
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 Förslagshandling Lindholmen

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 förslagshandling för Lindholmen:

1. Förslagshandling allmän plats Delområde Lindholmen inom stadsdelen Lindholmen, 2025-11-28 (AFRY)

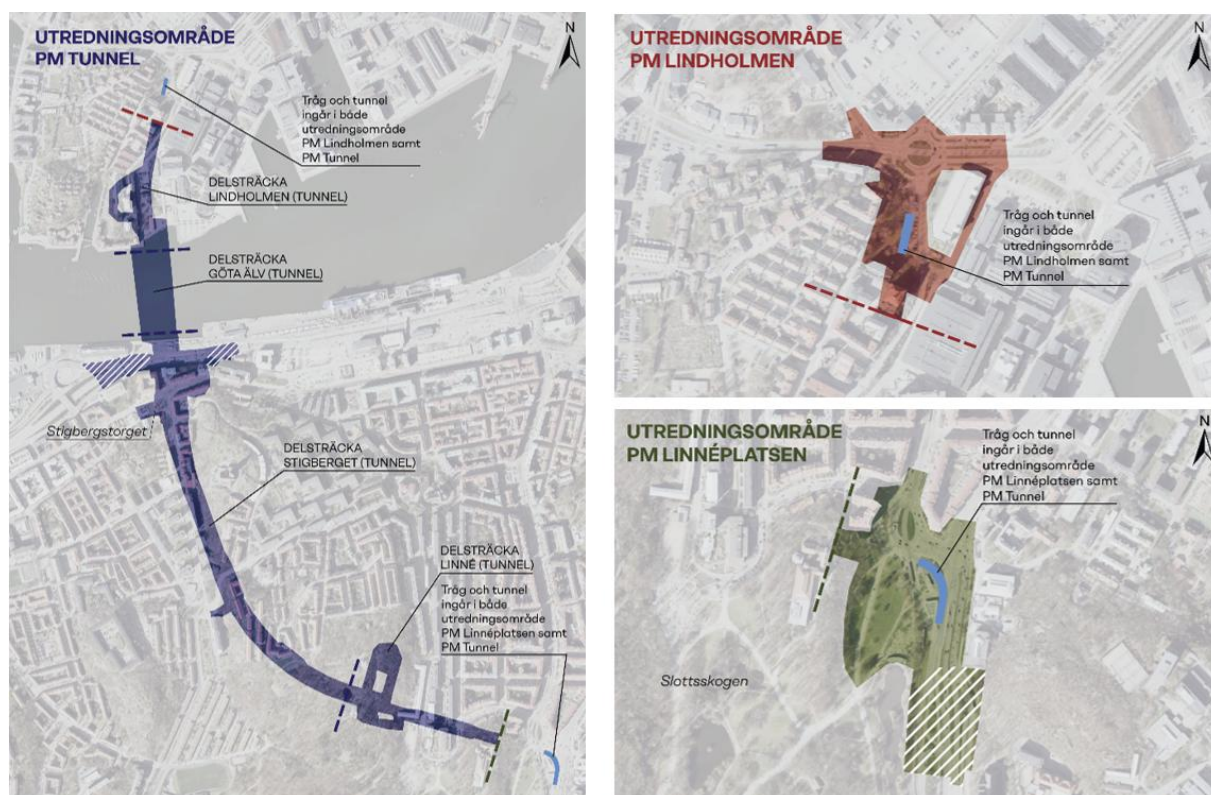


Figur 1. Översiktskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

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 geografisk avgränsning 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.

Förslagshandling för allmän plats Lindholmen beskrivs i en separat rapport och omfattar endast området runt Lindholmen. Avgränsningen baseras på den tidigare detaljplaneavgränsning, se Figur 1 nedan. Inför kommande granskningsskede, kommer rapporten att justeras så det tydligare framgår att det är ett underlag till aktuell detaljplan, som numera går 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).



Förslagshandling allmän plats

**Detaljplan för spårväg Lindholmen - Linnéplatsen, delområde Lindholmen
inom stadsdelen Lindholmen**

2025-11-28

Namn på uppdrag

Detaljplan för spårväg Lindholmen -
Linnéplatsen, delområde Lindholmen
inom stadsdelen Lindholmen
SBF 2023-02222

Diarenummer

Göteborgs
Stad

Beställare

Stadsbyggnadsförvaltningen,
Göteborgs Stad

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson

Karin Jern



AFRY

Konsult

AFRY

Frösundaleden 2A

169 75 SOLNA

010 505 00 00

Uppdragsansvarig

Peter Lundman

Handläggare

Einar Omstedt
Malin Kärnhagen Wolff
Isabelle Vramsten
Joanna Rydlöv
Jon Weihard

Innehåll

1	Inledning	6
1.1	Bakgrund.....	6
1.2	Lindholmsförbindelsen.....	6
1.3	Detaljplaner	7
1.4	Syfte och mål	7
2	Förutsättningar	8
2.1	Presentation av detaljplan och planprogram	8
2.2	Omfattning och avgränsning.....	9
2.3	Styrande dokument	10
2.4	Platsspecifika förutsättningar	13
2.5	Styrande förutsättningar från andra utredningar inom planarbetet	16
3	Platsanalys	22
3.1	Befintlig plats	22
3.2	Sammanfattning	29
3.3	Planerad struktur	30
4	Koncept	32
5	Förslag	33
5.1	Spårområdet, Lindholmsallén och mötet med tråget - mellanskede.....	35
5.2	Parken och Gamla Ceresgatan	42
5.3	Plejadgatan	45
5.4	Anpassning till sluskskede	49
5.5	Ledningar och träd	50
5.6	Ställningstaganden och konsekvenser	52
6	Förhållanden under byggtiden	59
7	Fortsatt arbete	60
8	Bilagor	61
9	Referenslista	62

Sammanfattning

Göteborgs Stad planerar en ny spårvägsförbindelse – Lindholmsförbindelsen – mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigbergstorget. I området kring anslutningen på Lindholmen tas en ny detaljplan fram som syftar till att anpassa och utveckla platsen efter de nya behov som uppstår i samband med genomförandet av Lindholmsförbindelsen. Aktuellt dokument utgör förslagshandling för utformningen av allmän plats inom, och i anslutning till, den nya detaljplanen.

Förslagshandlingens avgränsning är något större än detaljplanens planområde och omfattar allmän platsmark längs Lindholmsallén fram till hållplats Lindholmen, Plejadgatan och Kunska­p­sgatan söderut till korsningen med Lärdomsgatan samt de delar av Karlavagnsgatan, Polstjärnegatan, Ceresgatan och Gamla Ceresgatan som angränsar till befintlig cirkulationsplats.

Platsanalysen visar på att området har både styrkor och svagheter som påverkar utvecklingen av allmän plats. Några av områdets styrkor är goda anslutningar till cykelstråk och olika kollektiva färdmedel, en mångfald av målpunkter och funktioner samt förekomsten av en befintlig bostadsnära park. Till svagheter hör bland annat storskaliga trafikytor som skapar barriäreffekter och brist på stadsmässighet, trygghetsproblematik under mindre befolkade tider samt en fragmenterad grönstruktur.

Konceptet för gestaltningen i utformningsförslaget har varit ”möte mellan historia och samtid”, vilket syftar till att skapa en harmonisk dialog där både de äldre och de moderna delarna av Lindholmen kan samexistera och berika varandra. Mål för gestaltningen är att skapa identitet och trygghet, förstärka grönstruktur och rekreativa värden samt att främja tillgänglighet och rörelse.

En konsekvens av Lindholmsförbindelsen är att befintlig cirkulationsplats rivs och att Lindholmsallén med anslutande ytor väster om hållplatsen behöver byggas om. De övergripande förändringarna i utformningsförslaget är att Polstjärnegatan förlängs österut, förbi Karlavagnsgatan och fram till en ny korsning med Lindholmsallén. Ombyggnaden resulterar i att anslutningarna från Plejadgatan och Gamla Ceresgatan stängs, samtidigt som Kunska­p­sgatan öppnas mot Lindholmsallén. Vidare byggs Ceresgatan om till spårväg som en del av den planerade spårvägs­kopplingen Eriksbergslänken.

Utformningsförslaget beskrivs i tre delområden:

- Spårområdet, Lindholmsallén och mötet med träget
- Parken och Gamla Ceresgatan
- Plejadgatan

Del 1 utgör merparten av förslaget och omfattar ny utformning av Lindholmsallén och Polstjärnegatan, inklusive delar av Karlavagnsgatan och Kunska­p­sgatan, liksom spårvägsanslutningen till Lindholmsförbindelsen. Utöver den nya korsningen mellan Polstjärnegatan och Lindholmsallén anläggs ett nytt triangelspår i samma läge som befintlig cirkulationsplats. Triangelspåret

möjliggör spårvägskopplingar mellan Lindholmsallén, Lindholmsförbindelsen och den planerade Eriksbergslänken. Genom triangelspåret byggs också passager som ansluter till gång- och cykelbanor längs Lindholmsallén och Ceresgatan. Från triangelspåret leds spårvägen ner i ett tråg som integreras i stadsbilden. Ovanpå trågets södra del skapas en bred passage med sittplatser som också fungerar som gångväg mellan Plejadgatan i öster och parken i väster.

Del 2 omfattar ny utformning av Gamla Ceresgatan och parken väster om tråget, inklusive nya anläggningar för skyfallshantering. Förslaget innebär i stora drag att parken förstoras och ges mer karaktär samt tillgängliggörs med gångstråk, trappor och vistelseytor. Skyfallshantering integreras i landskapet genom ett underjordiskt magasin i den norra delen av parken, med tillhörande pumpstation vid Gamla Ceresgatan. Gamla Ceresgatan byggs i sin tur om till en återvändsgata med vändplats, för att möjliggöra angöring till såväl fastigheter och befintlig likriktarstation som den nya pumpstationen.

Del 3 omfattar ny utformning av Plejadgatan mellan Lindholmsallén och korsningen med Kunskapsgatan. Den tidigare genomfartsgatan byggs nu om till en mindre trafikorienterad plats, med ett sammanhängande golv som sträcker sig fram till fasaderna österut. Det hårdgjorda golvet bryts upp av nedsänkta regnbäddar med vegetation. Gatan ska kunna användas för angöring av räddnings- och servicefordon till tråget och eventuellt till kvarteret i öster, men ska i övrigt vara fri från motorfordonstrafik och utgöra ett trivsamt stråk för fotgängare och cyklister. Kunskapsgatan kommer i stället att utgöra anslutning till resterande del av Plejadgatan söderut.

Utformningsförslaget har tagits fram med hänsyn till två olika skeden, mellanskede och slutskede. Mellanskedet ansluter till Lindholmsalléns nuvarande struktur och är det skede som är styrande för omfattningen av föreslaget planområde. Mellanskedet visar också att utformningsförslaget är genomförbart i förhållande till befintlig infrastruktur. Slutskedet visar att det är möjligt att anpassa förslaget till planprogram Lindholmens ambitioner att förflytta motortrafiken till södra sidan av spårvägen i Lindholmsallén. Slutskedet förutsätter inte att mellanskedet byggs först. Detaljnivån på mellan- respektive slutskede skiljer sig åt. För slutskedet återstår att arbeta vidare med gestaltning och anpassning till planprogrammets struktur. Trafikanalys har genomförts för båda skeden för att säkerställa tillräcklig kapacitet.

Ett flertal ställningstaganden har gjorts i framtagandet av utformningsförslaget. Några av de viktigaste ställningstagandena sammanfattas nedan:

- Den övergripande gatustrukturen med Polstjärnegatans förlängning norr om spårvägen
- Placering och utformning av triangelspåret
- Plejadgatans nya funktion som lågfartsgata med vistelseyta i söder och överföring av genomfartstrafik till Kunskapsgatan
- Utformning av en park som omsluter tråget och förstärker den grönytan som finns på platsen idag
- Gamla Ceresgatans ombyggnad till återvändsgata
- Platsbildning och gångpassage ovanpå tråget

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I området kring Lindholmsalléns sydvästra del tas en ny detaljplan fram för att anpassa och utveckla platsen efter de nya behov som uppstår i samband med genomförandet av Lindholmsförbindelsen, en planerad ny spårvägstunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen via Stigbergstorget. Nedan beskrivs Lindholmsförbindelsen och de detaljplaner som tas fram för att möjliggöra projektet.

1.2 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). 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 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.

1.3 Detaljplaner

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

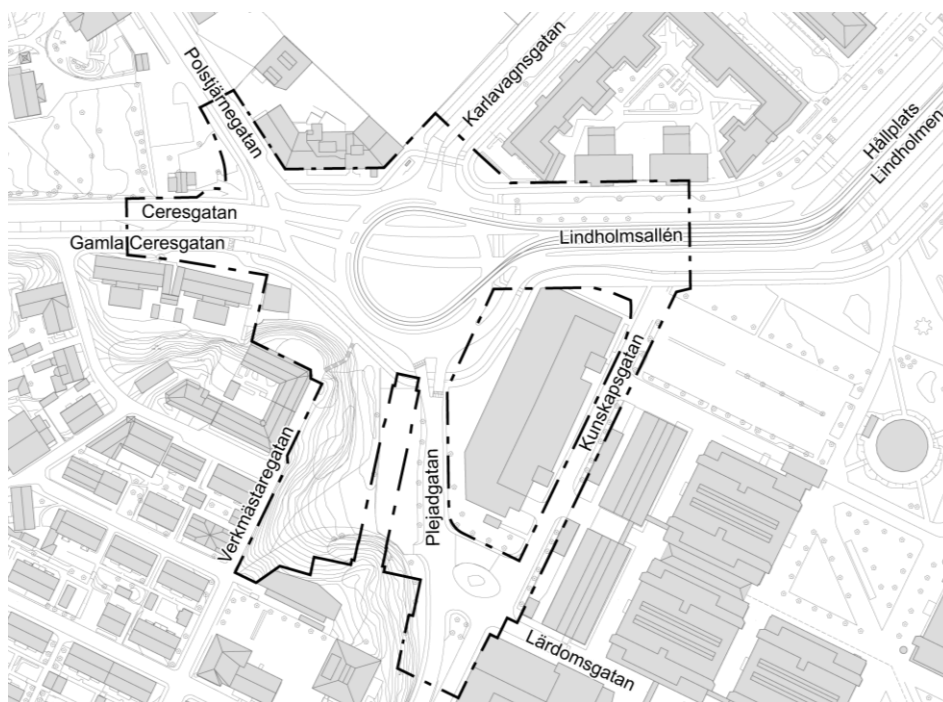
1.4 Syfte och mål

Syftet med förslagshandlingen är att ta fram en utformning för allmän plats utifrån den nya spårvägsanslutningen mellan Lindholmen och Lindholmsförbindelsen. Förslagshandlingen ska användas som underlag till projektering i utbyggnadsskedet. Den utformning som föreslås i handlingen ska därför vara genomförbar och kostnader för föreslagna åtgärder ska bedömas.

2 Förutsättningar

2.1 Presentation av detaljplan och planprogram

Där Lindholmsförbindelsen går ovan mark kommer stadsbilden att förändras genom att ny infrastruktur tillkommer. Aktuell detaljplan, se Figur 1, tas fram för att anpassa och utveckla platsen efter de nya behov som uppstår i samband med genomförandet av Lindholmsförbindelsens etapp ovan mark på Lindholmen. Detaljplanen inkluderar cirkulationsplatsen mellan Lindholmsallén, Karlavagnsgatan, och Gamla Ceresgatan, berget mellan Verkmästargatan och Plejadgatan samt Kunskapsgatan fram till mötet med Plejadgatan. Detaljplanen ska även omhänderta målsättningar och intentioner i det pågående arbetet med planprogram för södra och centrala Lindholmen.



Figur 1. Planområde i aktuell detaljplan.

Planprogrammets intentioner är att utveckla stadsdelen med bostäder och verksamheter på Lindholmen med torget vid bytespunkten som en central nod, se Figur 2. Förtätningen i området ska bygga på områdets befintliga rutnätsstruktur och omvandling ska ske utifrån följande funktionskriterier:

- Ett gatunät som gör det enkelt att gå och cykla med närhet till hållplatser och smarta mobilitetslösningar.
- En växande innerstad för boende med lokalt vardagsliv och en fortsatt utveckling av det innovativa näringslivsklustret.
- Karaktärsfulla parker, platser och stråk där blågröna system klimatsäkrar stadsdelen och staden.

Planprogrammet har varit delaktiga i arbetet med att ta fram aktuellt utformningsförslag. Utifrån planprogrammets intentioner har Anpassningar gjorts för att möjliggöra framtida kontors- och bostadsutveckling både norr och söder om planområdet.



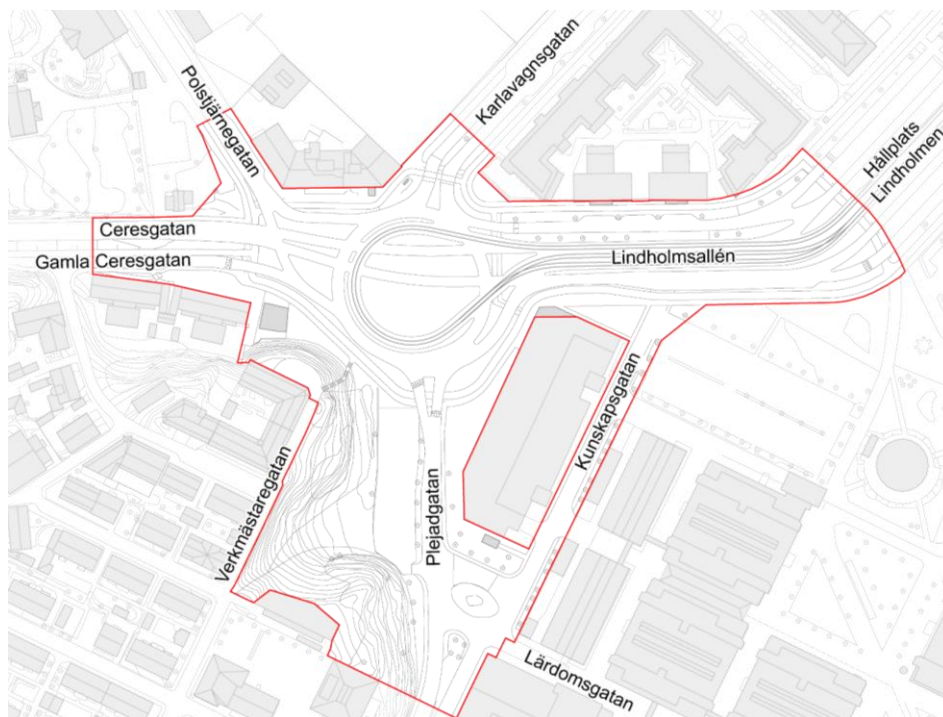
Figur 2. Översikt över planprogrammets stadsbyggnadsstruktur med huvudsakliga stråk och kopplingar.

2.2 Omfattning och avgränsning

Förslagshandlingen omfattar utformning av allmän platsmark längs Lindholmsallén fram till hållplats Lindholmen, Plejadgatan och KunskaPgatan söderut till korsningen med Lärdomsgatan samt de delar av Karlavagnsgatan, Polstjärnegatan, Ceresgatan och Gamla Ceresgatan som angränsar till befintlig cirkulationsplats. Se även Figur 3. Avgränsningen för aktuell förslagshandling skiljer sig därför något från detaljplanens planområde. De tillkommande ytorna inkluderas i förslaget då de påverkas av föreslagna ändringar inom planområdet.

Parallellt med framtagandet av förslagshandlingen pågår ett arbete med kvalitets- och gestaltungsprogram kopplat till planeringsskedet för Lindholmsförbindelsen. Se ytterligare information i kapitel 2.4.1.

Analys av behov och påverkan, Tillgänglighetsplan och Mobilitets- och parkeringsutredning har utförts separat och bilagts till aktuell förslagshandling (se kapitel 8 *Bilagor*). Vidare har trafikanalys och prognos för utformningsförslaget genomförts och levererats som ett separat arbete av Ramboll på uppdrag av Göteborgs Stad (Ramboll, 2025).



Figur 3. Förslagshandlingens geografiska avgränsning markerad i rött.

2.3 Styrande dokument

2.3.1 Styrdokument för utformning

Förslag på trafikutformning har tagits fram utifrån Göteborgs Stads Teknisk handbok 2024:2 och VGU. I de fall avsteg gjorts redovisas dessa i bilaga *Trafikförslag Lindholmen Mellanskede* och *Trafikförslag Lindholmen Slutskede*.

Utformning av angöring till ny pumpstation har utgått från handlingarna *Pumpstationsrutin – Beräkning och utförande* samt *Typritning Avloppspumpstation* från Göteborgs Stad Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad, 2023a; Göteborgs Stad, 2023b).

2.3.2 Övergripande styrdokument

2.3.2.1 Vision Älvstaden

Vision Älvstaden antogs av kommunfullmäktige i oktober 2012 och utgör inriktningen för hur centrala Göteborg ska utvecklas till en sammanhängande innerstad på båda sidor av älven (Göteborgs Stad, 2012). Visionen togs fram genom ett omfattande dialog- och idéarbete med göteborgare, företrädare för kommunala förvaltningar och bolag, näringsliv och akademi.

Lindholmen är ett av sju delområden i Älvstaden och pekas ut som en viktig kunskapsnod, med tyngdpunkt mot arbetsplatser och utbildning. Området ska stärkas i denna roll men också utvecklas med bostäder och som knutpunkt för kollektivtrafiken. I visionen nämns särskilt behovet av en ny förbindelse mellan

Lindholmen och Stigberget för att avlasta kollektivtrafiken i centrum och stärka kopplingarna över älven.

2.3.2.2 *Översiktsplan Göteborg*

Översiktsplanen (ÖP) för Göteborg är kommunens långsiktiga vision om hur stadens mark- och vattenområden ska användas och hur bebyggelsen ska utvecklas. Den tidigare översiktsplanen, som antogs i februari 2009, pekade ut behovet av en ny struktur för kollektivtrafiken för att öka resandet, med fler spårvägsförbindelser över Göta älv. En ny översiktsplan har sedan dess tagits fram och antogs i maj 2022, med förslag på ändringar från januari 2025. Den nya översiktsplanen ligger till grund för Göteborgs Stads fortsatta utveckling fram till 2050 med övergripande mål om en nära, sammanhållen och robust stad med ökade möjligheter för hållbara transporter samt mål om en utvidgad innerstad.

För att skapa en nära stad där avståndet mellan människor och funktioner i vardagslivet är små behöver Göteborg gå mot en mer flerkärnig stadsstruktur samtidigt som kollektivtrafikens stomnät måste kompletteras och förstärkas. I översiktsplanen utgör Lindholmsförbindelsen en delsträcka inom innerstadsringen och ingår i det som benämns Spårväg och citybuss Brunnsbo–Linné via Lindholmen, framtida spårväg i tunnel.

Lindholmen är utpekad som ett område för stadsomvandling där markanvändningen ska förändras, från ett lågintensivt markutnyttjande med tyngdpunkt på verksamheter till en tät och blandad stadsbebyggelse.

Genom Lindholmsförbindelsen blir Stigbergstorget till en systemviktig bytespunkt samtidigt som området stärks som målpunkt. Vidare pekas Lindholmsplatsen specifikt ut som en nod för stadsutveckling, som genom Lindholmsförbindelsens anslutning blir till en systemviktig bytespunkt för kollektivtrafiken samtidigt som platsen stärks som målpunkt. Stadens noder består av befintliga eller framtida områden för stadsutveckling i anslutning till större bytespunkter för kollektivtrafik med höga flöden av människor. I noderna finns särskild potential att utveckla stadsmässighet och öka stadslivskvaliteter. Följande är några av de rekommendationer som översiktsplanen rekommenderar:

- Stärk platsen genom anslutningar till gatunät och kollektivtrafik samt 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 under hela dygnet.

2.3.2.3 *Planprogram Lindholmen*

På Lindholmen pågår inom Göteborgs Stad arbetet med ett planprogram för området. Planprogrammets intentioner och påverkan på förslagshandlingen beskrivs närmare i 2.1.

2.3.2.4 Göteborg 2035, Trafikstrategi för en nära Storstad

Göteborgs Stads Trafikstrategi antogs av trafiknämnden i Göteborgs Stad i februari 2014 (Göteborgs Stad, 2014). Under arbetet med trafikstrategin genomfördes två fördjupningsarbeten kring en ny älvförbindelse mellan Lindholmen och Stigberget. Den ena fördjupningen handlade om att bedöma genomförbarhet och tekniska förutsättningar för en förbindelse. Det andra fördjupningsarbetet gällde en samhällsekonomisk bedömning.

I trafikstrategin omnämns Lindholmen som en viktig målpunkt i mellanstaden. Lindholmsförbindelsen pekas ut som en viktig utbyggnad för att stärka kollektivtrafiknätet mellan stadens tyngdpunkter.

2.3.2.5 Målbild Koll 2035

Målbild Koll2035 pekar ut hur kollektivtrafikens stomnät ska utvecklas i det sammanhängande storstadsområdet i Göteborg, Mölndal och Partille fram till 2035 (Västra Götalandsregionen m fl, 2018). Målbilden utgör ett viktigt underlag för Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram, för infrastrukturplanering och kommunernas samhälls- och bebyggelseplanering. Målbilden antogs av Västra Götalandsregionens regionfullmäktige i april 2018. Sedan tidigare hade målbilden antagits av respektive kommunfullmäktige i Göteborg, Mölndal och Partille.

Målbild Koll2035 lyfter grundförutsättningar för framtidens kollektivtrafik i Göteborgsområdet, vilket bland annat innebär att infrastrukturen för befintliga trafikslag förstärks och kompletteras. Trafikslagen ska även utvecklas till tydliga trafikkoncept som är lätta att förstå och ta till sig för resenären.

Lindholmsförbindelsen utgör en del av trafikeringskonceptet spårväg med stadsbanekvalitet och är en del av innerstadsringen. Lindholmen, Stigberget och Linnéplatsen pekas i målbilden ut som systemviktiga bytespunkter. De systemviktiga bytespunkterna är en del av stomnätets struktur, där resenären ska erbjudas byte mellan olika trafikkoncept och den samlade turtätheten ska vara hög.

2.3.2.6 Miljö och klimatprogram 2021–2030

Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram antogs av kommunfullmäktige i mars 2021 och visar riktningen för stadens långsiktiga strategiska miljöarbete. Programmet lägger grunden för omställningen till en ekologiskt hållbar stad 2030 och är stadens övergripande styrande dokument för arbetet inom den ekologiska dimensionen av hållbar utveckling.

Programmet består av tre miljömål: Naturen, Klimatet och Människan – med tillhörande delmål och strategier. Målen ska leda till att Göteborg ska ha en hög biologisk mångfald, ett klimatavtryck nära noll och att göteborgarna ska ha en hälsosam livsmiljö

Ett projekt av Lindholmsförbindelsens storlek spelar en viktig roll i att nå miljömålen, och medvetna ställningstagande kring utformningen av allmän plats är en nyckelfaktor.

2.4 Platsspecifika förutsättningar

Lindholmen består av en varierad stadsbebyggelse med en blandning av olika stadstyper på ömse sidor om Lindholmsallén. Söder om Lindholmsallén finns kontor, undervisning och kultur, medan väster ut finns småskalig bostadsbebyggelse. Norr om Lindholmsallén pågår en förtätning av tidigare verksamhetsmark till Karlastaden, ett blandstadsområde med bostäder och service kring höghuset Karlatornet.

Lindholmens historia som storskaligt verksamhetsområdet innebär att grönstrukturen är sparsam och splittrad. Grönområdet längs med Plejadgatan benämns som "Pulkabacken" i Översiktsplanen och kategoriseras som bostadsnära park och natur. I parken finns flera högresta träd av varierad art, busk- och örtskikt samt berg i dagen. Parken är kuperad och svåränvänd och uppfyller i dagsläget inte tillgänglighetskraven för bostadsnära park och natur enligt Göteborgs stads Grönplan.



Figur 4. Förslagshandlingens geografiska avgränsning ungefärligt markerad.

Lindholmsallén har en bred sektion med dubbla alléer fram till hållplatsen Lindholmen, sedan en tvåsidig allé med en trädrad på vardera sida mellan hållplatsen och den nybyggda vändslingan vid Ceresgatan. Bebyggelsens avstånd till gatan skapar ett brett gaturum i ett platt landskap.

2.4.1 Kvalitets och gestaltningsprogram

Ett kvalitets och gestaltningsprogram tas fram för Lindholmsförbindelsen (AFRY, 2025a). Programmet inkluderar alla tre detaljplaner. Där kan man läsa mer om gestaltningsidéer, materialval och måluppfyllelse för ytor som tillhör detaljplan Lindholmen men också hur spåret och tråget kommer att gestaltas.

2.4.2 Angränsande projekt

2.4.2.1 Spårväg Frihamnen–Lindholmen

Göteborgs stad har sedan tidigare tagit fram en genomförandestudie och detaljplan för spårväg mellan Frihamnen och Lindholmen, en av tre delsträckor i spårvägskopplingen Brunnsbo–Linné. De andra två delsträckorna är Lindholmsförbindelsen och den planerade spårvägen mellan Hjalmar Brantingsplatsen och Brunnsbo.

Detaljplanens trafikförslag innebär huvudsakligen att spårväg ansluts till Hisingsbron med fortsättning i Frihamnen, vidare längs med Hamnbanan och i Lindholmalléns mitt för att avslutas i befintlig cirkulationsplats i Lindholmen i en vändslinga för spårtrafik. Genom Frihamnen anläggs en gata för buss-, bil-, gång- och cykeltrafik som ersättning för Lundby Hamngata som byggs om till spårväg. Gång- och cykeltrafik ansluts till Hisingsbron. Busstrafik i Lindholmsallén flyttas ut i blandtrafik i befintliga körfält för att göra plats för spårvägen. Se även kapitel 2.4.3 och 3.1.

Detaljplanen vann laga kraft i november 2022. Utbyggnaden av den nya spårvägen inleddes under hösten 2023. Kopplingen förväntas vara i drift i slutet av 2025.

2.4.2.2 Citybuss Norra Älvstranden

Göteborgs Stad planerar för utbyggnad av ett stråk med citybuss på Norra Älvstranden, mellan Lindholmen och Vårväderstorget via Eriksberg. Konceptet bygger på elbusslinjer som går på egen körbana och har samma framkomlighet och turtäthet som spårvagnstrafik. Till skillnad från spårvagnstrafiken, som går längs de mest trafikerade stråken, riktar sig citybussarna till stråk med något lägre men fortfarande betydande antal resenärer. Citybusstråken förbereds också för att i framtiden kunna byggas om till spårväg. Projekten är en del av Sverigeförhandlingen och finansieras därmed delvis av statliga medel.

Citybusstråket på Norra Älvstranden är uppdelat i två etapper. Etapp 1 går mellan Lindholmen och Ivarsbergsmotet och etapp 2 mellan Ivarsbergsmotet och Vårväderstorget. Projektering av etapp 1 pågår.

På grund av ändrade behov och förutsättningar har Göteborgs Stad och Västtrafik under 2023–2024 utrett andra alternativ till citybuss längs Lindholmsallén. Den inriktning som parterna förordar innebär att spårvägen förlängs från Lindholmen och vidare mot Eriksberg, motsvarande etapp 1 i citybusstråket, samt att ett busstråk med enklare utformning byggs mot Vårväderstorget via Bräcke och Andromedagatan. Parterna bedömer att förslaget kan genomföras genom en omfördelning av den finansiering som är avtalad inom Sverigeförhandlingen. Beslut om den nya inriktningen fastställdes under sommaren 2025.

2.4.2.3 Karlastaden

I nära anslutning till aktuell detaljplan pågår utbyggnaden av Karlastaden. Området omfattar åtta kvarter med blandad stadsbebyggelse, däribland det 245 meter höga Karlatornet. I området tillkommer totalt cirka 2 000 lägenheter. Karlastaden planeras vara färdigt 2028.

