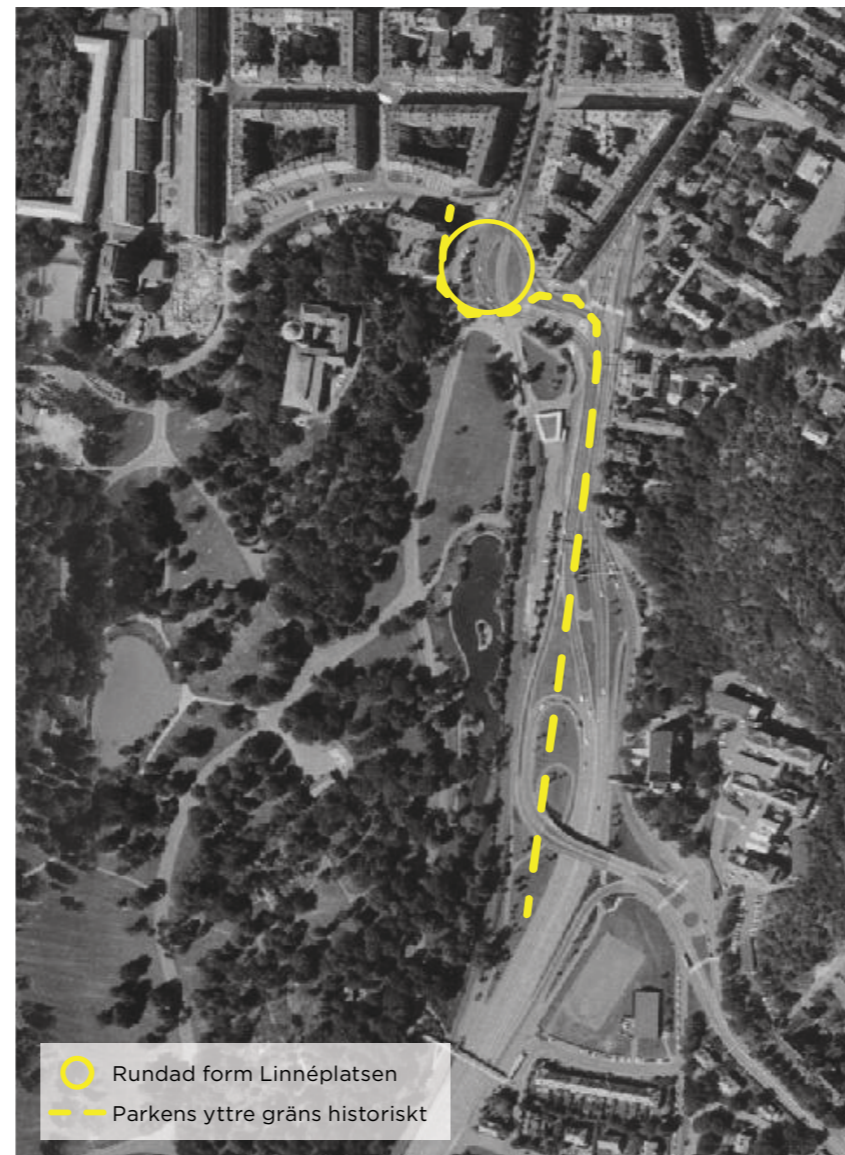
Linnéplatsens form och karaktär har förändrats genom åren. Historiskt sett var stadsrummets avgränsning mycket tydlig, men under årens lopp har parken naggats i kanten och det tydliga formspråket har successivt fragmenterats. Tidigare fanns en större tydlighet i vad som var park, plats och gata samt ett tydligare förhållningssätt till de naturgivna förutsättningarna.



Figur 115. Historiskt flygfoto över Linnéplatsen, nedslag år 1942 (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av COWI, 2024).

1940-talet: Parkens tydliga gräns

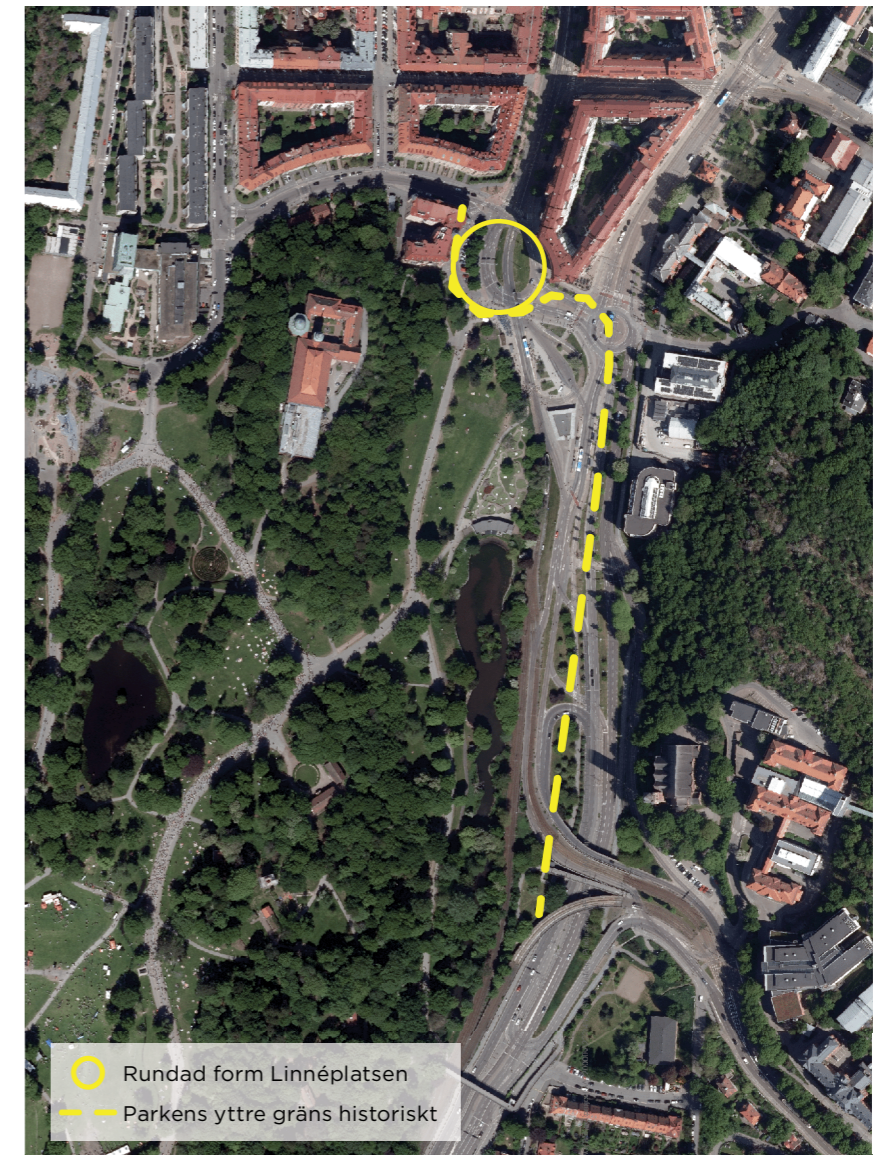
I flygfotot från år 1942 syns parkens tydliga gräns mot gaturummet, se Figur 115. Vegetationen utgör en grön fond, och tillsammans med den tydligt rundade formen på Linnéplatsen skapar parkens gräns en "S-form" mot dåvarande Kalrsogatan (där Dag Hammarskjöldsleden har sin sträckning idag). Funktionen och brytpunkten mellan park och stad är tydlig, där trafikytorna endast utgörs av en liten del i botten av den större dalgången som platsen utgörs av. Fågeldammen hade även en större utbredning i parken vid den här tiden.



Figur 116. Historiskt flygfoto över Linnéplatsen, nedslag år 1970 (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av COWI, 2024).

1960-talet: Trafiken tar plats

Under 1960-talet tar den ny tillkomna vändslungan för spårvägen samt bredare sektioner i gaturummen, delar av parken i anspråk. Slottsskogens entré flyttas något västerut vilket gör att den långa siktlinjen från Linnégatan i norr till Slottsskogen i söder försvinner. Även Dag Hammarskjöldsleden byggs ut och breddar gaturummet, se Figur 116.



Figur 117. Nedslag Linnéplatsen idag (Göteborgs Stad, 2024, bearbetad av COWI, 2024).

Nutid

Under de senaste decennierna har trafikytorna vuxit än mer och entrén till Slottsskogen uppfattas idag som fragmenterad och otydlig, se Figur 117. Den täta trädridå som tidigare utgjorde parkens gräns och som förstärkte den rundade formen vid Slottsskogens entré har glesats ut mot gatumiljön. Även dammarnas utbredning i parken har minskat.

Stadsrummet består till stor del av breda trafikyor som utgör påtagliga barriärer för cyklister och fotgängare. Den stora mängden fordonstrafik genererar buller vilket ytterligare förstärker barriäreffekten. Samtidigt utgör dessa större vägar med spår- och vägområden för olika trafikslag viktiga stråk genom staden. Längs med både Dag Hammarskjöldsleden samt Övre Husargatan finns trädrader planterade i gaturummet.

Stadskvarteren norr om Linnéplatsen kallas för stenstaden. Linnégatan karaktäriseras av alléer samt att bebyggelsen kantas av planterade förgårdar, men som i flera fall har hårdgjorts för uteserveringar och bilparkering. Gatan har en tydlig stadsmässig karaktär och kantas av kringbyggda kvarter med en blandning av bostäder och verksamheter. Ytorna och dess användning är tydligt avgränsade och väl definierade för olika trafikslag.

Linnéplatsens omringas av flerbostadshus på cirka fem till tio våningar och med verksamheter i bottenplan. Trots att husen är från olika tidsåldrar uppvisar de en övergripande enhetlighet i skala och gestaltning. De har konkava fasader, vilket förstärker Linnéplatsens ursprungliga cirkelform som delvis har gått förlorad under de senaste decenniernas förändringar. Idag är gaturummet väl belyst medan parken upplevs som mörk i kontrast till gaturummet, se Figur 118.



Figur 118. Befintlig belysning (Göteborgs Stad, 2025).

Slutsats styrkor och svagheter

Utifrån platsanalysen sammanfattas Linnéplatsen i följande styrkor och svagheter, där gestaltungsforlaget avser att förstärka styrkorna samt förbättra eller åtgärda svagheter.

Platsens styrkor

- Linnéplatsen har idag en stark identitet kopplat till kulturhistoria, evenemang, Slottsskogen och andra närliggande målpunkter.
- Platsen är levande året om och hyser många olika slags evenemang.
- Det finns en övergripande visuell kontinuitet av grönstruktur.
- Platsen upplevs som öppen och överblickbar.
- Runt platsen finns många välbesökta målpunkter.
- I området finns många olika funktioner i form av exempelvis kollektivtrafik, service, universitet och handel.

Platsens svagheter

- Linnéplatsen är fragmenterad och upplevs som rörig.
- Trafikyor för motortrafik upptar stor plats i stadsrummet, skapar en bullrig miljö och innebär en stor barriärverkan för cyklister och fotgängare.
- Rörelsestråk och kopplingar mellan olika målpunkter är otydliga, framförallt för gående och cyklister.
- Platsen är på många ställen otillgänglig med bland annat branta lutningar.
- Slottsskogens entré har tappat sin dignitet och parkens gräns mot omgivande stadslandskap har gått förlorad genom historien.
- Slottsskogen upplevs, i kontrast till gaturummet, som väldigt mörk på kvällen vilket skapar otrygghet.

5.2 Gestaltningmål för delsträcka Linné

Linnéplatsen har idag en stark identitet, framförallt känslomässigt, och till viss del även funktionellt. Dock har den ursprungliga formen blivit alltmer fragmenterad genom åren och kulturhistoriska värden har gått förlorade. Genom att återskapa dessa värden, skapa nya gröna miljöer och förstärka huvudentrén till Slottsskogen får platsen tillbaka sin formmässiga identitet.

Utifrån kvalitetsmålen och de utvalda kvaliteterna, som beskrivs i kapitel 1, har fem gestaltningmål tagits fram för Linnéplatsen. Dessa presenteras på nästföljande sida.



Platsen ska utformas utifrån sitt kulturhistoriska arv där historiska och kulturella sammanhang förstärks och utformas till en plats som håller över tid.

Platsens historiskt runda form tas tillvara och återskapas genom vegetation, markmaterial och landskapselement. Återskapande av den tydliga gränsen mellan park och stadsrum samt tydligare kopplingar till kulturella och sociala målpunkter kommer att förtydliga och stärka platsens identitet. Slottsskogens huvudentré flyttas för att återskapa siktlinjen från Linnégatan in i parken. Torgytan som uppstår utanför huvudentrén blir en naturlig mötesplats och ett slags förrum till parken. Genom att stärka kulturhistoriska värden samt skapa nya värden kan platsen få en tidlös och robust gestaltning som håller över tid. Den nya utformningen ska synliggöra de olika lager som finns och stärka platsens betydelse för göteborgare.



Träd och grönska ska få ta en allt större plats i stadsrummet och främja en god vardagsmiljö samtidigt som det möter framtidens utmaningar.

Genom att plantera många nya träd kompenseras en del av de träd som behöver fällas på grund av byggnationen av Lindholmsförbindelsen. Fler träd kan även skapa ett bättre mikroklimat som motverkar framtida värmeböljor och extremväder. Planteringsytan utformas så att de kan ta hand om dagvatten. Hållplats för Frölundabanan ska inrymma en känsla av att befinna sig inne i parken. Genom att tillföra olika typer av vegetation kan den biologiska mångfalden ökas.



Platsen ska utformas som en samlad bytespunkt där det är tryggt och enkelt att röra sig mellan hållplatser och målpunkter.

Genom att skapa logiska stråk och god sikt mellan hållplatslägen ska det bli enkelt att orientera sig på platsen, både för att komma till målpunkter och för byte av spårvagn och buss. Bytespunktens möte med Slottsskogen i öst får även en större betydelse då det blir den naturliga ingången till parken för besökare som färdas med kollektivtrafik. Den nya bytespunkten kommer att ge plats åt fler människor både på hållplatslägen och närliggande parkytan. Platsen ska upplevas som trygg och vara tillgänglig, så att alla kan och vill röra sig och vistas där på ett jämlikt sätt.



Platsen ska utformas utifrån sitt sammanhang som brytpunkt mellan yttre och inre stadsstruktur samt park.

Den övergripande grönstrukturen ska stärkas genom att utöka grönytor ut mot gaturummen. Genom att utforma gatumiljön för långsammare hastigheter samt tydliggöra gränsen mellan park- och gaturum kan motortrafiken stegvis anpassas till den inre stadsstrukturen där fotgängare och cyklister har en högre prioritering. Fler passager för gående och cyklister ska minska barriäreffekten från de stora vägarna.



Platsen ska gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet för att stärka och tydliggöra dess funktion och identitet.

Platsen ska formges med en hög ambitionsnivå. Utformningen ska utföras med stor omsorg från övergripande arkitektonisk idé ner till detaljutformning. Utformningen ska tydliggöra park- och stadsrum och stärka platsens identitet som är starkt förknippad med evenemang, rekreation och sociala aktiviteter. Material och vegetation ska väljas utifrån platsens kontext och skapa attraktiva mötesplatser med rumslighet i en mänsklig skala.

**Bildkälla från vänster till höger: Göteborgs Stad 2025, Foto: © PG Andersson Lund 2002, Göteborgs Stad 2025, Göteborgs Stad 2025, Göteborgs Stad 2025.*

5.3 Gestaltungsförslag - ge tillbaka till platsen

Konceptuell idé

Gestaltningen bygger på konceptet: *ge tillbaka till platsen*. Konceptet handlar om att värna om, förstärka och förnya den historiska stadsmiljön, de gröna värdena, rörelsestråk och vistelsekvalitéerna på platsen, se Figur 119.



Figur 119. Konceptbild för gestaltungsförslaget - ge tillbaka till platsen (COWI, 2024).

