
Diarienummer: SBF 2023–02222
2025-11-28

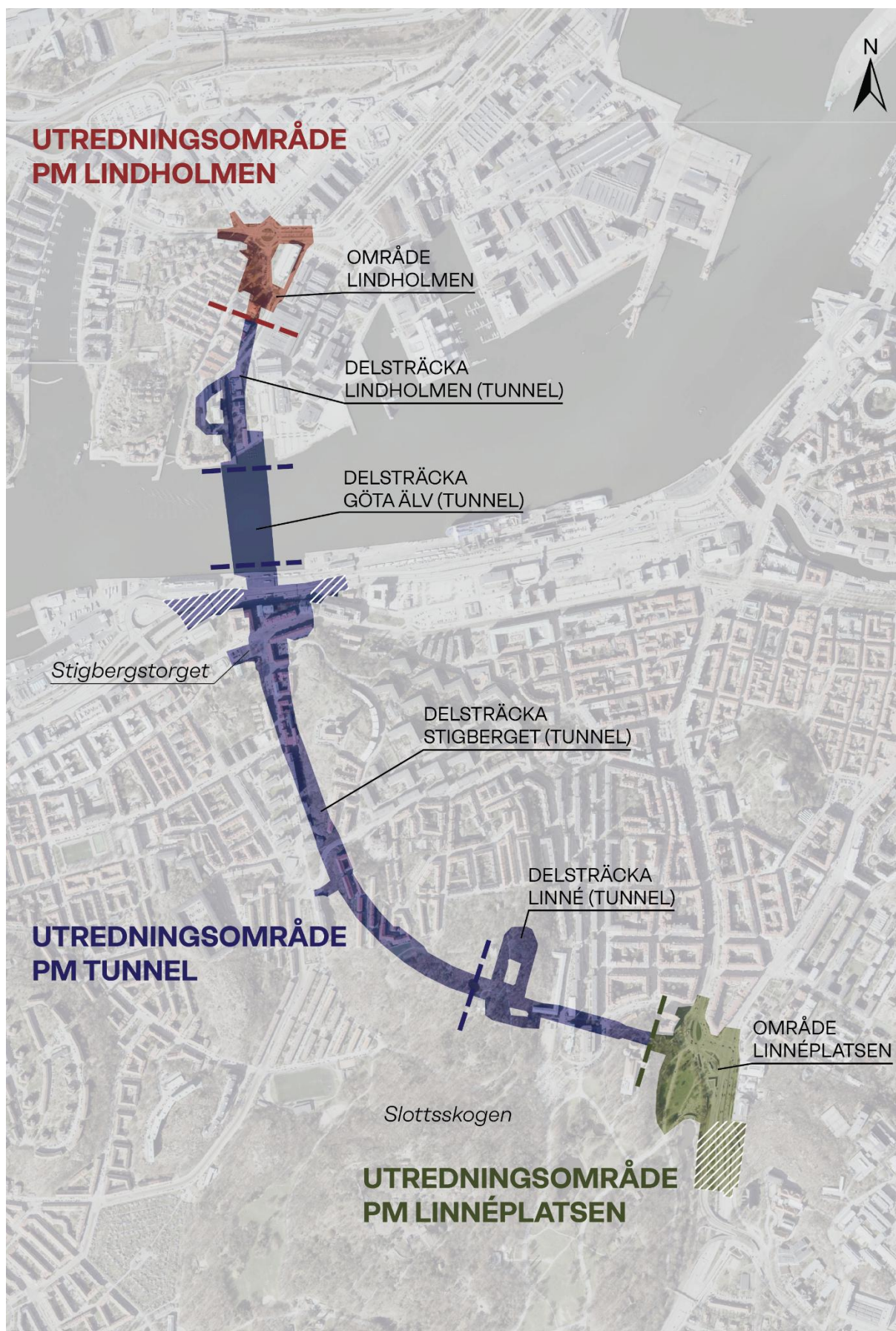
Detaljplan för spårväg mellan Lindholmen och Linnéplatsen inom stadsdelarna Lindholmen, Stigberget, Masthugget, Änggården, Olivedal och Annedal. "Lindholmsförbindelsen"

Försättsblad för Förslagshandling Linnéplatsen

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 Linnéplatsen:

1. Förslagshandling allmän plats Delområde Linnéplatsen inom stadsdelen Annedal, Kommendantsängen, Olivedal, Slottsskogen och Änggården, 2025-11-28 (COWI)