2.4.2.4 Detaljplan för kontor med mera vid Lindholmsplatsen

Ytterligare stadsutvecklingsplaner finns inom området Lindholmen Science Park, som angränsar till Lindholmsallén i söder.

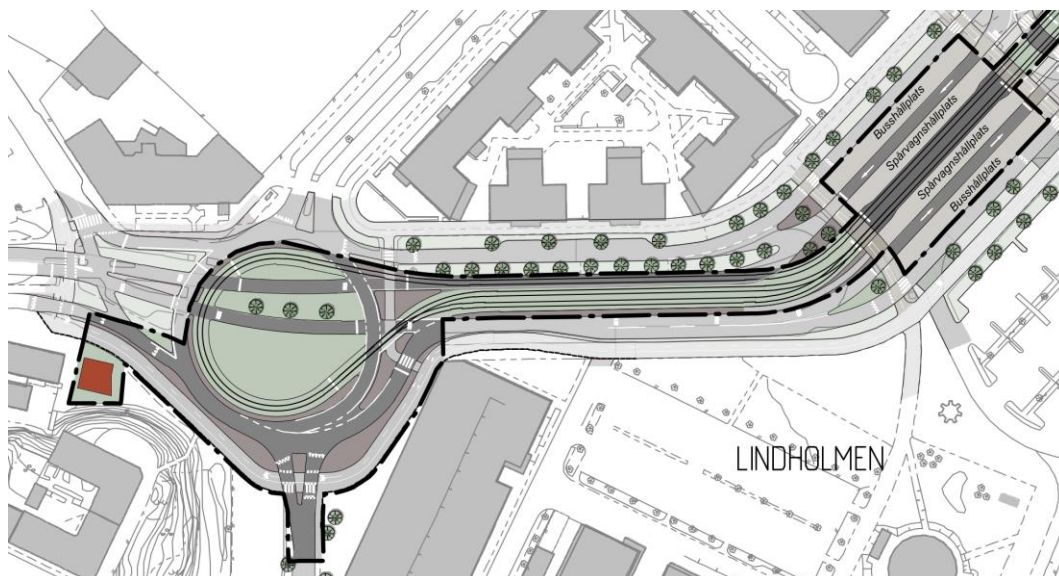
Göteborgs Stad har påbörjat arbete med en detaljplan för Lindholmsplatsen, som i dag utgörs av parkering och en vändplats i anslutning till hållplats Lindholmen. Syftet med detaljplanen är att möjliggöra ny verksamhetsbebyggelse och ett nytt allmänt torg som stärker Lindholmsplatsen som nod och stärker området som kunskapscentrum.

2.4.2.5 Utveckling och förtätning kring Kunskapsgatan

Utöver ovan nämnda detaljplan vid Lindholmsplatsen har Chalmersfastigheter fått positivt planbesked för utveckling och förtätning av fastigheter kring Kunskapsgatan och Forskningsgången. Förslaget omfattar blandad stadsbebyggelse med bostäder, kontor och verksamheter.

2.4.3 Nuläge för utformningsförslag

Utbyggnaden av den nya spårvägsförbindelsen mellan Frihamnen och Lindholmen, samt tillhörande ombyggnationer av anslutande gator, påbörjades under 2023 och planeras vara färdig i slutet av 2025 (se kapitel 2.4.2.1). Detta innebär att såväl spårväg som gatunät kommer att vara ombyggt enligt detaljplanens trafikförslag innan Lindholmsförbindelsen börjar anläggas. Utformningen i detaljplanen, sträckan mellan hållplats Lindholmen och cirkulationsplatsen, har därför varit en förutsättning och utgjort nuläge för aktuellt utformningsförslag. Se utsnitt från detaljplanens illustrationsritning i Figur 5.



Figur 5. Utsnitt från illustrationsritning, detaljplan för spårväg genom Frihamnen och Lindholmsallén (Göteborgs stad, 2022). Visar det gatunät som utgör nuläge för utformningsförslaget på Lindholmen.

2.5 Styrande förutsättningar från andra utredningar inom planarbetet

2.5.1 Teknisk förstudie Lindholmsförbindelsen

Den tekniska förstudien med tillhörande bilagor togs fram av Göteborgs Stad som underlag för remissförfarandet inför val av alternativ för Lindholmsförbindelsens passage av Göta älv (Göteborgs Stad, 2020c). Aspekter som tillfästes stor vikt inkluderade riksintressen, stads- och landskapsbild samt grönstruktur. Förstudien utredde ett tunnel- och två broalternativ avseende passagen av Göta älv:

- Tunnel mellan Lindholmen och Linnéplatsen med hållplats under mark vid Stigbergstorget och hållplats ovan mark vid Linnéplatsen.
- Öppningsbar bro (höjd 12 meter) från Lindholmen till Stigberget, tunnel mellan Stigbergstorget och Linnéplatsen. Hållplats på bro vid Stigberget samt hållplats ovan mark på Linnéplatsen.
- Fast bro (höjd 27 meter) från Lindholmen till Stigberget, spår i Bangatan mellan Stigbergstorget och Djurgårdsplatsen. Tunnel mellan Djurgårdsplatsen och Linnéplatsen. Hållplatser ovan mark vid Stigbergstorget, Djurgårdsplatsen och Linnéplatsen.

Därefter utreddes även ett fjärde broalternativ (öppningsbar bro, höjd 19 meter) som jämfördes med de andra tre alternativen. Förstudien redogör i alla alternativ för en anslutning från tunnel till hållplatsläge på Linnéplatsen ovan mark.

I mars 2021 beslutade trafiknämnden i Göteborgs Stad att Lindholmsförbindelsen mellan Lindholmen och Stigberget ska gå i tunnel. I

september 2021 tog kommunfullmäktige och regionfullmäktige det slutliga beslutet att en tunnel under Göta älv är det bästa alternativet avseende Lindholmsförbindelsen.

2.5.2 GFS Spårväg Frihamnen–Lindholmen

Göteborgs stad har sedan tidigare tagit fram en genomförandestudie för spårväg mellan Frihamnen och Lindholmen, delsträcka i den längre förbindelsen Brunnsbo–Linné (Göteborgs Stad, 2020b). De andra delsträckorna är Brunnsbo–Hjalmar Brantingsplatsen och Lindholmen–Linnéplatsen (Lindholmsförbindelsen). Studien innehöll bland annat trafik- och gestaltningsförslag för Lindholmsallén samt Frihamnen. Det nya förslaget låg sedan till grund för en detaljplan som vann laga kraft i november 2022. Den nya förbindelsen är under utbyggnad och trafikstart är planerad till slutet av 2025.

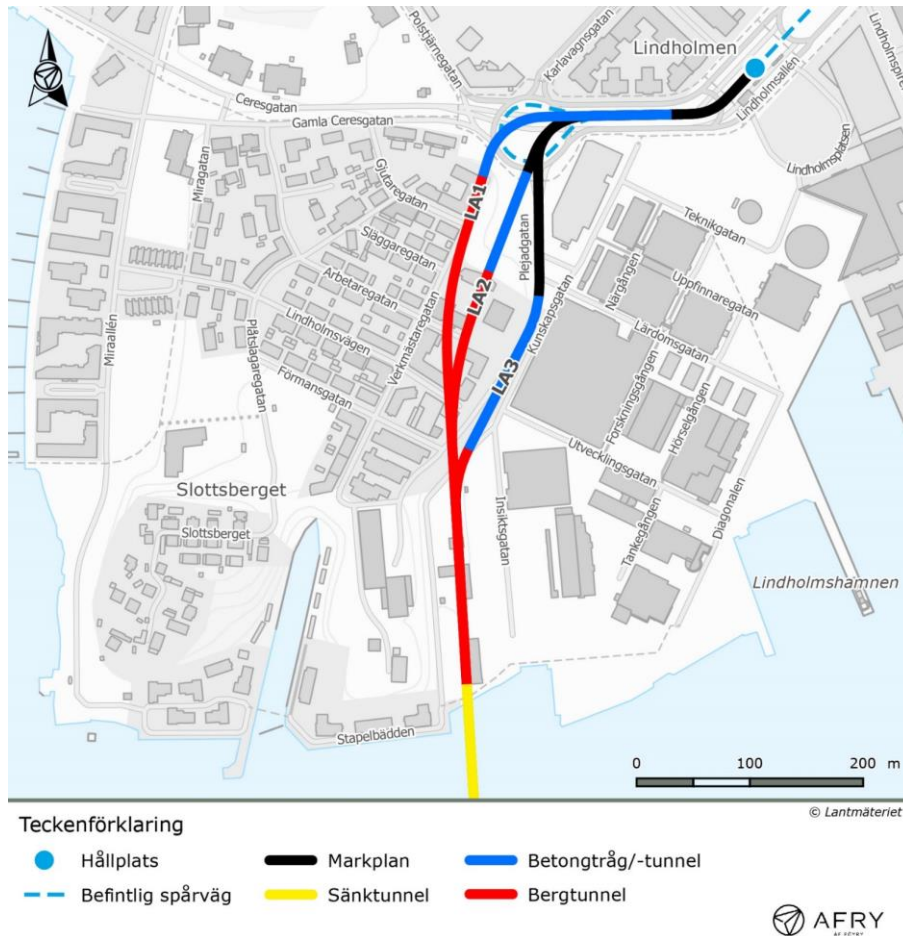
Trafikförslaget i genomförandestudien innebär övergripande att spårväg anläggs från Hisingsbron och genom Frihamnen, vidare längs med Hamnbanan söderut till Lindholmsallén. Genom Frihamnen anläggs en ny gata för buss-, bil-, gång- och cykeltrafik som ersättning för Lundby Hamngata där spårvägen placeras. I Lindholmsallén placeras spårvägen i mitten av gatusektionen och busstrafiken flyttas ut till körbanorna på vardera sidan. Spårvägen fortsätter åt sydväst förbi hållplats Lindholmen, som byggs om med separata hållplatslägen för spårvagn och buss, fram till cirkulationsplatsen i korsningen med Karlavagnsgatan, Polstjärnegatan, Karlavagnsgatan, Ceresgatan och Plejadgatan. Cirkulationsplatsen byggs ut för att rymma en vändslinga för spårvägen.

2.5.3 Korridorvalstudie Lindholmen

I ett tidigt skede av projekt Lindholmsförbindelsen utfördes en alternativvalsstudie av olika korridorer för spårvägens anslutning på Lindholmen (AFRY, 2023). Tre alternativa spårkorridorer, se Figur 6, studerades:

- LA1: Påslag till bergtunnel under Verkmästaregatan. Alternativet hade två varianter med låg respektive hög spårprofil. LA1 Låg gick ner i ett längre tråg öster om befintlig cirkulationsplats, medan LA1 Hög passerade cirkulationsplatsen i markplan för att sedan gå ner i ett kortare tråg strax väster om cirkulationsplatsen.
- LA2: Påslag till bergtunnel i slänten norr om Centrinaskolan, efter ett tråg genom en befintlig parkeringsyta väster om Plejadgatan.
- LA3: Utgick från den spårinjedragning som utreddes i den tekniska förstudien för Lindholmsförbindelsen (Göteborgs Stad, 2020a). Från cirkulationsplatsen går spårlinjen söderut längs Plejadgatan, för att sedan gå ner under mark i ett längre betongtråg och därefter betongtunnel utmed Kunskaupsgatan fram till bergpåslag vid tillräckligt djup och bergtäckning.

Studien resulterade slutligen i att alternativ LA2 förordades för vidare utredning och projektering. Alternativet bedömdes som det mest fördelaktiga utifrån teknisk byggbarhet samt påverkan på omgivningen under bygg- och driftskede.



Figur 6. Översiktsskarta som visar studerade korridorer på Lindholmen.

2.5.4 Järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen

Lindholmsförbindelsen planläggs som en järnvägsplan och aktuell detaljplan syftar till att hantera markanspråket för spårvägsanslutningen ovan mark inom delområde Lindholmen. Den projektering som har genomförts inklusive spår, tråg och tillhörande tekniska anläggningar, utgör därför styrande förutsättningar för utformningen av omkringliggande allmän platsmark.

2.5.5 Dagvatten- och skyfallsutredning

En gemensam dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram inom planeringsprocessen av Lindholmsförbindelsen (DHI, 2025). Utredningen visar att cirka 1000 kubikmeter skyfallsvatten behöver omhändertas väster om tråget (se 5.1.2). Öster om tråget behöver cirka 250 kubikmeter skyfallsvatten ledas söderut och tas omhand i skyfallsyta. Dimensionerande för beräkningarna har varit ett 100-årsregn med klimatfaktor.

Utredningen har resulterat i flera åtgärder i utformningsförslaget för att hantera skyfallsvatten, dels i form av ett underjordiskt skyfallsmagasin, dels genom att anpassa höjdsättningen i delar av utformningsförslaget (se även kapitel 5.2 och 5.3). En ytterligare skyfallsanalys visar att åtgärderna i utformningsförslaget fungerar väl för att omhänderta skyfallsvatten. Sammantaget säkrar höjdsättningen att inget vatten från mark utanför spåraneläggningen rinner ned i tunneln eller träget vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25.

2.5.6 Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys

För att säkerställa att social hållbarhet, särskilt barnperspektivet, omhändertas inom projektet Lindholmsförbindelsen genomförs en social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys (AFRY, 2025b). Analysen genomförs för hela projektet Lindholmsförbindelsen med tillhörande underlag och utredningar.

I nulägesanalysen beskrivs Lindholmen övergripande som ett industri- och verksamhetsområde som har utvecklats till ett kluster för utbildning och forskning. De största utmaningarna i området är trafikytorna som utgör barriärer för tillgängligheten i form av korsande fordonsflöden, särskilt för barn och unga.

Social och barnkonsekvensanalysen utgör ett underlag till platsanalysen i aktuell Förslagshandling.

2.5.7 Naturvärdes- och trädinventering

På uppdrag av Exploateringsförvaltningen i Göteborgs Stad har AFRY utfört en naturvärdesinventering (NVI) på fältnivå (AFRY, 2025c). Syftet med naturvärdesinventeringen är att identifiera, avgränsa och värdera värdefulla naturmiljöer i inventeringsområdet. Området sträcker sig från Lindholmen på Hisingen i norr, över Göta älv (som inte ingår i naturvärdesinventeringen) och via Stigbergstorget ner till Slottsskogens nordligaste del.

Lindholmen präglas främst av urban miljö och markanvändningen består till största del av byggnader, dock förekommer även en mindre parkmiljö. Parken utgör en naturvärdesbiotop med visst naturvärde. Merparten av de inventerade värdearterna och värdeelementen på Lindholmen förekommer i parken och består av träd och buskar. I Herrgårdsparken i nordväst finns också tre särskilt skyddsvärda träd. Utöver parken finns flera trädrader som har identifierats som alléer med generellt biotopskydd, bland annat vid Plejadgatan, Kunskapsgatan och Lindholmsallén i anslutning till hållplatsen.

Utöver naturvärdesinventering har AFRY även utfört en trädinventering på ett större antal fastigheter vid Lindholmen, Stigberget och Masthugget (AFRY, 2025d). Inventeringen utgår från en metod för att möjliggöra ekonomiska värderingar av träd. Någon ekonomisk värdering har inte gjorts, men inventeringen har samlat in det underlag som krävs för att vid behov kunna göra en värdering i ett senare skede. I delområdet Lindholmen identifierades 30

värdefulla träd, 18 skyddsvärda träd och 23 särskilt skyddsvärda träd. Merparten av de inventerade träden förekommer i parken, men många finns också vid grönytor i andra delar av området.

2.5.8 Mobilitets- och parkeringsutredning

I mobilitets- och parkeringsutredningen utreds framtida parkeringsbehov för cykel och delad mikromobilitet kopplat till kombinationsresor med kollektivtrafik. Även behovet av att ersätta befintlig parkering som påverkas av stadsutvecklingen utreds (se bilaga *Mobilitets- och parkeringsutredning*).

I nuläget saknas cykelparkering på allmän plats i anslutning till hållplatsen. Det framtida behovet har uppskattats utifrån resenärsprognos för hållplatsen framtagen av Sweco (2025), omvärldsbevakning av handböcker som berör cykelparkering vid hållplatser, samt beläggningsstudie på en hållplats som liknar Lindholmen efter färdigställande av Lindholmsförbindelsen. Behovet av cykelparkering beräknas till 80 platser, varav 30 med fastlåsningsmöjlighet för privata cyklar och 50 för delad mikromobilitet. Då hållplatsen inte ingår i planområdet ordnas cykelparkeringen huvudsakligen inom planområdet för Detaljplan för kontor med mera vid Lindholmsplatsen, samt på allmän platsmark nordväst om hållplatsen.

Parkering- och angöringsplatser för motorfordonstrafik som påverkas av detaljplanen innefattar 12 långsgående korttidsparkeringar utmed Lindholmsallén och Polstjärnegatan, samt en tillståndsparkering med 46 platser vid Plejadgatan. Parkeringsplatsen på Plejadgatan har inte en sådan funktion att den behöver ersättas. De långsgående parkeringarna är under utredning.

2.5.9 Trafikanalys och prognos

En separat trafikprognos och trafikanalys av utformningsförslaget har genomförts av Ramboll, på uppdrag av Göteborgs Stads exploateringsförvaltning (Ramboll, 2025). Rapporten redovisar prognoser för framtida trafikflöden och resultat från mikrosimuleringar av utformningsförslaget.

Analysens slutsatser kring utformningsförslagets påverkan på kapacitet och framkomlighet redovisas övergripande i kapitel 5.6.1.6.

2.5.10 Kulturmiljöutredning

En kulturmiljöutredning har tagits fram som underlag till planeringsskedet med syftet att ge en samlad och fördjupad bild av utredningsområdets kulturhistoriska sammanhang samt redogöra för förutsättningarna utifrån ett kulturmiljöperspektiv (Norconsult, 2025).

Planområdet med omgivningarna utgör en del av området Lindholmen 35:A i Göteborgs bevarandeprogram och ingår även som en del av riksintresse för kulturmiljövården Lindholmen (O:23). Inom planområdet finns inga byggnader,

men i nära anslutning finns flera i detaljplan skyddade byggnader, till exempel herrgården samt den äldre bostadsbebyggelsen på Skatberget.

Som underlag och stöd för en kommande konsekvensbedömning av planförslaget har en kulturhistorisk värdering med utpekande av riksintressanta uttryck samt siktlinjer och vyer med relevans för riksintresset tagits fram. Preciseringsen av värdefulla uttryck och vyer är utredningens tolkning av riksintressets beskrivning och kulturhistoriska innehåll. Det är dock länsstyrelsen som slutligen ansvarar för uttolkningen av riksintresset.

Utredningens kulturmiljöanalys har identifierat fyra olika kulturhistoriska sammanhang i området: förindustriell tid, varvsindustri, uppförandet av arbetarbostäder samt det postindustriella samhället. Av de fyra sammanhangen bedömer utredningen att det är *förindustriell tid*, *varvsindustri* samt *uppförandet av arbetarbostäder* som utgör en del av riksintressets uttryck. Utredningen pekar ut följande kulturhistoriska värden inom respektive sammanhang:

- **Förindustriell tid:** den tidigare herrgården med tillhörande trädgård i nordväst, samt äldre fornlämningar i form av skålgropar.
- **Varvsindustrin:** mer sentida lämningar i form av ristningar av initialer och fartyg, den stora bevarade varvsbyggnaden vid Kunskaipsgatan (Santos/Backa Teater), samt kontorshuset i gult tegel mellan Polstjärnegatan och Karlavagnsgatan.
- **Uppförandet av arbetarbostäder:** Skatbergets topografi med stigar och trappor liksom bebyggelsen med arbetarbostädernas planstruktur, terränganpassning och arkitektur, de gröna förgårdarna och alléerna längs gatorna samt Lindholmsskolan och de andra offentliga byggnaderna.

I utredningen görs också en sammanställning av kritiska punkter och aspekter att förhålla sig till för att platsens kulturvärden ska tas tillvara i den fortsatta planeringsprocessen:

- Planområdets synlighet i stadslandskapet och siktlinjer mellan bebyggelsen på Skatberget och det tidigare varvsområdet.
- Skatbergets tydligt framträdande branter med berg i dagen, som hyser både äldre lämningar och mer sentida ristningar.
- Den samlade bebyggelsen på Skatberget, med tydliga fronter mot norr och öster, samt omkringliggande bergsslänter.
- Bebyggelsens inbördes skala och utformning, särskilt skillnaden mellan de äldre flerbostadshusen och de mer storskaliga men lägre varvsbyggnaderna.

3 Platsanalys

3.1 Befintlig plats

Lindholmen består av varierad stadsbebyggelse med en blandning av olika stadstyper på ömse sidor om Lindholmsallén, som är det viktigaste stråket genom Norra Älvstranden, se Figur 7. Området söder om Lindholmsallén hyser kontor, undervisning och kultur, medan det västerut finns småskalig bostadsbebyggelse. Norr om Lindholmsallén pågår en förtätning av tidigare verksamhetsmark till Karlastaden.

I Göteborg Stads översiktsplan, Översiktsplan för Göteborg, antagen 2022 benämns grönområdet längs med Plejadgatan som "Pulkabacken" och kategoriseras som befintlig bostadsnära park och natur. I parken finns flera högresta träd av varierande art, busk- och örtskikt samt berg i dagen. Parken är kuperad och svåränvänd och uppfyller i dagsläget inte tillgänglighetskraven för bostadsnära park och natur enligt Göteborgs stads Grönplan.

Norr om den bostadsnära parken finns en cirkulationsplats som leder till Lindholmsallén i nordöst och Ceresgatan i nordväst. Lindholmsallén har tre parallella gator separerade med två alléer och två trädrader.

Lindholmsdockans hamn delar upp det kuperade området i en östlig och en västlig sida. Öster om hamnen är bostadsbebyggelsen placerad direkt mot hamnen och söderut mot älven. Den sydöstra delen består av ett plattare landskap med hamnkaraktär och låg bebyggelse. Väster om hamnen reser sig Slottsberget med småskalig bostadsbebyggelse. Öster om gamla Lindholmen finns verksamhetsbyggnader, parkeringsytor, kulturverksamheter, skolor och bostäder, samt mindre grönområden.

Lindholmens historia med hamn och industri präglar fortfarande strukturen, med storskaliga byggnader och gaturum som saknar stadsmässiga element som trottoarer och gatuträd. Grönstrukturen är sparsam och splittrad.

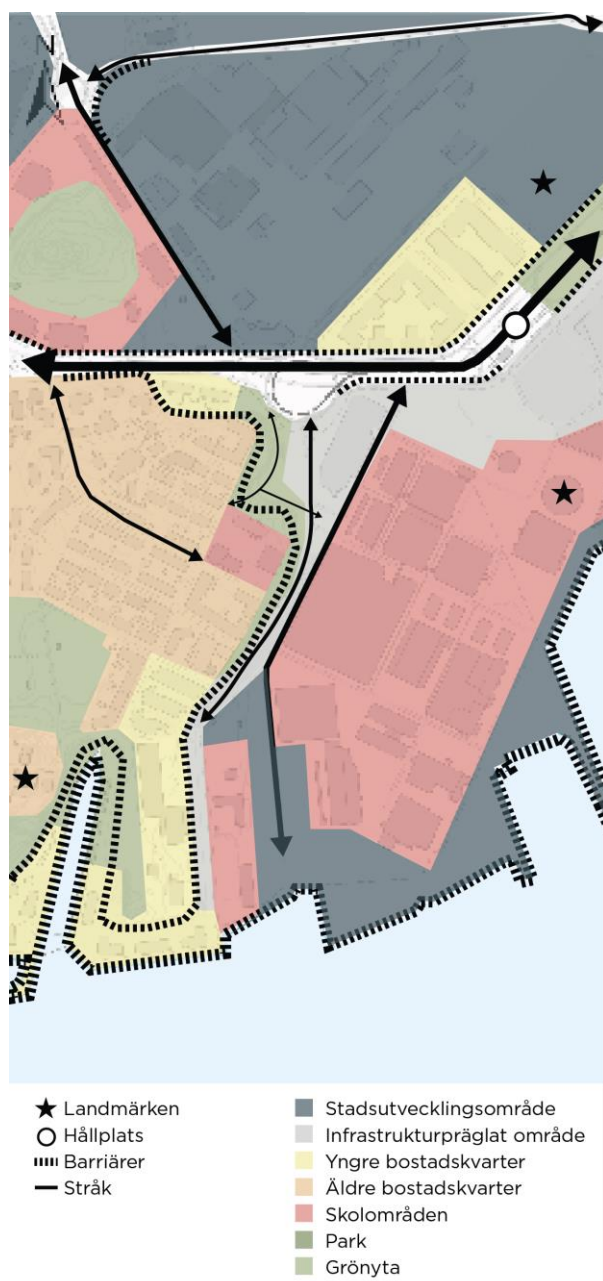
Karlastaden består av en blandning av bostäder, kontor, kultur och service vilket skapar en mångsidig miljö. Arkitekturen kännetecknas av moderna byggnader, inklusive Karlatornet, som är den högsta byggnaden i Sverige och bidrar till områdets siluett.

Byggnaderna i Lindholmen Science Park är moderna med en stark betoning på innovation och teknik. Området präglas av höga glas- och stålbyggnader som speglar samtida trender och ideal.

På Gamla Lindholmen, ovanför Plejadgatan, står landshövdingehuset i raka rader som följer Lindholmens topografi. Husen är byggda omkring förra sekelskiftet och området erbjuder siktlinjer och variationsrikedom i såväl bebyggelse som i mellanrummen mellan husen. Slottsberget, som är en del av gamla Lindholmen, är känt för sina små, pittoreska trähus som byggdes i slutet av 1800-talet av arbetare från Lindholmens varv. Dessa hus är ofta målade i ljusa färger och ligger tätt tillsammans. Arkitekturen bidrar med en stark känsla

av historia och kultur. Husen är byggda utan någon strikt stadsplanering vilket ger området en organisk karaktär.

Lindholmen omges av flera fysiska barriärer, som Göta älv i söder och Hamnbanan, Lundbyleden och Ramberget i norr. Lindholmsallén utgör en barriär som sträcker sig från nordöst till väst. Nivåskillnader och brist på kopplingar till kringliggande områden skapar en fysisk distans mellan den äldre och yngre delen av Lindholmen. Kunskapsgatan och Plejadgatan markerar gränsen mellan områdena i öster och väster. Siktlinjerna i områdets centrala delar återfinns främst utmed gaturummen.



Figur 7. Övergripande platsanalys av Lindholmen.

3.1.1 Gaturum

Idag består den allmänna platsmarken inom planområdet av ytor som används för grösytor, kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, biltrafik och parkering, se Figur 8. Planområdet utgörs till större delen av Lindholmsallén väster om hållplats Lindholmen men omfattar även cirkulationsplatsen där allén ansluter till Karlavagnsgatan, Polstjärnegatan, Ceresgatan, Gamla Ceresgatan och Plejadgatan, liksom delar av de anslutande gatorna och andra angränsande ytor. Cirkulationsplatsen har anpassats för att inrymma en vändslinga för spårvägen och genomkorsas också av två kollektivtrafikkörfält för bussar, som ansluter till Ceresgatans bussgata i väster.

Plejadgatan går rakt söderut från cirkulationsplatsen och ansluter till Kungskapsgatan söder om befintligt parkeringshus. Efter korsningen fortsätter Plejadgatan upp mot bostadsområdet på höjden.

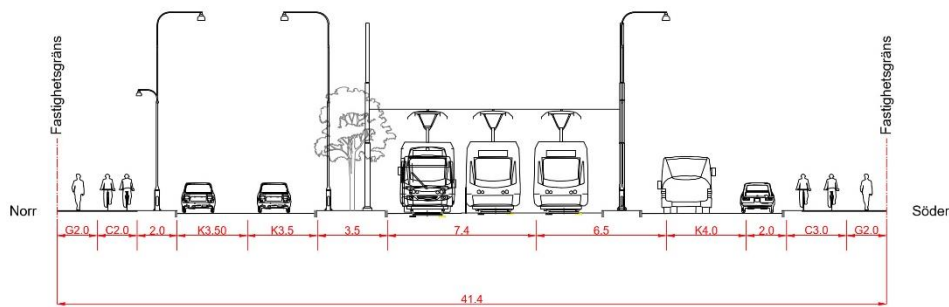
Strax öster om parkeringshuset vid cirkulationsplatsen finns en tidigare anslutning mellan Lindholmsallén och Kungskapsgatan som i nuläget är stängd. Kungskapsgatan ligger i dagsläget inom kvartersmark.

Gamla Ceresgatan är enkelriktad i östlig riktning längs en kortare sträcka i väster, mellan befintligt garage och cirkulationsplatsen.

Från cirkulationsplatsen går Lindholmsallén i östlig riktning cirka 100 meter innan den viker av åt nordost och ansluter till hållplats Lindholmen, se Figur 9. Efter hållplatsen fortsätter Lindholmsallén i riktning mot Frihamnen.



Figur 8. Illustration av befintlig utformning inom förslagshandlingens avgränsning.



Figur 9. Befintlig tvärsnitt av Lindholmsallén i höjd med Kungskapsgatan.

3.1.2 Trafikslag och rörelsemönster

3.1.2.1 Fotgängare och cyklister

Lindholmsallén utgör det huvudsakliga stråket för gång- och cykeltrafik i området. I cirkulationsplatsen ansluter det till stråk längs Ceresgatan och Polstjärnegatan som går vidare åt väster respektive nordväst, se Figur 10.

Längs Lindholmsallén finns dubbelriktade gång- och cykelbanor på båda sidor av gatan. Även cirkulationsplatsen omges av dubbelriktade gång- och cykelbanor i norr och söder. Samtliga gång- och cykelbanor är separerade. Passager för gång- och cykeltrafik finns i cirkulationsplatsens samtliga tillfarter samt i anslutning till hållplats Lindholmen.

Dubbelriktade gång- och cykelbanor finns också längs Polstjärnegatan, Karlavagnsgatan samt mellan Gamla Ceresgatan och Ceresgatan. Utmed både Plejadgatan och Kungskapsgatan finns gångbanor, dock saknas cykelbanor och cyklister hänvisas i stället till blandtrafik med motorfordon.



Figur 10. Översikt av befintlig utformning med rörelsestråk för olika trafikslag.

Söder om den stora parkeringen vid hållplats Lindholmen finns en station för *Styr & Ställ*, Göteborg Stads system för hyrcyklar.

Längre söderut vid älven finns ett öst-västligt gång- och cykelstråk som följer norra älvstranden hela vägen mellan Färjenäs och Lundby Strand.

Tillgängligheten för både rörelsehindrade och synsvaga är god längs de huvudsakliga stråken och det är enkelt att nå de stora målpunkterna i området, som Campus Lindholmen samt spår- och busshållplatsen Lindholmen. Däremot är inte gångvägarna upp mot Verkmästaregatan inte tillgängliga för rörelsehindrade på grund av befintliga nivåskillnader.

3.1.2.2 Kollektivtrafik

Området genomkorsas i öst-västlig riktning av ett starkt kollektivtrafikstråk i Lindholmsallén och Ceresgatan.

Spårvagnstrafiken mellan Frihamnen och Lindholmen utgör stommen i stråket och kompletteras av parallella busslinjer som trafikerar stråket vidare västerut längs Ceresgatan mot Eriksberg. Lindholmen utgör ändhållplats för spårvagnstrafiken.

I Lindholmsallén går spårvägen i mitten på egen bana, medan busstrafiken huvudsakligen går i blandtrafik med övriga motorfordon på alléns yttersidor. Vid hållplats Lindholmen leds bussarna in i egna körfält och det finns separata hållplatslägen för spårvagns- respektive busstrafik. Mellan hållplats Lindholmen och cirkulationsplatsen går västgående bussar i blandtrafik med spårvagnarna en kortare sträcka. Cirkulationsplatsen i västra änden av Lindholmsallén är utformad med genomkorsande busskörfält och en vändslinga där spårvagnarna kan vända tillbaka ut på linjen. Mellan hållplatsen och vändslingan finns också ett parallellt spår för uppställning av spårvagnar. Efter cirkulationsplatsen fortsätter busstrafiken längs Ceresgatans bussgata.