Övergripande förslag

Den nya spårvägen, inklusive tråg, placeras öster om den befintliga Frölundabanan som har kvar sin befintliga sträckning och plats för hållplatslägen. Hållplatsen för Lindholmsförbindelsen lokaliseras längs Dag Hammarskjöldsleden och de båda hållplatserna får en tydlig koppling genom nya gångstråk. Se Figur 120 för lokalisering av Frölundabanan samt Lindholmsförbindelsen.

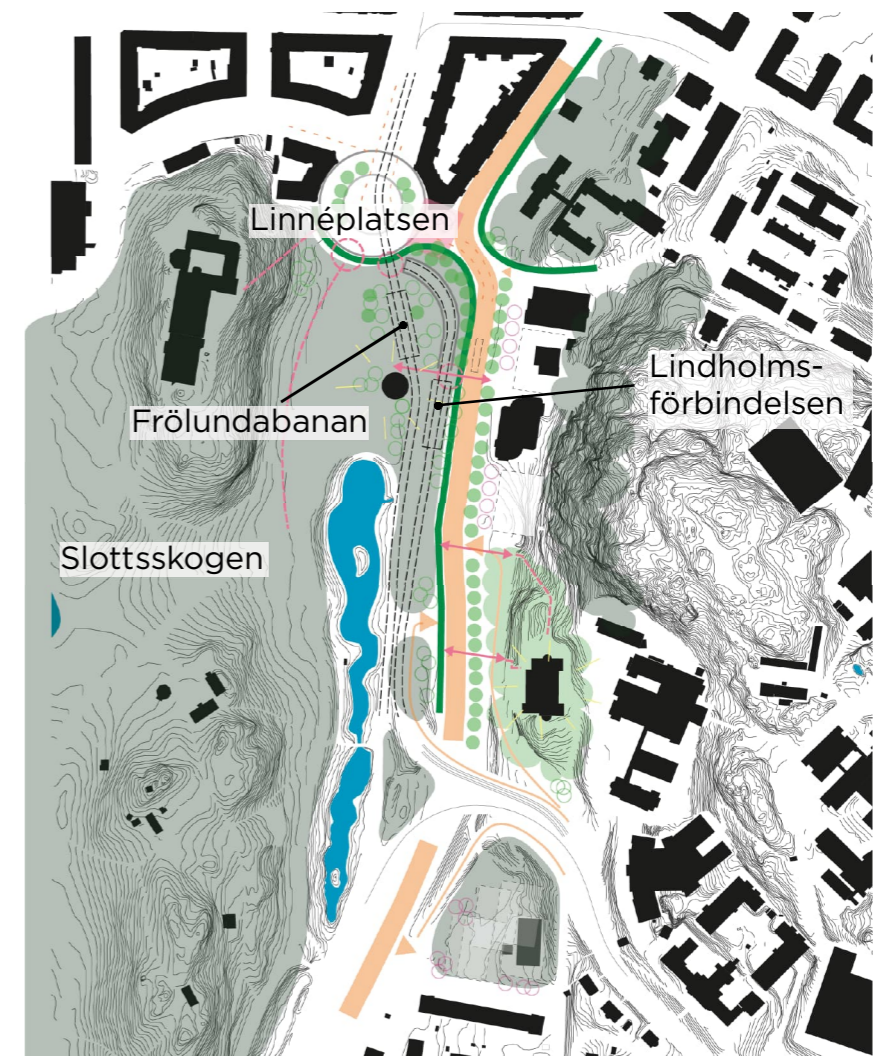
I förslaget stärks och återskapas Linnéplatsens historiska drag, bland annat genom en tydligare

rundad form, en tydligare gräns mot Slottsskogen, samt en breddad och inramad huvudentré till parken som svarar upp till dess dignitet. Genom att återföra gröna värden till parken kan den mark som tas i anspråk samt de naturvärden som går förlorade vid byggnationen av Lindholmsförbindelsen delvis kompenseras. I förslaget tar de gröna miljöerna större plats i stadsrummet igen, vilket stärker konnektiviteten för växt- och djurliv i staden.

Gestaltungsförslaget har lagt stor vikt vid att skapa en trygg plats med hög prioritet för oskyddade trafikanter, personer med funktionsvariationer samt barn och ungdomar. Detta har hanterats bland annat genom att skapa större och fler tillgängliga vistelsezoner, strategisk placering av grönska, inslag av lekfulla element samt en trygg och bra belysning. Orienterbarheten på platsen ska förbättras genom att bevara Linnéplatsens öppna stadsrum i kombination med att tydliggöra stråk och skapa logiska kopplingar mellan hållplatslägen och målpunkter. I anslutning till bytespunkten, i gränsen till Slottsskogen, placeras bland annat nya cykelparkeringar. Linnéplatsen ska bli en attraktiv knutpunkt där resenären ska kunna resa bekvämt och enkelt samt tydligt kunna avläsa såväl gaturum som parkrum.

Genom att värna, förstärka och förnya utifrån platsens specifika förutsättningar kan Linnéplatsen uppnå sin fulla potential som en grön, formstark, levande och identitetstark plats.

I Figur 120 visas målbild över området framtagna i planprogrammet för Linnéplatsen.



Figur 120. Målbild från planprogrammet (Göteborgs Stad, 2025).

Illustrationsplan

Gestaltningförslaget innefattar flera befintliga och nya platser. Figur 122 redogör för dessa platser som återkommer och beskrivs i gestaltningförslaget.

1. Den runda formen
2. Slottsskogens huvudentré
3. Linnépassagen
4. Slottsskogens sekundära entré i öst
5. Närparken
6. Tråget
7. Hållplatsläge Frölundabanan
8. Hållplatsläge Lindholmsförbindelsen
9. Likrikstarstation
10. Återställning vid Göteborgs naturhistoriska museum
11. Återställning för tillfartstunnel vid Jungmansgatan, se Figur 121 för dess lokalisering
12. Plats för byggrätt

Utöver dessa geografiska indelningar beskrivs även ett övergripande belysningskoncept.



Figur 121. Tunnelmynningen för tillfartstunneln ligger vid Jungmansgatan, väster om Linnéplatsen och Slottsskogen (AFRY, 2025, bearbetad av COWI, 2025).



Figur 122. Illustrationsplan med de olika platserna utpekade (COWI, 2025).

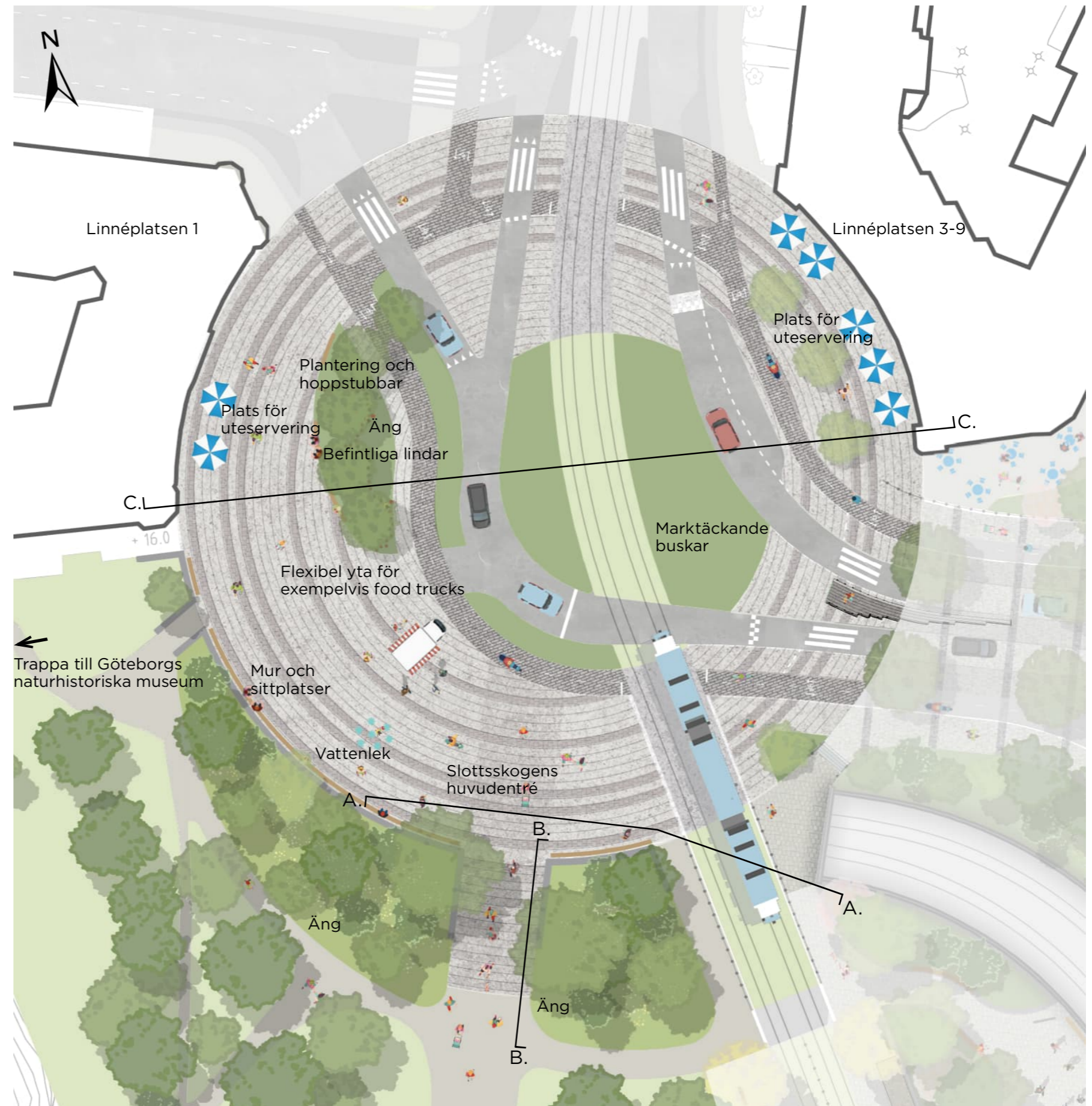
Den runda formen och Slottsskogens huvudentré

Platsens karaktär

I gestaltungsförslaget bevaras öppenhet och överblickbarhet. Platsens runda form och Slottsskogens huvudentré har starka kulturhistoriska kopplingar. Den runda formen stärks med rummets alla byggstenar såsom entrémuren, markbeläggningen, sittbänkar, planteringar, belysning och placering av träd, se Figur 123. Även befintliga byggnader understödjer den rundade formen. Ytan framför huvudentrén bildar ett stort och öppet förrum till parken.

Ytor för motortrafik minskas till fördel för gångtrafikanter och cyklister vilket skapar möjlighet för fler vistelseytor och mer grönska, se Figur 126. Dessutom skapas en större sammanhängande yta framför Slottsskogens entré som kan rymma större folksamlingar och användas för exempelvis sponsortält och foodtrucks i samband med evenemang.

Slottsskogens huvudentré får en mer central placering som går i linje med Linnégatan och skapar en siktlinje mellan staden och parken, se Figur 124 och Figur 125. Det innebär att den flyttas mer österut i jämförelse med dagens läge. Förslaget syftar till att bevara de befintliga gångarna i parken i så stor utsträckning som möjligt med anpassning till de nya förutsättningarna med hållplatser och passager. Huvudentrén breddas för att möjliggöra större flöden av människor men också till viss del förstärka de ursprungliga organiska formerna som gångarna har haft. Genom att öppna upp gångvägen mot trappan som leder upp till Göteborgs naturhistoriska museum blir det lättare att orientera sig dit. De nya



Figur 123. Utsnitt som visar Linnéplatsen och Slottsskogens entré. Sektionsmarkeringar för sektioner som följer i avsnittet (COWI, 2025).

gångvägarna i parken är mjukt slingrande och följer parkens historiska formspråk.

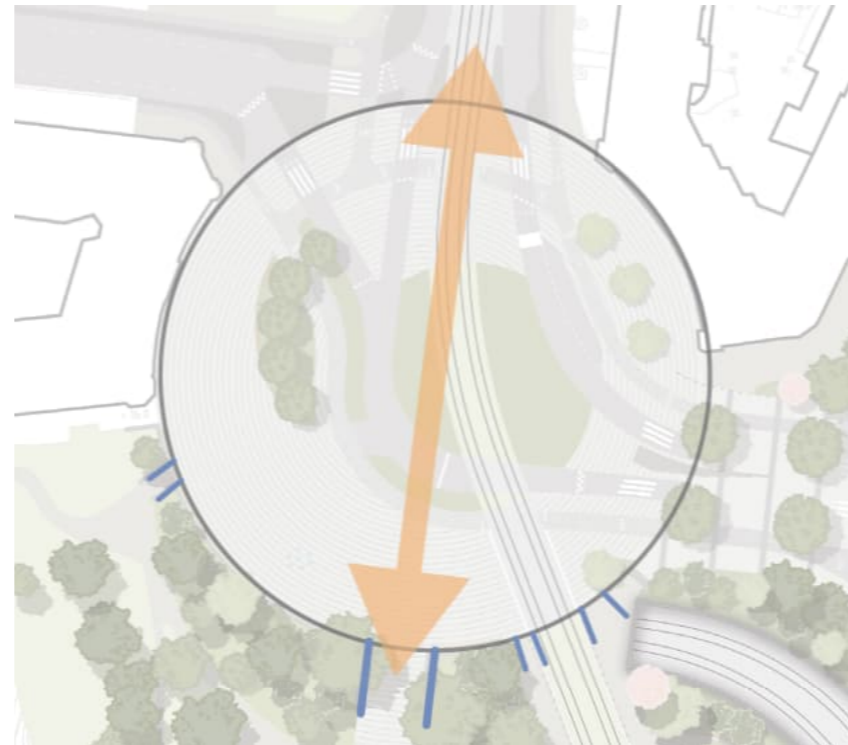
Idag upplevs platsen som rörig med en stor blandning av utrustning och material. Nya material och utrustning ska därför väljas med omsorg för att skapa en sammanhållen gestaltning som hjälper till att förtydliga funktioner så som rörelsestråk och vistelseytor.

Grönstruktur

Fyra av de sex befintliga lindarna på platsen bevaras och skapar direkta värden så som rumslighet, beskuggning och luftrening, se Figur 123. Trädraden med de fyra lindarna kompletteras med ett nytt lindträd så att det återskapas en trädallé. Under lindarna föreslås en plantering där vegetationen hålls låg för att inte skapa skymd sikt och otrygghet, se Figur 127.

Slottsskogens historiskt tydliga gräns återskapas genom en ny mur med en vegetationsridå bakom. Träd och buskträd föreslås vara av varierande art och storlek vilka planteras på insidan av muren och skapar sammanhängande gröna volymer. Inhemska arter som redan finns i Slottsskogen väljs för att den nya vegetationen ska passa in i sitt sammanhang samt historiska kontext.

Vid huvudentrén planteras två större karaktärsträd. De ska markera entrén och på sikt skapa en grön portal, se Figur 128. De är förskjutna i förhållande till varandra för att passa in i det kultuhistoriska engelska parkidealet som Slottsskogen är anlagd enligt. Det kommer att ta lång tid innan träden växer sig riktigt stora och därför bör det planteras så stora exemplar som möjligt. På slänten som bildas bakom muren, sås med fördel äng som bidrar med estetiska värden och ökad biodiversitet.



Figur 124. Siktlinje och entréer (COWI, 2025).



Figur 125. Slottsskogens entré (COWI, 2025).



Figur 126. Vy över Linnéplatsens nya vistelseyta (COWI, 2025).



Inne i parken bibehålls stora öppna gräsytor i balans med nya trädplanteringar som ger ett grönt och frodigt intryck. Placeringen av träd behöver även ta hänsyn till de evenemang som ska nyttja parken. Det ska vara enkelt att installera tillfällig utrustning såsom exempelvis klätternät för evenemang som *Toughest*, utan att det uppstår konflikt med träden.

Det är framför allt vid parkgränsen det ska planteras många träd för att tydliggöra gränsen mellan park och stad. Finns det större träd som behöver flyttas inom staden så kan de med fördel placeras i parkgränsen för att snabbare få till större trädvolym.