Vid Gamla Ceresgatan strax väster om cirkulationsplatsen finns en befintlig likriktarstation för spårvägen.

Före utbyggnaden av spårväg i Lindholmsallén trafikerades hållplats Lindholmen av busslinjerna 16, 21, 31 och X1. Efter idrifttagandet av den nya spårvägskopplingen mellan Frihamnen och Lindholmen kommer hållplatsen att trafikerar av två spårvagnslinjer (linje 10 och 12) samt sex busslinjer (linje X1, 19, 21, 35, 37 och 42). På längre sikt planerar Västrafik dock att minska antalet busslinjer som trafikerar hållplats Lindholmen.

Det finns ytterligare ett stråk för busstrafik längre norrut, i Andromedagatan, samt lokala busslinjer som ansluter till områden norr om Lundbyleden, exempelvis Kvillebäcken och Brämaregården.

Utöver spårvagns- och busstrafik försörjs Lindholmen också av färjetrafik över Göta älv. I närområdet finns två färjelägen, ett på Lindholmospiren och ett vid Slottsberget. Lindholmospiren och Slottsberget trafikerar båda av linje 258 Älvsnabben som går mellan Klippan och Lilla Bommen. Slottsbergets färjeläge

planeras dock tas bort i slutet av 2025. Från Lindholmspiren går även den avgiftsfria linje 286 Älvsnabbare i skytteltrafik till Stenpiren.

3.1.2.3 Övrig fordonstrafik

Merparten av övrig motorfordonstrafik går längs Lindholmsallén och Polstjärnegatan.

Polstjärnegatan ansluter i nordväst till Eriksbergsmotet via Cronackersgatan. I och med att Ceresgatan endast trafikerades av bussar utgör Polstjärnegatan också den primära anslutningen till omkringliggande områden i väster och nordväst, som Sannegården, Eriksberg och Lundby.

Plejadgatan och Kunskapsgatan är något mindre trafikerade men utgör viktiga anslutningsvägar till bostäder och verksamheter uppe på berget i sydväst samt söderut vid älvstranden.

Karlavagnsgatan ansluter till bostäder och verksamheter i området norr om cirkulationsplatsen och Lindholmsallén, däribland stadsutvecklingsområdet Karlastaden.

3.1.3 Angöring och parkering

I dagsläget finns viss angöring från Lindholmsallén till fastigheter belägna längs med gatan, bland annat till Lindholmsplatsen och bostadskvarteret nordost om cirkulationsplatsen. I övrigt sker angöring till fastigheter främst från anslutande gator, bland annat Karlavagnsgatan, Polstjärnegatan, Gamla Ceresgatan och Kunskapsgatan.

Längsgående angöring i form av parkeringsfickor finns längs Lindholmsallén och Karlavagnsgatan. Större parkeringsplatser på kvartersmark finns vid Kunskapsgatan, Polstjärnegatan, Karlavagnsgatan samt Lindholmsplatsen. Vid Plejadgatan finns en parkeringsplats på mark som ägs av Göteborgs Stad. Vid Kunskapsgatan finns även ett parkeringshus.

Längre söderut vid älvstranden finns ytterligare markparkering.

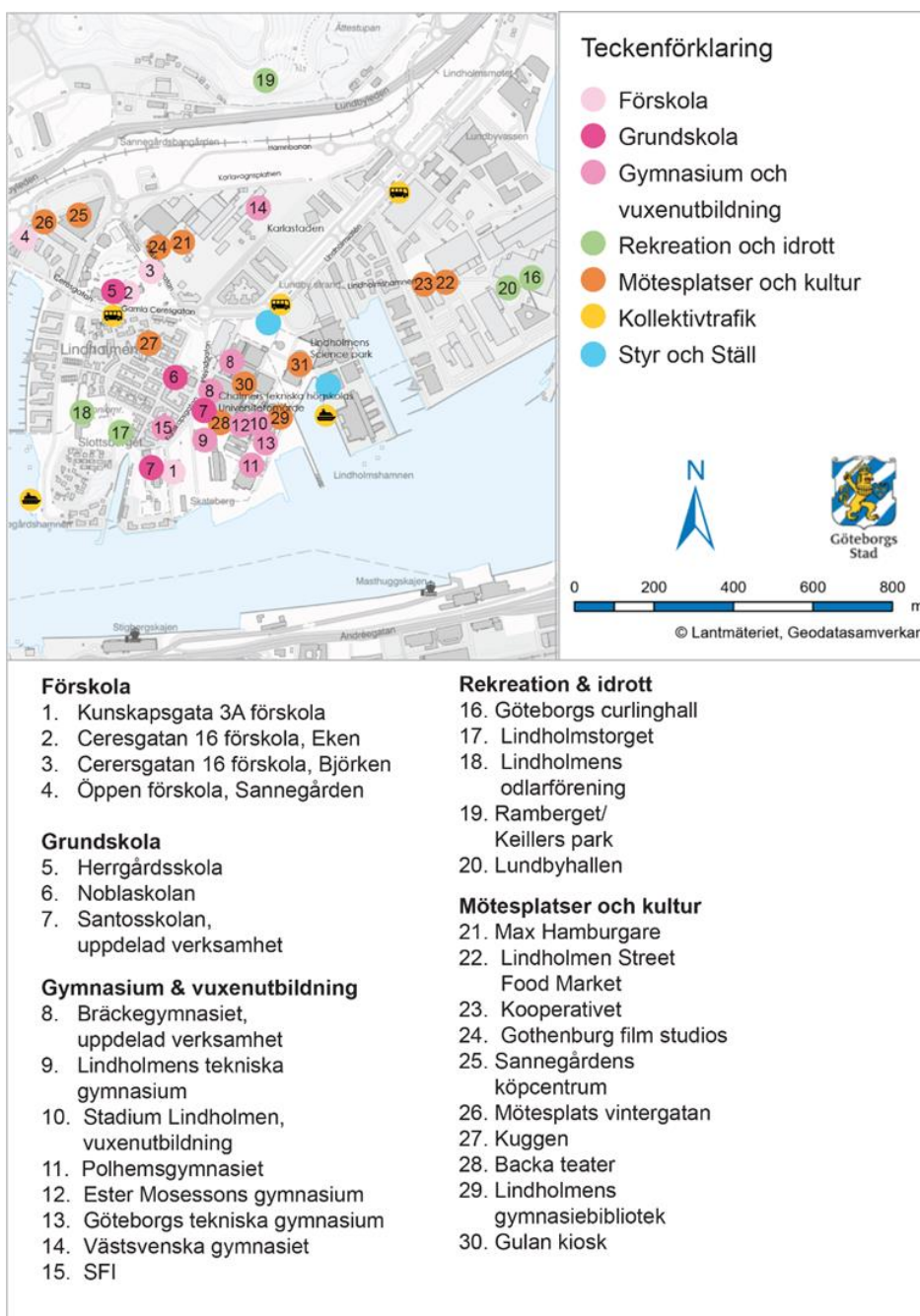
3.1.4 Målpunkter

I området runt cirkulationsplatsen och hållplats Lindholmen finns många målpunkter av olika slag vilka listas i Figur 11. Ett stort antal arbetsplatser finns kring Lindholmen Science Park i sydost. Söderut i området mellan Kunskapsgatan och älven finns ett flertal målpunkter kopplat till utbildning, till större delen högskola och gymnasium men även en grundskola och en förskola. Backa Teater, som också inrymmer lokaler för utbildningsverksamhet, är även en viktig målpunkt.

En stor andel av dagbefolkningen i området pendlar till Lindholmen. Detta innebär att gångvägarna mellan målpunkter och hållplatser för kollektivtrafik, såväl hållplats Lindholmen som Lindholmspirens färjeläge, utgör viktiga kommunikationsstråk.

Norr om Lindholmsallén ligger även Karlastaden vars område utvecklats med flertalet nya bostäder, kontor och verksamheter, bland annat Karlatornet. Nordväst om cirkulationsplatsen ligger Herrgårdsparken samt en grundskola och två förskolor. Längre bort vid Stenbocksgatan finns en större livsmedelsaffär.

På Slottsberget och Skatberget i sydväst ligger ett bostadskvarter som till stor del består av äldre sten- och landshövdingehus. I området finns även skolor, kulturverksamhet och en koloniträdgård. Vid Stapelbädden och Lindholmsdockan närmast älven finns ett antal bostadshus och en småbåtshamn.



Figur 11 Målpunktskarta över Lindholmen, från projektets SKA/BKA. Illustration: AFRY

På Lindholmen finns flera kulturella verksamheter som skapar möten, bland annat biograf, teater, bibliotek, ateljéer och restaurangverksamheter. Utöver dessa finns även flera mindre rekreations- och grönområden.

Strax utanför Lindholmen finns två köpcentrum, Eriksbergs köpcentrum och Sannegårdens köpcentrum med matbutiker och vårdcentral.

3.1.5 Målgrupper

Lindholmen har utvecklats från ett industriområde till ett kluster för utbildning och forskning, med Lindholmen Science Park som en central aktör. En stor andel arbetsplatser och skolor är belägna tillsammans vid centrala Lindholmen, medan bostäder primärt finns på Gamla Lindholmen, och på senare tid även i kvarteren norr om Lindholmsallén. Detta skapar en betydande skillnad mellan dag- och nattbefolkning.

Dagbefolkningen utgörs av grupper inom utbildningsverksamheter, så som barn och unga vuxna, men även målgrupper som arbetar i området. På lediga dagar nås Lindholmen av besökare till kulturella verksamheter, restauranger, caféer och andra mötesplatser.

3.2 Sammanfattning

Utifrån analysen av befintlig plats kan Lindholmens styrkor och svagheter sammanfattas enligt följande:

Platsens styrkor

- Platsen är väl ansluten till starka stråk för cykel- och kollektivtrafik, vilket ger goda kopplingar till resten av inner- och mellanstaden längs med och över älven.
- Med hållplatser för spårvagn, buss och färjetrafik utgör Lindholmen en viktig bytespunkt mellan flera olika kollektiva färdmedel.
- Befintlig bostadsnära park med en pulkabacke och stora uppvuxna träd, vilket bidrar till livskvalitet och rekreation
- I området kring Lindholmsallén finns en mångfald av målpunkter och funktioner, inklusive arbetsplatser, utbildning och bostäder, vilket skapar en dynamisk och levande miljö.

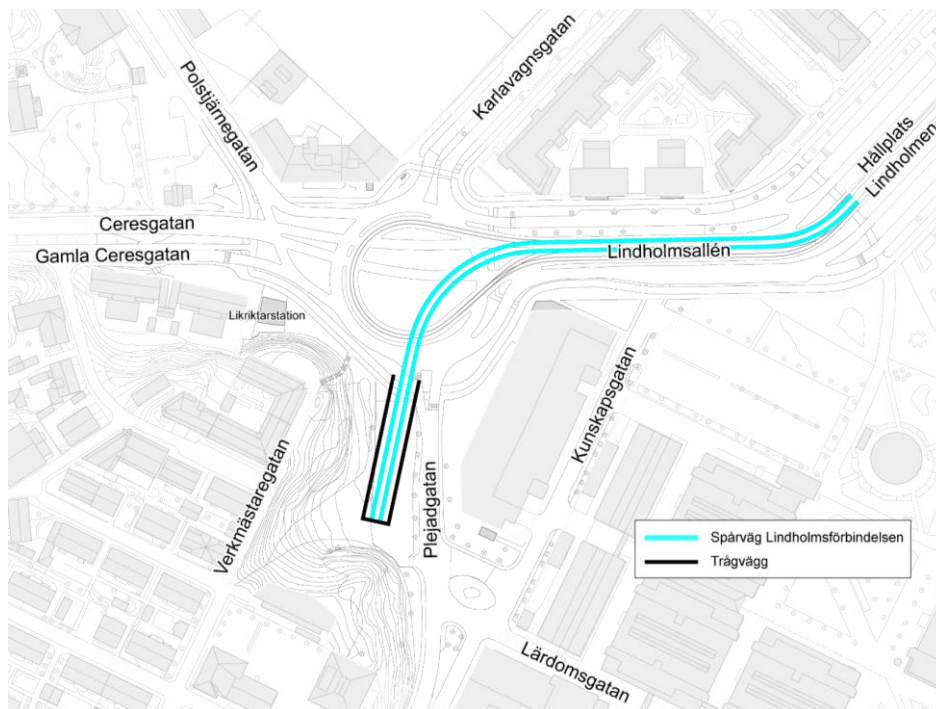
Platsens svagheter

- Trafikytorna tar mycket plats i stadsrummet och tillsammans med höjdskillnader skapar de fysiska barriärer för rörelse och tillgänglighet mellan olika delar av området. Lindholmsalléns barriäreffekt förstärks av bristen på passager för gående och cyklister.
- Hamnbanan och Lundbyleden utgör omfattande barriärer som skär av Lindholmen i stort från resten av Hisingen norrut.

- Brist på stadsmässiga element där gatorna i direkt anslutning saknar breda trottoarer och körbanorna är dominanta vilket gör området mindre inbjudande för fotgängare.
- Cirkulationsplatsen utgör en storskalig trafikapparat och skapar upplevda omvägar och hinder för gång- och cykeltrafiken, särskilt för pendlingscykelstråket längs södra sidan av Lindholmsallén.
- En känsla av otrygghet då det är få närliggande byggnader som i dagsläget har fönster eller dörrar ut mot platsen.
- Områdets tyngdpunkt på verksamheter och arbetsplatser i förhållande till bostäder ger en större dagbefolkning, vilket resulterar i ojämna resmönster och att området blir folktomt kvällar och nätter.
- Fragmenterad grönstruktur som begränsar och kan påverka 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.

3.3 Planerad struktur

Den planerade strukturen utgörs i denna detaljplan av Lindholmsförbindelsens anslutning till befintlig spårväg i Lindholmsallén. Lindholmsförbindelsens spår kommer ut ur tunneln i ett betongtråg placerat på parkeringsplatsen väster om Plejadgatan. Från tråget viker spåren av österut och korsar befintlig cirkulationsplats in i Lindholmsallén. De nya spåren följer sedan den befintliga spårvägens sträckning fram till södra änden av hållplats Lindholmen, se Figur 12.



Figur 12. Lindholmsförbindelsens spårväg och tråg med befintlig gatustruktur.

Anslutningen innebär att det blir nödvändigt att bygga om Lindholmsallén väster om hållplatsen samt delar av det anslutande gatunätet. Den mest omfattande förändringen är att befintlig cirkulationsplats med vändslinga för spårvagnstrafik behöver rivras. För att knyta samman gatunätet förlängs Polstjärnegatan österut, förbi Karlavagnsgatan och fram till Lindholmsallén. Gång- och cykelvägnätet väster om cirkulationsplatsen kopplas samman med gång- och cykelbanorna i Lindholmsallén. Den föreslagna utformningen av det nya stadsrummet beskrivs vidare i kapitel 5.

Ur ett systemperspektiv kvarstår behovet av att kunna vända spårvagnar väster om Lindholmen. Göteborgs Stad utreder därför möjligheten att ersätta vändslingan på en annan plats.

Utöver Lindholmsförbindelsen har Göteborgs Stad beslutat att ändra inriktning för kollektivtrafikstråket mellan Lindholmen och Eriksberg. I stället för att först bygga ut stråket för citybuss med förberedelse för framtida spårväg vill Göteborgs Stad verka för att anlägga spårväg från Lindholmen vidare mot Eriksberg. Därför ingår också spåranslutningar från Lindholmsförbindelsen och Lindholmsallén mot Eriksberg, via Ceresgatan, i detta planeringskede.

Lindholmsförbindelsens anslutning medför påverkan på både det befintliga gaturummet och rörelsemönster i området. Samtidigt har den planerade strukturen stor potential att binda ihop området och skapa nya samband såväl lokalt som med övriga delar av staden. Öst-västliga gång- och cykelstråk bibehålls, medan de planerade spårvägskopplingarna över älven via Lindholmsförbindelsen och till Eriksberg innebär att Lindholmen stärks som knutpunkt för kollektivtrafiken på Norra Älvstranden. Detta medför i sin tur att ytorna kring den nya spårvägsanläggningen får nytt liv och kan förstärka och skapa många nya funktioner på platsen.

4 Koncept

Konceptet för gestaltningen har varit ”möte mellan historia och samtid”. Lindholmen består idag av ett tydligt ”gamla Lindholmen” och ”nya Lindholmen” där bostadsbebyggelsen på höjderna och verksamhetsbyggnaderna på det gamla varvet står för det gamla och Karlastaden och Lindholmen Science center står för det nya. Detta gestaltningskoncept syftar till att skapa en harmonisk dialog mellan flera olika arkitektoniska stilar, där både de äldre och de moderna områdena kan samexistera och berika varandra.

I Kvalitets- och gestaltningsprogrammet har det även tagits fram platsspecifika mål som har varit grunden till gestaltningen på platsen.

Bidra till ett identitetsstarkt Lindholmen

Genom en utformning som lyfter och stärker Lindholmens lokala kontext, skapas en plats med stark identitet och koppling till både historiska och nutida omgivningar. Lindholmsallén och de befintliga, uppvuxna träden i parkens slänt är exempel på gröna kulturvärden som bidrar till platsens unika identitet.

Formstarka och intuitiva stadsrum

Platsens utformning bidrar till att skapa befolkade miljöer med genomtänkt form och funktion. Detta uppnås genom en mänsklig skala, tydlig orienterbarhet, få barriärer och ett utökat nätverk för gång- och cykeltrafik. Platsen på Lindholmen ska erbjuda olika typer av vistelsekvaliteter och rörelsemönster i varierande tempo. Tråget är inbäddat i parken, vilket minskar effekten av spåret som en barriär.

Skapa trygga och livfulla platser där människor vill vistas

Miljön kring tråget ska utformas så att den blir överblickbar för att stärka den upplevda tryggheten på platsen. Trygghetsaspekten ska beaktas genom god sikt, belysta stråk och miljöer som uppmuntrar till vistelse. Vegetationen ska vara låg eller genomsiktig för att skapa en trygg och öppen miljö.

Utveckla den naturlika parken med olika biotoper och fler rekreativa värden

Parken blir större, får en tydligare parkkaraktär och tillhandahåller fler rekreativa värden. Skyfall- och dagvattenhanteringen på platsen ska vara synlig och väl integrerad i parkens ytor och funktion. Vegetationsval och topografiska skillnader med torra och våta ytor skapar ett högre biologiskt värde.

Skapa sammanhängande gröna stadsrum

Sammanhängande gröna stadsrum bildar spridningskorridorer, vilka gynnar biologisk mångfald. Den ökade grönstrukturen på platsen, genom parken och utökning av Lindholmsallén, blir en central del av ett större sammanhängande parkstråk.

Parken kommer koppla an till ett framtida grönt stråk längs älven och den framtida stadsdelsparken på fastighet Propellern 1, Karlavagnsgatan.

5 Förslag

Anläggandet av Lindholmsförbindelsen innebär att det blir nödvändigt att bygga om Lindholmsallén väster om hållplatsen samt delar av anslutande gator och allmän platsmark. Projektet har i samverkan med berörda förvaltningar inom Göteborgs Stad tagit fram ett förslag på hur den nya utformningen av gator och allmän platsmark ska se ut.



Figur 13. Översiktsbild som visar utformningsförslaget i sin helhet.

Den befintliga cirkulationsplatsen korsas av Lindholmsförbindelsens spåranslutning och behöver därför rivas. För att knyta samman gatunätet förlängs Polstjärnegatan med en dubbelriktad körbana österut, förbi Karlavagnsgatan och fram till Lindholmsallén. Ombyggnaden resulterar i att anslutningarna från Plejadgatan och Gamla Ceresgatan stängs, samtidigt som Kunnapsgatan öppnas mot Lindholmsallén. Vidare byggs Ceresgatan om till spårväg som en del av en planerad spårvägslänk mot Eriksberg, se Figur 13.

Spårvägen söderut och tråget delar upp platsen i två delar: en västlig del där tråget möter den gröna parken med uppväxta träd, och en östlig del med en lågfartsgata med i huvudsak gång och cykeltrafik 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, men en grön karaktär ska eftersträvas

utifrån förutsättningarna. 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 gestaltningen fokuserar på att skapa en grön och trivsamt miljö med fokus på att stärka de gröna kvaliteterna, tydliggöra rörelsestråken, skapa sociala ytor och att skapa en mjuk övergång mellan olika områden, topografier och tidsepoker. Se bilaga *Illustrationsplan*.

Utformningsförslaget beskrivs i tre huvuddelar baserat på geografi och funktion (se Figur 14):

1. Spårområdet, Lindholmsallén och mötet med träget
2. Parken och Gamla Ceresgatan
3. Plejadgatan



Figur 14. Utformningsförslagets huvuddelar.

Göteborgs Stad har inom planprogram Lindholmen långsiktiga planer på en ombyggnad av Lindholmsallén, från dagens gatustruktur med enkelriktade körbanor på vardera sida av allén, till en dubbelriktad gata på södra sidan och plats för en långsgående grönstruktur eller park på norra sidan. Utformningsförslaget har därför tagits fram med hänsyn till två olika skeden, som i aktuell förslagshandling benämns som mellanskedet respektive slutskede.

Mellanskedet ansluter till Lindholmsalléns nuvarande struktur vid gränsen av utredningsområdet för förslagshandlingen. Det är detta skede som är styrande för omfattningen av förslaget planområde och som visas i Figur 13 och Figur 14 samt beskrivs i kapitel 5.1, 5.2 och 5.3. Mellanskedet visar också att utformningsförslaget är genomförbart i förhållande till befintlig infrastruktur.

Slutskedet, som redovisas i kapitel 5.4, visar att det är möjligt att anpassa utformningsförslaget till planprogrammets ambitioner att förflytta motortrafiken till södra sidan av spårvägen i Lindholmsallén. Utformningen i slutskedet

förutsätter inte att mellanskedet byggs först. Gator och allmän platsmark inom aktuellt planområde skulle kunna byggas direkt enligt slutskedet, förutsatt att en ombyggnad av Lindholmsallén enligt planprogrammets struktur hinner börja innan mellanskedet behöver anläggas för att möjliggöra Lindholmsförbindelsen.

Slutskedet skiljer sig endast från mellanskedet i utformningen av Lindholmsallén samt anslutningen till Polstjärnegatans förlängning, det vill säga inom del 1 i Figur 14. Vidare har de båda skedena olika detaljeringsgrad, där det för slutskedet återstår att arbeta vidare med förslagets innehåll i form av gestaltning och med att anpassa det till strukturen i planprogrammet. Av dessa anledningar har beskrivningen av slutskedet i kapitel 5.4 en annan omfattning och detaljnivå än redovisningen av mellanskedet.

Utöver utformningsförslagets olika delar beskrivs påverkan på befintliga samt samordning mellan nya ledningar och träd i ett separat avsnitt (se kapitel 5.5).

5.1 Spårområdet, Lindholmsallén och mötet med träget - mellanskede

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. Genom att bevara befintliga lindar och plantera nya stora träd förlängs Lindholmsallén. Gräs, buskar och perenner planteras längs spårområdet för att skapa en kontinuerlig grönska på platsen, se Figur 15.



Figur 15. Översikt av illustrationsplan för Lindholmsallén, spårområdet och träget.

5.1.1 Spårväg

Utformningsförslaget innebär att ett nytt triangelspår anläggs i samma läge som befintlig cirkulationsplats och vändslinga. Triangelspåret ansluter i öster till spårvägen i Lindholmsallén. I söder ansluter Lindholmsförbindelsens spårväg, som fortsätter ner i ett tråg parallellt med Plejadgatan och därefter vidare i bergtunnel mot älven. Västerut ansluter triangelspåret till ny spårväg i Ceresgatan, som utgör en del av en planerad spårvägslänk mot Eriksberg.

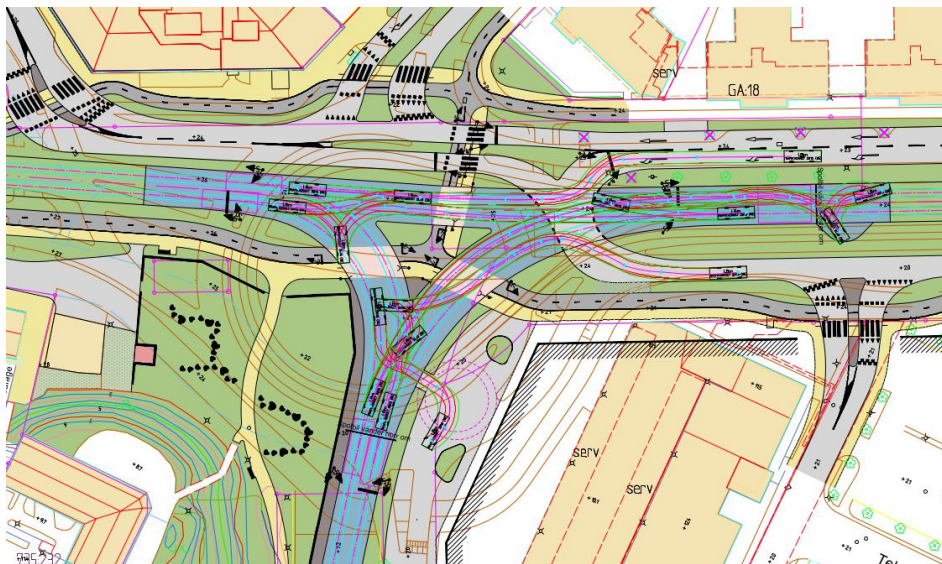
5.1.1.1 Spår

Spår projekteras enligt krav i Göteborgs Stads banstandard och Teknisk Handbok.

Spåren i Lindholmsallén är gräsbelagda slipersspår. Från kurvan i markplan och genom tråget in i bergtunneln förläggs spåren i en betongkonstruktion med ytskikt av betong. Detta gäller även för triangelspåret mot Eriksberg och vidare västerut, en bit förbi växlarna. Därefter övergår spåren åter till gräsbelagda slipersspår som i Lindholmsallén.

Spårvägen i tråget utförs med en längslutning på cirka fem procent söderut.

Växlar placeras vid triangelspårets anslutningar. För att möjliggöra underhåll av växlarna krävs åtkomst till spårområdet för servicefordon. Spårområdet angörs från Lindholmsallén. Servicefordon kan vända enligt Figur 16 och också ha en utrymningsväg mot Plejadgatan. Denna möjliga lösning är förankrad med driftavdelningen på Göteborgs Spårvägar.



Figur 16. Körspår för hur servicefordon som spolar växlarna vänder inom spårområdet.

En riskanalys har genomförts för de nya spårvägskopplingarna. Analysen fann att de åtgärder som vidtagits i utformningsförslaget är tillräckliga för att uppnå hög trafiksäkerhet med avseende på spårtrafiken. Exempel på sådana åtgärder är sänkt hastighet för spårvagnstrafik i tråget samt i kurvan mellan tråget och Lindholmsallén. Vidare har konfliktpunkter mellan spårväg och annan trafik

omhändertagits. Växlar och passager i triangelspåret har placerats med utgångspunkt i att uppnå så god sikt som möjligt mot korsande gång- och cykeltrafik. Korsningar med fordonstrafik regleras med trafiksinal.

5.1.1.2 Likriktarstation

Nya ställverk som ska förse Lindholmsförbindelsen med elkraft placeras i en befintlig likriktarstation vid Gamla Ceresgatan. Stationen byggdes för spårvägen mellan Frihamnen och Lindholmen under 2024–2025. Ingen ombyggnad krävs eftersom det finns tillräckligt med utrymme i den befintliga byggnaden.

5.1.1.3 Spårsignal

I tunneln styrs spårtrafiken med en signalsäkerhetsanläggning. Tunnelmynningen regleras med huvudljussignaler i båda riktningar för att öka säkerheten vid in- och utfart.

I norrgående färdriktning utgör tunnelmynningen den sista signalreglerade punkten. Därefter övergår spårfordon till att köra i gatumiljö vid trågets slut.

Triangelspåret har placerats så långt norrut från tunnelmynningen som möjligt. Detta ger sikt- och hastighetsförhållanden som gör det möjligt att anordna växlarna som en växelstyrningsanläggning i stället för att integrera dem i tunnelns signalsäkerhetsanläggning. Avståndet mellan tunnelmynningen och triangelspårets södra växel ger utrymme för magasinering av fordon och ger plats åt en väntande 45 meter lång spårvagn i båda färdriktningarna.

Vid respektive växel till triangelspåret regleras spårtrafiken med kollektivtrafiksinal. För de nya växlarna till triangelspåret används växelstyrning enligt Göteborgs Stads banstandard. För att växel- och växelvärmestyrningen ska fungera monteras utrustningen i ett teknikutrymme i den befintliga likriktarstationen vid Gamla Ceresgatan.

5.1.1.4 Kontaktledning

I Lindholmsallén utförs kontaktledningsanläggningen med sidoförlagda stolpar söder om spåren. I kurvan och spåren ner mot tråget placeras stolparna på västra sidan av spåret. Nere i tråget fästs kontaktledningsstolpar på insidan av trågväggen.

Placering av kontaktledningsstolpar i övriga delar av triangelspåret samt för spåren mot Eriksberg har inte studerats inom ramen för detta förslag.

5.1.2 Tråg

Från triangelspåret leds spårvägen söderut ner i ett tråg innan det ansluter till tunneln. Tråget utförs som ett cirka 50 meter långt öppet betongtråg med en fri bredd om cirka 10 meter, placerat på befintlig parkering väster om Plejadgatan. I söder övergår tråget i en kortare betongtunnel som sedan ansluter till bergtunnelpåslaget. Tråget grundläggs på långa pålar ner till berg.

Bergpåslaget 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 i nära anslutning till trågväggarna integreras i designen och bidrar till stadens gröna profil. Trågväggarnas synliga delar kläs in med natursten vilket bidrar till att de harmoniserar med berget och samtidigt ger ett mer innerstadsmässigt uttryck. Materialsättningen ska bidra till att tråget smälter in i omgivningen. På trågets sidor monteras räcken i genomskiktligt utförande som fungerar både som fallskydd samt för att hindra skräp eller andra föremål från att falla ner på spåret.

Ovanpå tråget och tunnelpåslaget skapas en plats för vistelse med sittplatser längs bergväggen, där man kan blicka ut över spårvägen och parken. Platsen fungerar också som en gångpassage mellan Plejadgatan och parkytan väster om tråget, med trappor som ansluter österut.

För närmare beskrivning av materialet och grönstruktur se Kvalitets- och gestaltungsprogramets kapitel 3.

Tråget dimensioneras för en framtida förhöjd havsnivå och ska i sig självt utgöra ett översvämningsskydd för att skydda spårtunneln från inträngande vatten. Detta kompletteras med en högvattenport som monteras i trågets mynning och kan stängas om vattenståndet i Göta älv blir så högt att det riskerar att nå tråget. Eftersom det i god tid går att förutse högt vattenstånd i älven kan högvattenporten aktiveras manuellt av personal, exempelvis trafikledning. Eventuellt inläckage vid stängd port ska kunna hanteras av spårtunnelns avvattningssystem.



Figur 17. Vy norrut över tråget och gångpassagen.

5.1.3 Gata

5.1.3.1 Buss

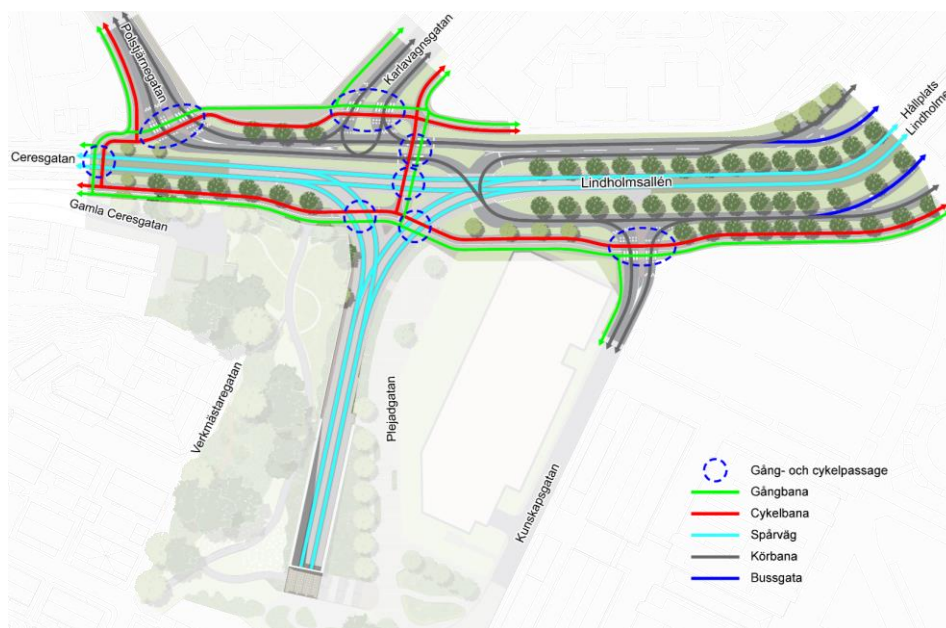
När Ceresgatan byggs om till spårväg och bussgatan genom cirkulationsplatsen försvinner flyttas busstrafiken ut i blandtrafik på körbanorna i Lindholmsallén och Polstjärnegatan.

För att öka framkomligheten för västgående bussar kompletteras utfarten från busshållplatsen och den norra körbanan med trafiksignaler där busstrafiken prioriteras.

Busstrafikens framkomlighet påverkas negativt när de färdas i blandtrafik med övriga motorfordon. Samtidigt innebär vidare utbyggnad av spårväg västerut mot Eriksberg att busstrafiken i stråket kommer att minska. Enligt nuvarande långsiktiga planer hos Västtrafik kommer Lindholmen huvudsakligen att trafikeras av lokala busslinjer som matar till spårvägen.

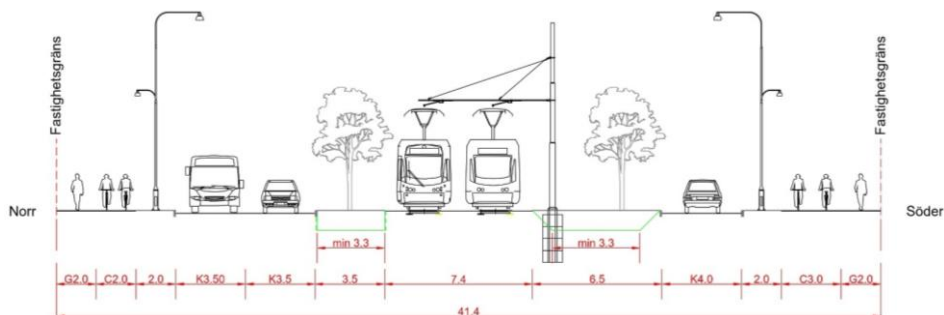
5.1.3.2 Övrig fordonstrafik

I mellanskedet bibehåller Lindholmsallén sin nuvarande struktur, med enkelriktade körbanor för motorfordonstrafik på vardera sidan om spårvägen, se Figur 18. Lindholmsallén ansluter till Polstjärnegatans förlängning i höjd med triangelspåret östra del. I korsningen mellan gatorna anläggs också en U-sväng som gör det möjligt att vända från Lindholmsalléns norra körbana till den södra, och i förlängningen att ansluta till Kunskepsgatan. U-svängen och den östgående anslutningen från Polstjärnegatan korsar spårvägen. Korsningen kommer därför att regleras med trafiksignal. Lindholmsalléns norra körbana breddas och utformas med ett vänstersvängsfält för att undvika att fordon som väntar på att få svänga hindrar bakomvarande trafik, se Figur 19.



Figur 18. Rörelsemönster för olika trafikslag i utformningsförslaget.

Breddningen av den norra körbanan medför att befintliga långsgående parkeringsfickor på den ombyggda delen av gatan försvinner. De två infarterna för angöring till bostadskvarteret norr om Lindholmsallén bibehålls. Det finns fortsatt möjlighet för korttidsangöring i långsgående parkeringsfickor på andra sidor om bostadskvarteret.



Figur 19. Lindholmsalléns sektion, riktning österut i höjd med Kunskapsgatan.

Både Polstjärnegatan och Kunskapsgatan utformas som dubbelriktade gator.

Kunskapsgatan öppnas norrut med en ny anslutning mot Lindholmsallén. Korsningen regleras med väjningsplikt för trafik från Kunskapsgatan. Resterande delar av Kunskapsgatan behålls med befintlig utformning, det vill säga dubbelriktad med gångbanor på båda sidor. Gatan tas med i aktuell förslagshandling för att göra den öppen för allmän trafik, då den i nuläget ligger inom kvartersmark.

Karlavagnsgatan bibehåller i stort sett sin nuvarande utformning. För att skapa utrymme för en gång- och cykelpassage över Polstjärnegatans förlängning justeras Karlavagnsgatans linjeföring något västerut. Karlavagnsgatan regleras med väjningsplikt i anslutning till Polstjärnegatans förlängning.

Angöringsfickan på Polstjärnegatans östra sida utgår, liksom parkeringsplatsen på västra sidan av Plejadgatan där Lindholmsförbindelsens tråg ska placeras.

Siktförhållandena i korsningar och passager är generellt goda även i utformningsförslaget. För ökad trafiksäkerhet har tillkommande grönytor och växtlighet utformats så att de inte är siktskymmande. Vidare har genomförd trafikanalys säkerställt att utformningsförslaget har tillräcklig framkomlighet för fordonstrafik så att köbildning inte ska riskera att blockera spår eller passager.

5.1.4 Gång- och cykeltrafik

Befintliga dubbelriktade gång- och cykelbanor längs Polstjärnegatan, Ceresgatan och Lindholmsalléns södra sida byggs om med justerad linjeföring anpassat till de nya gatusträckningarna. Gång- och cykelbanan längs södra sidan av Lindholmsallén flyttas lite söderut då det södra körfältet trycks utåt, i syfte att skapa tillräcklig svängradie i korsningen och samtidigt skapa en bredare grönremsa för träd. Gång- och cykelbanan längs Ceresgatan justeras dels eftersom omvägen runt befintliga cirkulationsplats försvinner, dels för att skapa mer plats för grönyta. Vid Polstjärnegatan behöver gång- och cykelvägen flyttas något västerut då passagen över gatan breddas med en refug.

Gång- och cykelbanan på södra sidan av spårvägen korsar triangelspåret i två passager. I mitten av triangelspåret ansluter den också till en passage norrut över spårvägen och Polstjärnegatans förlängning. Gång- och cykelbanan på Lindholmsalléns södra sida byggs om och anpassas till den ombyggda gatusektionen samt till Kunskapsgatans nya anslutning. Den aktuella gång- och cykelbanan breddas också för att uppnå högre standard, då den är del av ett planerat pendlingscykelstråk som fortsätter västerut mot Eriksberg (en del av Citybuss-projektet).

Fotgängare och cyklister från Plejadgatan kan ansluta direkt till pendlingscykelstråket längs Lindholmsallén.

I grönområdet väster om tråget anordnas nya gångvägar samt trappor upp till Verkmästaregatan.

Cykelbanorna längs Ceresgatan och Lindholmsallén är en del av det öst-västliga pendlingscykelstråket och utformas 3,0 meter breda. Övriga cykelbanor tillhör det övergripande cykelvägnätet och utformas med 2,5 meters bredd. Samtliga cykelbanor i utformningsförslaget är dubbelriktade. Bredden på gångbanorna varierar och anpassas efter tillgängligt utrymme.

För att skapa en genare koppling mellan gång- och cykelbanorna på norra och södra sidan av Lindholmsallén anläggs en ny gång- och cykelpassage från triangelspåret, vid korsningen med Karlavagnsgatan och Polstjärnegatans förlängning. Med denna placering påverkar passagen inte spårtrafiken i Lindholmsförbindelsen. En ny gång- och cykelpassage anläggs också över Kunskapsgatans nya anslutning, eftersom gatan öppnas för fordonstrafik. Övriga passager som påverkas byggs om i justerade lägen. Ett undantag är passagen över Gamla Ceresgatan som slopas då den inte behövs när gatans anslutning i öster stängs. Passagerna över spårvägen samt Lindholmsallén/Polstjärnegatans förlängning från triangelspåret regleras med trafiksignal. Även passagerna över Lindholmsallén vid södra änden av hållplatsen behöver signalregleras för att öka framkomligheten för både buss- och biltrafiken. Passagerna vid hållplatsen har emellertid inte studerats vidare i aktuell Förslagshandling.

Passagerna över Polstjärnegatan, Karlavagnsgatan och Kunskapsgatan hastighetssäkras med ramper och regleras som övergångsställen med cykelöverfart (Standardritning 4506 i Teknisk Handbok). Samtliga passager över gator (inte de som korsar spårväg) är utformade med en mittrefug, vilket gynnar trafiksäkerheten gående och cyklister endast behöver korsa ett körfält åt gången. Passagerna placeras i möjligaste mån också vinkelrätt mot körbanans riktning. Anledningen är bland annat säkerställa en jämn och stabil passage för korsande fordon utan att orsaka obehag eller påverka trafiksäkerheten, samt att en vinkelrät passage ger den kortaste vägen över gatan för oskyddade trafikanter.

Tillgängligheten längs de huvudsakliga stråken samt till de stora målpunkterna i området bibehålls i utformningsförslaget. Gångytorna är generellt flacka och tydligt separerade från intilliggande cykelbanor. För ökad tillgänglighet är

samtliga gång- och cykelpassager försedda med rullstolsramp och kantstöd för synsvaga. Refugen i spårtriangeln skapar dock utmaningar avseende orienterbarhet för synsvaga, eftersom ytan hanterar korsningspunkten mellan tre gång- och cykelstråk. I detaljprojekteringen behöver utformningen av refugen säkerställa att orienterbarheten för synsvaga blir god. Se även bilaga *Tillgänglighetsplan* för redovisning av tillgängliga stråk och konfliktpunkter med annan trafik.

5.2 Parken och Gamla Ceresgatan

Gamla Ceresgatan görs om till återvändsgata och parken får mer plats. Genom tydliga entréer, nya gångstråk och vistelsemöjligheter tillgängliggörs parken och dess rekreativa värden ökar, se Figur 20. Stora befintliga träd bidrar till att skapa en mjuk övergång mellan Lindholmens äldre och nyare områden.



Figur 20. Översikt av illustrationsplan för parken och Gamla Ceresgatan.

5.2.1 Parken

På trågets västra sida leds besökare genom parken på en gångväg i nord-sydlig riktning. Gångvägen är asfalterad och har genomgående en fris av granit likt gaturummet på gamla Lindholmen. 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.

En av åtgärderna till följd av dagvatten- och skyfallsutredningen (se kapitel 2.5.5) är att marknivån i parkens norra del sänks något, för att kunna fördröja dagvatten och hantera större vattenmängder vid skyfall. Se Figur 22 för ungefärligt läge. 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 klär in trågväggen. Bänkar placeras ut längs sträckan för att skapa nya vistelseytor.



Figur 21. Vy från norr in i parken.

Det nya gångstråket är relativt flackt, bortsett från gångbanorna i parkens södra del, som till stor del går i kuperad terräng och har flera trappor. På grund av de befintliga nivåskillnaderna i den södra delen av parken kommer gångvägarna inte att vara tillgängliga för rörelsehindrade. Norra delen av parken är däremot tillgänglig och nås från Gamla Ceresgatan eller gång- och cykelbanan utmed Lindholmsallén. Se bilaga *Tillgänglighetsplan* för redovisning av tillgängliga stråk och konfliktpunkter med annan trafik.

Det finns sex 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, som båda kopplar an till varsin trappa. Uppe från Verkmästaregatan finns också en mindre grusstig som går ner i parken under trädens kronor. Till sist finns en mindre, inofficiell, smitväg bredvid likriktarstationen och pumpstationen.

Viktigt för gestaltningen av parken har varit:

- En mer uttalad park med inramning av mur
- Höjdsättning och växtval som bäddar in tråget i parkens topografi
- Fri sikt från spårområdet genom omsorgsfull gestaltning av växttyper
- Integrerad skyfallsyta med vistelsemöjligheter

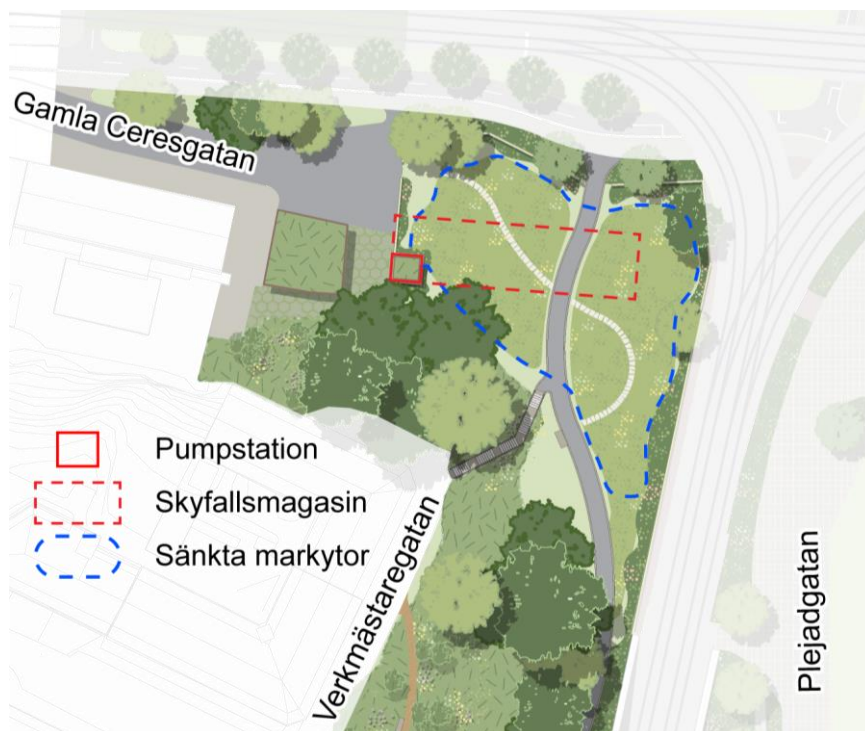
- Tydliga gångstråk som tillgängliggör parken

Parken omges av en gul tegelmur som både ramar in parken och skärmar av mot omgivande trafikala ytor. Muren, som även finns i Lindholmsallén, knyter ihop grönstråket genom allén och parken. Detta bidrar till en kontinuitet som får grönområdena att kännas sammanhängande.

Slänten som idag används som pulkabacke kommer att få en ändrad form och sluttning då tråget och gångvägens trappa anläggs, men det kommer fortsatt att finnas möjlighet till pulkaåkning mellan tråget och trappan samt mellan trappan och de befintliga träden i slänten.

5.2.2 Pumpstation och skyfallsmagasin

Under den nedsänkta ytan i parkens norra del anläggs ett skyfallsmagasin för att hantera skyfallsvatten i området (se även kapitel 2.5.5). Till skyfallsmagasinet ansluts en ny pumpstation som placeras i anslutning till den befintliga likriktarstationen vid Gamla Ceresgatan, se ungefärligt läge i Figur 22. Pumpstationen ska, likt likriktarstationen, ha ett enkelt formspråk och kläs in med ribbor.



Figur 22. Placering av pumpstation samt underjordiskt skyfallsmagasin och sänkta markytor, ungefärligt markerade.

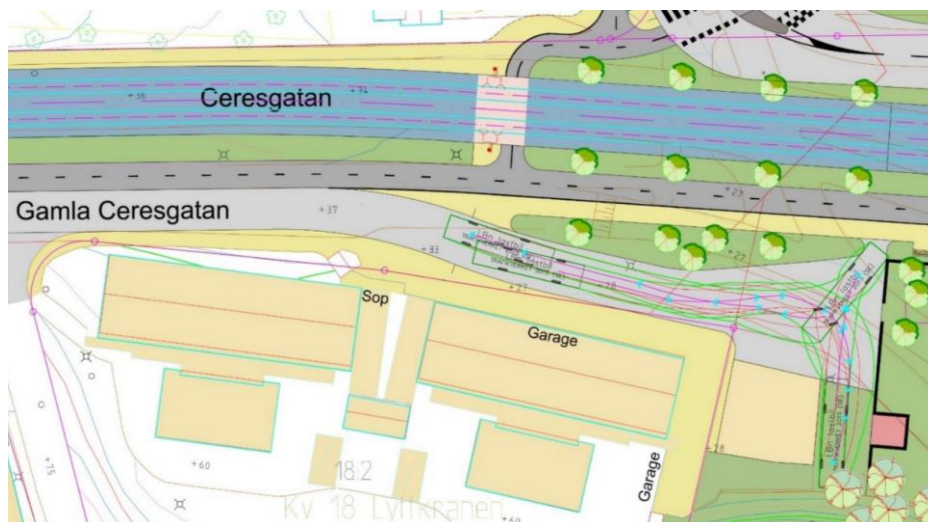
För närmare beskrivning av materialitet och grönstruktur se Kvalitets- och gestaltungsprogrammets kapitel 3.

5.2.3 Gamla Ceresgatan

Gamla Ceresgatan byggs om till återvändsgata och utfarten i öster slopas. I gatans östra ände, i höjd med befintlig likriktarstation, anläggs en ny vändplats.

Samtidigt får gatan en smalare sektion till förmån för nya vegetationsytor mot spårvägen i norr.

Vändplatsen utformas för backvändning i syfte att minska mängden hårdgjord yta till förmån för park- och grönytor i öster. Dimensionerande fordon för vändplatsen är en tolv meter lång lastbil (typfordon LBN, se Figur 23). Vändplatsen ska också användas för angöring till likriktarstationen och den nya pumpstationen för skyfallsmagasinet.



Figur 23. Körspår för vändning med typfordon LBN i Gamla Ceresgatans vändplats.

5.3 Plejadgatan

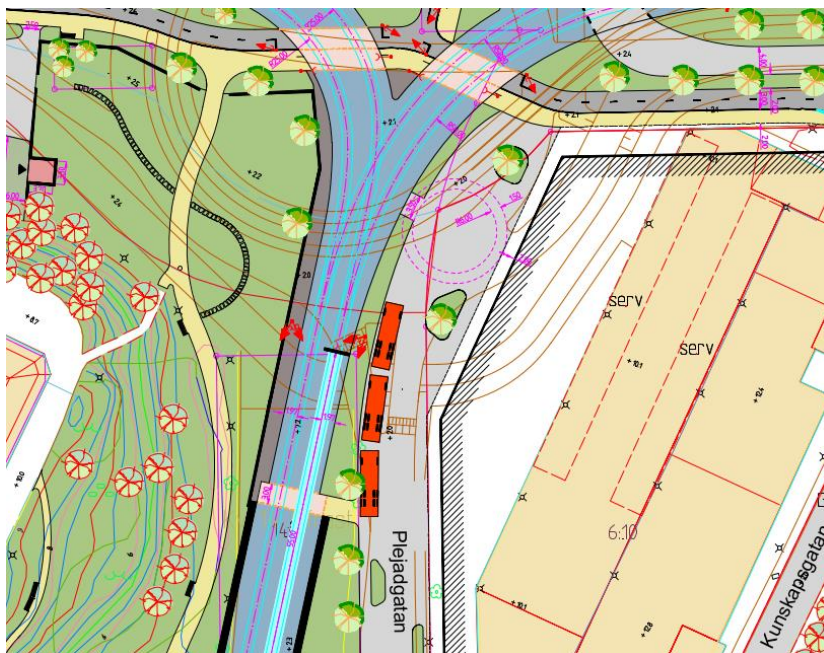
Mellan Lindholmsallén och korsningen med Kunskapsgatan görs Plejadgatan om till en mindre trafikorienterad plats, där frodiga planteringar längs östra sidan av tråget möter ett ljusst, sammanhängande golv som sträcker sig fram till fasaderna österut (se Figur 24). Nedsänkta regnbäddar med buskar, träd och perenner bryter upp den hårdgjorda ytan och bildar ett grönt stråk. Ytan ska kunna användas för angöring av räddnings- och servicefordon till tråget, samt eventuellt angöring till kvarteret i öster, men i övrigt vara fri från motorfordonstrafik. Detta innebär att den tidigare bilorienterade gatan i stället bildar ett trivsamt stråk för fotgängare och cyklister.

Plejadgatans utfart mot Lindholmsallén i norr slopas för fordonstrafik, utom för räddnings- och servicefordon som ges möjlighet att ansluta direkt till Lindholmsallén via gång- och cykelbanan, se Figur 25.

För att leda norrgående fordonstrafik från Plejadgatans kvarvarande södra del mot Kunskapsgatan läggs en fris av storgatsten längs med vistelseytan för att dela av ytan från körbanorna för Kunskapsgatan och Plejadgatan. Ett träd placeras i siktlinjen från Plejadgatans södra del mot Lindholmsallén, i syfte att visuellt leda trafiken mot Kunskapsgatan och samtidigt bibehålla möjligheten att trafikera Plejadgatan söderut.

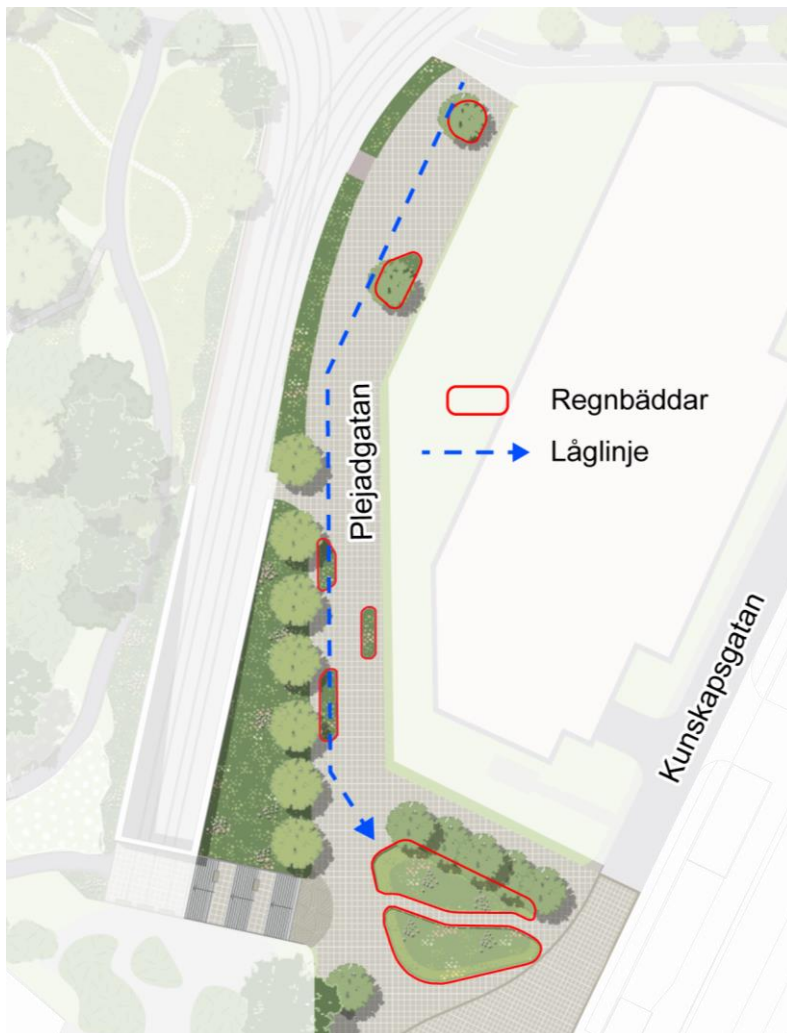


Figur 24. Översikt av illustrationsplan för Plejadgatan.



Figur 25. Uppställning av räddningsfordon på Plejadgatan.

Längs Plejadgatan leds dagvattnet till nedsänkta regnbäddar via en låglinje som leder vattnet vidare söderut. Vattnet samlas slutligen upp och fördröjs i två större regnbäddar med frodiga planteringar och en gångväg mellan sig, se Figur 26. Skyfalls- och dagvattenhanteringen ska säkerställa att inget vatten rinner in i träget.



Figur 26. Åtgärder för dagvattenhantering längs Plejadgatan, ungefärligt markerade.

I mötet mellan Plejadgatan och Kunskaþsgatan bildas en soldränkt plats som inbjuder till vistelse i olika former. Ytan är oftast fri från motortrafik och erbjuder utrymme för olika aktiviteter. Här kan man också sitta under träden med sol i ansiktet och blicka ut över de större nedsänkta regnbäddarna.

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.

Viktigt för gestaltningen av Plejadgatan har varit:

- 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
- Två stora regnbäddar med en gångväg mellan

För närmare beskrivning av materialitet och grönstruktur se Kvalitets- och gestaltungsprogrammets kapitel 3.



Figur 27. Vy söderifrån på Plejadgatan.

5.3.1 Pumpstation för spillvatten

Planprogram Lindholmen har inkommit med önskemål om att placera en pumpstation för spillvatten inom området för aktuell detaljplan. I Figur 28 visas en potentiell placering. Placeringen är mycket osäker. Konsekvenser på förslagshandlingen och spårvägsanläggningen för Lindholmsförbindelsen har inte hunnit utredas inför aktuellt samråd. Om behovet av en pumpstation inom detaljplaneområdet kvarstår krävs vidare utredning i kommande skeden.



Figur 28. Ungefärligt läge för aktuell pumpstation för spillvatten inringat i utformningsförslaget.

5.4 Anpassning till slutskede

Inom planprogram Lindholmen finns långsiktiga planer på att bygga om Lindholmsallén, från dagens symmetriska gatustruktur till en dubbelriktad gata söder och sydost om spårvägen fram till cirkulationsplatsen.

Utformningsförslaget har därför anpassats för att fungera både i ett mellanskede med befintlig gatustruktur, och i ett slutskede med en ombyggnad av allén enligt planprogrammet, se Figur 29.



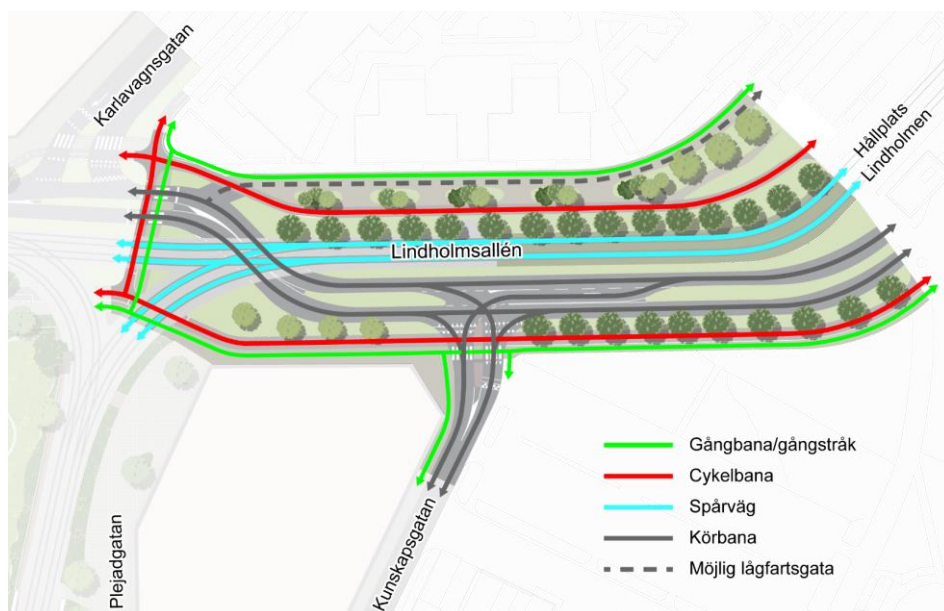
Figur 29. Översikt av illustrationsplan för slutskedet, med område som omfattas av anpassningarna markerat.

De enda skillnaderna gentemot mellanskedet gäller utformningen av Lindholmsallén inom planområdet samt anslutningarna till Polstjärnegatans förlängning och Kunskeppsgatan. Endast delarna som skiljer sig åt beskrivs i detta kapitel.

Västgående trafik i Lindholmsallén flyttas ner söder om spårvägen, där gatan breddas med ytterligare körfält och görs om från enkel- till dubbelriktad, se Figur 30 och 31. Gatan utformas med mittseparering i form av refug eller vegetationsyta, samt med vänstersvängsfält i korsningen med Kunskeppsgatan. Den dubbelriktade gatan korsar sedan spåren och ansluter till Polstjärnegatans förlängning på den norra sidan. Till skillnad från mellanskedet kommer alltså även västgående trafik från Lindholmsallén att korsa spårvägen. Spårkorsningen regleras med trafiksignaler för vägtrafiken och kollektivtrafiksignaler för spårvägen.

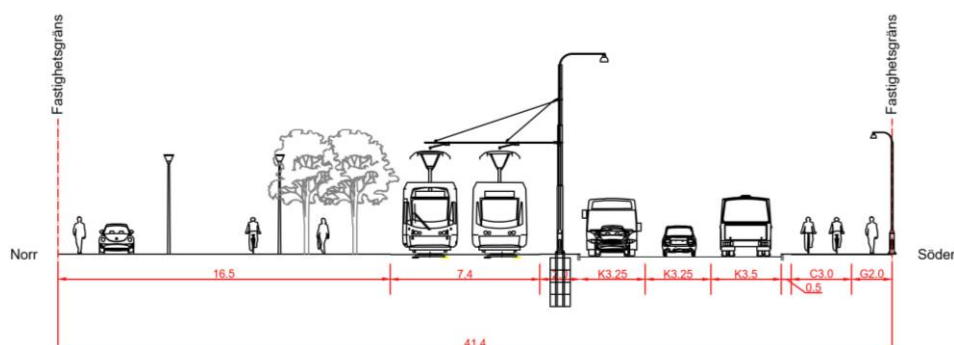
En annan ändring jämfört med utformningsförslagets mellanskede är att gång- och cykelbanan på Lindholmsalléns södra sida rätas ut, för att skapa en rak passage över Kunskeppsgatan. Uträtningen är en anpassning till framtida

exploatering i kvarteret söderut och skapar en bättre linjeföring för cykeltrafiken. Samtidigt medför uträtningen att det inte går att hålla fem meter buffertyta för väntande bilar mellan cykelöverfarten och Lindholmsallén, vilket innebär ett avsteg från Teknisk Handbok (kapitel 3GE). Möjligheterna att skapa en tillräcklig buffertyta utan avsteg från Teknisk handbok utreds vidare inom kommande planarbete. Utöver uträtningen av passagen över Kunskapsgatan är samtliga gång- och cykelpassager samma som i mellanskedet.



Figur 30. Rörelsemönster för olika trafikslag i sluskskedet.

I och med att den norra körbanan försvinner anordnas en lågfartsgata för att bibehålla angöringsmöjlighet till befintliga fastigheter på norra sidan av Lindholmsallén. Lågfartsgatans utformning och anslutning behöver utredas vidare. Utanför planområdet mot öster blir sektionen för lågfartsgatan norr om spårvägen bredare och det finns utrymme för en långsmal parkmiljö med platsbildningar. Se bilaga *Illustrationsplan för sluskskedet*.



Figur 31. Lindholmsalléns sektion i sluskskedet, riktning österut i höjd med Kunskapsgatan.

5.5 Ledningar och träd

Inom utbredningsområdet är det ett komplext samspel mellan ledningar (både befintliga och planerade) och träd. Många befintliga ledningar behöver läggas

om på grund av det nya tråget, skyfallsmagasinet och spåren. Samtidigt behöver Göteborgs Stad dra fram nya ledningar för att förse nya planerade fastigheter för planprogrammet. Ledningsomläggningarna konkurrerar med befintliga och planerade träd. För sammanställning av ungefärlig ledningssituation och föreslagna trädplaceringar se bilaga *Plan med ledningar och träd*.