Figur 127. Vy vid de befintliga lindarna med utblick mot Slottsskogen (COWI, 2025).



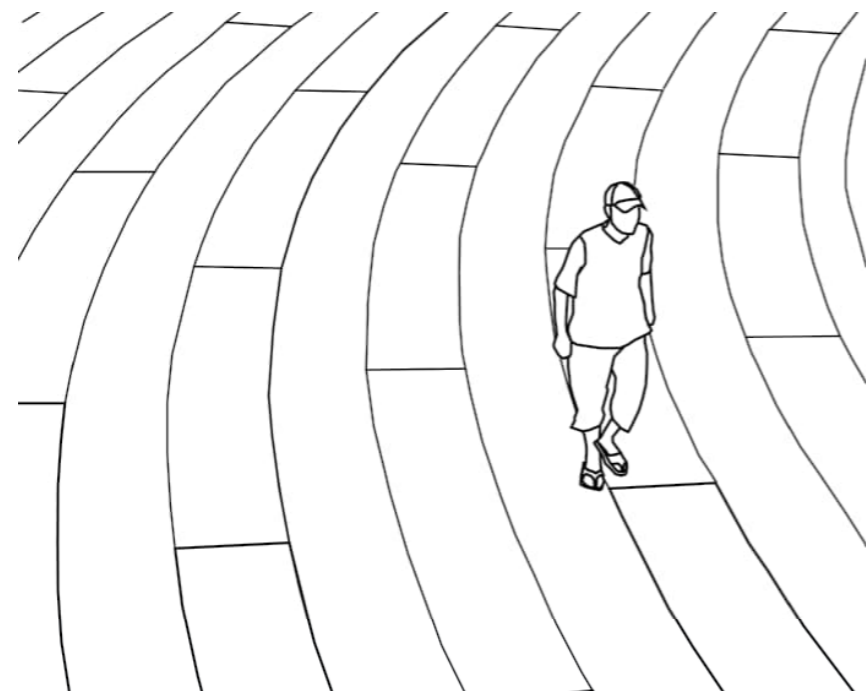
Figur 128. Principsektion A-A som visar Slottsskogens entré (COWI, 2025).

Materialitet

Platsen föreslås att utformas i robusta material som ska hålla över lång tid. De robusta materialen ska tåla högt slitage och åldras vackert. Granit är ett material som redan används i Slottsskogen och återkommer i olika delar på Linnéplatsen och kan därför med fördel användas. En variation av material med olika ytbehandlingar och färgnyanser kan understödja den runda formen och skapa en detaljrikedom, se Figur 129 och Figur 130. Markmaterialets rundade mönster kan även följa med en bit in i parken för att bidra till att bjuda in besökaren visuellt.

Muren som markerar gränsen mot Slottsskogen löper även en bit in i parken och tar upp höjdskillnader mellan gång- och grönytor. Mot murens baksida skapas en vegetationsbeklädd slänt, se Figur 131.

Längs med muren vid Slottsskogens huvudentré placeras sittplatser med utblickar mot Linnéplatsen. Dessa tillgängliggörs med ryggstöd och armstöd. Framför sittplatserna kan inslag av lek få ta plats



Figur 129. Skiss på hur markläggningen kan följa den rundade formen (COWI, 2025).



Figur 130. Exempel på mönsterläggning av olika markmaterial (COWI, 2025).

genom exempelvis vattenfontäner i marken som kan stängas av vid större folksamlingar och evenemang.

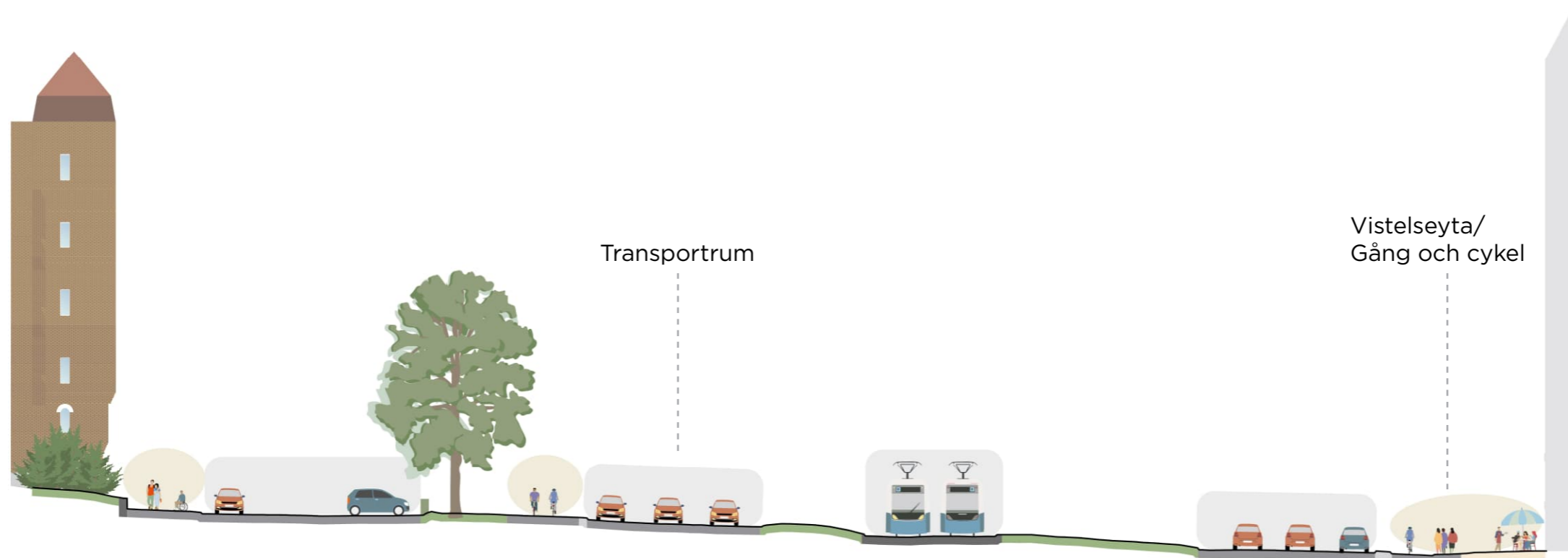
Även under de befintliga lindarna placeras sittplatser i utkanten av planteringsytan. I planteringsytan kan hoppstubbar i en slingrande bana utgöra lekfulla inslag.

En stor belysningsarmatur i form av en gloria föreslås centralt i den runda formen och förstärker cirkelformen ytterligare. Den bildar även en slags portal för spårvagnar som kommer norrifrån innan de stannar till vid hållplatsen. Med hänsyn till driftaspekter behöver belysningen anpassas efter spårvägens kontaktledningar.

Se Figur 132 och Figur 133 för gaturummets utformning på Linnéplatsen.



Figur 131. Principsektion B-B som visar mur och slänt vid Slottsskogens entré (COWI, 2025).



Figur 132. Principsektion C-C, befintlig utformning av gaturummet (COWI, 2025).



Figur 133. Principsektion C-C, gaturummets utformning vid Linnéplatsen utifrån Lindholmsförbindelsens gestalningsförslag (COWI, 2025).

Linnépassagen

Platsens karaktär

Brytpunkten mellan inner- och ytterstadsstruktur blir extra tydlig där den runda formen möter Dag Hammarskjöldsleden i Linnépassagen. Ytan mellan uteserveringarna och träget syftar till att sänka hastigheten för motortrafiken bland annat genom att minska antal körfält. Denna avsmalning av gaturummet gör att tempot sänks jämfört med hastigheter längs Dag Hammarskjöldsleden och det ges mer plats till fotgängare och cyklister.

För att visualisera temposänkningen har hela ytan bestående av körbanor, refuger och gångytor utformats som ett golv i ett och samma enhetliga markmönster, se Figur 134. För motortrafiken innebär det en kännbar förändring av markmaterial som signalerar att man bör färdas långsammare.

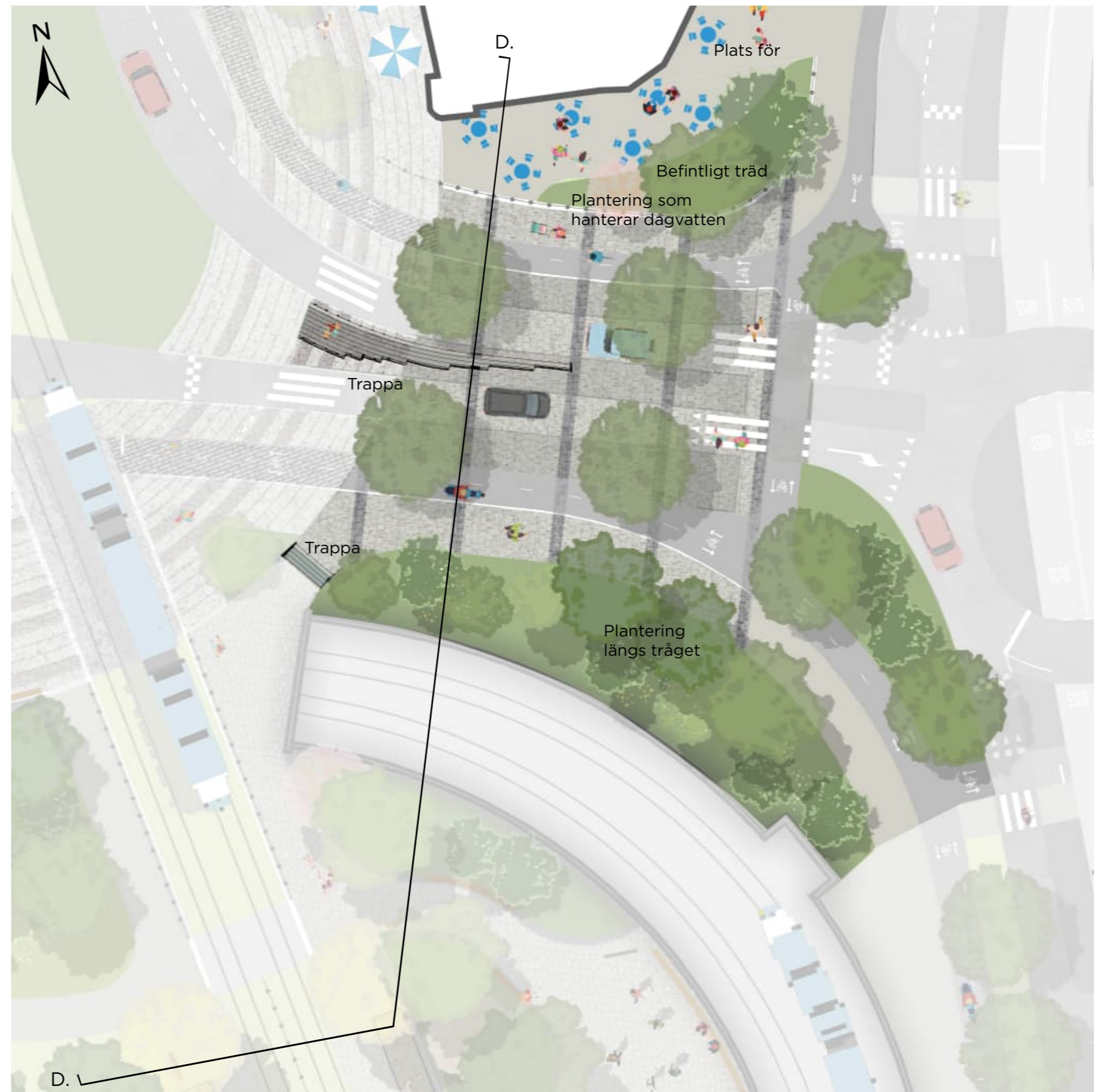
I den västra delen av gaturummet tas höjdskillnaden upp i en trappa som följer mittrefugen och gestaltas som ett separat element som bryter markmönstret.

Se Figur 138 och Figur 139 för gaturummets utformning.

Grönstruktur

För att platsen ska upplevas som grön och bidra till temposänkning är det viktigt att det finns träd även i gaturummet. Träden är speciellt viktiga på denna plats för att visuellt smalna av gaturummet och skapa rumslighet i en mänsklig skala.

Vid uteserveringarna finns ett befintligt träd som kan sparas. I samband med att muren flyttas ut frigörs plats för att skapa en större plantering kring det befintliga trädet med nya träd och lägre vegetation. Planteringsläge är fördelaktigt för att kunna ta



Figur 134. Utsnitt över gaturummet med gatsten och ränder av granithällar. Sektionsmarkering för sektioner som följer i avsnittet (COWI, 2025).

hand om en del av det lokala dagvattnet inne på uteserveringen.

För att skapa en grön vy mot tråget och dess angränsande gång- och cykelbana placeras en variation av träd och buskar i slänten ut mot gaturummet, se Figur 135. Växtligheten får gärna bestå av en variation av både lövfällande, vintergrönt, blommande och höstfärg för att skapa liv och variation. Den gröna fonden utanför tråget bidrar även till att återskapa Slottsskogens gräns, se Figur 137.



Figur 135. Vy från Övre Husargatan söderut mot tråget (COWI, 2025).

Materialitet

Platsen får ett enhetligt golv där ett randigt mönster i avvikande färg eller ytbehandling föreslås tvärs igenom körbanor, refuger och gångytor. Se Figur 136 för inspiration till ett enhetligt golv.

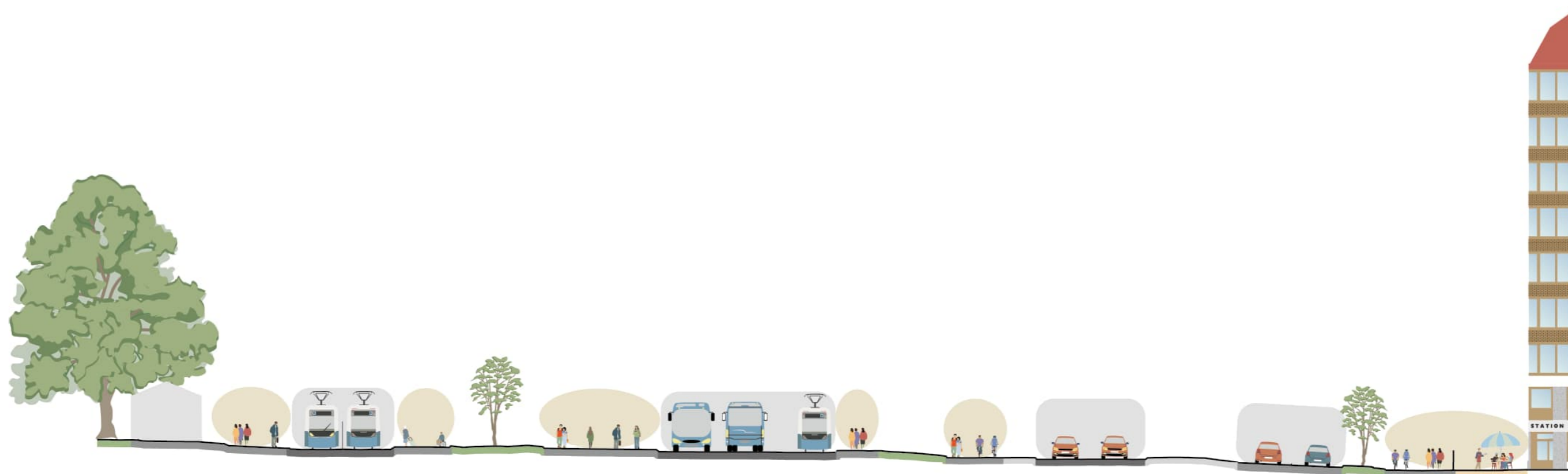
Cykelbanan ska dock vara tydligt utformad i ett annat markmaterial, men där ränderna går genom även denna yta. På så vis blir även cyklister uppmärksammade på att tempot sänks utan att äventyra framkomlighet.