I *Plan med ledningar och träd* redovisas ledningsunderlag inhämtat från ledningskollen, planerade ledningar i projektet Citybuss Norra Älvstranden samt Kretslopp och Vattens planerade ledningar för kommande utbyggnad av planprogram Lindholmen. Projekteringen i Citybuss Norra Älvstranden pågår. Kretslopp och Vattens förslag på ledningsförläggningar för planprogrammet är inte detaljprojekterade. Relationsunderlag för kanalisation, el, tele, opto i projektet spårväg Frihamnen-Lindholmen saknas i nuläget. AFRY har projekterat en av Kretslopp och Vattens planerade dagvattenledningar. Ledningen kommer från Polstjärnegatan i nordväst, korsar Lindholmsallén i höjd med planerat skyfallsmagasin och ligger söder om spåren i Lindholmsallén österut. AFRY har haft ledningsägarmöten och diskuterat till exempel omläggningen av gasledningar, kanalisation, ovan nämnd dagvattenledning och dricksvattenledningen från Citybuss Norra Älvstranden projektet.

De befintliga och planerade träden är viktiga av många anledningar och därför krävs en noggrann samordning mellan planeringen av ledningar och träd. Det kan behövas avsteg både vad gäller bredder på växtbäddar och mått mellan ledningar och träd för att trädplanteringarna ska fungera tillsammans med ledningarna. På vissa platser kan träd komma att planteras så nära en ledning att trädet eventuellt skulle behöva tas ner om det krävs att ledningen grävs upp. En bedömning från fall till fall behöver göras samt avtalas mellan ledningsägare och Göteborgs Stad.

De föreslagna träden är klassade enligt bilaga *Plan med ledningar och träd*, där en del träd är säkra träd, en del är osäkra och en del är träd som har större konflikter kring sig. För att säkerställa att de gröna värden som träden tillför i området bibehålls krävs det att Göteborgs Stad aktivt arbetar vidare med att försöka hitta kreativa lösningar för att så många som möjligt av dessa trädplanteringar kan genomföras.

Ett exempel de tre träd i förslaget som står i en smal grönremsa norr om Polstjärnegatans förlängning. Dessa träd behöver få större plats för att utvecklas väl och för att deras kronor inte ska komma för nära gaturummet. Det finns tankar om att rätta ut gång- och cykelbanan precis norr om träden för att kunna göra grönytan bredare, vilket dock skulle påverka en trappa tillhörande entrén till en befintlig restaurangverksamhet. De tre träden står också i konflikt med ledningar. Avsteg kan därför behövas både för ledningarna och för träden för att få ihop situationen.

För att förtydliga svårigheten med att få plats med träd och ledningar har fyra sektioner (A-A, B-B, C-C och D-D) tagits fram, se bilaga *Sektioner för mellanskede*.

5.6 Ställningstaganden och konsekvenser

5.6.1 Vald utformning

Nedan redovisas ställningstaganden inom arbetet med aktuellt utformningsförslag.

5.6.1.1 *Polstjärnegatans förlängning norr om spårväg*

Ett av de centrala ställningstagandena i den valda trafikutformningen är förlängningen av Polstjärnegatan längs spårvägens norra sida och anslutningen till Lindholmsallén vid östra delen av triangelspåret.

Placeringen av Polstjärnegatans förlängning norr om spåren har valts utifrån att minimera antalet konfliktpunkter mellan spårvägen och fordonstrafik.

Eftersom Lindholmsallén behåller sin nuvarande struktur krävs en spårkorsning för att ansluta Polstjärnegatans förlängning till alléns södra sida. Spårkorsningen fungerar också för vändning från Lindholmsalléns norra körbana till den södra. Korsningen har placerats så långt västerut som möjligt för att skapa större avstånd till Kunskapsgatans korsning med Lindholmsallén, samt för att få större magasineringsyta för spårvagnar och kortare utrymningstid genom triangelspåret.

För att svängande fordon från Lindholmsalléns norra sida inte ska blockera övrig trafik behöver körbanan utformas med vänstersvängsfält. Körbanan behöver därför breddas vilket innebär att längsgående angöring på norra sidan av Lindholmsallén utgår. Möjlighet till angöring på gården kvarstår.

5.6.1.2 *Placering och utformning av triangelspåret*

Triangelspåret har utformats med så snäva radier som möjligt för att minska dess utbredning. Ett motiv till utformningen är att minimera mängden hårdgjord yta till förmån för park och grönområde samt ytor för skyfallshantering i sydväst. Vidare bidrar ett snävare triangelspår till större magasineringsytor för spårvagnar före växlarna samt till bättre siktförhållanden för norrgående spårvagnar från tråget. Om den södra växeln hade placerats längre söderut hade det varit nödvändigt att inkludera tråget i tunnelns signalsäkerhetssystem samt eventuellt att sänka hastigheten i tråget.

5.6.1.3 *Gång- och cykelpassager i triangelspåret*

För att få en genare linjeföring för gång- och cykeltrafiken och samtidigt öka avståndet från trågmynningen har passagerna mellan Lindholmsallén, Karlavagnsgatan och Gamla Ceresgatan samlats till en refug i mitten av triangelspåret.

Genomförd trafikanalys (Ramboll, 2025) visar på ett mycket högt flöde av gång- och cykeltrafik i passagerna. Av såväl trafiksäkerhets- som framkomlighetsskäl är det därför viktigt att refugytan i mitten av triangelspåret

utformas med tillräcklig kapacitet för att rymma gående och cyklister som inväntar grön signal. Vad som är tillräcklig kapacitet beror på belastningen i passagera. Det råder emellertid osäkerhet kring belastningen då analysen bygger på antaganden, på grund av bristande underlag gällande gång- och cykelflöden. Kapaciteten i refugytan har därmed inte analyserats i detalj. På ytan finns emellertid magasin för 4–8 cyklar beroende på riktning.

5.6.1.4 Plejadgatan stängs och Kunskapsgatan öppnas

En del av utformningsförslaget är att stänga Plejadgatans utfart mot Lindholmsallén och i stället öppna Kunskapsgatan. Detta ställningstagande bygger delvis på önskemål från planprogrammet. Genom att göra om Plejadgatan till en yta primärt för gång- och cykeltrafik kopplas parken och grönområdet kring tråget ihop med planerade kvarter öster om gatan, samtidigt som ytor för vistelse frigörs. Förändringen minskar också risken för att motortrafiken i Lindholmsallén hindrar spårtrafiken.

5.6.1.5 Gamla Ceresgatan görs om till återvändsgata

Utformningsförslaget innebär att Gamla Ceresgatans östra anslutning försvinner för att lämna plats åt spårväg och parkyta. För att möjliggöra angöring med sopbilar till bostadskvarteret i väster och servicefordon till likrikstarstationen och den nya pumpstationen föreslås gatan i stället utformas med en vändplats. Vändplatsen dimensioneras för vändning med en tolv meter lång lastbil (LBn). För att minska mängden hårdgjord yta till förmån för park- och grönytor utformas vändplatsen för backvändning samtidigt som gatan får en smalare sektion. Både principen för angöring till pumpstationen och backvändning med sopbilar har godkänts av Göteborgs Stad, Kretslopp och vatten. Vändplatsen bedöms kunna hantera den begränsade mängden övrig fordonstrafik på Gamla Ceresgatan.

5.6.1.6 Utformningsförslagets konsekvenser för framkomligheten

Genomförd trafikanalys (Ramboll, 2025) redovisar resultat från mikrosimuleringar av utformningsförslaget.

Sammanfattningsvis bedöms framkomligheten för gående och cyklister vara god i samtliga analys-scenarier. Framkomligheten för fordonstrafik i Lindholmsallén påverkas dock negativt av ökade gång- och cykelflöden i passagera vid hållplatsen, som i det analyserade utformningsförslaget är oreglerade. Det höga flödet av oskyddade trafikanter som nyttjar passagera medför att bil- och busstrafiken stundtals fastnar i långa köer, som i sin tur leder till att trafik från anslutande sidogator också blockeras och att busstrafikens restid ökar kraftigt. Framkomlighetsproblemen är som störst under eftermiddagens maxtimme samt för östgående trafik. Utan åtgärd riskerar köbildningen under maxtimmen att även påverka spårvagnstrafiken.

De aktuella gång- och cykelpassagera, som dock ligger utanför utformningsförslaget, bör därför signalregleras för att öka framkomligheten för såväl bil- som kollektivtrafiken. Införande av signalreglering i passagera

medför enligt analysen att köbildningen i Lindholmsallén reduceras markant, vilket även ger förbättrad framkomlighet för trafik från Kunskapsgatan.

Med signalreglerade passager indikerar analysen generellt god framkomlighet i hela utredningsområdet, såväl i mellan- som slutskede. Simuleringarna visar dock att det i slutskedet stundtals kan uppstå längre köbildning för västgående trafik i korsningen Karlavagnsgatan/Polstjärnegatans förlängning, som riskerar att nå spårvägen. Signalreglering av passagerna ökar visserligen restiden för cykel något, vilket dock bör vägas mot de stora restidsförbättringar för busstrafiken som åtgärden också medför.

En känslighetsanalys har också genomförts för att simulera hur utformningsförslaget hanterar en stegvis ökning av biltrafiken över det prognostiserade flödet. Känslighetsanalysen indikerar att utformning enligt mellanskedet, med signalreglerad gång- och cykelpassage vid hållplatsen, har potential att hantera en ökning av biltrafiken upp till 40 %. Med slutskedet bedöms systemet kunna hantera en ökning av biltrafiken upp till 10 %. Vid större ökning uppstår köbildning på Lindholmsallén som blockerar korsningen med Kunskapsgatan med risk för påverkan på spårvagnstrafiken.

5.6.1.7 Platsbildning över tråg och tunnelpåslag

Det informella gångstråket som idag kommer uppe ifrån Verkmästargatan ner i slänten mot Plejadgatan förstärks med en asfalterad gångbana med trappor ner i slänten från Verkmästargatan, vidare över tråget där en bred passage med sittplatser skapas med utblick över parken och spårvagnarna för att slutligen gå ner från tråget via en bred granittrappa. Ett öst-västligt stråk som korsar tråget minskar barriäreffekten av tråget och förstärker en rörelse som redan finns idag.

5.6.1.8 Ingen upphöjd gångväg i parken

I tidigare skissförslag var gångvägen i parken i nord-sydlig riktning upphöjd över skyfallsytan i form av en bredare spång. Under gestaltungsarbetet så har spången ersatts av en gångväg som följer med i markens topografi. Med en gångväg i marknivå ökar möjligheten till rörelse och vistelse på intilliggande ytor. Gångvägen kommer att kunna översvämmas vid skyfall, men detta bedöms hända ca 1 gång på 50 år, då får gående ta en annan väg.

5.6.1.9 Prioritering av ökad andel grönyta

Ett övergripande mål i utformningsförslaget har varit att få in så många nya grönytor som möjligt på platsen. Parken har gjorts så stor den kan norrut mot gång och cykelbanan och även västerut mot pumpstationen. På Plejadgatan breder grönytor ut sig där det inte behöver kunna köra fordon. I ett senare skede, när angränsande detaljplan för bebyggelse har kommit längre, så kan det också finnas möjlighet att lägga till ytterligare grönytor längs Plejadgatans östra sida.

5.6.1.10 Ytor väster om Polstjärnegatan

Ett styrande ställningstagande från planprogrammet har varit att bibehålla så stora ytor som möjligt väster om Polstjärnegatan, för att skapa plats för planerad exploatering med en ny förskola. Polstjärnegatan har därför tryckts ihop så långt österut som möjligt, vilket bland annat resulterar i att befintliga angöringsfickor utgår.

5.6.2 Bortvalda alternativ

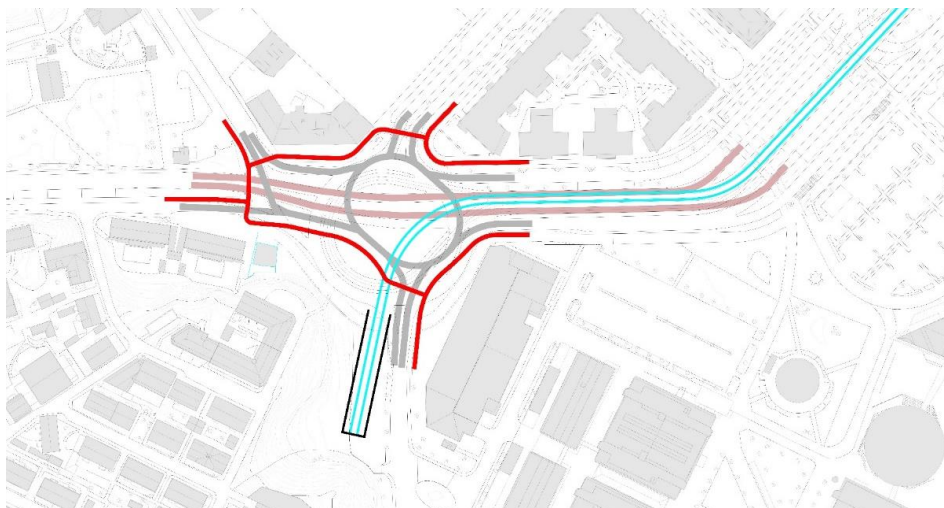
5.6.2.1 Enkelriktade körbanor med cirkulationsplats

Lindholmsalléns befintliga sektion med enkelriktade körbanor på var sidan om spåren förlängs västerut, se Figur 32. Korsningen mellan allén, Karlavagnsgatan och Plejadgatan utformas med en cirkulationsplats som kragar över spåren i Lindholmsförbindelsen. Polstjärnegatan och Gamla Ceresgatan ansluts också till cirkulationsplatsen medan bussgatan från Ceresgatan leds genom den, österut mot Lindholms hållplats Lindholmen. Alternativet visar endast spår i Lindholmsförbindelsen och inga spår mot Eriksberg.

I detta alternativ ansluts området söder om fortfarande via Plejadgatan till Lindholmsallén.

Det befintliga gång- och cykelvägnätet knyts ihop kring cirkulationsplatsen.

Alternativet valdes bort med hänvisning att det var för trafikalt och inte stödjer en utformning där Lindholmsallén skulle förlängas västerut. Det var också svårt att anpassa utformning till spårväg mot Eriksberg i Ceresgatan.

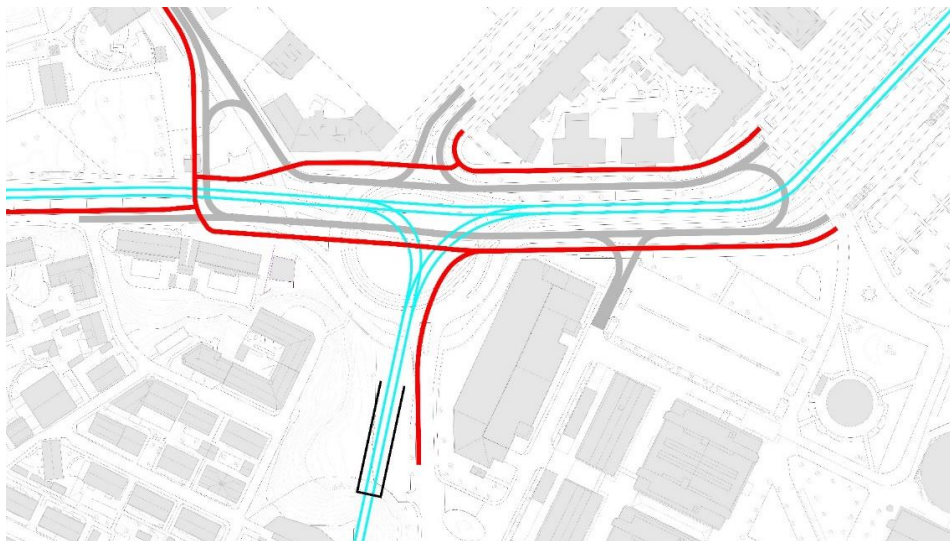


Figur 32. Bortvalt alternativ med cirkulationsplats. Ljusblå avser spårväg, röd gång- och cykeltrafik och grå fordonstrafik.

5.6.2.2 Enkelriktade körbanor med vändning

Förutom spåren i Lindholmsförbindelsen visas även spår mot Eriksberg samt kopplingen mellan Eriksberg och tunneln, se Figur 33.

Lindholmsalléns befintliga sektion med enkelriktade körbanor på var sidan om spåren förlängs västerut. Möjlighet till vändning förläggs i öster vid hållplatsen och i väster vid Polstjärnegatan. Detta medför att ytor väster om Polstjärnegatan tas i anspråk och begränsar exploatering här.



Figur 33. Bortvalt alternativ med enkelriktade körbanor och vändning i Polstjärnegatan. Ljusblå avser spårväg, röd gång- och cykeltrafik och grå fordonstrafik.

Plejadgatan stängs för koppling mot Lindholmsallén, Kunskapsgatan öppnas upp.

Gamla Ceresgatan ansluts till Lindholmsallén som idag.

Alternativet valdes bort eftersom vändmöjligheten vid Polstjärnegatan hindrar stadens planering att exploatera marken väster om gatan och anlägga en förskola.

5.6.2.3 Dubbelriktad körbana norr om spårvägen

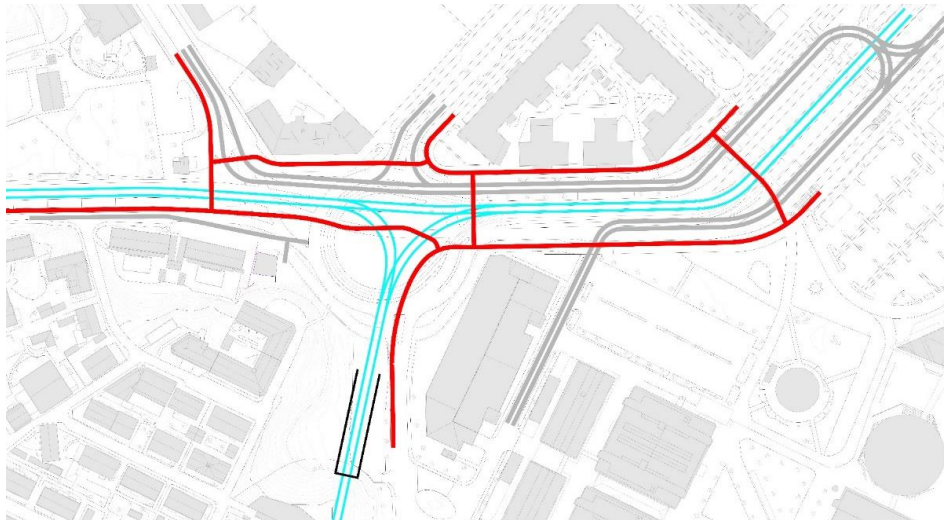
Som ett alternativ till eventuell framtida planering med körbanor på sydöstra sidan av spåren i Lindholmsallén togs en utformning fram där passagen över spåren förlades öster om hållplats Lindholmen, se Figur 34.

Plejadgatan är stängd mot Lindholmsallén. För att ansluta Kunskapsgatan behövs dubbelriktade körbanor därifrån och österut till passage och vändning över spåren.

Hållplatsen behöver byggas om och anpassas till den nya strukturen.

Gamla Ceresgatan avslutas med vändplats.

Alternativet valdes bort eftersom Kunskapsgatans anslutning till Lindholmsallén medför dubbelriktade körbanor på båda sidor om spåren och mycket hårdgjord yta. Det visade sig svårt att få plats med den signalreglerade korsningen öster om hållplatsen.



Figur 34. Bortvalt alternativ med dubbelriktad körbana norr om spårvägen. Ljusblå avser spårväg, röd gång- och cykeltrafik och grå fordonstrafik.

5.6.2.4 Dubbelriktad körbana söder om spårvägen

Liksom förra alternativet ansluter detta till dubbelriktade körbanor österut i Lindholmsallén men körbanorna är placerade söder om spåren, se Figur 35, vilket medföra att bil- och busstrafik samt GC-trafik behöver korsa spåren på flera ställen om spår mot Eriksberg byggs ut.

Plejadgatan är stängd mot Lindholmsallén, Kunskapsgatan öppen.

Hållplatsen behöver byggas om och anpassas till den nya strukturen.

Gamla Ceresgatan avslutas med vändplats.

Alternativet valdes bort eftersom det bedömdes att kapaciteten och framkomligheten för spårvägen i för stor omfattning skulle påverkas av att anlägga all övrig fordonstrafik i konflikt med både spåren i Lindholmsförbindelsen och från Eriksberg.



Figur 35. Bortvalt alternativ med dubbelriktad körbana söder om spårvägen. Ljusblå avser spårväg, röd gång- och cykeltrafik och grå fordonstrafik.

5.6.2.5 Åsnetrappa i parken

En åsnetrappa leder från parkens sydvästra hörna ner mot tunnelpåslaget och det nya gångstråket i parken.

Alternativet valdes bort på grund av stora nivåskillnader som resulterade i att åsnetrappan blev brant och obekväma att använda. Det innebar även större topografiska förändringar av slänten och mer fyllmassor jämfört med vald gestaltning.

5.6.2.6 Snedställd trappa

Från platsbildningen på Plejadgatan leder en snedställd trappa i sydvästlig riktning upp mot ytan ovan tunnelpåslaget. Trappans utformning är smal och kantas av planteringar.

Alternativet valdes bort då rörelsestråken inte blev lika naturliga. Riktningen på trappan medförde att Kunskapsgatan och platsbildningen på södra Plejadgatan tappade kopplingen med ytan ovan tunnelpåslaget och parken.

6 Förhållanden under byggtiden

I bilaga *Analys av behov och påverkan – Lindholmen och Göta älv* beskrivs påverkan på verksamheter och målpunkter under byggtiden för Lindholmsförbindelsen. Analysen har utgått från två olika påverkansområden, ett direkt påverkansområde kring projektområdet, samt ett yttre påverkansområde som baserats delvis på påverkan av buller, stömljud samt byggtrafik.

I bilaga *Trafikföringsprinciper* visas hur Lindholmsförbindelsen och övriga ytor inom utredningsområdet kan anläggas genom att dela in arbetet i fem övergripande etapper. Utgångspunkten för etappindelningen är att minimera påverkan på framkomligheten för övrigt trafik under byggskedet.

Ettapp 1

Ceresgatan byggs om för spårvägstrafik. Busstrafiken leds om via Polstjärnegatan. Södra sidan av Lindholmsallén och infarten till Kunskapsgatan anläggs enligt utformningsförslaget.

Ettapp 2

Norra sidan av Lindholmsallén byggs om enligt utformningsförslaget. Bussar kan fortsatt trafikera Polstjärnegatan i båda riktningar. Övrig trafik till Karlavagnsgatan kan endast angöra området Österifrån i Lindholmsallén.

Ettapp 3

Vändslungan i befintlig cirkulationsplats rivs. Polstjärnegatan öppnas för motortrafik i båda riktningar. Spårområdet i Lindholmsallén anläggs och kopplas ihop med Ceresgatan. Om övergångsväxlar anläggs öster om hållplats Lindholmen innan ettapp 3 skulle hållplatsen kunna trafikeras med dubbelriktade vagnar under den tid som arbetet i spårområdet pågår. Effekten blir att behovet av ersättningstrafik med buss minskar. Åtgärden ligger utanför utredningsområdet och har inte utretts närmare.

Ettapp 4

Parken, tråget och Plejadgatan anläggs. Kunskapsgatan ersätter Plejadgatan som anslutning för blandtrafik söderut. Gamla Ceresgatan blir en återvändsgata.

Ettapp 5

Lindholmsförbindelsen ansluts till spåren i Lindholmsallén. Växlar anläggs.

7 Fortsatt arbete

Arbetet med utformningsförslaget har fokuserat på mellanskedet, som ansluter till befintlig infrastruktur vid förslagets gränser. Mellanskedet har varit underlag för föreslagna gränser inom aktuell detaljplan och är det som visar att utformningsförslaget är genomförbart. Slutskedet har studerats till den nivå att det är säkerställt att det är möjligt att genomföra Planprogram Lindholmens intention att flytta körbanorna för motortrafik till södra sidan av Lindholmsallén. Gestaltning och utformning av grönstråk norr om spåren i Lindholmsallén behöver studeras vidare i samråd med planprogrammet.

I *Plan med ledningar och träd* redovisas ledningsunderlag inhämtat från ledningskollen, planerade ledningar i projektet Citybuss Norra Älvstranden samt Kretslopp och Vattens planerade ledningar för kommande utbyggnad av planprogram Lindholmen. Relationshandlingar av projekt Frihamnen–Lindholmen över nya ledningar förväntas tas emot tidigast under hösten 2025. Utöver det kommer även den pågående projekteringen av Citybuss Norra Älvstranden att påverka ledningssamordningen inom aktuellt förslagsområde. Inom området planerar även Kretslopp och Vatten för nya vatten-, dagvatten- och avloppsledning. Inom arbetet med förslagshandlingen har endast ett mycket översiktligt material från förstudie funnits tillhands. När projekteringen av de nya VA-ledningar har kommit längre kan de samordnas med ledningssamordningen inom förslagsområdet.

Planprogram Lindholmen har inkommit med önskemål om att placera en pumpstation för spillvatten inom området för aktuell detaljplan, se kapitel 5.3.1. Om behovet av pumpstationen kvarstår behöver placeringen och konsekvenserna på förslagshandlingen samt spårvägsanläggningen för Lindholmsförbindelsen utredas vidare i senare skede.

Planprogram Lindholmen har aviserat att de planerar för att Polstjärnegatan ska kunna breddas i framtiden. Vid tidpunkten för arbetet med det här PM:et är inte omfattningen känd. Utformningsförslaget ansluter därför till Polstjärnegatans befintliga utformning. Om gatan ska breddas i framtiden behöver det studeras närmare.

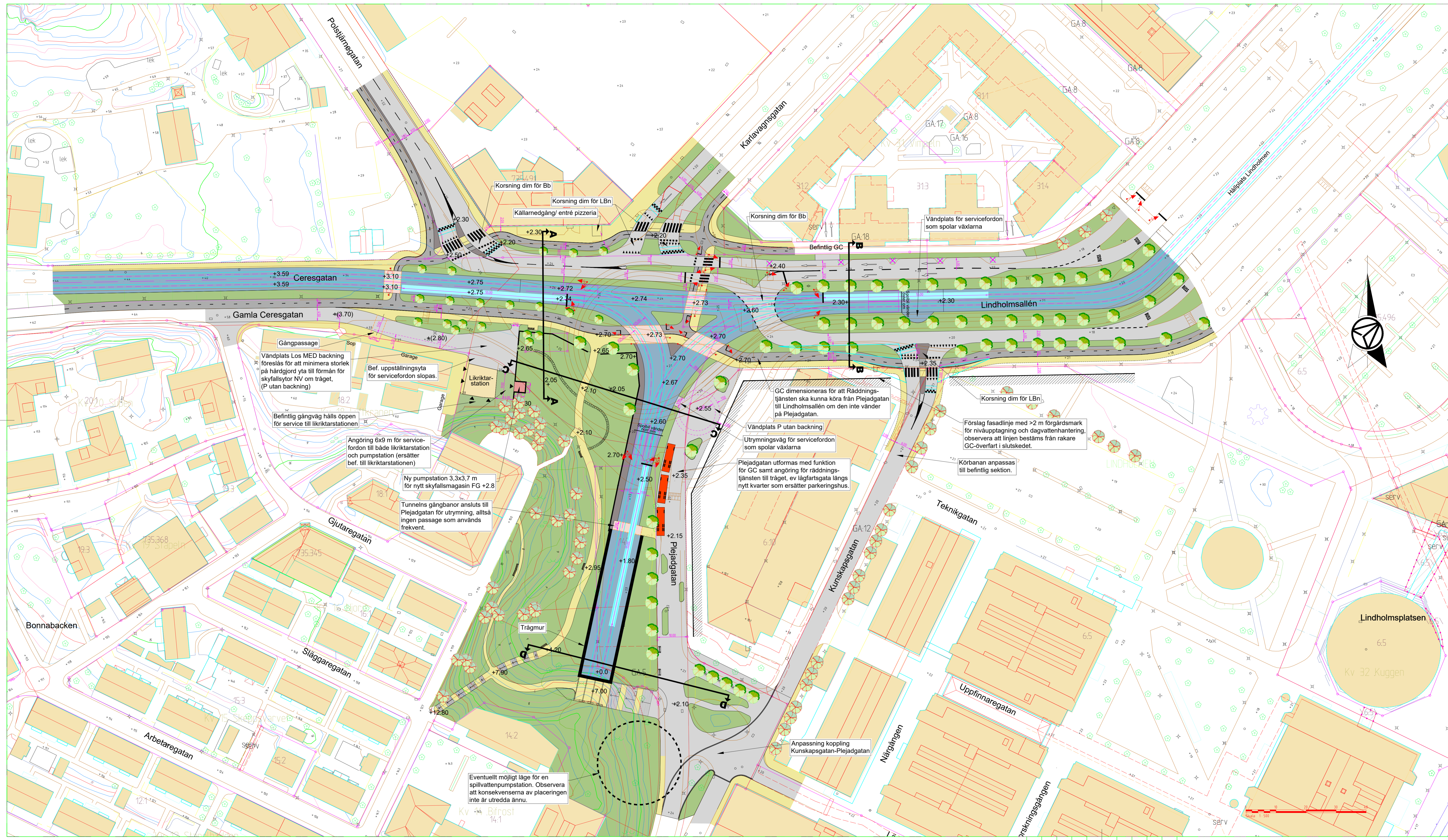
8 Bilagor

Följande handlingar biläggs aktuell förslagshandling:

- Trafikförslag för mellan- och slutskede (inkluderar plan med siktrianglar)
- Illustrationsplan för mellanskede
- Illustrationsplan för slutskede
- Tillgänglighetsplan mellanskede
- Sektioner för mellanskede
- Analys av behov och påverkan
- Mobilitets- och parkeringsutredning
- Körspårsplaner
- Plan med ledningar och träd
- Trafikföringsprinciper
- Grönytefaktor
- Kostnadskalkyl för allmän plats (tas fram av Exploateringsförvaltningen, projekt Lindholmsförbindelsen)

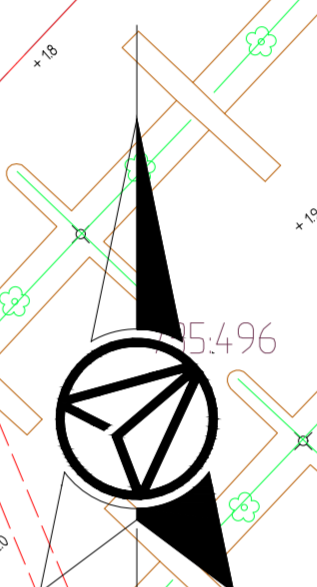
9 Referenslista

- AFRY (2023). *Korridorvalsstudie Lindholmen*
- AFRY (2025a). *Lindholmsförbindelsen - Kvalitets- och gestaltungsprogram*
- AFRY (2025b). *Social konsekvensanalys och barnkonsekvensanalys Lindholmsförbindelsen* (koncepthandling, daterad 2025-06-02)
- AFRY (2025c). *Naturvärdesinventering Lindholmsförbindelsen* (daterad 2025-06-02)
- AFRY (2025d). *PM Trädinventering Lindholmsförbindelsen* (daterad 2025-06-02)
- DHI (2025). *Dagvatten- och skyfallsutredning – Detaljplan för Lindholmsförbindelsen från Linnéplatsen till Lindholmen under Göta Älv*
- Göteborgs Stad (2012). *Vision Älvstaden*
- Göteborgs Stad (2014). *Göteborg 2035, Trafikstrategi för en nära storstad*. Trafikkontoret, Göteborgs Stad
- Göteborgs Stad (2020a). *Teknisk förstudie Lindholmsförbindelsen*. Trafikkontoret, Göteborgs Stad
- Göteborgs Stad (2020b). *GFS Spårväg Frihamnen–Lindholmen*. Trafikkontoret, Göteborgs Stad
- Göteborgs Stad (2021). *Göteborgs Stads miljö och klimatprogram 2021–2030*
- Göteborgs Stad (2023a). *Pumpstationsrutin – Beräkning och utförande*. Göteborgs Stad: Kretslopp och vatten
- Göteborgs Stad (2023b). *Typritning avloppspumpstation*. Göteborgs Stad: Kretslopp och vatten
- Göteborgs Stad (2024). *Teknisk handbok 2024:2*
- Göteborgs Stad (2025) *Översiktsplan för Göteborg*. Stadsbyggnadsförvaltningen, Göteborgs Stad
- Norconsult (2025). *Kulturmiljöutredning, Detaljplan för spårväg Lindholmen – Linnéplatsen, delområde Lindholmen* (daterad 2025-06-02)
- Ramboll (2025). *Trafikanalys Lindholmen* (Slutversion, daterad 2025-08-20)
- Sweco (2025). *Hållplatsanalys Lindholmsförbindelsen – Prognos för framtida resande med kollektivtrafik vid Linnéplatsen, Stigbergstorget och Lindholmen* (version 2.0, daterad 2025-02-06)
- Trafikverket (2024). *VGU - Vägar och gators utformning* (TRVINFRA-00396)
- Västra Götalandsregionen m fl (2018). *Målbild Koll 2035 - Kollektivtrafikprogram för stomnätet i Göteborg, Mölndal och Partille*. Västra Götalandsregionen, Göteborgs Stad, Mölndals stad och Partille kommun



- BETECKNINGAR**
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spårövergång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader
 - Nytt träd
 - Befintligt träd
 - +2.70 Föreslagen marknivå

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000



Gångpassage
Vändplats Los MED backning föreslås för att minimera storlek på hårdgjord yta till förmån för skyfallszoner NV om träget. (P utan backning)

Bef. uppställingsyta för servicefordon slopas.

Likrikarstation

Befintlig gångväg hålls öppen för service till likrikarstationen

Angöring 6x9 m för servicefordon till både likrikarstation och pumpstation (ersätter bef. till likrikarstationen)

Ny pumpstation 3,3x3,7 m för nytt skyfallsmagasin FG +2.8

Tunnels gångbanor ansluts till Plejadgatan för utrymning, alltså ingen passage som används frekvent.

GC dimensioneras för att Räddningstjänsten ska kunna köra från Plejadgatan till Lindholmsallén om den inte vänder på Plejadgatan.

Vändplats P utan backning
Utrymningsväg för servicefordon som spolar växlar

Plejadgatan utformas med funktion för GC samt angöring för räddningstjänsten till träget, ev lägfartsgata längs nytt kvarter som ersätter parkeringshus.

Förslag fasadlinje med >2 m förgårdsmark för nivåupplagning och dagvattenhantering, observera att linjen bestäms från rakare GC-överfart i slutskedet.

Körbanan anpassas till befintlig sektion.

Eventuellt möjligt läge för en spillvattenpumpstation. Observera att konsekvenserna av placeringen inte är utredda ännu.

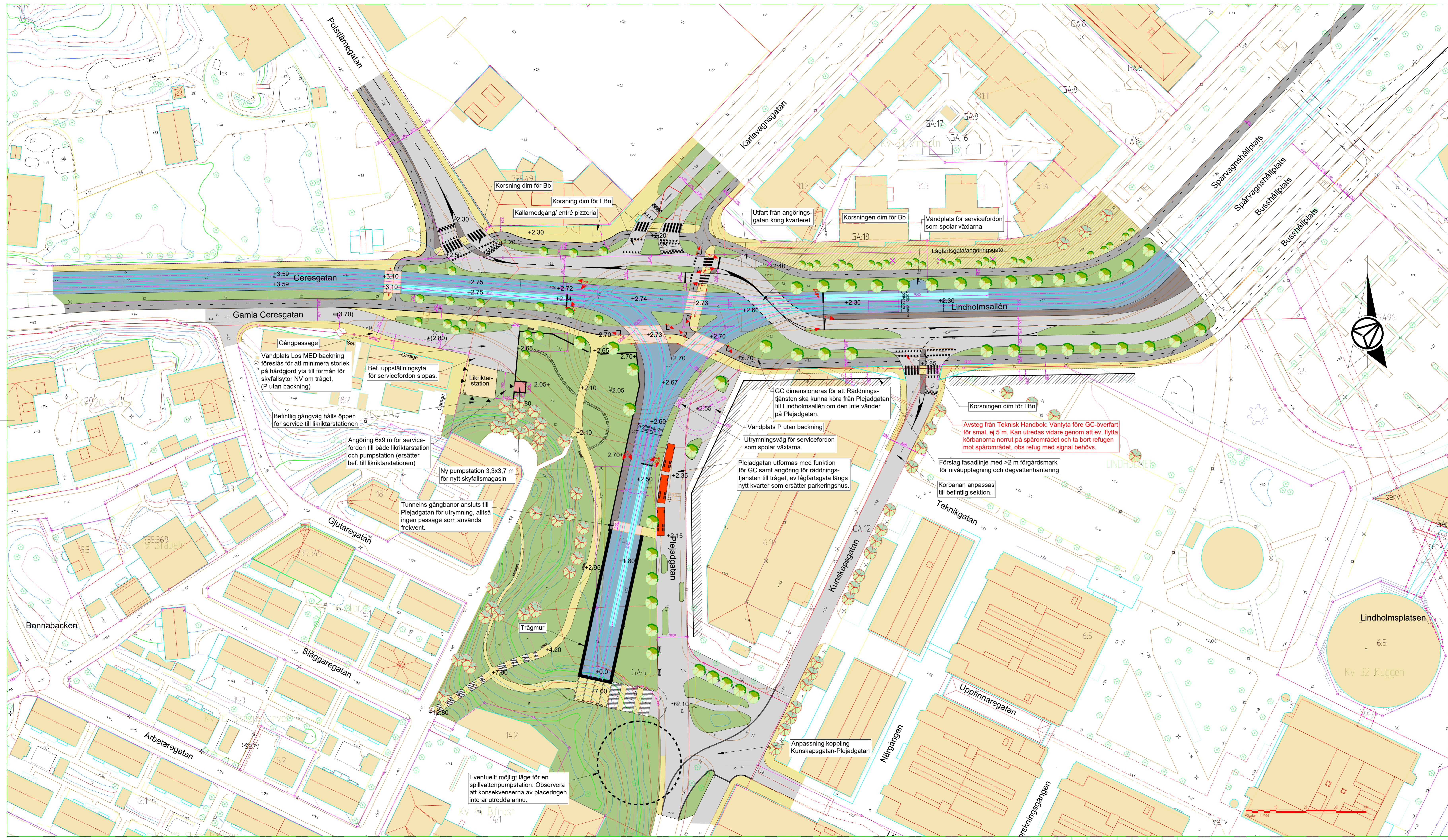
Rev.	Ant	ÄNDRINGEN ÅSGER	DATUM	SIGN

SAMRÅD	
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN Lindholmen övergripande	
K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHARD

Göteborgs Stad	
Stadsbyggnadsförvaltningen	
FÖRVA. HANDLÄGGARE K. JERN	FÖRVA. DIARIENR. SBF 2023-02222

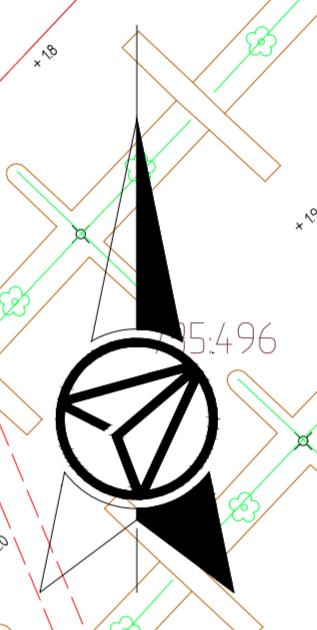
TRAFIKFÖRSLAG	
LINDHOLMEN MELLANSKEDE	
PLAN	
FORMAT A1L	SKALA 1:500
RITNINGNUMMER 1	REV. 1



- BETECKNINGAR**
- Spårområde
 - Körbana
 - Lågfartsområde
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spårövergång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader
 - Nytt träd
 - Befintligt träd
 - +2.70 Föreslagen marknivå

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

ANMÄRKNING
Riskanalys för spårvägen återstår för slutskedet.



Vändplats LOS MED backning föreslås för att minimera storlek på hårdgjord yta till förmån för skyfallstör NV om träget. (P utan backning)

Befintlig gångväg hålls öppen för service till likrikarstationen

Angöring 6x9 m för servicefordon till både likrikarstation och pumpstation (ersätter bef. till likrikarstationen)

Ny pumpstation 3,3x3,7 m för nytt skyfallsmagasin

Tunnelns gångbanor ansluts till Plejadgatan för utrymning, alltså ingen passage som används frekvent.

GC dimensioneras för att Räddningstjänsten ska kunna köra från Plejadgatan till Lindholmsallén om den inte vänder på Plejadgatan.

Vändplats P utan backning Utrymningsväg för servicefordon som spolar växlar

Plejadgatan utformas med funktion för GC samt angöring för räddningstjänsten till träget, ev lågfartsgata längs nytt kvarter som ersätter parkeringshus.

Avsteg från Teknisk Handbok: Väntyta före GC-överfart för smal, ej 5 m. Kan utredas vidare genom att ev. flytta körbanorna norrut på spårområdet och ta bort refugen mot spårområdet, obs refug med signal behövs.

Förslag fasadlinje med >2 m förgårdsmark för nivåupptagning och dagvattenhantering

Körbanan anpassas till befintlig sektion.

Eventuellt möjligt läge för en spillvattenpumpstation. Observera att konsekvenserna av placeringen inte är utredda ännu.

Rev.	Ans.	ÄNDRINGEN ÅSGER	DATUM	SIGN.

SAMRÅD	
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN Lindholmen övergripande	
K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLÄGGARE
D0038958	M. K. WOLFF	M. K. WOLFF
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-11-28	P. LUNDMAN	J. WEIHARD

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

UPPDRAGSANSVARIG: P. LUNDMAN
GRANSKAD AV: J. WEIHARD

TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
SLUTSKEDE

PLAN

SKALA: 1:500

BITNINGSNUMMER: REV.

TH2023:2



Illustrationsplanen

Beskrivningen av gestaltungsforlaget på Lindholmen delas in i följande områden:

- 1. Spårområdet, tråget och mötet med Lindholmsallén
- 2. Parken
- 3. Plejadgatan med platsbildning

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅD
 LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
 Gemensamt/övergripande
 KM-tal

K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV I. VRAMSTEN	HANDLÄGGARE
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV



Göteborgs Stad
 Förvaltning ÖVERSIKTSPLAN
 M. STENFELDT SBF 2023-02222

BILAGA 1. FÖRSLAGSHANDLING ILLUSTRATIONSPLAN MELLANSKEDE	BeMonNr.
FORMAT	SKALA
RITNINGNUMMER	REV.
EXP-2023-09921-05-01-0000-4001	TH version

PLO: 2025-11-27 0959 C:\PROJECT\WISER\AFRY_INVEST\AF_4503216\UMS9358\KXF-2023-00924-05-01-0000-4001DMG ISABELLE VRAMSTEN



Illustrationsplanen

Beskrivningen av gestaltungsforlaget på Lindholmen delas in i följande områden:

1. Spårområdet, tråget och mötet med Lindholmsallén
2. Parken
3. Plejadgatan med platsbildning
4. Parkstråk norr om spårvägen

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅD
 LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
 Gemensamt/övergripande
 KM-tal

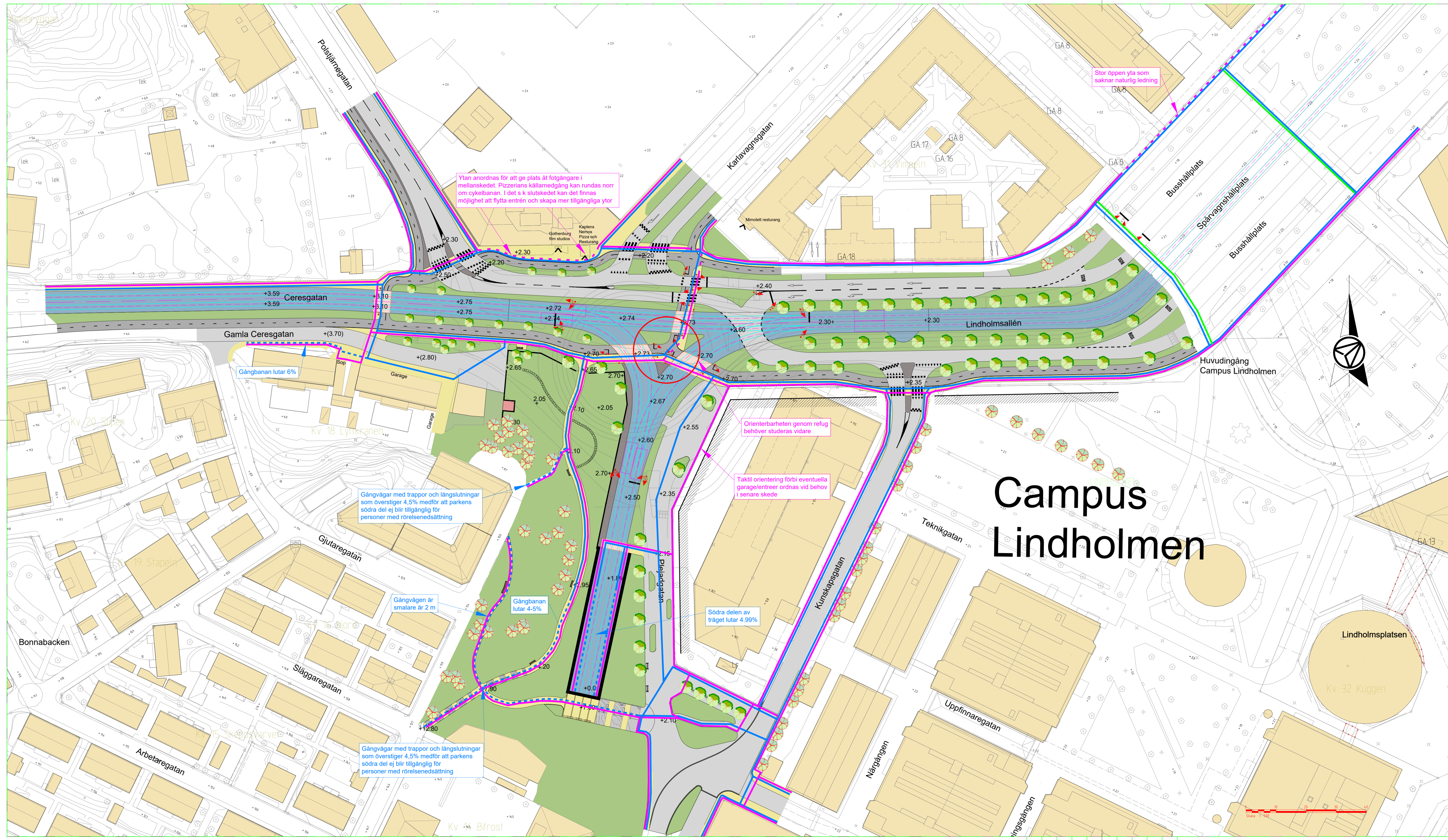
K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV I. VRAMSTEN	HANDLÄGGARE
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV



Göteborgs Stad
 Förvaltning ÖVERSIKTSPLAN
 Förv. Handläggare M. STENFELDT
 Förv. Diarienumr. SBF 2023-02222

BILAGA 2. FÖRSLAGSHANDLING ILLUSTRATIONSPLAN SLUTSKEDE	BeManNr.
FORMAT 	SKALA
RITINGSNUMMER 	REV.
ÖPN-2023-09021-05-91-0000-4002	TH version



BETECKNINGAR

- ▼ Offentlig entré
- Befintligt taktill stråk
- Tillgängligt stråk, synsvaga
- - - - - Ej tillgängligt stråk, synsvaga
- XXX Hinder för synsvaga
- Tillgängligt stråk, rörelsehindrade
- - - - - Ej tillgängligt stråk, rörelsehindrade
- XXX Hinder för rörelsehindrade
- XXX Hinder för rörelsehindrade och synsvaga
- Konfliktpunkt

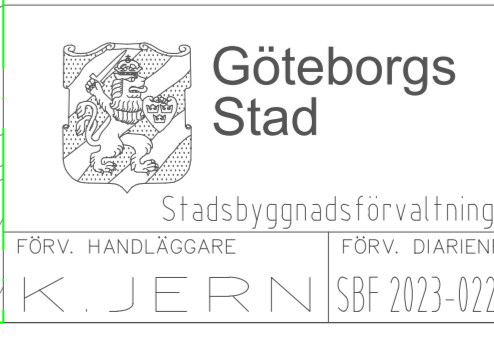
Campus Lindholmen

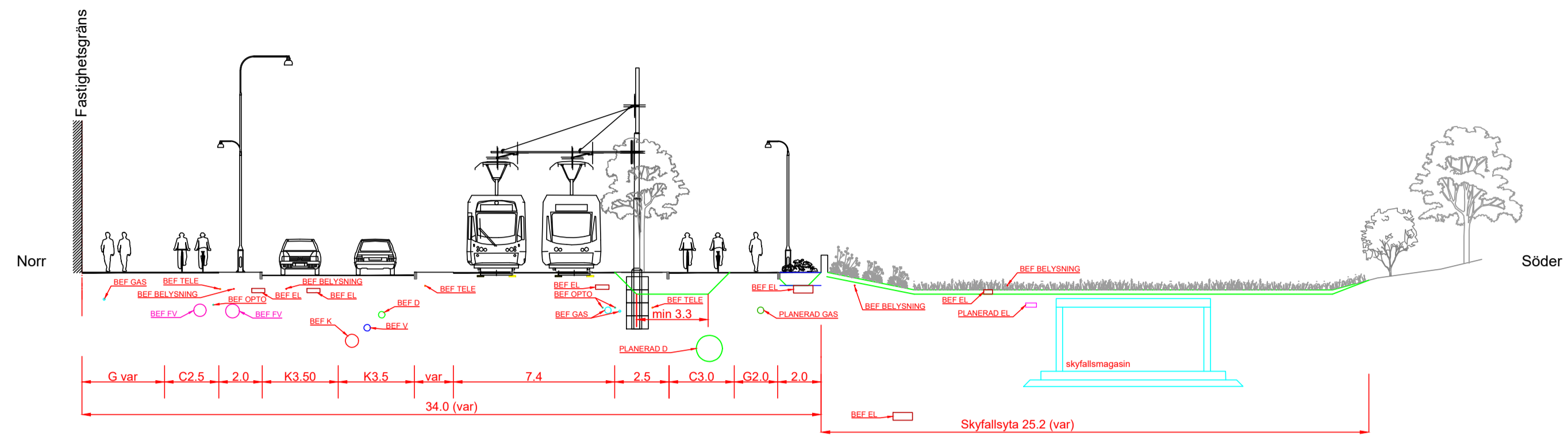
Rev.	Ant	Ändringens Ämne	Datum	Sign

SAMRÅD	
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN Lindholmen övergripande	
K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

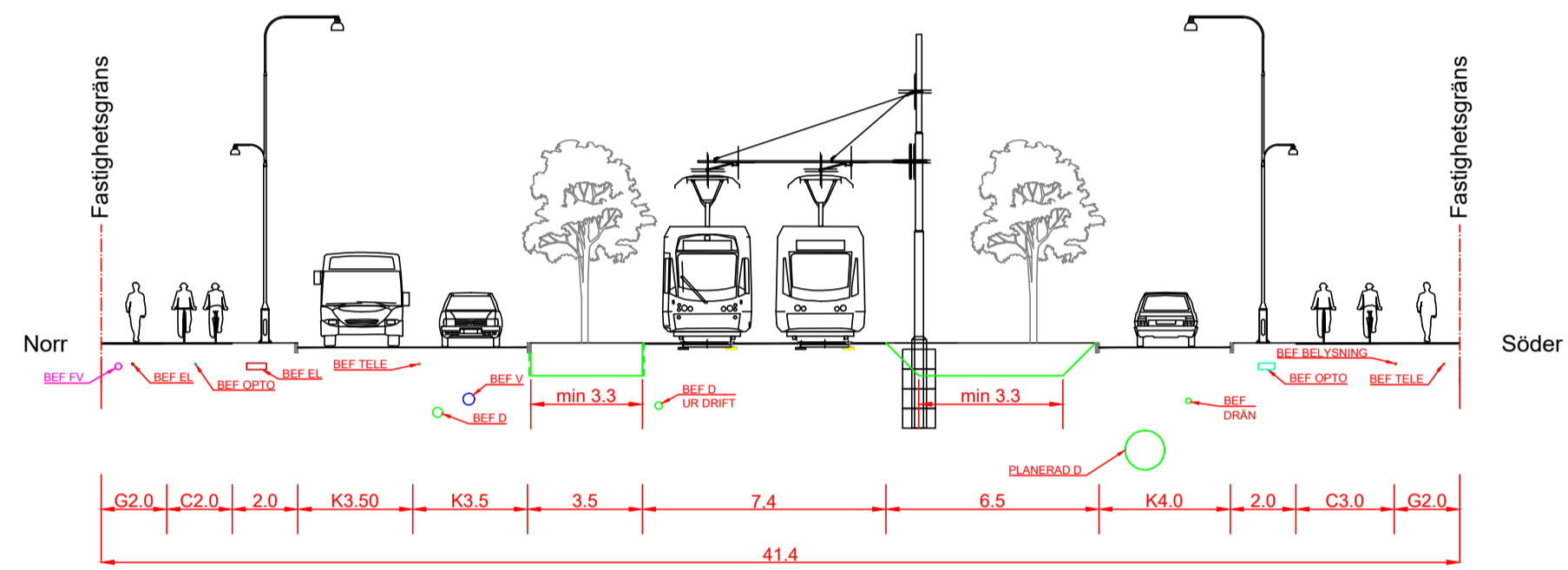
UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV J. WENNERBERG	HANDLÄGGARE J. WENNERBERG
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV F. HALLIN

TILLGÅNGLIGHETSPLAN					
LINDHOLMEN					
MELLANSKED					
PLAN					
FÖRVA. HANDLÄGGARE K. JERN	FÖRVA. DIARIENR SBF 2023-02222	FORMAT A1L	SKALA 1:500	RITNINGNUMMER PM_2023-0921-06-10-030-0102	REV. TH2023:2

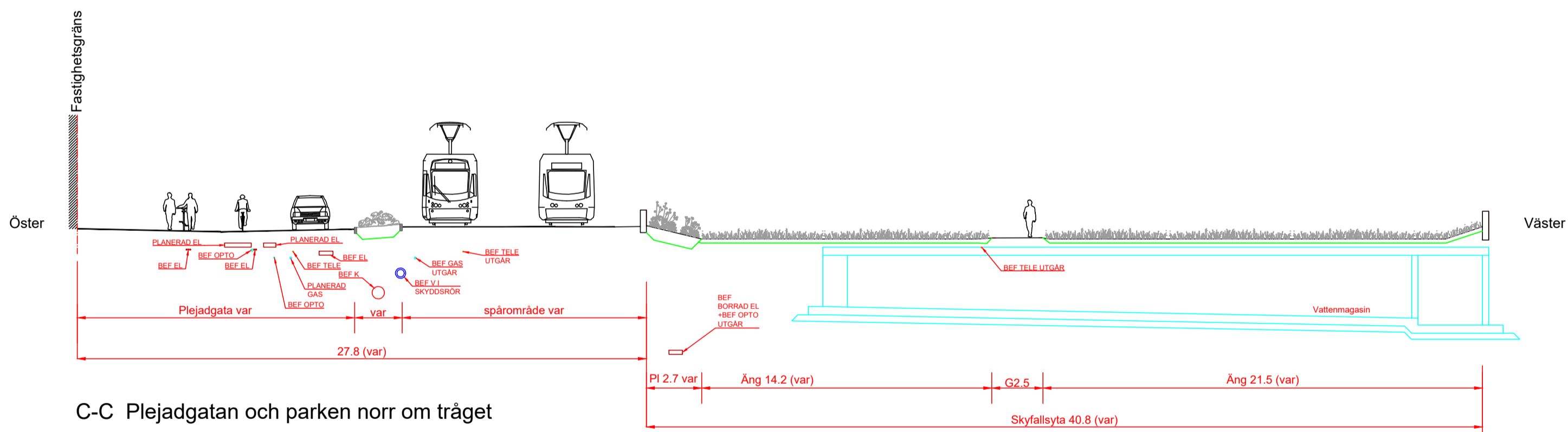




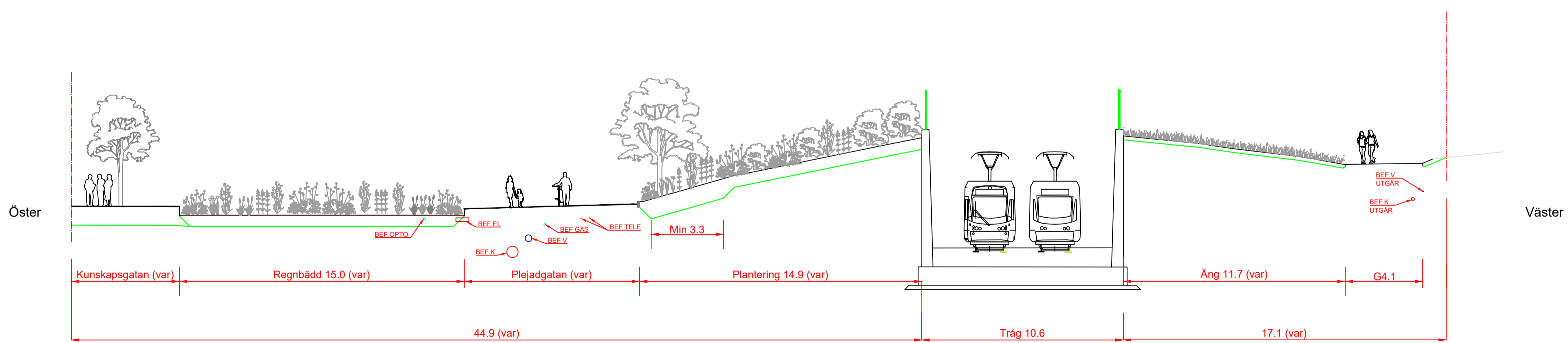
A-A Lindholmsallén, väster om träget



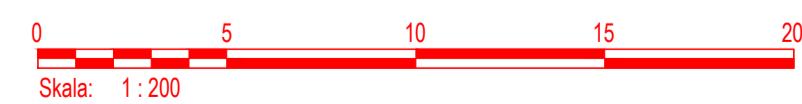
B-B Lindholmsallén, öster om träget



C-C Plejadgatan och parken norr om träget



D-D Kungskapsgatan, Plejadgatan och träget



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
------	-----	-----------------	-------	------

SAMRÅD

LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
Lindholmen övergripande

K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

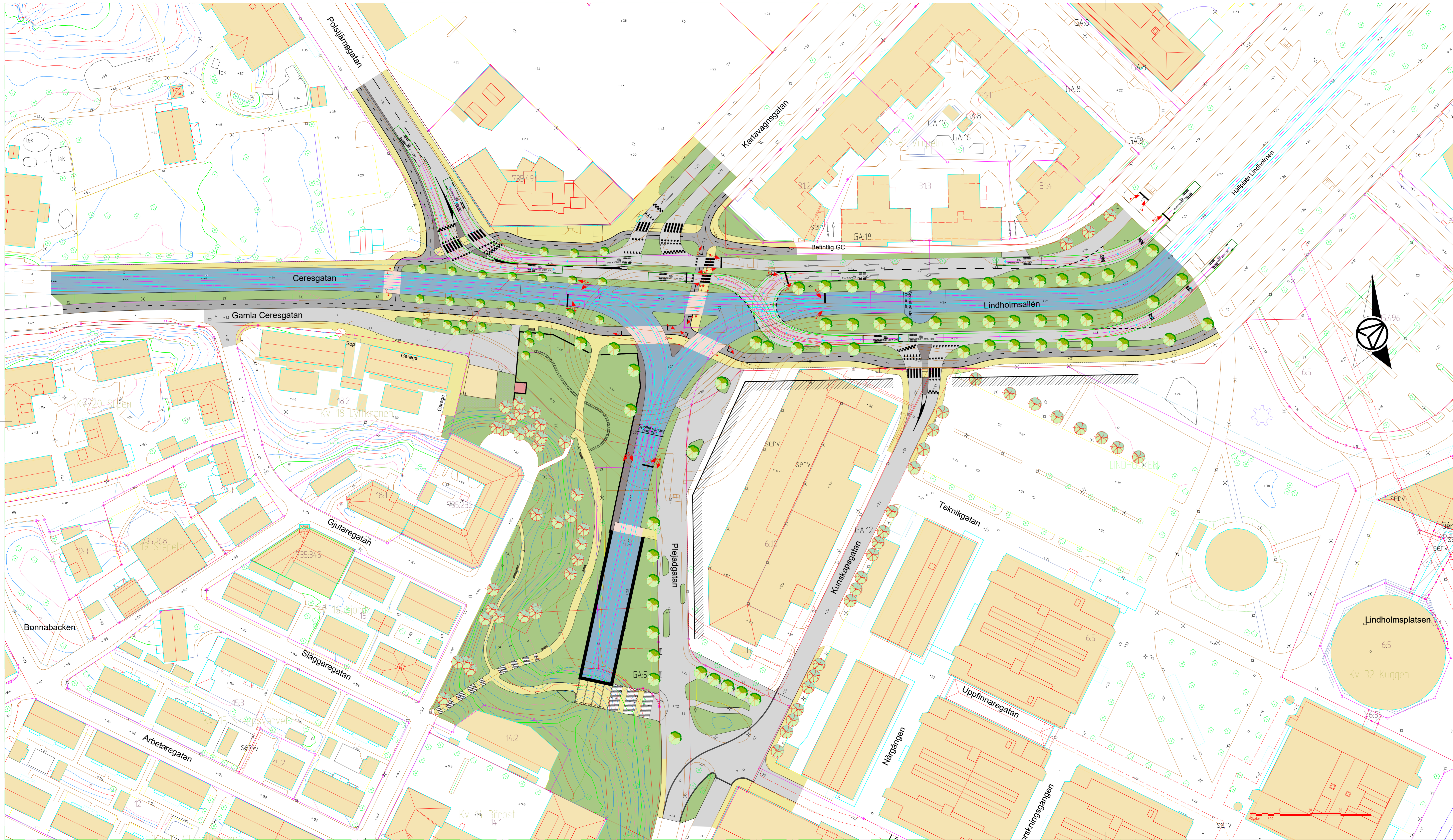
UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHARD



Stadsbyggnadsförvaltningen
FÖR. HANDLÄGGARE
K. JERN

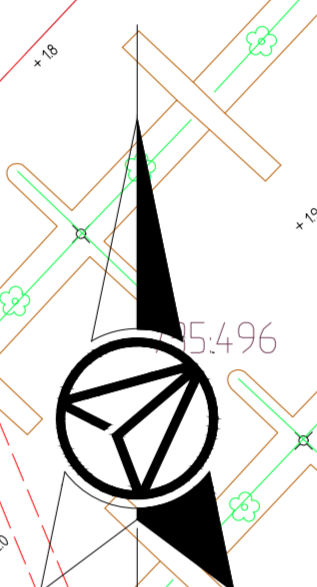
TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
MELLANSKEDE
SEKTIONER MED LEDNINGAR

FORV. HANDLÄGGARE	FORV. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
SBF	2023-02222	A1	1:200	EXP-2023-09924-06-300-010-4001	