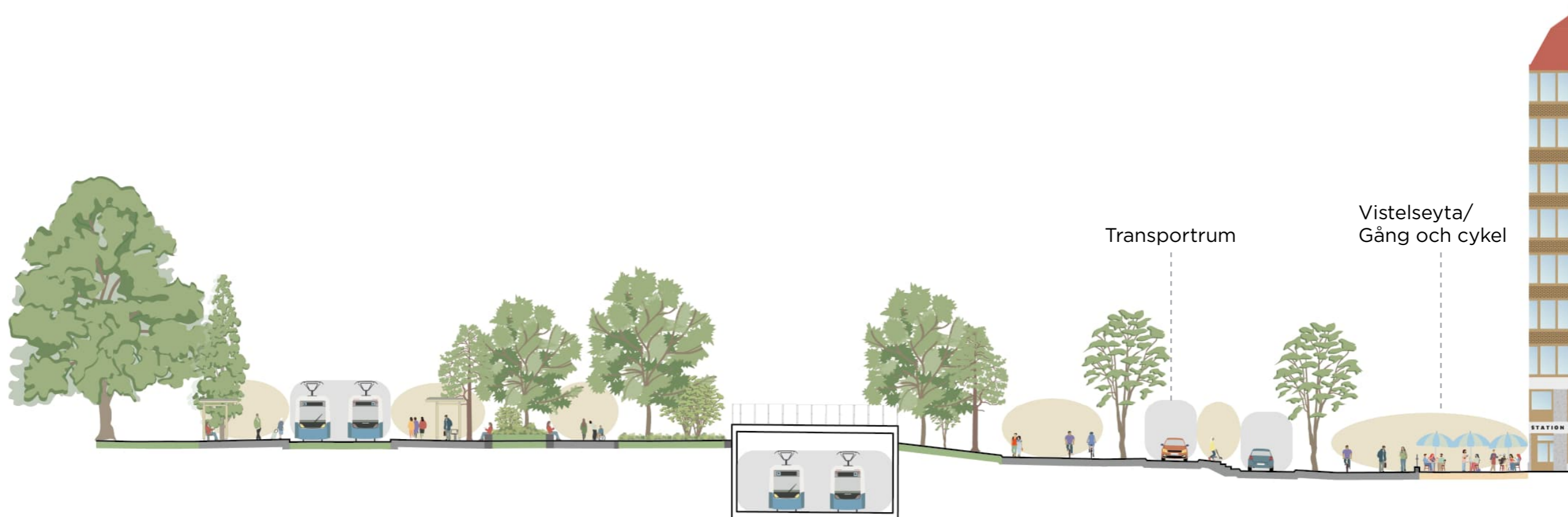
Figur 136. Enhetligt golv på Esperantoplatsen i Göteborg (COWI, 2025).



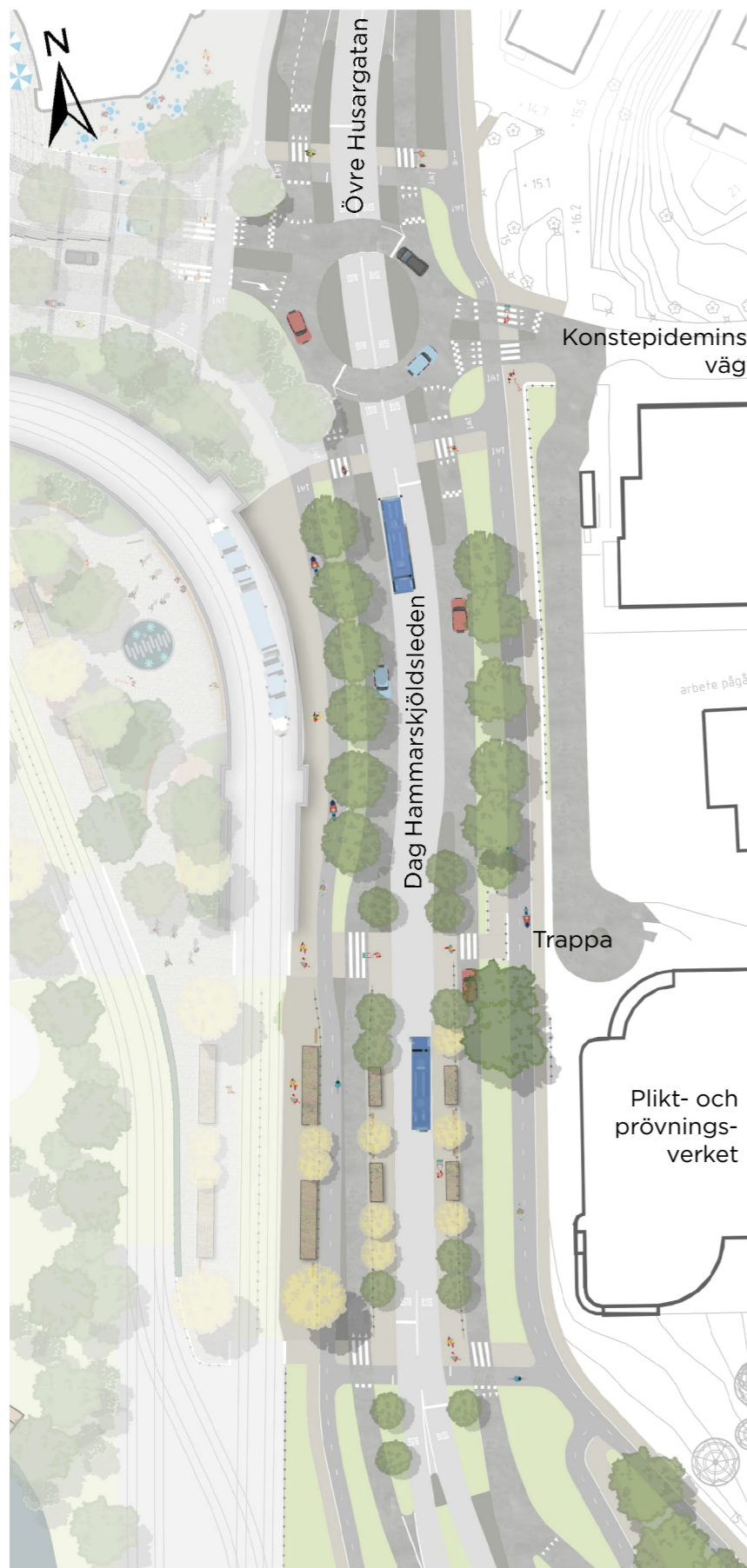
Figur 137. Historisk bild som visar Slottsskogens gräns och tidigare trähusbebyggelse, utsikt söderut från Övre Husargatan (Göteborgs Stad, 2025).



Figur 138. Principsektion D-D, befintlig utformning av gaturummet (COWI, 2025).



Figur 139. Principsektion D-D, gaturummets utformning vid Linnéplatsen utifrån Lindholmsförbindelsens gestaltningsförslag (COWI, 2025).



Figur 140. Utsnitt som visar Dag Hammarskjöldsleden (COWI, 2025).

Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan

Platsens karaktär

Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är det primära rörelsestråket för bil, buss och cykel. I och med den nya trafikutformningen behöver de befintliga trädraderna flyttas eller ersättas. Fler passager för gående och cyklister över gatan föreslås för att minska upplevelsen av en trafikbarriär och för att underlätta orienterbarheten på platsen. Trafikförslaget innebär färre bilkörfält och fler övergångsställen och cykelöverfarter, bland annat ett övergångsställe beläget söder om Konstpedemins väg samt ett övergångsställe strax norr om busshållplatserna, se Figur 142. Övergångsstället norr



Figur 141. Övergångsställe norr om busshållplatserna med koppling till Slottsskogens sekundära entré (COWI, 2025).



Figur 142. Vy över passage norr om hållplatser (COWI, 2025).

om busshållplatserna utgör en ny viktig koppling till Slottsskogens sekundära entré, se Figur 141. Denna entré beskrivs mer i nästföljande avsnitt.

På andra sidan om övergångsstället möts fotgängare av en trappa som ansluter till gång- och cykelvägen som ligger högre jämfört med Dag Hammarskjöldsleden, se Figur 143. Trappans utformning får gärna smälta in och integreras varsamt med den historiska muren som löper längs Dag Hammarskjöldsleden. Muren är en rest från trähusbebyggelsen som tidigare låg där, se Figur 137 i föregående avsnitt. I och med förslaget får muren en tydligare position än vad den har idag.

Det nya trafikförslaget innefattar även bussfiler separerade från övrig trafik. Dag Hammarskjöldsleden har fortsatt dubbelriktade cykelbanor på vardera sidan av vägen för att gynna cykelpendling. Se Figur 140 för illustrationsplan över utformningsförslaget på Dag Hammarskjöldsleden.

Grönstruktur

Idag förekommer trädrader längs med Dag Hammarskjöldsleden, se Figur 144. I gestaltningsförslaget behålls endast den trädrad som är längst österut mot plikt- och prövningsverket. I förslaget föreslås nya trädrader i gräs längs med Dag Hammarskjöldsleden.

Förslaget med trädrader längs med Dag Hammarskjöldsleden kopplar även an till Linnégatan och Övre Husargatan. Dessa gator kantas av trädrader idag och vegetationen längs med samtliga gator får en sammanhållen karaktär, se Figur 145. Trädens karaktär får gärna påminna om klassiska alléträd.



Figur 143. Ny trappa för att ta upp höjdskillnader på östra sidan om Dag Hammarskjöldsleden, (COWI, 2025).



Figur 144. Befintliga träd vid busshållplatsen på Dag Hammarskjöldsleden, med Plikt- och prövningsverket i bakgrunden (COWI, 2024).



Figur 145. Befintliga träd längs Linnégatan (COWI, 2024).

Bytespunkten och Slottsskogens nya entré

Platsens karaktär

I förslaget får Linnéplatsen en ny samlad bytespunkt där det ska vara lätt för resenären att byta mellan olika trafikslag. Linnéplatsen omhändertar och fördelar resandet mellan södra delen av mellanstaden och innerstaden. Den nya spårvägen och träget lokaliseras öster om den befintliga Frölundabanan som har kvar sin befintliga sträckning och placering av hållplats. Hållplatsen för Lindholmsförbindelsen lokaliseras längs Dag Hammarskjöldsleden och de båda spårvagnshållplatserna får en tydlig koppling genom tydliga gångstråk och vistelseytor. Se Figur 146 för illustrationsplan över bytespunkten och Slottsskogens nya sekundära entré.

I förslaget får Slottsskogen en sekundär entré i öst som blir den naturliga ingången för besökare som färdas med kollektivtrafik. På så sätt kommer parkens östra delar att få en större roll och aktiveras mer än de gör idag. En byggrätt planeras i Slottsskogen i anslutning till den nya parkentrén och kan användas till någon typ av servicefunktion så som café, kiosk eller toaletter. Byggnaden föreslås bistå med aktiva fasader och utgöra en ny mötesplats och målpunkt i parken.

Hållplatsen som tillhör Frölundabanan ska upplevas som att den ligger i Slottsskogen. Detta görs bland annat genom att träd som placeras på hållplatslägen på sikt kan växa ihop med träden inne i parken. Från denna hållplats når man Slottsskogen direkt via olika gångstråk. Mellan hållplatsen och träget föreslås en ny grön torgyta som fungerar både som vistelseyta och som en trevlig plats att invänta spårvagnen. Utformningen för torgytan beskrivs i nästa avsnitt.



Figur 146. Utsnitt som visar bytespunkten och Slottsskogens nya entré (COWI, 2025).

Busshållplatserna på Dag Hammarskjöldsleden ligger parallellt med spårvagnshållplatserna som tillhör Lindholmsförbindelsen, se Figur 146. Övergångsstället över Dag Hammarskjöldsleden går via busshållplatserna och spårvagnshållplatserna och leder besökare och resenärer in i Slottsskogen, se Figur 147. Mycket folk förväntas röra sig längs detta stråk och därför är det viktigt att det är visuellt tydligt hur man kan röra sig mellan olika hållplatslägen och målpunkter.

Grönstruktur

Genom att välja samma trädart på hållplatserna som tillhör Lindholmsförbindelsen och busshållplatsen längs Dag Hammarskjöldsleden skapas en sammanhållen gestaltning som förtydligar rörelsestråket där emellan. Det får gärna vara träd med en karaktäristisk form eller fina höstfärger. På så sätt tydliggörs även hållplatslägena från övrig motortrafik.

De träd som föreslås på Frölundabanans nya spårvagnshållplats hämtar istället inspiration från arter i Slottsskogen vilket ytterligare understryker idén om att hållplatsen är belägen i parken.

Materialitet

För att uppnå en enhetlig karaktär på platsen föreslås samma markmaterial på spårvagnshållplatser som på anslutande gång- och vistelseytor.

Hållplatsernas nya utformning utgår från Västtrafiks hållplatskoncept. Genom att placera ut träd på hållplatserna integreras konceptet ytterligare, se Figur 148.



Figur 147. För att nå Slottsskogen behöver fotgängare korsa spåren för Lindholmsförbindelsen (COWI, 2025).



Figur 148. Vy norrut över träget och närparken från hållplatsen för Lindholmsförbindelsen (COWI, 2025).

Närparken

Platsens karaktär

Mellan Frölundabanans nya hållplatsläge och tråget ges plats åt en ny torgyta som kallas *Närparken*, se Figur 149. I Närparken kan väntan på spårvagnen bli trivsamt genom goda vistelseytor och höga prydnadsvärden. Det övergripande formspråket ska efterlikna Slottsskogens formspråk, med mjuka och böljande gångar. Men i kontrast till Slottsskogens storskaliga struktur ska Närparken upplevas som mer småskalig och med en högre detaljeringsgrad. Platsen ska ha ett stort inslag av vegetation och upplevas som ett väl omhändertaget och grönt stadsrum. Genom plantering av ett stort antal träd, buskar och perenner skapas på sikt rumslighet och ett gott mikroklimat.

Platsen kommer att behöva hantera stora flöden av människor, dels vid rusningstrafik i vardagen, dels vid större evenemang som årligen huserar i och omkring Slottsskogen. Genom upphöjda planteringar och en hårdgjord markbeläggning i den nya parkytan skapas robusthet och god tillgänglighet. Planteringsbäddarna kan kombineras med sittplatser, se Figur 151 och Figur 152. En långbänk föreslås längs med trågväggen. Med sitt sydvästliga läge kommer den bli en favorit för soldyrkare. Med trågväggen i ryggen kan platsen bli härlig att vistas på under våren när solen börjar värma. Framför solbänken är platsen öppen med inslag av lekfulla vattenelement, se Figur 155.

Den visuella kopplingen till spårvagnshållplatsen och Slottsskogen är viktig från Närparken, se Figur 150. Det ska vara möjligt att sitta och vänta i Närparken och samtidigt ha bra sikt när spårvagnen kommer. Därför kan även en informationsskylt placeras i Närparken som anger trafikinformation såsom



Figur 149. Utsnitt som visar Närparken (COWI, 2025).



Figur 150. Den visuella kopplingen mellan Närparken, spårvagnshållplatsen och Slottsskogen är viktig (COWI, 2025).

tid för avgångar. Det ska vara lätt att ta sig ut på hållplatsläget från såväl Närparken som omgivande torgytor och gräsytor i Slottsskogen. Brunnsparken i Göteborg utgör inspiration för Närparken som en hållplatsnära park, se Figur 153.

Grönstruktur

Vegetationen i Närparken ska andas finpark. Det ska med fördel finnas ett stort antal arter som genererar stora prydnadsvärden året om avseende form, struktur, blomning, höstfärg och vintergrönt. En väl genomtänkt växtkomposition i de upphöjda planteringarna skapar vackra vyer från sittplatserna intill.

Materialitet

Markmaterialet i torgytan föreslås fortsätta ut på hållplatsytorna för att hela bytespunkten ska upplevas som enhetlig. Gångvägarna från hållplatsen ska på ett naturligt sätt möta och leda in besökaren till Slottsskogen, och på så sätt undviks upptrampade genvägar över gräsytor.



Figur 151. Vy österut mot Närparken och träget från en av hållplatslägerna. (COWI, 2025).



Figur 152. Vy österut mot Närparken och träget, sedd inifrån en spårvagn (COWI, 2025).

Planteringarna närmast Frölundabanans hållplatslägen är upphöjda för att skapa en robusthet och på dessa placeras sittbänkar. Planteringarna närmast tråget är däremot i marknivå för att undvika att tråget blir klättringsbart. Med samma utgångspunkt behöver även solbänken längs trågmuren placeras på ett sätt så att besökare inte kan klättra upp på trågmuren. I Närparken ska det finnas en variation av sittplatser där majoriteten är tillgängliga med arm- och ryggstöd och där placeringen kan variera mellan olika vyer, i både sol och skugga.

Det befintliga konstverket *Badresorna till Askim* kan med fördel placeras centralt i Närparken, då det behöver flyttas till följd av byggnationen för Lindholmsförbindelsen, se Figur 154.



Figur 153. Brunnsparken i Göteborg (COWI, 2025).



Figur 154. Befintligt konstverk, *Badresorna till Askim* (COWI, 2024).



Figur 155. Närparken (COWI, 2025).

Tråget

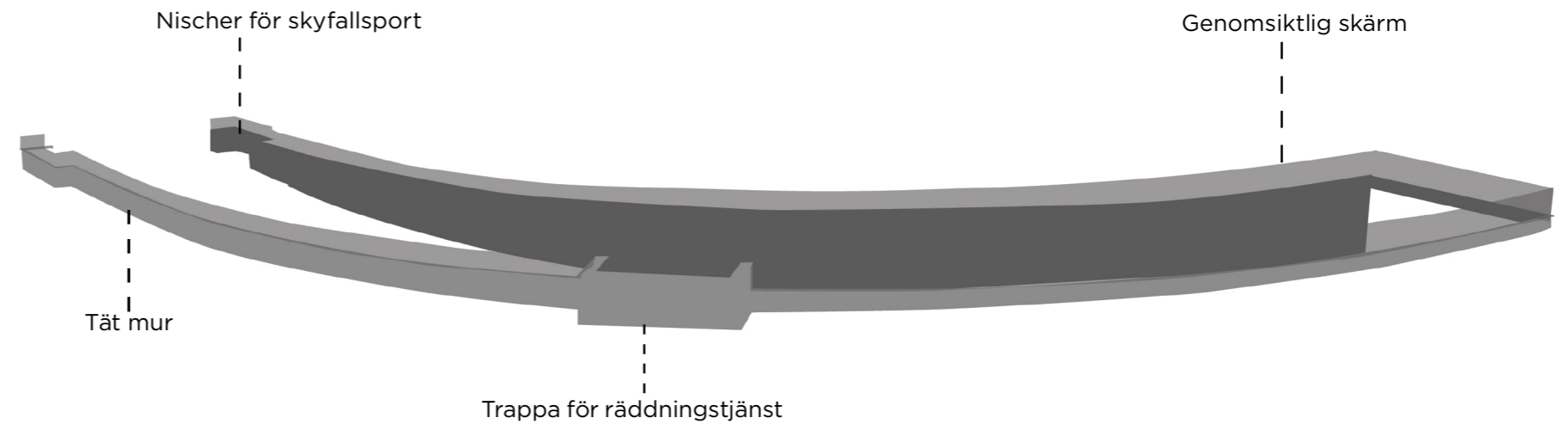
Platsens karaktär

Tråget föreslås att utformas som en tät mur med en genomsiktig skärm på muren för att ge ett avskalat och stilrent uttryck. Murens beklädnad får gärna visuellt kopplas samman med Slottsskogens entré eller Slottsskogens estetik i stort. Muren ska vara tät och ha en tillräcklig höjd för att kunna hantera skyfall. Då marknivån runt tråget varierar kommer även murens visningshöjd att variera. Muren och skärmen ska tillsammans hålla minst två meters höjd från marknivå. Skärmens visning kommer därmed också att variera. Mitt på trågets östra sida finns ett trapphus med ingång för räddningstjänsten. Trapphuset sticker ut som en nisch med en dörr på ena kortsidan. Dörren behöver också vara tät för att motverka att vatten tar sig in i tråget under skyfall. Se Figur 157 och Figur 158 för trågets huvudsakliga beståndsdelar.

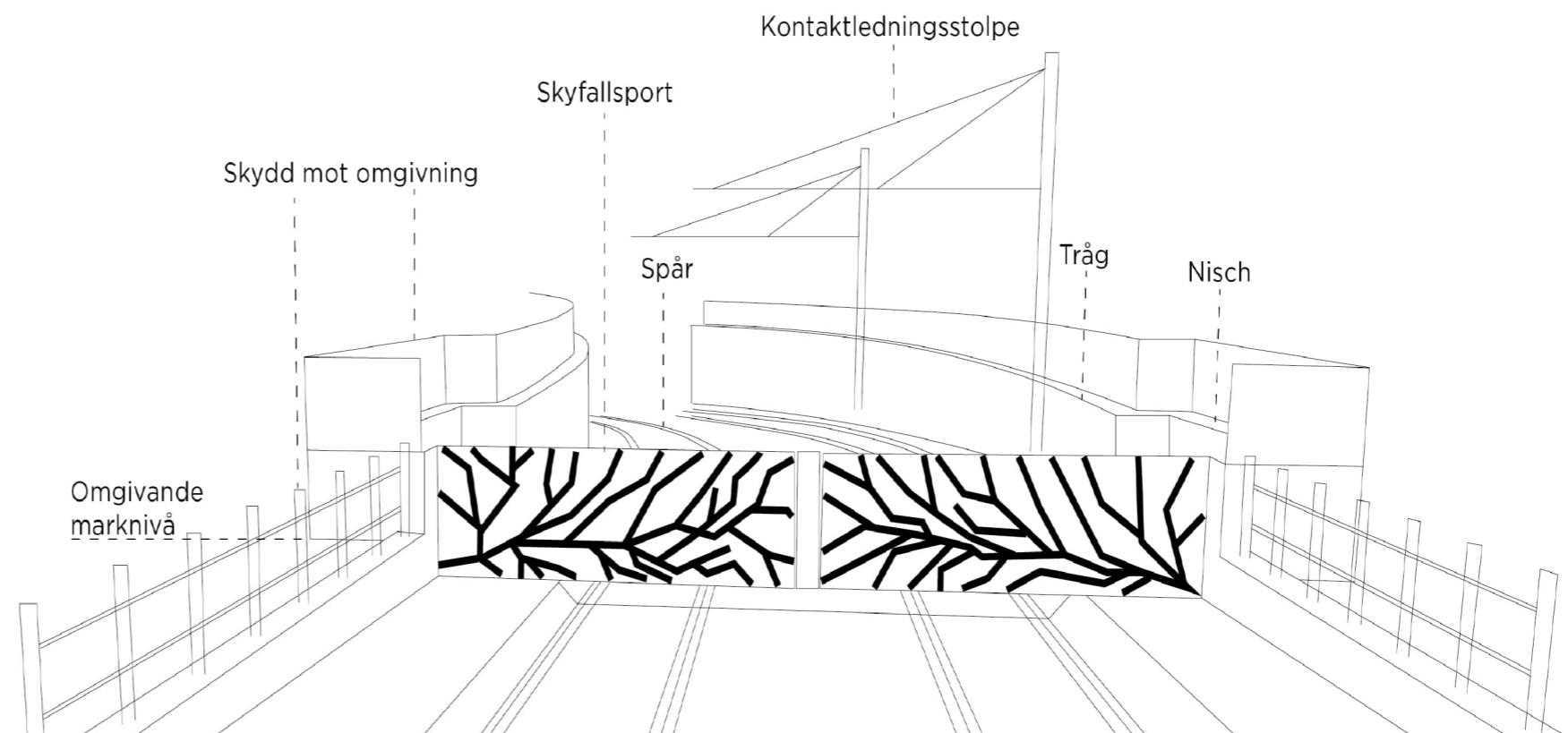
På trågets insida vid den södra mynningen placeras skyfallsportar för att hindra att vatten från skyfall rinner ner i tråget och vidare ner i tunneln. Dessa portar kommer oftast stå öppna i varsin nisch på vardera sida trågöppningen. Skyfallsportarnas



Figur 156. Historisk bild som visar grindar vid Slottsskogens entré (Göteborgs Stad, 2025).



Figur 157. Skiss tråget (COWI, 2025).



Figur 158. Skiss skyfallsport (COWI, 2025).

gestaltning kan ta inspiration från historiska bilder från Slottsskogen, exempelvis grindarna som förr utgjorde Slottsskogens entré, se Figur 156 och Figur 158.

Kontaktledningsstolparna fästs på trågets östra innersida och får gärna smälta in bland övrig utrustning, se Figur 159 för inspiration.

På trågets innerväggar kommer en konstnär att skapa ett offentligt konstverk. Konstverket kan även komma att spilla ut på anslutande ytor nära tråget.

Grönstruktur

På utsidan tråget i nordost släntar en planteringsyta upp mot muren. Denna plantering stödjer återskapandet av den gröna fonden mot Slottsskogen genom en grönskande yta med trädplanteringar, se Figur 160 och Figur 161. Det är viktigt att bibehålla den visuella kopplingen till parken genom trågets genomsiktliga skärmar, varför vegetationen inte heller bör vara allt för tät.



Figur 161. Vy längs gång- och cykelbana på utsida tråg (COWI, 2025).



Figur 159. Inspiration för gestaltning av kontaktledningsstolpar, Sankt Laurentiigatan i Lund (COWI, 2025).



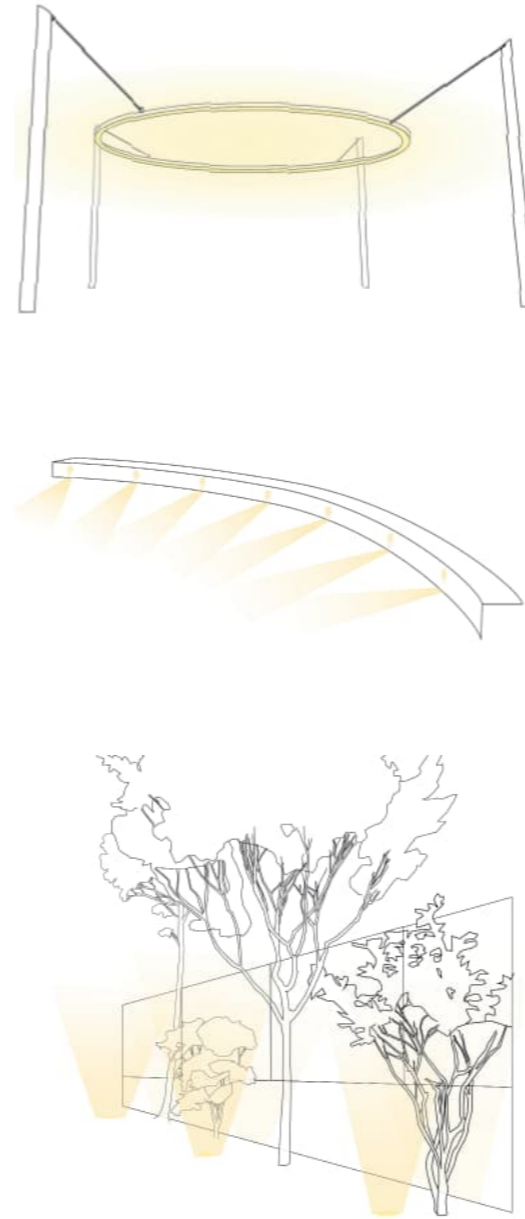
Figur 160. Vy över tråget med Slottsskogen och Göteborgs naturhistoriska museum i bakgrunden (COWI, 2025).

Belysningskoncept

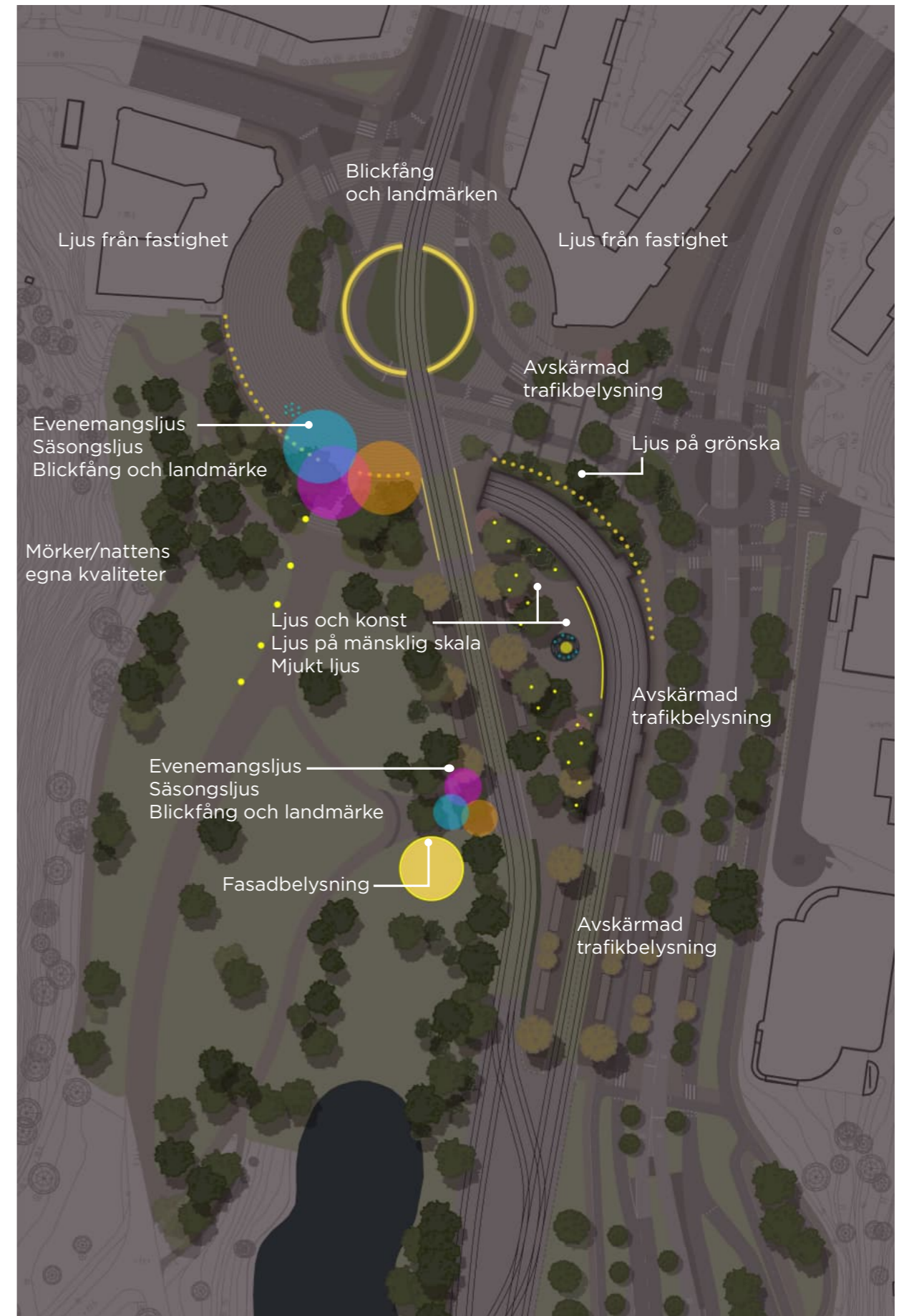
Belysningen av Slottsskogens huvudentré föreslås vara flexibel och ta ett modernt grepp med inslag av färg eller mönster för att kontrastera mot det starkt kulturhistoriska uttrycket som dominerar platsen dagtid. Detta kan även kopplas till platsens funktion som även innefattar ett stort nyttjande av ungdomar och besökare till olika evenemang som hålls i parken. Platsens identitet och funktion kan variera under dygnets ljusa och mörka timmar såväl som under årets olika årstider. Slottsskogens huvudentré liksom parkens sekundära entré i öst kan utgöra platser för evenemangsljus och säsongsljus, exempelvis julbelysning. För att undvika kontrast mellan gaturummets och parkens ljus får belysningen gärna spilla in vid huvudentrén.