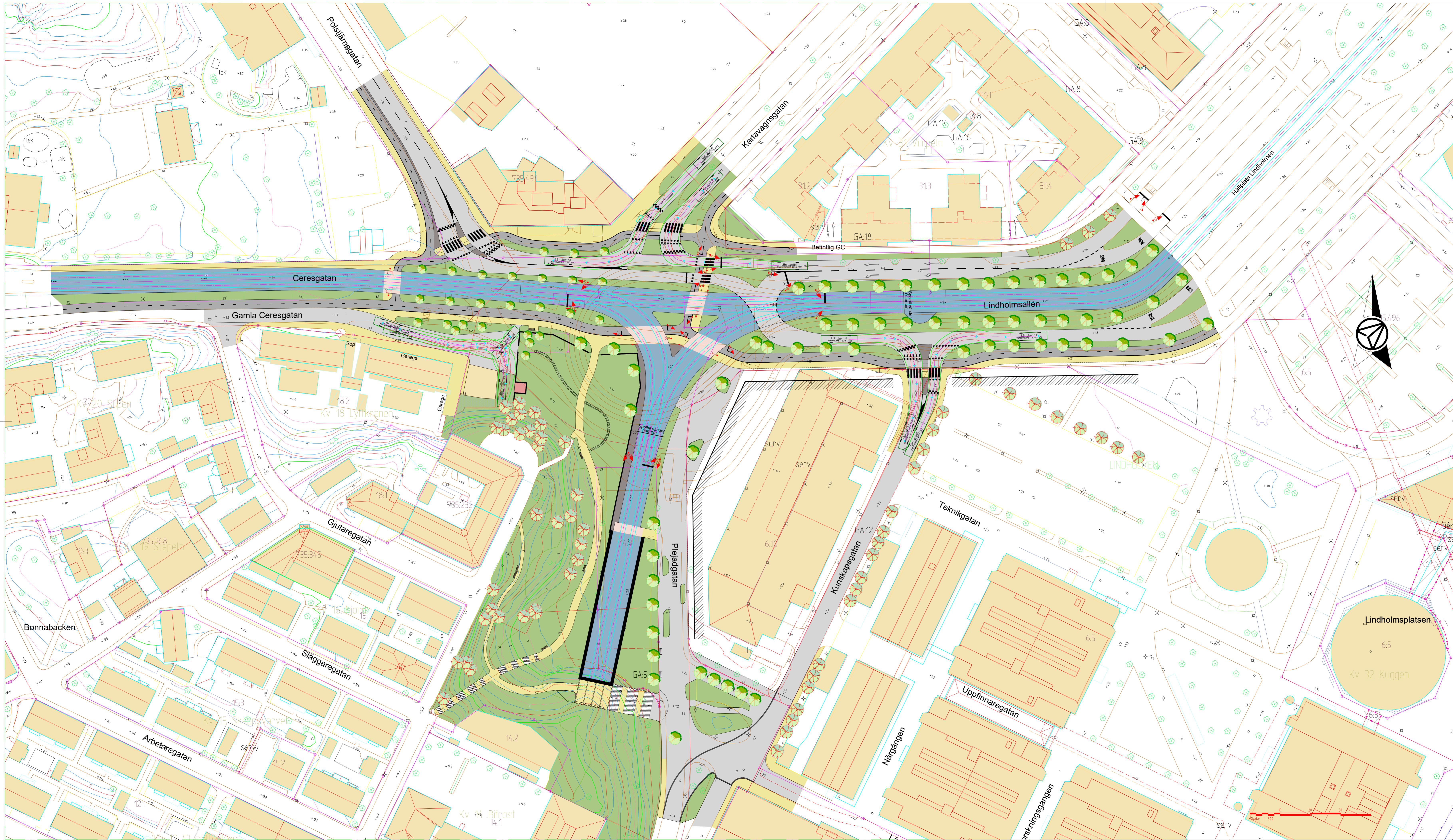


- BETECKNINGAR
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

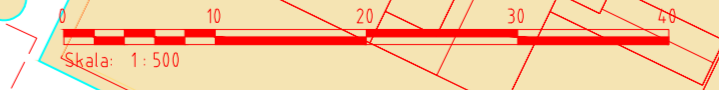
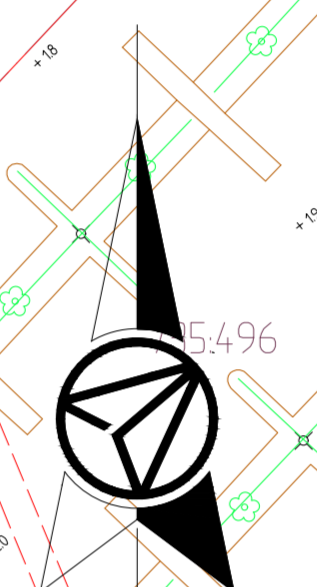


Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN				
Lindholmen övergripande				
<input checked="" type="checkbox"/>	K1	AFRY		
<input type="checkbox"/>	K2	COWI		
<input type="checkbox"/>	K3			
<input type="checkbox"/>	K4			
<input type="checkbox"/>	K5			
<input type="checkbox"/>	K6			
<input type="checkbox"/>	K7			
<input type="checkbox"/>	K8			
<input type="checkbox"/>	K9			
<input type="checkbox"/>	K10			
UPPDRAG NR D0038958		RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HÄNDELSE M. K. WOLFF	
DATUM 2025-11-28		UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD	
Göteborgs Stad				
Stadsbyggnadsförvaltningen				
TRAFIKFÖRSLAG				
LINDHOLMEN				
MELLANSKEDE - KÖRSPÅR Bb 15 m				
PLAN				
FÖR. HANDLÄGGARE K. JERN	FÖR. DIARIENR. SBF 2023-02222	FORMAT A1L	SKALA 1:500	RITNINGNUMMER REV.



- BETECKNINGAR
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000



Rev.	Ans.	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN.

SAMRÅD

LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
Lindholmen övergripande

K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

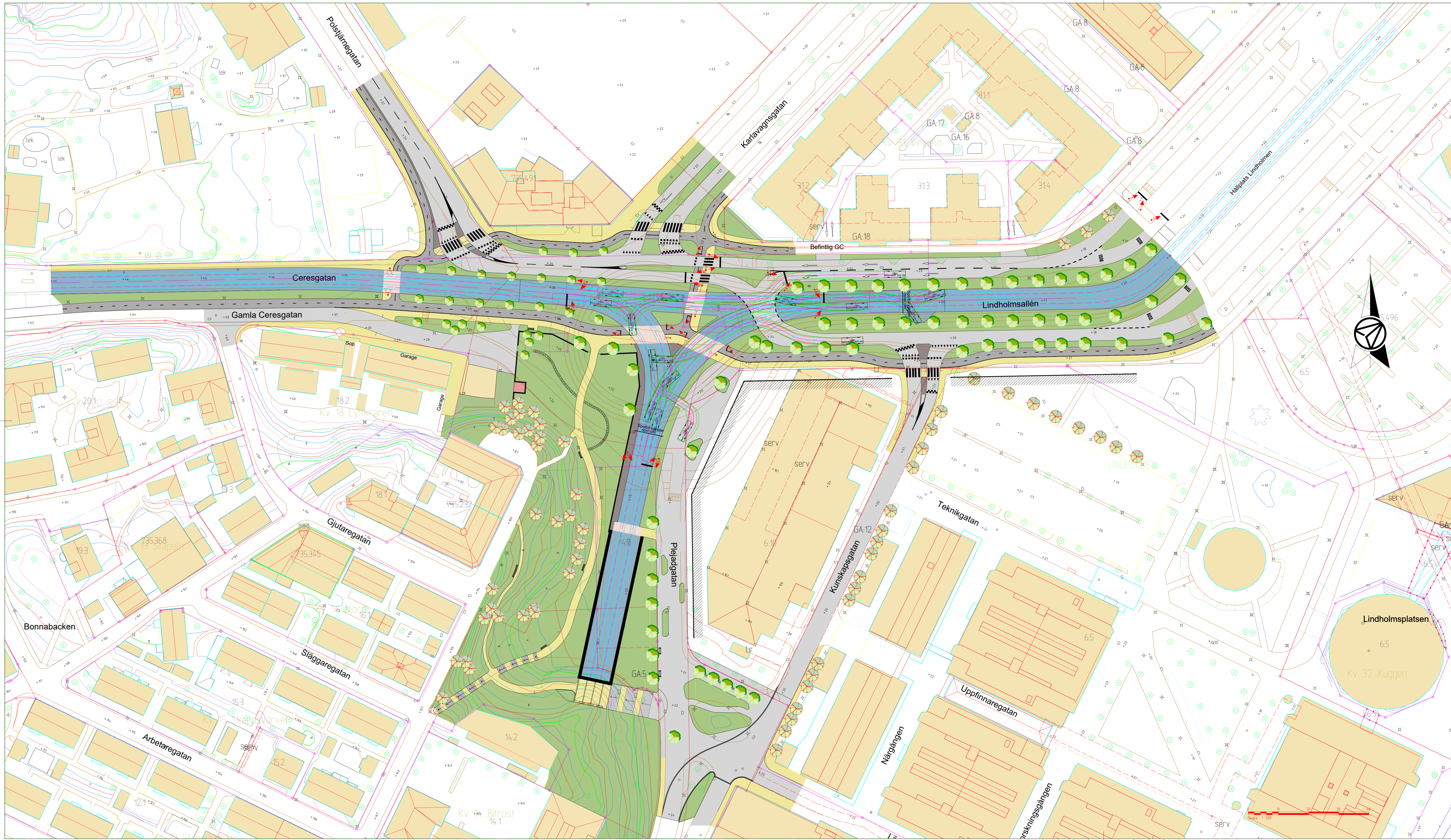
UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HÄNDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD

Stadsbyggnadsförvaltningen
Göteborgs Stad

TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
MELLANSKEDE - KÖRSPÅR LbN 12 m

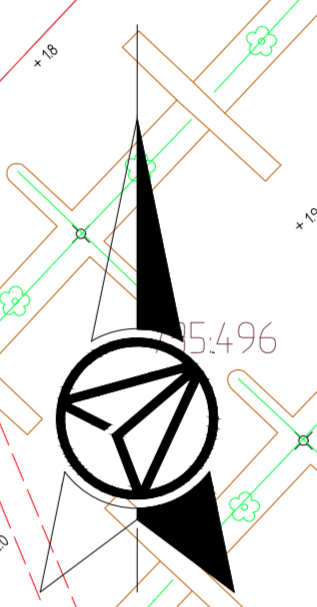
PLAN	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
PLAN	1:500	A1L	

Ba 16m/16m



- BETECKNINGAR
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spårövergång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000



Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅD
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
Lindholmen övergripande

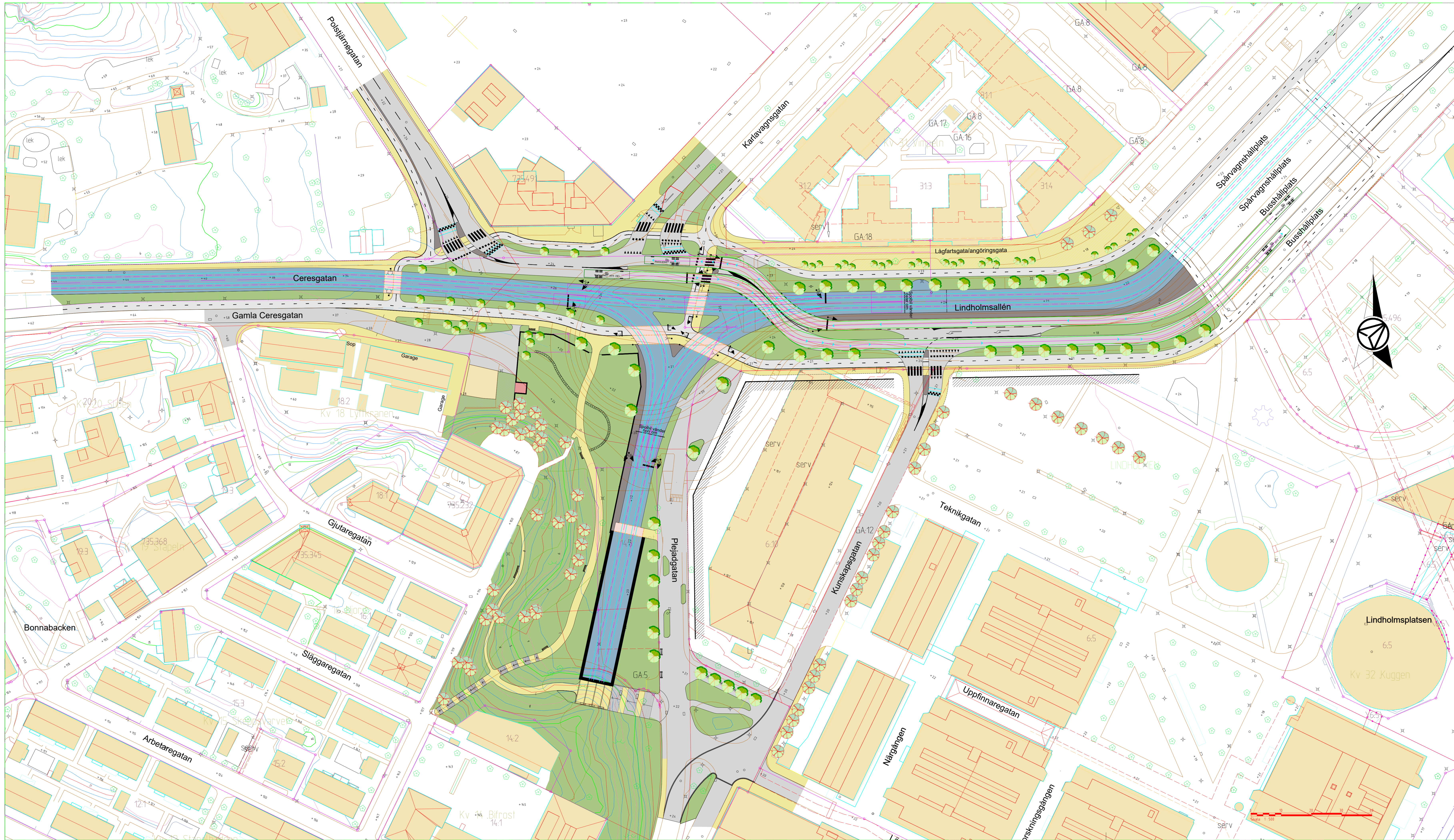


Stadsbyggnadsförvaltningen
FÖRVA. HANDLÄGGARE: K. JERN | FÖRVA. DIARIENR: SBF 2023-02222 | PLAN

UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLÄGGARE
D0038958	M. K. WOLFF	M. K. WOLFF
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-11-28	P. LUNDMAN	J. WEIHÄRD

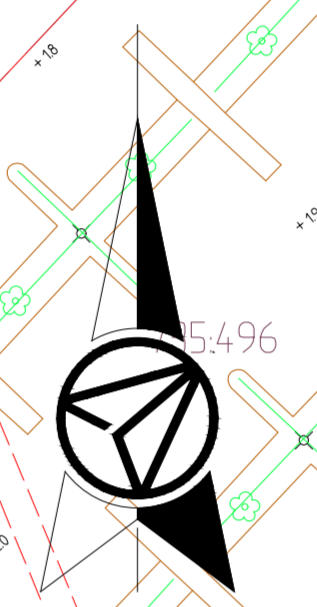
TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
MELLANSKEDE - KÖRSPÅR LbM 7 m (spolbit)
PLAN

FÖRVA. HANDLÄGGARE	FÖRVA. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
K. JERN	SBF 2023-02222	A1L	1:500		



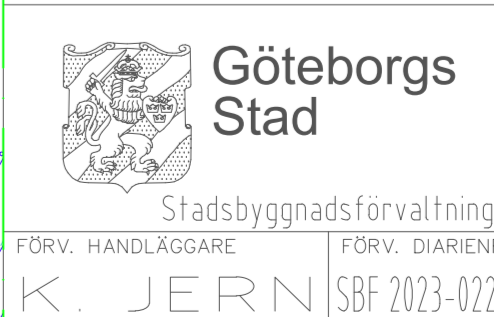
- BETECKNINGAR**
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönnya
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

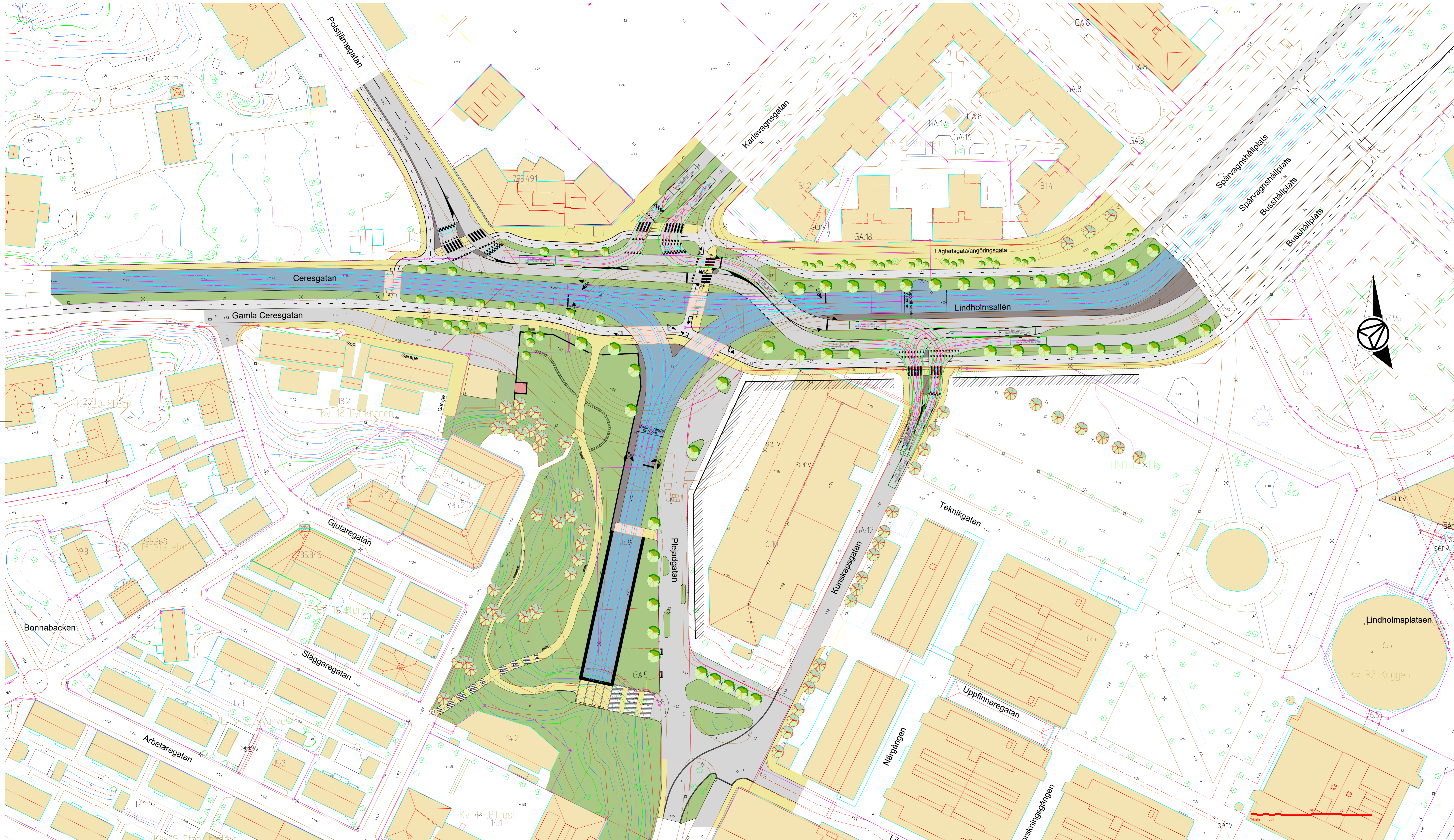


Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
		SAMRÅD		
		LINDHOLMSFÖRBINDELSEN		
		Lindholmen övergripande		
<input checked="" type="checkbox"/>	K1	AFRY		
<input type="checkbox"/>	K2	CDWI		
<input type="checkbox"/>	K3			
<input type="checkbox"/>	K4			
<input type="checkbox"/>	K5			
<input type="checkbox"/>	K6			
<input type="checkbox"/>	K7			
<input type="checkbox"/>	K8			
<input type="checkbox"/>	K9			
<input type="checkbox"/>	K10			

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD

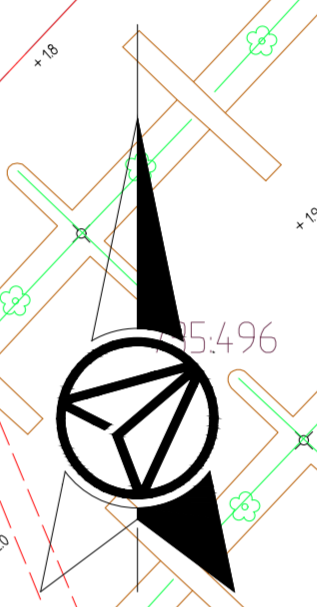


Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen
TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
SLUTSKEDE - KÖRSÅR Bb 15 m
PLAN
FÖR. HANDLÄGGARE: K. JERN | SBF 2023-02222 | FÖR. DIARIENR: A1L | SKALA: 1:500 | RITNINGNUMMER: PLAN | REV.:

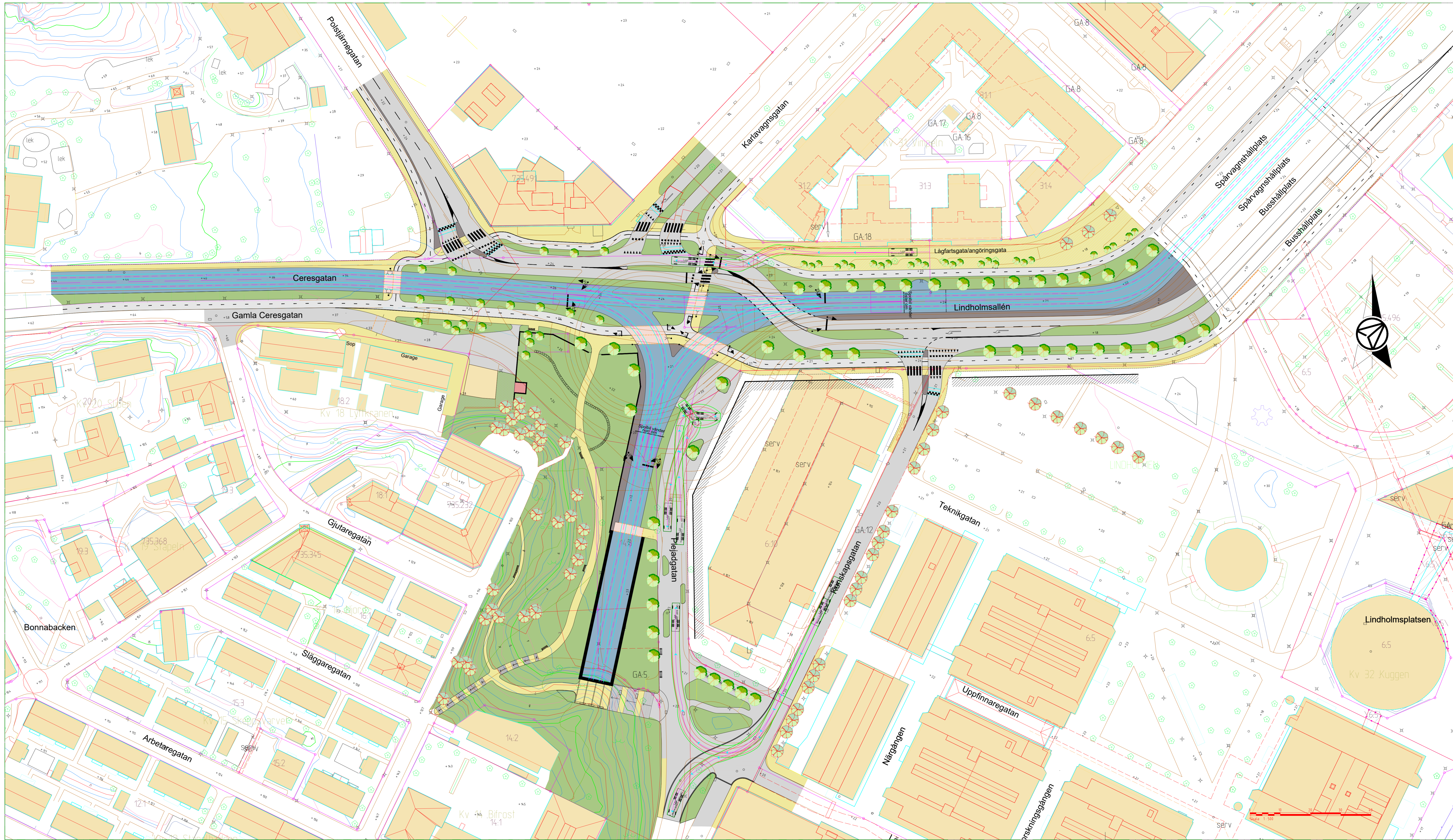


- BETECKNINGAR
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönnya
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

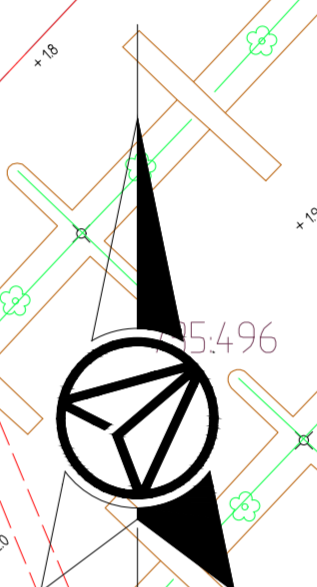


Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN				
Lindholmen övergripande				
<input checked="" type="checkbox"/>	K1	AFRY		
<input type="checkbox"/>	K2	CDWI		
<input type="checkbox"/>	K3			
<input type="checkbox"/>	K4			
<input type="checkbox"/>	K5			
<input type="checkbox"/>	K6			
<input type="checkbox"/>	K7			
<input type="checkbox"/>	K8			
<input type="checkbox"/>	K9			
<input type="checkbox"/>	K10			
UPPDRAG NR		RITAD/KONSTR. AV	HANDLÄGGARE	
D0038958		M. K. WOLFF	M. K. WOLFF	
DATUM		UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV	
2025-11-28		P. LUNDMAN	J. WEIHÄRD	
Göteborgs Stad		TRAFIKFÖRSLAG		
Stadsbyggnadsförvaltningen		LINDHOLMEN		
FÖR. HANDLÄGGARE		SLUTSKEDE - KÖRSPÅR LbN 12 m		
FÖR. DIARIENR		PLAN		
SBF 2023-02222		FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER
K. JERN		A1L	1:500	REV.
				TH2023:2

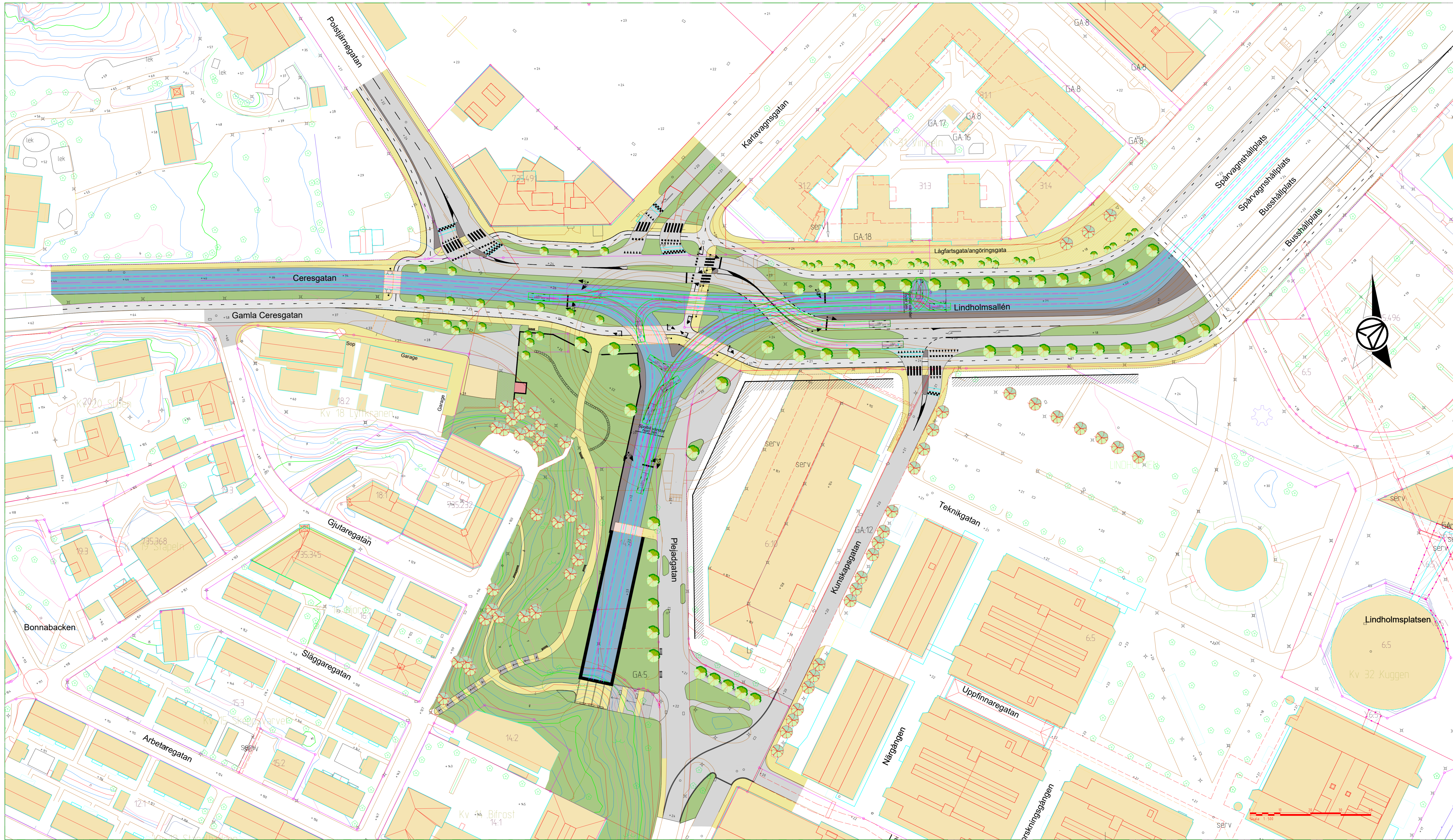


- BETECKNINGAR**
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönnya
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

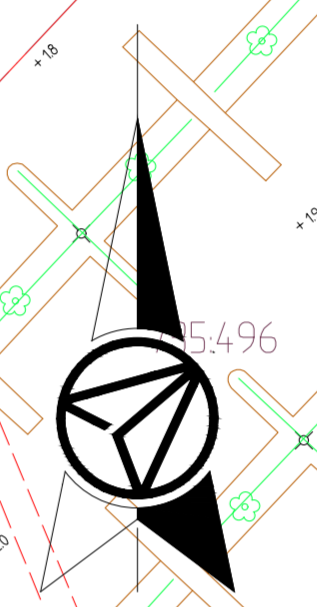


Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN Lindholmen övergripande				
<input checked="" type="checkbox"/>	K1	AFRY		
<input type="checkbox"/>	K2	CDWI		
<input type="checkbox"/>	K3			
<input type="checkbox"/>	K4			
<input type="checkbox"/>	K5			
<input type="checkbox"/>	K6			
<input type="checkbox"/>	K7			
<input type="checkbox"/>	K8			
<input type="checkbox"/>	K9			
<input type="checkbox"/>	K10			
UPPDRAG NR D0038958		RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLAGGARE M. K. WOLFF	
DATUM 2025-11-28		UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD	
		Göteborgs Stad		
Stadsbyggnadsförvaltningen		TRAFIKFÖRSLAG		
FÖR. HANDLAGGARE K. JERN		LINDHOLMEN SLUTSKEDE - KÖRSÅR Los 9,4 m		
FÖR. DIARIENR SBF 2023-02222		FORMAT A1L	SKALA 1:500	RITNINGNUMMER PLAN
				REV. TH2023:2