Belysningen på Linnéplatsen är tänkt att förstärka den rundade formen genom armaturer både i mark och ovan mark. Pollare eller markbelysning ska följa och förstärka cirkelformen genom ett nedåtriktat ljus mot markbeläggningen. Ovan mark föreslås en stor cirkel/gloria som placeras centrerat över Frölundabanans spår. Den utgör ett identitetsskapande element och en entrésymbol för spårvagnen. Effektbelysning på trågmurens utsida kan skapa bättre sikt genom vegetationen under dygnets mörka timmar. I gaturummen föreslås traditionell belysning för respektive trafikslag. I Slottsskogen måste belysningen ta hänsyn till fauna exempelvis till fladdermöss.

I Närparken föreslås en intim och jämn belysning för att undvika skymda ytor som kan upplevas otrygga. Lägre armaturer som pollare och markbelysning passar den mänskliga skala som föreslås på platsen. Konstverk och vattenspegel får gärna effektbelysas. Se Figur 162 och Figur 163 för föreslagen belysning.



Figur 162. Skisser som visar olika typer av ljussättning; Gloria, integrerad belysning i muren vid Slottsskogens entré och belysning av trågets utsida (COWI, 2025).



Figur 163. Illustrerad plan som visar föreslagen belysning på platsen (COWI, 2025).

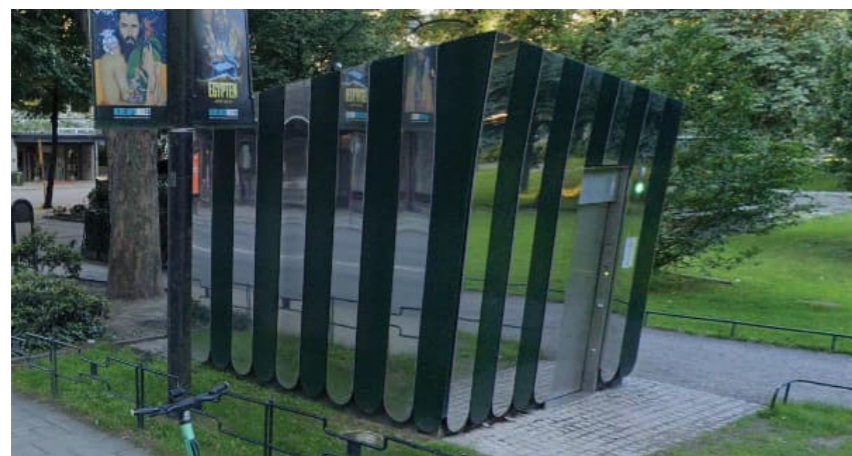
Likriktarstation

Platsens karaktär

Vid Dag Hammarskjöldsleden föreslås en likriktarstation placeras, se Figur 166 för dess placering. Likriktarstationen är placerad i en livlig trafikmiljö, präglad av infrastruktur och med Slottsskogen som fond. Byggnadens placering gör att den kommer synas av förbipasserande biltrafikanter, fotgängare och cyklister. Den är även placerad så att den syns från Annedalskyrkans höjd. Därför är det viktigt att byggnaden anpassas till den gröna omgivningen.

Fasaden föreslås utföras med ett samtida, men diskret uttryck i material som exempelvis perforerad, borstad aluminium eller högpolerad plåt. Speglingar i fasaden kan förstärka intrycket av intilliggande grönska. Se Figur 164 för exempel på en byggnad med högpolerad plåt. Denna typ av material placeras förslagsvis på de sidor av byggnaden som ej riskerar att blända trafikanter.

Fasaderna ska också till viss del beklädas med spaljéer som ger stöd för klätterväxter. Vegetationen syftar bland annat till att förhindra klotter och skadegörelse samt gynna insekter och djurliv.



Figur 164. Exempel på byggnad med högpolerad plåt som får en spegeleffekt, Humlegården i Stockholm (COWI, 2025).

Fasaden ska belysas för att betona byggnaden ytterligare och öka den upplevda tryggheten för förbipasserande fotgängare eller cyklister. Taket föreslås vara vegetationsbeklätt, se Figur 165.

Grönstruktur

Markområdet närmast likriktarstationen utgörs av gräsytor med träd placerade i en rad längs cykelvägen. Befintliga träd på ytan bevaras i stor utsträckning och där trädalléerna öster om cykelbanan kan kompletteras med befintliga träd som flyttas från den norra delen av Dag Hammarskjöldsleden.

Materialitet

Marken närmast likriktarstationen görs hårdgjord för att säkerställa åtkomst för servicefordon. Byggnaden ska kunna angöras med fordon från tre håll för att tillgängliggöra byte av olika typer av komponenter. Det ska också vara möjligt att gå runt hela byggnaden. Förslagsvis ska inga bänkar och sittplatser placeras i närheten av likriktarstationen. Detta för att undvika att obehöriga rör sig i området.



Figur 166. Likriktarstationens placering (COWI, 2025).



Figur 165. Likriktarstationens volym (COWI, 2025).

Återställning vid Göteborgs naturhistoriska museum

Platsens karaktär

Området för återställning efter schakt för bergtunnel och bergtunnelpåslag utgörs av en slänt intill Museibacken, upp mot Göteborgs naturhistoriska museum. Slänten utgör en övergångszon mellan lövskog och öppen park med en samling av flera särskilt skyddsvärda gamla träd, se Figur 169. I slänten finns även berg i dagen, inslag av buskar och ett lägre fältskikt. Biotopen har höga naturvärden som är direkt kopplade till träden vilka också är viktiga habitat för exempelvis insekter, fåglar och fladdermöss.

På sommaren fungerar slänten som en grön vägg. Under vinterhalvåret syns berget och Göteborgs naturhistoriska museum tydligare uppe på höjden. I den norra delen av slänten närmast Linnéplatsen, leder en trappa upp till muséet, se Figur 167 och Figur 168. Platsen är en del av ett större sammanhang, där slänten fortsätter söderut och skapar en tydlig höjdrygg mot den öppnare, lägre belägna parkdelen.

Påverkan på befintlig miljö

Flera träd kommer att utsättas för direkt påverkan på grund av den nya anläggningen. En del av träden kommer att behöva fällas, flyttas eller skyddas. Vissa av de träd som påverkas är identifierade som särskilt skyddsvärda träd.

Landskapsbilden och den historiska läsbarheten påverkas genom att en del av den miljöskapande fronten som utgörs av den skogsbeklädda bergslänten försvinner.



Figur 167. Gångväg till trappa mot Göteborgs naturhistoriska museum (COWI, 2024).



Figur 168. Trappa upp mot Göteborgs naturhistoriska museum (COWI, 2024).



Figur 169. Ekar i slänten (COWI, 2024).

Återställning

Eftersom slänten ligger i nära anslutning till Slottsskogens huvudentré kräver den en återställning som utförs med varsamhet och omsorg för dess känsliga läge. Slänten ska gestaltas utifrån ett helhetsperspektiv med hänsyn till hela slänten och kullen, med dess koppling till museét och huvudentrén in i Slottsskogen. Då stora trädvolymerna kommer att tas bort ska denna yta ses över utifrån

de nya förutsättningarna och undersökas om det finns nya möjligheter för exempelvis siktlinjer och synliggörande av trappan upp till Göteborgs naturhistoriska museum.

Återställningen ska kompensera för förlorade naturvärden, kulturvärden samt estetiska värden i så stor mån som möjligt. Arter föreslås väljas utifrån de inhemska arter som redan finns i Slottsskogen idag. Ambitionen är att bergskärningen inte ska synas

efter återställningen, vilket uppnås genom att fylla upp schaktgropen med jord- och fyllnadsmassor för blivande växtbäddar, samt att återställa slänten så likt befintlig miljö som möjligt.



Figur 170. Planvy över spårvägstunneln vid Museibacken samt dess påverkan på närliggande träd (COWI, 2025).

Återställning för tillfartstunnel vid Jungmansgatan

Platsens karaktär

Tunnelmynningen för tillfartstunneln på delsträcka Linné förläggs vid Jungmansgatan. Tunneln går sedan in i berget i västlig riktning där slänten fortsätter upp mot Slottskogen, se Figur 171.



Figur 171. Tillfartstunnelns läge längs anläggningen (AFRY, 2025, bearbetad av COWI).

Slänten är bitvis brant med berg i dagen men består också av flacka partier med uppvuxen vegetation. Slänten skapar en naturlig avgränsning av Slottskogen och bidrar med grönska och lummighet under sommarhalvåret. Både i slänten och i mötet mellan berget och den flacka marken står flera stora ekar, se Figur 172. Vissa av dem är identifierade som särskilt skyddsvärda träd, se Figur 173.

Påverkan på befintlig miljö

En förskola med tillfälligt bygglov är belägen på den plats där tunneln börjar och måste rivas för att ge plats till en ny räddningsväg. Se Figur 173 för förskolans läge med den skogsbeväxta slänten som

bakgrund. En detaljplan för en ny förskola på platsen ska påbörjas. Utöver förskolan omges området av bostadshus och en grusfotbollsplan. Mellan förskolan och slänten löper en upptrampad stig som kopplar samman fotbollsplanen med bostadshuset.

Flera träd kommer att utsättas för direkt påverkan i samband med anläggandet av tunnelmynningen. En del av träden kommer att behöva fällas, flyttas eller skyddas. Träd i närheten av tunneln riskerar också att påverkas indirekt genom exempelvis



Figur 172. Ek nedanför slänten (COWI, 2024).

sänkt grundvattennivå och förändrad växtyta vilket kan göra att trädens vitalitet och tillväxt påverkas negativt.



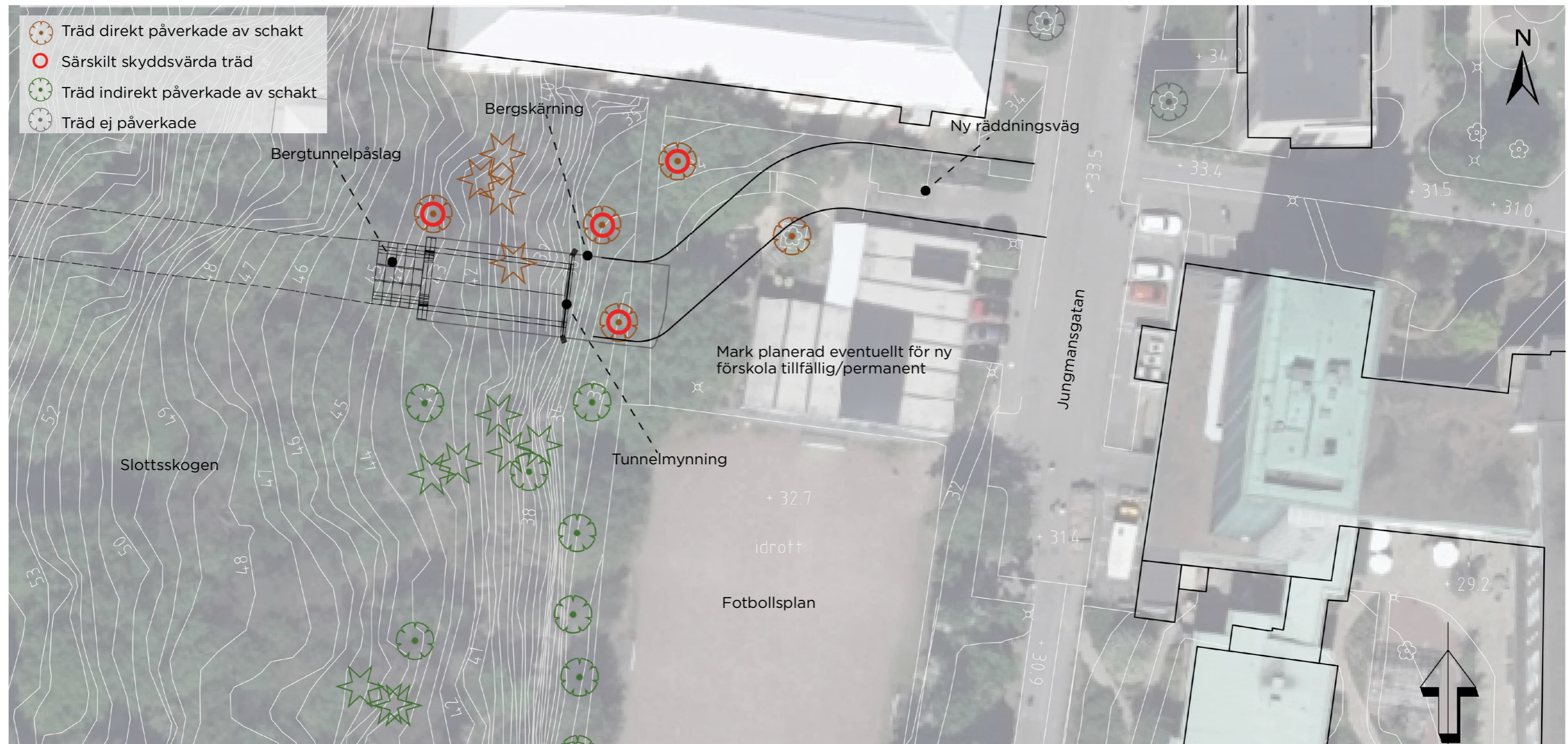
Figur 173. Förskola framför den vegetationsbeväxta slänten (COWI, 2024).

Återställning

Det är slänten ovanför tunneln samt ytan precis vid tunnelmynningen som utgör området för återställning, se Figur 174. Tunnelmynningen utgör ett stort visuellt ingrepp i landskapet och kräver en medveten gestaltning för att inpassas i omgivningen.

Bergtunnelpåslaget föreslås att täckas med jord- och fyllnadsmassor, lämpligen med jordmassor från närområdet för att få med en fröbank med befintlig

vegetation. Träd och buskar vid tunnelmynningens överytor föreslås att väljas utifrån de inhemska arter som idag finns i Slottsskogen. Växterna kan med fördel integreras i de mellanliggande jordvolymerna och i bergsskrevor som uppstår för att inpassas i miljön som den omkringliggande slänten utgör. Återställningen ska kompensera för förlorade naturvärden, kulturvärden samt estetiska värden i så stor mån som möjligt.



Figur 174. Planvy över tillfartstunneln vid Jungmansgatan, samt dess påverkan på närliggande träd (COWI, 2025).

6. Gestaltning under byggtiden

6.1 Inledning

Detta kapitel redovisar gestaltungsförslag för tillfälliga åtgärder under byggtiden av Lindholmsförbindelsen. Byggandet av den nya spårvägssträckan med tillhörande hållplatslägen kommer att påverka omkringliggande områden och gator i Göteborg under flera år framöver. Genom en medveten gestaltning av tillfälliga funktioner och åtgärder kan upplevelsen av området under byggtiden förbättras. Det kan bidra till en mer positiv inställning till projektet och väcka engagemang. Tillfälliga funktioner och åtgärder är insatser som genomförs under en viss period under byggtiden. Syftet är att säkerställa att närliggande platser och gator förblir trafiksäkra, trygga, orienterbara och möjliga att sköta.

I kapitlet redovisas generella gestaltungsprinciper som kan appliceras på samtliga delsträckor. Platsspecifika gestaltungsförslag för respektive delsträcka kommer att kompletteras i ett senare skede.

Förutsättningar

Byggtiden i ett projekt skapar ofta störningar för de som bor, arbetar och vistas i närheten. Med god planering i ett tidigt skede kan framkomlighet, tillgänglighet och trygghet säkerställas under hela byggtiden. Gestaltningen av de tillfälliga åtgärderna är viktig för upplevelsen av stadsbilden under byggtiden.

Tider

Den totala byggtiden för Lindholmsförbindelsen beräknas till cirka 10 år. Det innebär dock inte att alla ytor kommer att vara avstängda under hela perioden, utan det varierar beroende på vad som ska byggas på respektive plats. Arbeten som kommer att utföras under byggtiden är bland annat förberedelser i form av rivningsarbeten, ledningsomläggningar, anpassning av befintlig infrastruktur och temporära trafikomläggningar. Arbetet kommer att delas upp i flera etapper för att tillgodose framkomligheten.