- BETECKNINGAR
- Spårområde
 - Körbana
 - Cykelbana/ GC-bana
 - Gångbana
 - Spåröverång
 - Refugyta
 - Grönyta
 - Gräsarmeringsyta
 - Nya byggnader
 - Befintliga byggnader

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000



Rev.	ÄNT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅD
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
Lindholmen övergripande

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

UPPDRAG NR: D0038958
RITAD/KONSTR. AV: M. K. WOLFF
HANDLÄGGARE: M. K. WOLFF
DATUM: 2025-11-28
UPPDRAGSANSVARIG: P. LUNDMAN
GRANSKAD AV: J. WEIHÄRD

TRAFIKFÖRSLAG
LINDHOLMEN
SLUTSKEDE - KÖRSÅR LbM 7 m (spolbit)

PLAN

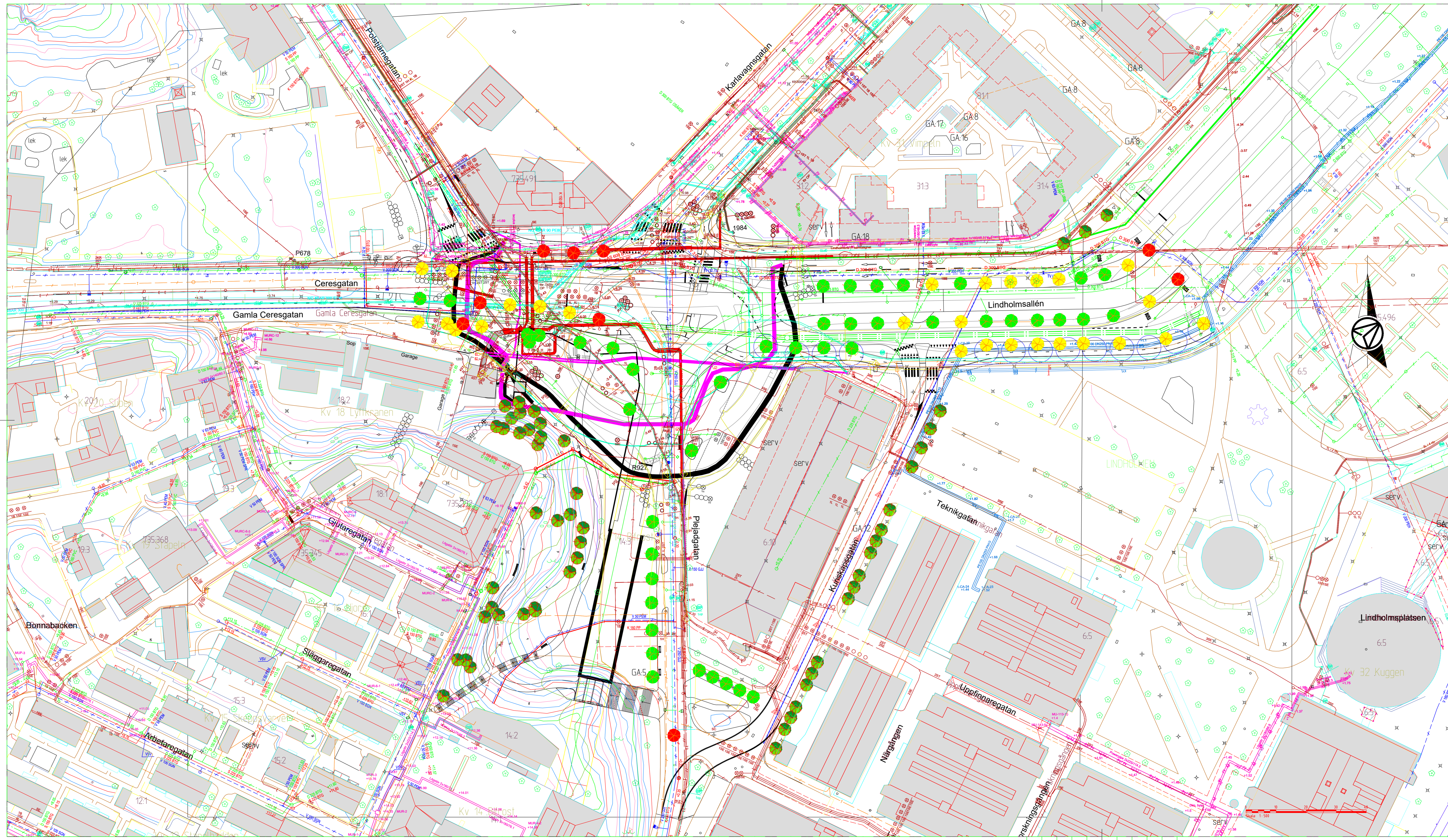
SKALA: 1:500

FORMAT: A1L

RITNINGNUMMER: 1500

REV.:

TH2023:2



- PLAN: SWEREF 99 12 00
HÖJD: RH 2000
- FÖRKLARINGAR**
- BEF VATTENLEDNING
 - BEF DAGVATTENLEDNING
 - BEF TRYCKDAGVATTENLEDNING
 - BEF SPILLVATTENLEDNING
 - BEF TRYCKSPILLVATTENLEDNING
 - BEF DRÄNVATTENLEDNING
 - BEF FJÄRRVÄRMELEDNING
 - BEF FJÄRRVÄRMELEDNING
 - BEF GASLEDNING
 - BEF KANALISATION
 - BEF KANALISATION UR DRIFT
 - BEF KANALISATION, UTGÅR I LHF OCH ERSÄTTTS AV MANGEMTA STRÅK
 - BEF TELE SKANOVA
 - BEF OPTOKABEL MARK
 - BEF NEDSTIGNINGSBRUNN S/D
 - PLANERAD VATTENLEDNING
 - PLANERAD DAGVATTENLEDNING
 - PLANERAD TRYCKSPILLVATTENLEDNING
 - PLANERAD KANALISATION, TELE, OPTO
 - PLANERAD GASLEDNING

- NYTT TRÄD, LITEN ELLER INGEN KONFLIKT MED LEDNINGAR
- NYTT TRÄD, MEDELSTOR KONFLIKT MED LEDNINGAR
- NYTT TRÄD, STOR KONFLIKT MED LEDNINGAR
- BEF TRÄD

ANMÄRKNING

PLANEN INNEFATTAR BEFINTLIGA OCH PLANERADE LEDNINGAR. FORTSÄTT ARBETE MED PROJEKTERING AV LEDNINGAR I PROJEKT CITYBUSS ERIKSBERG SAMT RELATIONSHANDLINGAR FÖR PROJEKT SPÅRVÄG-LINDHOLMEN KOMMER ATT VARA FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR VIDARE PROJEKTERING I LINDHOLMSFÖRBINDELSEN. KRETSLOPP OCH VATTEN PROJEKTERAR NYA VA-LEDNINGAR FÖR KOMMANDE UTBYGGNAD AV PLANPROGRAM LINDHOLMEN SOM BEHOVER SAMORDNAS MED AKTUELLT PROJEKT.

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN ÅSKER	DATUM	SIGN

SAMRÅD

LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
Lindholmen övergripande

K1	AFRY
K2	COWI
K3	
K4	
K5	
K6	
K7	
K8	
K9	
K10	

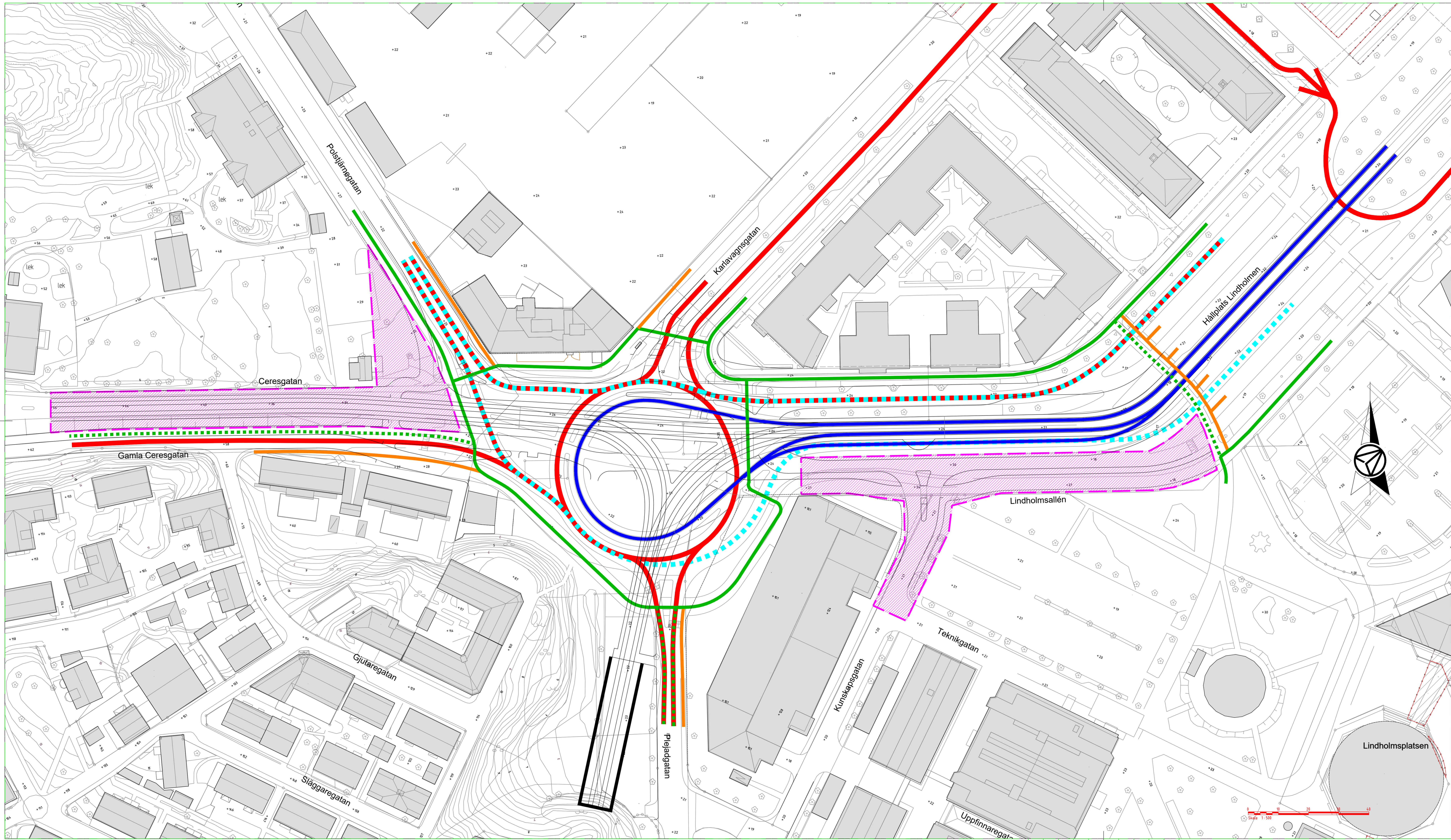
UPPDRAG NR	RITAD/KONSTR. AV	HANDLÄGGARE
D0038958	L. HEIM	L. HEIM
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-11-28	P. LUNDMAN	J. WEIHÄRD

Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

LEDNINGAR OCH TRÄD
LINDHOLMEN
MELLANSKEDE
PLAN

FORV. HANDLÄGGARE: K. JERN | SF 2023-02222 | FORV. DIARIENR: SF 2023-02222 | FORMAT: A1L | SKALA: 1:500 | RITNINGSNUMMER: PLAN | REV.:

BaTmanNr. TH2023:2



- BETECKNINGAR
- Spårtrafik
 - Busstrafik
 - Biltrafik
 - Gång- och cykeltrafik
 - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Arbetsområde

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

Rev.	Ant	ÄNDRINGEN ÅSKER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN				
Lindholmen övergripande				
K1	AFRY			
K2	COWI			
K3				
K4				
K5				
K6				
K7				
K8				
K9				
K10				

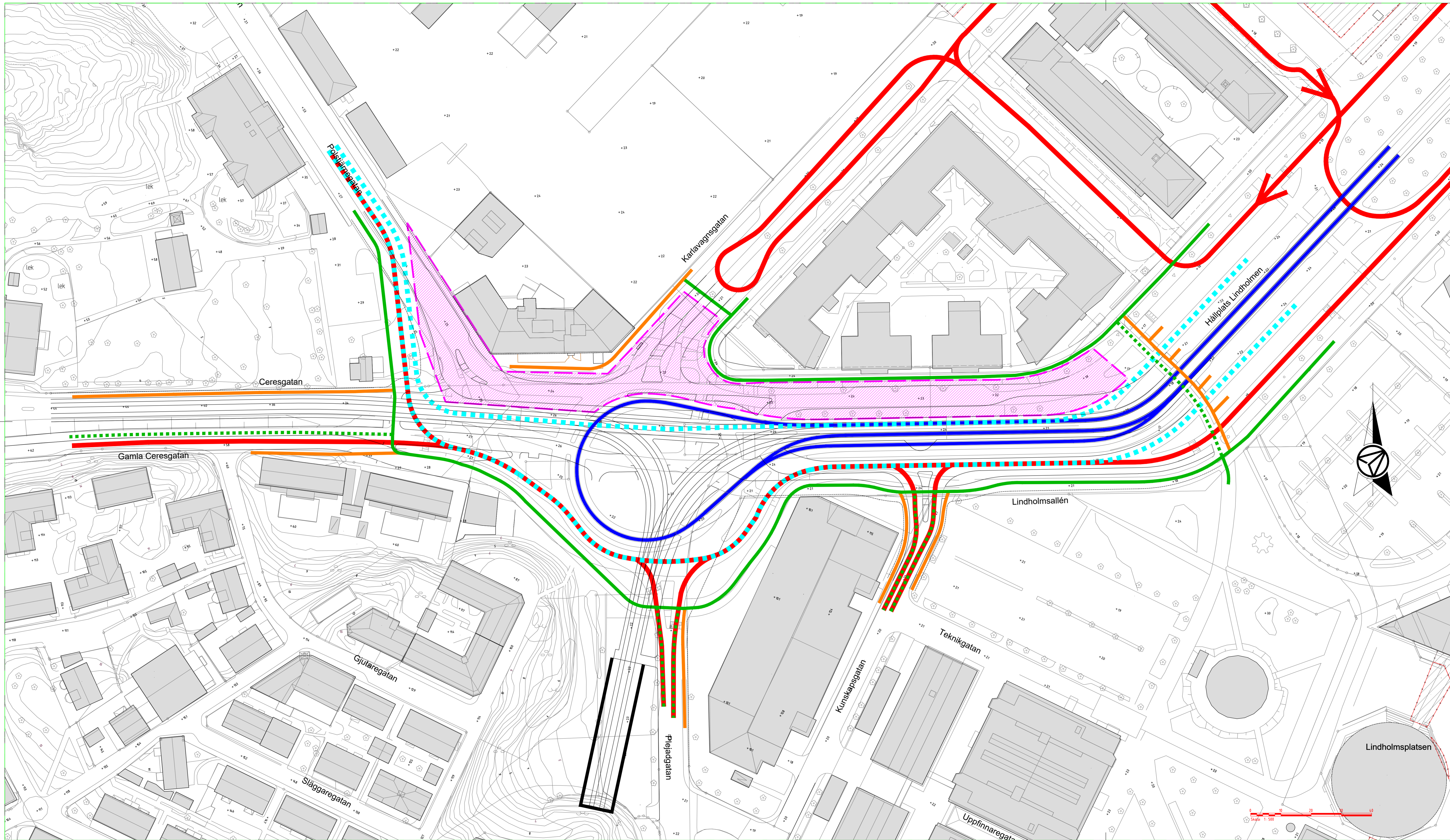
UPPDRAG NR: D0038958
RITAD/KONSTR. AV: M. K. WOLFF
HANDLÄGGARE: M. K. WOLFF
DATUM: 2025-11-28
UPPDRAGSANSVARIG: P. LUNDMAN
GRANSKAD AV: J. WEIHÄRD



Göteborgs Stad
Stadsbyggnadsförvaltningen

FORV. HANDLÄGGARE	FORV. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
K. JERN	SBF 2023-02222	ATL	1:500		

TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER
LINDHOLMEN - ETAPP 1
MELLANSKED
PLAN

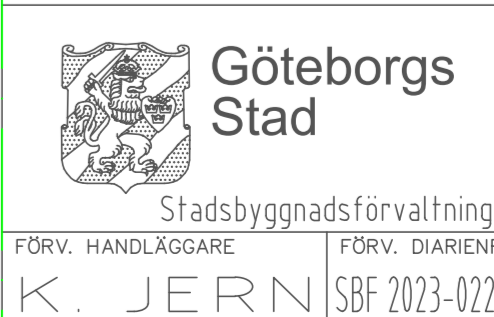


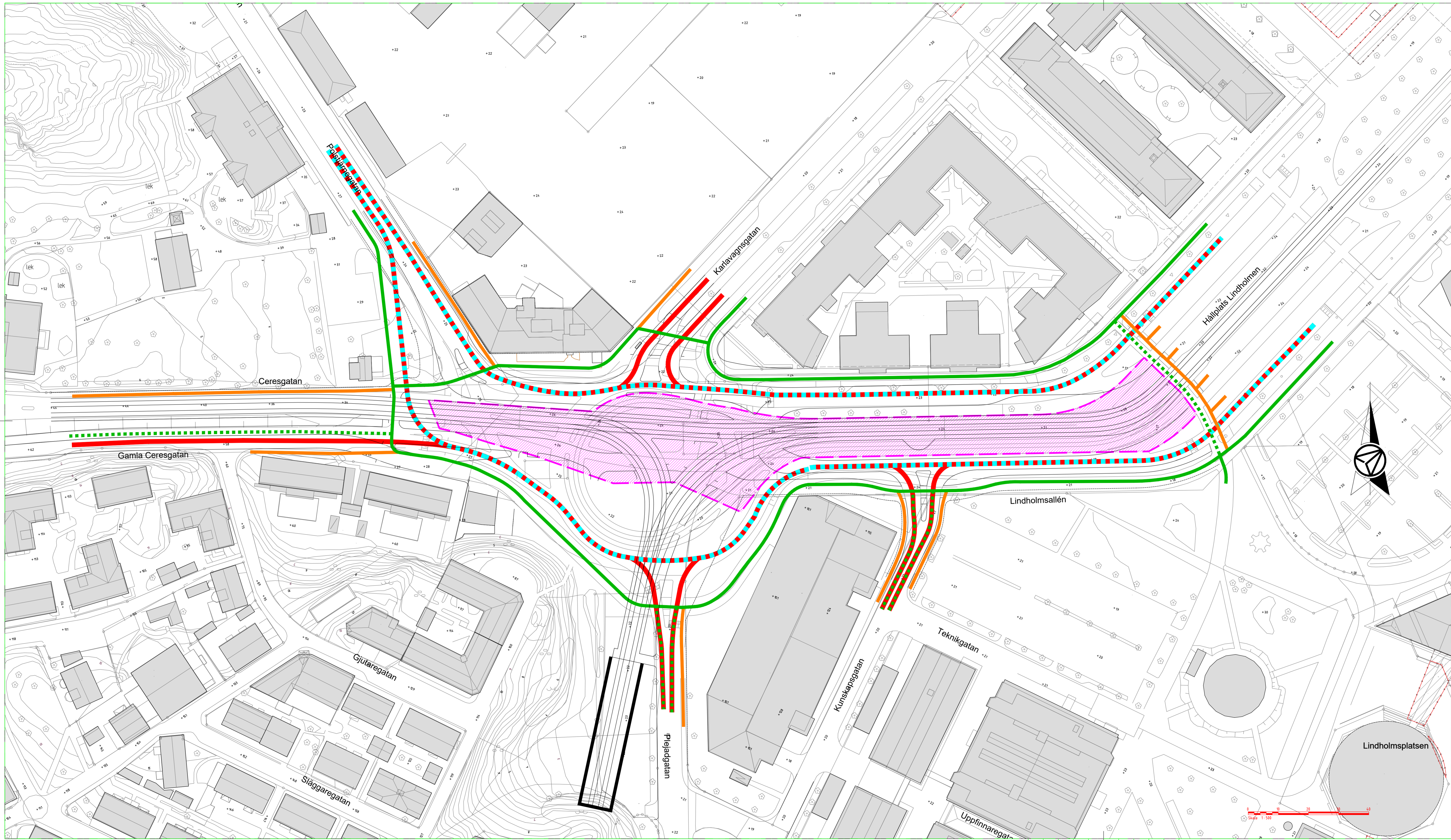
- BETECKNINGAR
- Spårtrafik
 - - - Busstrafik
 - Biltrafik
 - Gång- och cykeltrafik
 - - - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Arbetsområde

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN ÅSÄR	DATUM	SIGN
		SAMRÅD		
		LINDHOLMSFÖRBINDELSEN		
		Lindholmen övergripande		
K1	AFRY			
K2	COWI			
K3				
K4				
K5				
K6				
K7				
K8				
K9				
K10				

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD
TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER		
LINDHOLMEN - ETAPP 2		
MELLANSKED		
PLAN		
FORV. HANDLÄGGARE K. JERN	FORV. DIARIENR S8F 2023-02222	FORMAT A1L
SKALA 1:500	RITNINGNUMMER	REV.





- BETECKNINGAR
- Spårtrafik
 - - - Busstrafik
 - Biltrafik
 - Gång- och cykeltrafik
 - - - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Arbetsområde

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN ÅSÄR	DATUM	SIGN
		SAMRÅD		
		LINDHOLMSFÖRBINDELSEN		
		Lindholmen övergripande		
K1	AFRY			
K2	COWI			
K3				
K4				
K5				
K6				
K7				
K8				
K9				
K10				

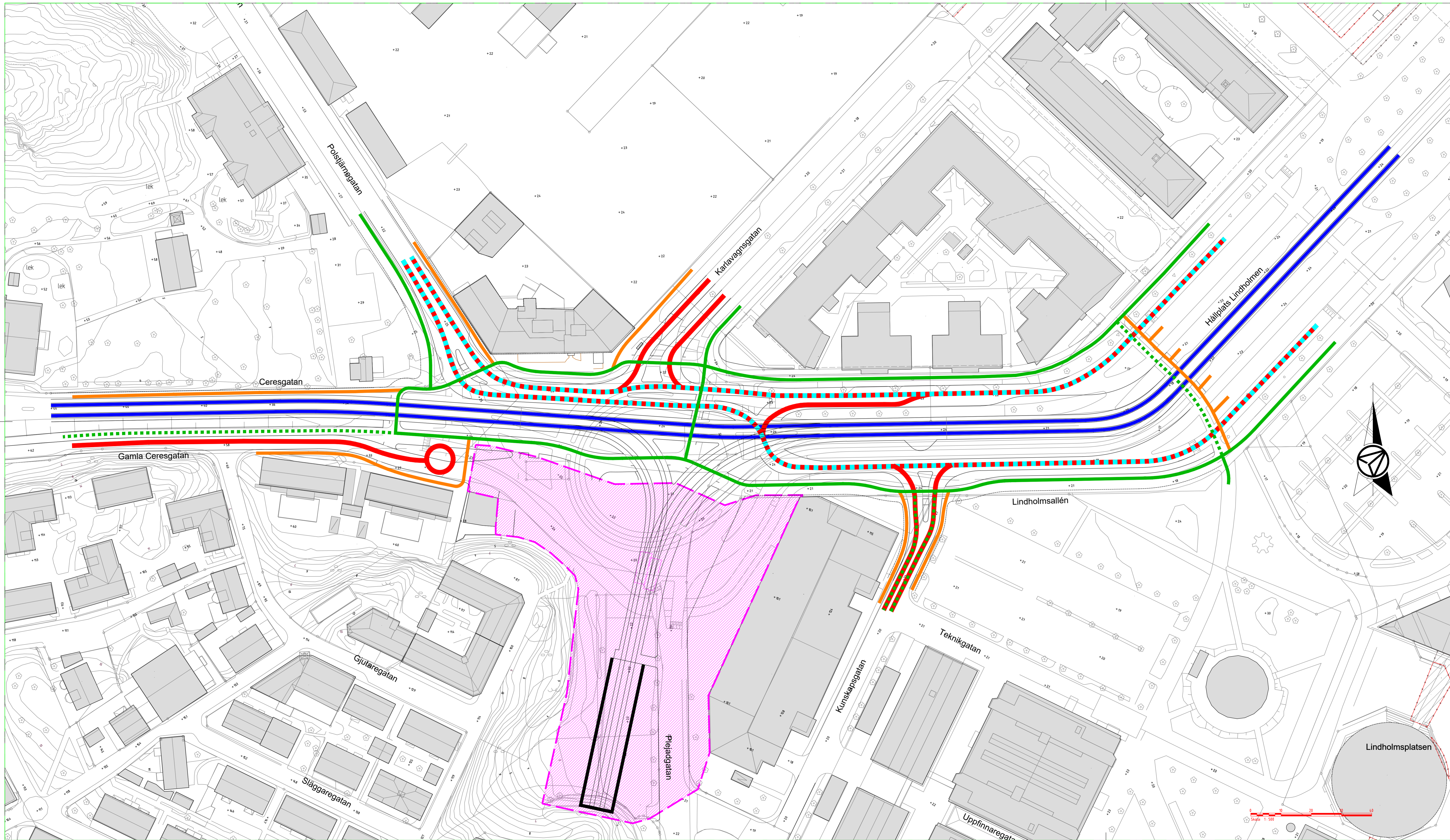
UPPDRAG NR: D0038958
RITAD/KONSTR. AV: M. K. WOLFF
HANDLÄGGARE: M. K. WOLFF
DATUM: 2025-11-28
UPPDRAGSANSVARIG: P. LUNDMAN
GRANSKAD AV: J. WEIHÄRD



Stadsbyggnadsförvaltningen
K. JERN

TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER
LINDHOLMEN - ETAPP 3
MELLANSKED E
PLAN

FORV. HANDLÄGGARE	FORV. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
K. JERN	SBF 2023-02222	ATL	1:500		

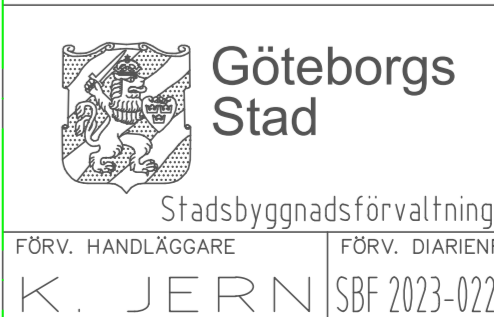


- BETECKNINGAR
- Spårtrafik
 - - - Busstrafik
 - Biltrafik
 - Gång- och cykeltrafik
 - - - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Arbetsområde

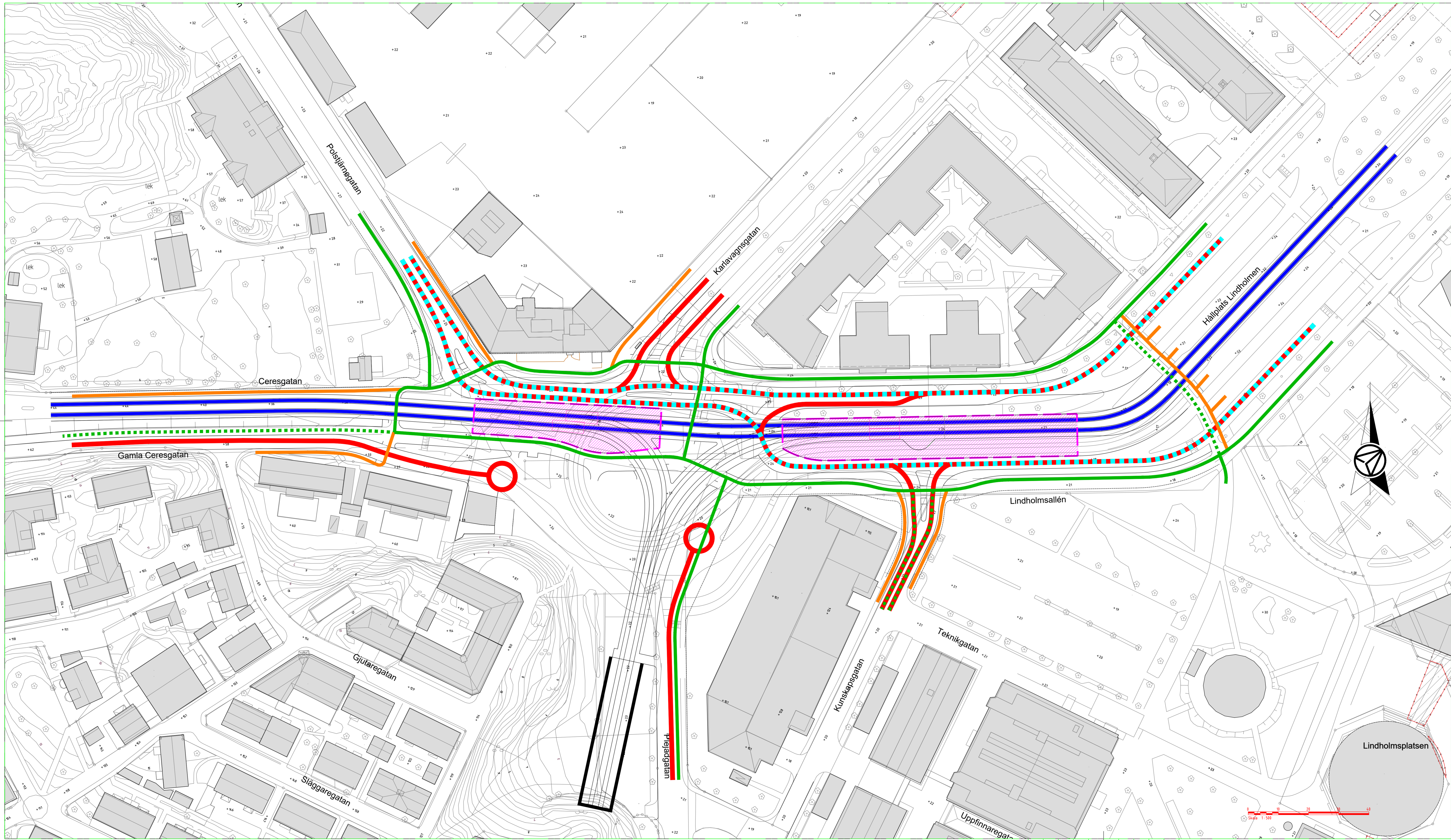
Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
Höjdsystem: RH2000

Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN				
Lindholmen övergripande				
K1	AFRY			
K2	COWI			
K3				
K4				
K5				
K6				
K7				
K8				
K9				
K10				

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD



TRAFIKFÖRINGSPRINCIPER			
LINDHOLMEN - ETAPP 4			
MELLANSKED			
PLAN			
FORV. HANDLÄGGARE K. JERN	FORV. DIARIENR SBF 2023-02222	SKALA 1:500	RITNINGNUMMER A1L



- BETECKNINGAR
- Spårtrafik
 - - - Busstrafik
 - Biltrafik
 - Gång- och cykeltrafik
 - - - Cykeltrafik
 - Gångtrafik
 - Arbetsområde

Koordinatsystem: Sweref 99 12 00
 Höjdsystem: RH2000

Rev.	Ant	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅD				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN Lindholmen övergripande				
K1	AFRY			
K2	COWI			
K3				
K4				
K5				
K6				
K7				
K8				
K9				
K10				

UPPDRAG NR D0038958	RITAD/KONSTR. AV M. K. WOLFF	HANDLÄGGARE M. K. WOLFF
DATUM 2025-11-28	UPPDRAGSANSVARIG P. LUNDMAN	GRANSKAD AV J. WEIHÄRD

Göteborgs Stad
 Stadsbyggnadsförvaltningen

FORV. HANDLÄGGARE K. JERN	FORV. DIARIENR SBF 2023-02222	FORMAT A1L	SKALA 1:500	RITNINGNUMMER TH2023:2	REV.
------------------------------	----------------------------------	---------------	----------------	---------------------------	------