Byggtidens påverkan

Under byggtiden kommer uppförandet av anläggningen få olika stor påverkan inom olika delsträckor.

För delsträckorna Lindholmen och Linné kommer spårvägen att gå i en tunnel via ett bergpåslag, se Figur 175. Detta innebär stora ingrepp på platserna som behöver spärras av som byggarbetsplatser. Omkringliggande områden kan också behöva

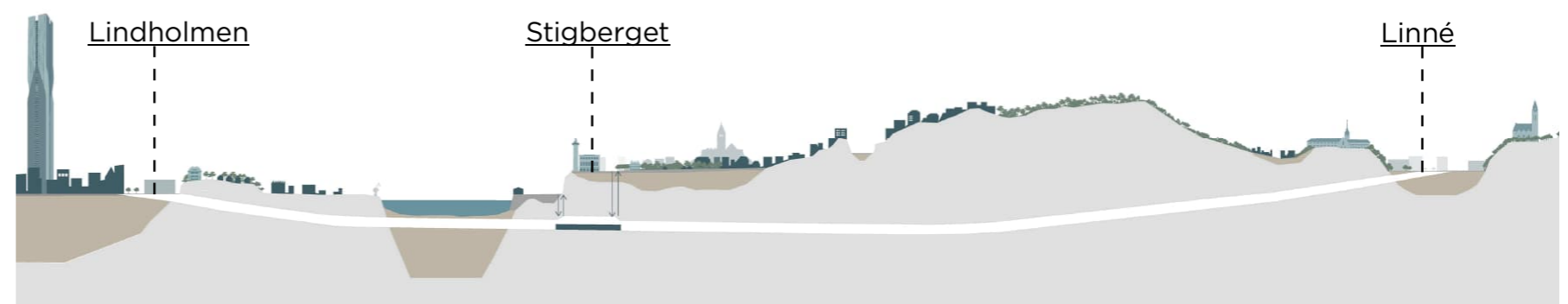
användas som etableringsytor eller uppställningsytor för material och arbetsfordon.

På Stigberget där en underjordisk station lokaliserats, se Figur 175, utförs byggnationen i ett öppet schakt som tar större yta i anspråk än den färdiga anläggningen.

På samtliga delsträckor medför även utbyggnaden av spårvägen en förändring av den befintliga trafikstrukturen. Det kan bland annat leda till ändrade gång- och cykelvägar, tillfälliga hållplatser för kollektivtrafiken och mer trafik av tunga fordon, både arbetsfordon och transporter av massor.

När områden och gator spärras av eller funktionen inom dessa under en tid blir otillgängliga kommer invanda rörelsemönster och befintliga trafikflöden att påverkas.

Vissa platser kommer att stängas av tillfälligt för att ge plats åt byggnationen, och kan på så vis istället utgöra barriärer i stadsrummet. Det kan leda till en ökad trafikbelastning på idag trafikmässigt lugna gator eller att andra platser får nya funktioner som mötesplatser eller rum för vistelse.



Figur 175. Principsektion som visar delsträckornas lokalisering längs Lindholmsförbindelsen (AFRY, 2025).

6.2

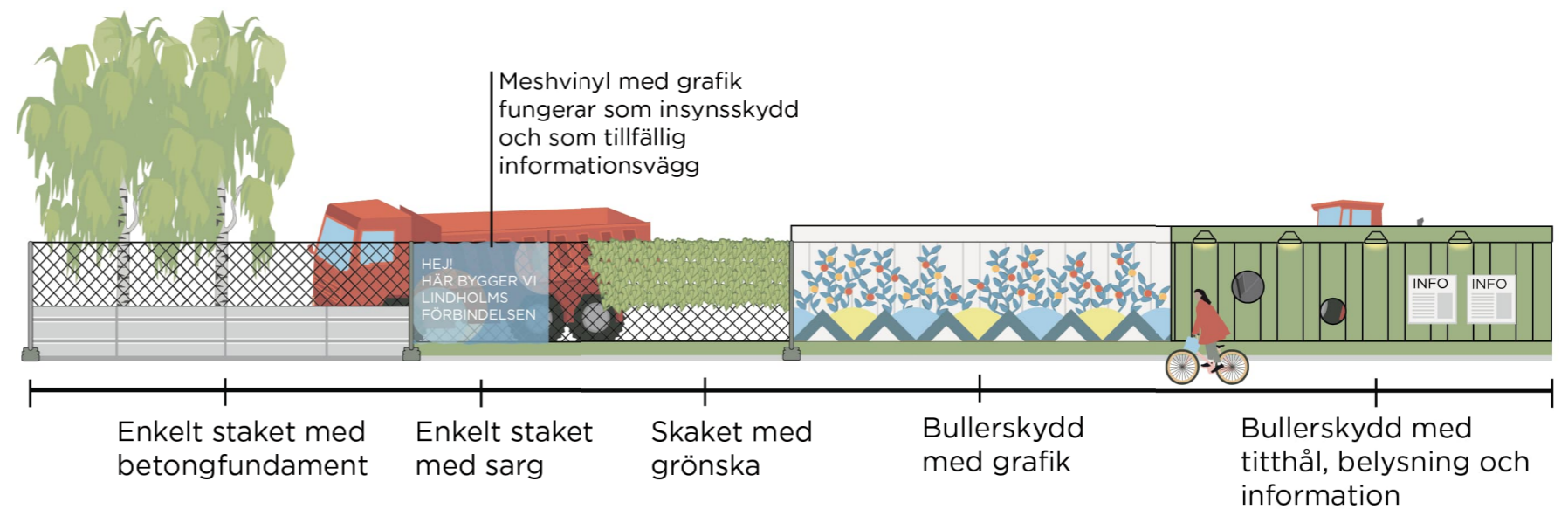
Gestaltningens principer

Gestaltningens principerna under byggtiden ska säkerställa att platserna är trafiksäkra, trygga, orienterbara och möjliga att sköta. Dessutom bör platsernas identitet bibehållas, liksom tillgänglighet och upplevelsevärden. Principerna är vägledande för utformningen under byggtid och ska tillämpas oavsett platsens karaktär.

Avskärmningar

Runt byggarbetsplatser inom Lindholmsförbindelsen, där det förekommer schaktgropar, etableringsytor eller områden som inte är avsedda för allmänheten, kommer fysiska avskärmningar att behövas. Avskärmningarnas funktion är att skydda både byggarbetsplatsen och förbipasserande, till exempel från att föremål eller material faller och skadar människor eller egendom. Avskärmningarna skyddar även mot buller.

Avskärmningarna kommer att bli påtagliga inslag i stadsbilden, speciellt på de platser som idag är stora målpunkter, exempelvis Linnéplatsen och Stigbergstorget. Avskärmningarna kommer att utgöra barriärer som bryter stadens flöden och kan göra miljön mindre inbjudande. Det är därför viktigt att de placeras och gestaltas på ett omsorgsfullt sätt så att de kan generera funktioner och värden åt platserna. De bör därför placeras så att ytorna blir överskådliga vilket underlättar orienterbarheten och ökar tryggheten. Dolda hörn, trånga utrymmen och återvändsgränder bör undvikas eftersom det försämrar överblicken.



Figur 176. Skiss som visar hur tillfälliga avskärmningar kan utformas (AFRY, 2025).



Figur 177. Exempel på plank som avskärmning kring byggarbetsplats vid Korsvägen i Göteborg. Planket har dekorerats med konst i form av muralmålningar (AFRY, 2025).

Avskärmningarna kan bestå av täta plank där det krävs av säkerhetsskäl. Då kan grafiska element eller konst integreras, se Figur 176 och Figur 177. De kan även bestå av genomsiktliga partier, i form av stängsel eller glasskärmar för att minska barriärkänslan och bibehålla siktlinjer, se Figur 178.

Genom dessa åtgärder kan fysiska avskärmningar bli en mer integrerad och till och med positiv del av stadsbilden under byggtiden.

Tillfälliga rörelsestråk

När områden, platser eller stråk blockeras under byggnationen, behövs tillfälliga entréer samt gång- och cykelvägar. Dessa ska på ett säkert sätt leda trafikanter och resenärer förbi – och ibland även genom – arbetsområdet. För fordonstrafik kan trafikomläggningar krävas beroende på situation och framkomlighet.

De tillfälliga stråken ska helst placeras så att de stödjer de naturliga rörelsemönstren i området. De bör även placeras så att de upplevs logiska och överskådliga.

Uppdelningen mellan gång- och cykelbanor behöver vara tydlig exempelvis genom skyltning och vägmålning. Det bör även finnas tydliga vägvisningar, se Figur 179. Val av material och utformning ska även underlätta för att hålla anläggningen prydlig och städad, samt vara enkla att montera upp och ner. Exempel på markmaterial kan vara asfalt eller trä beroende på trafikbelastning.



Figur 178. Exempel på genomsiktigt stängsel som används för att behålla sikten mot landmärken, Slussen i Stockholm (COWI, 2025).



Figur 179. Skyltning som beskriver trafiken under byggtiden, Slussen i Stockholm (COWI, 2025).



Figur 180. Exempel på tillfällig platsbildning på Grönsakstorget i Göteborg (Christina Pettersson, Göteborgs Stad, u.å.).

Tillfälliga platsbildningar

Avskärmningarna av området kan ge upphov till nya platser och där lämpliga utrymmen kan tillföras en ny funktion. Dessa nya platsbildningar kan bli tillfälliga mötesplatser eller rekreationsytor under byggtiden, vilket bidrar till en mer levande och användbar stadsmiljö. De kan exempelvis förse med tillfälliga sittplatser i solläge, lekfulla element, flyttbara planteringskärl eller cykelställ, se Figur 180. De skulle även kunna utgöra en testplats för staden att exempelvis testa en ny belysning eller utrustning.

Kommunikation och identitet

Under byggskedet kommer kommunikationen till trafikanter, resenärer, boende och besökare spela en viktig roll, eftersom det under flera år kommer vara platser i förändring vilket kan skapa förvirring.

Dessutom förkläs platser tillfälligt under byggtiden genom exempelvis plank, stängsel och presenningar. Vilket kan göra att platsers identitet suddas ut under

en period. Därför är kommunikationen viktig och den kan hjälpa till att påminna om den plats som det en gång var, men även om den plats som det kommer att bli genom projektet.

Information om platsen och projektet kan presenteras på olika sätt för att fånga intresse och nå ut till fler målgrupper. Det kan exempelvis göras genom en modell av projektet byggd i lego eller en tv-skärm som lär ut om de djur och insekter som finns i



Figur 181. Exempel på hur man kan göra tithåll för att synliggöra det pågående arbetet för stora och små, i Malmö (COWI, 2025).



Figur 182. Exempel på en TV-skärm som visar information om vilka fiskar som passerar varje dag. I Slussen, Stockholm (COWI, 2025)

anslutning, och som projektet behöver ta hänsyn till, se Figur 182.

Utsikt över byggarbetsplatsen kan skapa intresse och nyfikenhet hos förbipasserande. På så sätt kan man följa byggmomenten och se hur anläggningen växer fram. Detta kan göras genom exempelvis tithåll placerade på olika höjder, på lämpliga platser i avskärmningarna, se Figur 181.

Skylltningen behöver vara tydlig, lättläst och lättförståelig. Utformningen av informationsskyltar, vepor eller liknande bör vara enhetliga längs hela sträckan så att de är lätta att hitta och känna igen.

Kulturmiljöstärkande åtgärder

Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen ligger alla inom riksintressen för kulturmiljövården och har utöver det, kulturhistoriska värden som är skyddade eller utpekade enligt kulturmiljölagen och plan- och bygglagen. Därför är det av extra vikt att arbeta med kulturmiljöstärkande åtgärder under byggtiden för samtliga platser.

Kulturmiljöstärkande åtgärder är insatser som syftar till att minska de negativa effekterna på kulturmiljöer under byggtiden av större projekt. Åtgärderna handlar om att bevara eller synliggöra platsens historia och identitet på alternativa sätt. Det kan göras genom att kommunicera om platsens historia exempelvis genom arkeologiska fynd, historiska foton eller pedagogiskt material som utställningar på byggplank eller i glasmontrar, se Figur 183. Vidare kan tillfälliga konst- eller lekplatser med historiska teman upprättas. Ytterligare ett exempel på en åtgärd är att återskapa siktlinjer som inte är lika tillgängliga under byggtiden, genom foton eller målningar. Grundläggande är att platsens kulturhistoriska berättelser kan fortsätta förmedlas



Figur 183. Exempel på historiska foton som visas, i Lomma (COWI, 2025).

och tillgängliggöras, trots att miljön tillfälligt är under ombyggnad.

Tillfällig konst

Tillfällig konst kan vara en del av kommunikationen och bidra till positiva upplevelser under byggtiden. Genom konstnärliga inslag på avskärmningar, plank, gångstråk och tillfälliga vistelseytor kan byggarbetsplatserna bli mer levande och tillgängliga. Konsten kan också användas för att väcka nyfikenhet, förklara projektet och skapa dialog med invånare och besökare. Tillfälliga konstverk kan vara experimentella, lekfulla eller platsreflekterande, se



Figur 184. Exempel på platsreflekterande konst där arkeologiska fynd från platsen visas i glasmontrar, Slussen i Stockholm (COWI, 2025).

Figur 184 och Figur 185. Vissa kan få en permanent plats i det färdiga projektet. Konsten behöver även ta hänsyn till förvaltningsaspekter såsom skötsel och underhåll.

Inom projektet har det tagits fram ett konstprogram med tematiken *Lånade landskap*, se beskrivning om det i kap 1. Under byggandet av Lindholmsförbindelsen kommer konstgestaltningen att engagera människor som bor och arbetar runt byggarbetsplatsens närområde.



Figur 185. Exempel på tillfällig lekfull konst, PLX i Blekinge (COWI, 2025).

Tillfälliga planteringar

Eftersom byggtiden är föränderlig är det svårt att plantera träd i marken. En byggarbetsplats ger ofta dåliga förutsättningar för träd att växa då de kan skadas av maskiner och dessutom kan trädet hindra framkomligheten. Istället behöver vegetation under byggtid planteras i flyttbara planteringskärl.

Att integrera tillfälliga planteringar och gröna inslag under byggtiden är inte bara en estetisk förbättring utan också en åtgärd för att främja både miljömässiga och sociala värden.

Genom att exempelvis ha en tillfällig plantskola med träd som väntar på att planteras får träden ett pedagogiskt syfte där man synliggör dess funktion och värde i staden, se Figur 186.

Tillfällig belysning

Under byggtiden kommer tillfälliga avskärmningar och stråk innebära förändringar i hur platser upplevs och används. Miljön kan bli svår att orientera sig i, särskilt under dygnets mörka timmar. Därför behövs tillfällig belysning som gör det lättare att hitta, ökar tryggheten och minskar risken för olyckor.

Belysningen bör planeras för att ge en jämn och behaglig ljusmiljö som anpassas till platsers olika karaktär och funktion och följer stadens belysningsstandard. Innanför arbetsområdet krävs en starkare belysning, och där är det viktigt att hänsyn tas så att ljuset inte bländar eller stör omgivningen. Särskild omsorg bör läggas vid smala passager,

hörn och gångstråk, där belysning kan förstärka tryggheten och förbättra överblicken.

Tillfällig belysning kan också användas kreativt, exempelvis genom ljusslingor, effektbelysning eller för konstillationer, vilket bidrar till att skapa trivsel och ett mer levande stadsrum under byggtiden, se Figur 187.



Figur 187. Exempel på tillfällig busshållsplats som är utrustad med olika typer av belysning vilket ger ett välkomnande och tryggt intryck, Lund (COWI, 2025).



Figur 186. Exempel där man synliggör träd som väntar på plantering, på Kungsgatan i Göteborg (COWI, 2025).

7. Slutsatser

Kapitel 7 sammanfattar de viktigaste gestaltungsavsikterna för Lindholmsförbindelsen och pekar ut riktningen för det fortsatta arbetet. Här konkretiseras hur programmets mål och principer ska omsättas i kommande projekteringsfaser, med fokus på att säkerställa kvalitet, platsanpassning och långsiktig hållbarhet i utformningen. Kapitlet lyfter även behovet av fortsatt samordning, utvärdering och fördjupning inom särskilda områden.

7.1 Gestaltungsavsikter för vidare projektering

Detta avsnitt tydliggör de gestaltungsavsikter som ska ligga till grund för den fortsatta projekteringen. För varje delsträcka – Lindholmen, Stigberget och Linné – sammanfattas avgörande förutsättningar, gestaltungs mål och kärnan i utformningen. Syftet är att säkerställa att platsens identitet, funktion och kvaliteter bevaras och utvecklas genom hela projektets livscykel.

Delsträcka Lindholmen

Delsträckan Lindholmen är indelad i tre områden: Parken, Plejadgatan och Spårområdet, se Figur 29. Utformningen av dessa platser har baserats på ett antal avgörande förutsättningar, gestaltungs mål för delsträckan samt andra viktiga aspekter som påverkat utformningen. För att säkerställa att dessa faktorer beaktas i den fortsatta projekteringen sammanfattas de nedan.

Parken

Avgörande förutsättningar:

- Befintliga träd
- Befintlig topografi
- Tillkommande tråg
- Skyfallshantering

Kärnan i utformningen:

- En mer parklik karaktär med inramning av mur
- Höjdsättning och växtval som bäddar in tråget i parkens topografi
- Fri sikt från spårområdet genom omsorgsfull utformning av växtytor
- Integrerad skyfallsyta med vistelsemöjligheter
- Tydliga gångstråk

Plejadgatan

Avgörande förutsättningar:

- Räddningsväg
- Lågfartsgata
- Flexibilitet mot närliggande fastighet
- Omledning av trafik från Plejadgatan

Kärnan i utformningen:

- Lågfartsgata med enhetligt golv i ljust markmaterial och utspridda sittmöjligheter

- Nedsänkta planteringsbäddar med träd och växtlighet som fungerar som regnbäddar
- Trågvägg inbäddad i grönska
- Bred trappkonstruktion med sittytter
- Lummigt parkrum i lägsta delen av området

Spårområdet, tråget och mötet med Lindholmsallén

Avgörande förutsättningar:

- Lindholmsalléns gestaltning
- Trågets utformning på insidan
- Räcke på trådkanten
- Drift- och underhållsfordon för spårvägens tillgänglighet

Kärnan i utformningen:

- Materialsättning av tråget så att det smälter in i omgivningen och berget
- Att få till en prioriterad övergång för fotgängare och cyklister över spårvägstriangeln
- Ett grönt spårområde. Plantering med buskar och perenner längs med det gräsbeklädda spårområdet
- Bibehållna befintliga lindar längs Lindholmsallén. och att skapa en fortsättning av Lindholmsallén så långt som möjligt

Delsträcka Stigberget

Delsträckan Stigberget präglas av sin komplexa topografi, starka kulturhistoriska identitet och den nya underjordiska hållplatsen. Utformningen har baserats på platsens unika förutsättningar, höga krav på resenärskvaliteter och behovet av att integrera ny infrastruktur i en känslig stadsmiljö. Nedan sammanfattas avgörande förutsättningar, gestaltungs mål och kärnan i utformningen.

Entrébyggnad vid Stigbergstorget

Avgörande förutsättningar:

- Kulturhistoriskt värdefull miljö
- Begränsat utrymme på torget
- Behov av tydlig och trygg huvudentré

Kärnan i utformningen:

- Entrébyggnad utformas för anpassning till kulturvärden och för att bidra till stadsmiljön
- God sikt in och ut ur byggnaden för ökad trygghet
- Materialval som harmonierar med platsens karaktär

Underjordisk hållplats och vertikala kommunikationer

Avgörande förutsättningar:

- Höjdskillnad på cirka 30 meter
- Krav på tillgänglighet och trygghet
- Integration av konst och ljus

Kärnan i utformningen:

- Diagonalt schakt med rulltrappor och snedbanehissar

- Materialresa som speglar platsens geologi och historia
- Ljussättning som förstärker rörelsen nedåt och uppåt
- Konstnärlig gestaltning på mellanplan

Plattformsrum

Avgörande förutsättningar:

- Begränsat utrymme under jord
- Höga krav på orienterbarhet och säkerhet

Kärnan i utformningen:

- Slitstarka material som speglar miljön uppe på Stigbergstorget
- Glaspartier för visuell kontakt mellan utrymmen
- Integrerad belysning i undertak och väggar

Entré vid E45/Oscarsleden

Avgörande förutsättningar:

- Framtida stadsutveckling vid Masthuggskajen
- Skydd mot översvämning
- E-45/Oscarsleden flyttas norrut cirka 3-4 meter

Kärnan i utformningen:

- Två entréer med glasade dörrpartier
- Anpassning till både nuvarande motorväg och framtida stadsgata
- Möjlighet till cykelparkering och god tillgänglighet

Likriktarstation Fjällgatan

Avgörande förutsättningar:

- Begränsat utrymme i kuperad terräng

- Behov av låg visuell påverkan

Kärnan i utformningen:

- Integrerad i bergslänten med återbrukad natursten
- Vegetationstak och klätterväxter för att smälta in i landskapet
- Befintlig historisk stenmur integreras i designen

Delsträcka Linné

Delsträcka Linné är indelad i fem huvudsakliga områden; Den runda formen, Slottsskogens huvudentré, Linnépassagen, Slottsskogens sekundära entré i öst samt Närparken. Utformningen är gjord utifrån ett antal avgörande förutsättningar per plats och de gestaltungs mål som är framtagna för delsträckan. Utöver dessa områden kommer träget att utgöra ett nytt, större inslag i stadsrummet och kräver således gestaltning med stor omsorg. Två ytor ska återställas efter anläggandet av tunneln, den ena i museibacken vid Göteborgs naturhistoriska museum och den andra vid Jungmansgatan. För att säkerställa att dessa faktorer beaktas i den fortsatta projekteringen sammanfattas de nedan.

Den runda formen

Avgörande förutsättningar:

- Trafikutformning med körbanor, angöringsytor, cykelvägar med mera minskas i sin utbredning
- Höjdsättning med hänsyn till höjning av Frölundabanan över betongtunnel för Lindholmsförbindelsen
- Flertalet av de befintliga lindarna behålls och kompletteras med ytterligare träd för att återställa allé

- Tillräcklig växtbädd för träd och vegetation ovan betongtunnel
- Anpassning efter ledningar och andra liggande konstruktioner under mark

Kärnan i utformningen:

- Den historiskt runda formen förstärks genommarkmaterial, vegetation och landskapselement
- Siktlinje från Linnégatan mot Slottsparkens huvudentré återskapas
- Gränsen mellan stadsrum och park förtydligas
- Stora, öppna och flexibla torgytor anordnas framför huvudentrén

Slottsskogens huvudentré

Avgörande förutsättningar:

- Siktlinje från Linnégatan mot Slottsparkens huvudentré återskapas
- Tillräcklig växtbädd för träd och vegetation ovan betongtunnel
- Anpassning efter ledningar och andra liggande konstruktioner under mark

Kärnan i utformningen:

- Entrén ska vara tillräckligt bred för att hantera stora mängder människor
- Stora träd som på sikt kan skapa en grön portal in i parken

Linnépassagen

Avgörande förutsättningar:

- Trafikutformning med minskat antal körfält och plats för angöringsytor respektive mer plats för gång- och cykelvägar, vistelseytor samt grönska
- Höjdsättning med hänsyn till höjning av Frölundabanan över betongtunnel för Lindholmsförbindelsen
- Anpassning efter ledningar och andra liggande konstruktioner under mark

Kärnan i utformningen:

- Utformningen ska stödja en temposänkning genom avvikande material och träd som visuellt smalnar av gaturummet
- Ett sammanhängande markmaterial tvärs igenom körbanor, refuger samt gång- och cykelstråk
- Trappa i refug som tar upp en större höjdskillnad mellan körriktningarna

Slottsskogens sekundära entré i öst

Avgörande förutsättningar:

- Tydlig koppling till entrén från hållplatser och övergångsställen på Dag Hammarskjöldsleden
- Entrén ska vara tillräckligt bred för att hantera stora mängder människor
- Anpassning efter ledningar och andra liggande konstruktioner under mark

Kärnan i utformningen:

- Siktlinje från passagen över Dag Hammarskjöldsleden och vidare in i parken

- Entrén ska utformas så den är underordnad Slottsskogens huvudentré

Närparken

Avgörande förutsättningar:

- Ska kunna rymma många människor
- Det ska vara enkelt att ta sig ut på hållplatslägena
- Mycket vegetation för att skapa ett behagligt lokalklimat
- Anpassning efter ledningar och andra liggande konstruktioner under mark

Kärnan i utformningen:

- Mycket vegetation för att åstadkomma en känsla av att hållplatsen ligger i parken
- Hårdgjorda ytor mellan upphöjda planteringar för ett tillgängligt torg där många människor kan vistas samtidigt
- Nyttja solläget längs trågmuren
- Visuell koppling från Närparken genom hållplats och in i Slottsskogen

Tråget

Avgörande förutsättningar:

- Höjd på mur och skärm utgår från höjdsättning, mark och skyfallsvolymer
- Mur och skärm ska ha funktion som pet- och elskydd samt ej vara klättringsbart

Kärnan i utformningen:

- Utformas med så få element som möjligt för att skapa en stilren helhet

- Granitbeklädning på murdelar för att koppla an till muren vid Slottsskogens huvudentré och material som används i Slottsskogen
- Skärmar ska vara genomsiktliga för att minska barriäreffekten

Återställning vid Göteborgs naturhistoriska museum

Avgörande förutsättningar:

- Kompensationsåtgärder för de träd som tas bort ska delvis återställas i slänten
- Efter trädfällning som krävs för anläggningen ska platsen ses över ifall nya siktlinjer upp mot Göteborgs naturhistoriska museum kan skapas

Kärnan i utformningen:

- Slänten ska återfyllas med massor så att bergskärningen inte blir synlig
- Slänten ska i så stor mån som möjligt efterlikna befintlig miljö avseende vegetationsval

Återställning för tillfartstunnel vid Jungmansgatan

Avgörande förutsättningar:

- Kompensationsåtgärder för de träd som tas bort ska delvis återställas i slänten
- Tunnelmynningens placering och åtkomst via serviceväg

Kärnan i utformningen:

- Slänten ska återfyllas med massor så att bergskärningen inte blir synlig
- Slänten ska i så stor mån som möjligt efterlikna befintlig miljö avseende vegetationsval

- Tunnelmynningen ska placeras grunt i berget och utformas så att den inte skapar otrygga tillhåll
- Porten ska utformas så diskret som möjligt för att smälta in i dess omgivning

7.2 Fortsatt arbete

Här beskrivs nästa steg i gestaltungsarbetet, inklusive behov av fördjupningar, kompletteringar och fortsatt samverkan. Avsnittet lyfter även fram viktiga lärdomar från samrådsprocessen samt identifierar områden där ytterligare analys och utvärdering krävs för att säkerställa att projektets ambitioner uppfylls i praktiken.

Synpunkter från samrådet

Samrådsprocessen för både järnvägsplanen och detaljplanerna ger värdefulla insikter och synpunkter från både allmänhet och berörda aktörer. Dessa synpunkter kommer att ligga till grund för fortsatt utveckling av gestaltungsförslagen.

Utvärderingsverktyg

För att säkerställa att gestaltungsambitionerna uppfylls över tid behöver ett systematiskt utvärderingsverktyg utvecklas. Verktöget ska kunna användas i olika skeden – från projektering till genomförande och drift – och omfatta både kvalitativa och kvantitativa parametrar. Det ska även möjliggöra uppföljning av hur väl projektet lever upp till de prioriterade kvaliteterna och gestaltungs målen.

Kompensationsåtgärder träd

Projektet medför påverkan på befintlig grönstruktur, särskilt i form av träd som behöver tas ned. För att kompensera för detta ska åtgärder vidtas i form av nyplantering av träd, återställning av grönområden och förstärkning av ekologiska samband.

Kompensationen ska utgå från principen om ekologisk och rumslig likvärdighet, och bidra till att stärka platsens långsiktiga hållbarhet och identitet.

7.3 Sammanfattande avslutning

Lindholmsförbindelsen är ett komplext stadsutvecklingsprojekt där tekniska lösningar, platsens identitet och människors vardag möts. Kapitel 7 har sammanfattat de gestaltungsavsikter som ska vägleda den fortsatta projekteringen, med särskilt fokus på att bevara och förstärka platsers karaktär, skapa trygga och tillgängliga miljöer samt integrera hållbarhetsaspekter i varje del av utformningen.

Det fortsatta arbetet kräver fördjupning inom flera områden – från materialval och växtlighet till belysning och möblering – men också en fortsatt lyhördhet för platsens förutsättningar och de behov som framkommit i dialog med stadens invånare. Genom att hålla fast vid de prioriterade kvaliteterna och arbeta tvärdisciplinärt kan Lindholmsförbindelsen bli en förebild för hur infrastrukturprojekt kan bidra till levande, hållbara och sammanhållna stadsrum.

Referenser

Källor

Nedan sammanställs en kombinerad litteratur- och figurförteckning utifrån planeringsunderlag, styrande dokument och vägledningar, fotografier, bild- och illustrationskällor samt kartor och geografiska underlag.

AFRY (2024) PM Hållplatsalternativ Stigberget.

AFRY & COWI (2024) Illustrationer och visualiseringar.

AFRY & COWI (2024) Illustrationsplaner och sektionskartor.

AFRY & COWI (2025) Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys Lindholmsförbindelsen. Samrådshandling järnvägsplan.

COWI (2025) Naturvärdesinventering Linnéplatsen.

COWI (2025) PM Åtgärdsprogram träd.

COWI & Arkitema (2023) Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys - Lindholmsförbindelsen.

Göteborgs Stad (2014) Kvalitetsprogram för detaljplaner för Västlänken

Göteborgs Stad (2024) Historiska kartor och foton.

Göteborgs Stad (2024) Historiska kartor över Linnéplatsen (1942, 1970, 2024).

Göteborgs Stad (2024) Kartunderlag för dagvattenhantering och vegetation.

Göteborgs Stad (2024) Platsanalyser - Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen.

Göteborgs Stad (2024) Stadsmiljöpolicy - Stadens färg, golv, ljus, möbler och träd.

Göteborgs Stad (2024) Översiktskarta över Lindholmsförbindelsen.

Göteborgs Stad (2024) Översiktsplan för Göteborg.

Göteborgs Stad (2025) Teknisk handbok.

Göteborgs Stad, Kulturförvaltningen & Exploateringsförvaltningen (2024) Lånade landskap - Konstprogram för Lindholmsförbindelsen.

Göteborgs Stad, Stadsbyggnadsförvaltningen (2023) Stadsmiljöförvaltningens vägledning för belysning av allmän plats.

Göteborgs Stad, Stadsbyggnadsförvaltningen (2024) Planprogram för Linnéplatsen - Beslutshandling inför samråd.

Göteborgs Stad, Trafikkontoret (2015) Cykelprogram för en nära storstad 2015-2025. Rapportnummer 2:2015.

Göteborgs Stadsmuseum (2024) Linnéplatsen - Kulturmiljöunderlag. Rapportnummer 2024:04.

Göteborgsregionen (2007) Den ideala bytespunkten - med resenären i fokus.

Katarina Lundgren (2024) Materialarkiv - Herbarium och bergprover.

Krook & Tjäder (2023) Stadsrumsanalys Linnéplatsen - Underlag till järnvägsplan Lindholmsförbindelsen.

Mareld (2023) Slottsskogens entré - Linnéplatsen - förslagshandling.

Västtrafik (2023) Hållplatskoncept - Vänta under trädet.

Västtrafik (2023) Kartor över bytespunkter och hållplatslägen.

Västtrafik (2023) Tävlingens vinnarbilder [Bildmaterial].

Västtrafik (2023) Tävlingens vinnarbilder [Bild].