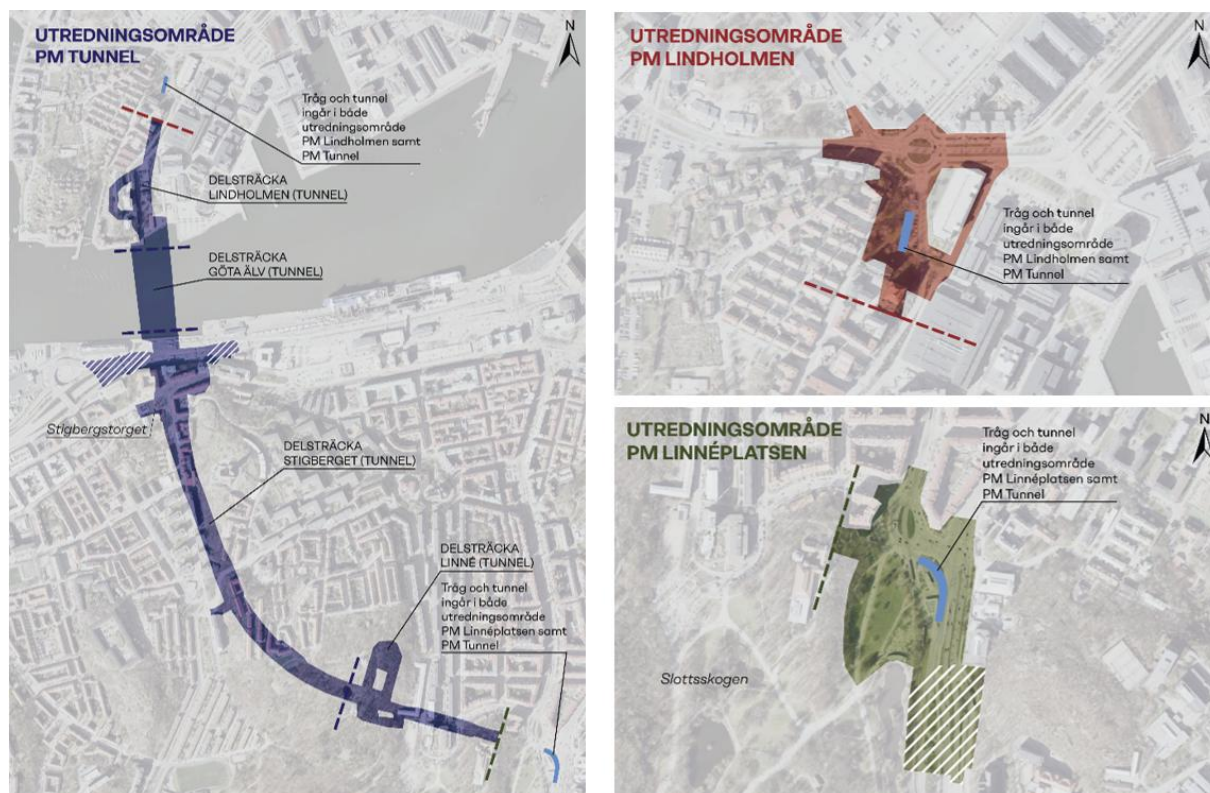


Figur 1. Översiktskarta över aktuellt planområde för Lindholmsförbindelsen.

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 Linnéplatsen beskrivs i en separat rapport och omfattar endast området runt Linnéplatsen. Avgränsningen baseras på den tidigare detaljplanegränsen, se Figur 3 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 Linnéplatsen, inom
stadsdelen Annedal, Kommendantsängen,
Olivedal, Slottsskogen och Änggården

SAMRÅDSHANDLING 2025-11-28

Förslagshandling allmän plats		1(1)
	2025-11-28	Version: 1.1

Namn på uppdrag

Förslagshandling Allmän Plats –
Detaljplan för spårväg Lindholmen –
Linnéplatsen, delområde Linnéplatsen
inom stadsdelen Annedal,
Kommendantsängen, Olivedal,
Slottsskogen och Änggården

Diarienummer

SBF-2023-02222



**Göteborgs
Stad**

Beställare

Stadsbyggnadsförvaltningen,
Göteborgs Stad.
Anna Norbäcker.

Box 2403

403 16 GÖTEBORG

Växel 031-368 00 00

COWI
Konsult

COWI AB

Vikingsgatan 3

411 04, Göteborg

010 850 10 00

info@cowi.se

Uppdragsansvarig

Pär Sköld

Handläggare

Erik Frid, Mattias Drefelt

Innehåll

1	Inledning	8
1.1	Bakgrund	8
1.1.1	Lindholmsförbindelsen	8
1.1.2	Detaljplaner.....	9
1.2	Syfte och mål	9
2	Förutsättningar.....	10
2.1	Presentation av detaljplan och planprogram	10
2.2	Omfattning och avgränsning.....	12
2.3	Styrande dokument.....	14
2.4	Platsspecifika förutsättningar	14
2.5	Styrande förutsättningar från andra utredningar inom planarbetet.....	16
2.5.1	Projektering av spårvägsanläggningen för Lindholmsförbindelsen	16
2.5.2	Gemensamma utredning för planeringsskedet.....	16
2.5.3	Trafikanalyser och trafikprognos.....	22
3	Platsanalys	23
3.1	Befintlig plats	23
3.1.1	Gång- och cykeltrafik	24
3.1.2	Kollektivtrafik.....	31
3.1.3	Motorfordonstrafik.....	31
3.1.4	Trafiksäkerhet	35
3.1.5	Angöring och parkering.....	35
3.1.6	Målpunkter	38
3.1.7	Rumslighet, topografi, siktlinjer och barriär.....	40
3.2	Planerad struktur	46
3.3	Sammanfattning.....	48
4	Förslaget.....	49

4.1	Trafikutformning.....	55
4.1.1	Spårvagnstrafiken.....	56
4.1.2	Busstrafiken	58
4.1.3	Bytespunkten	67
4.1.4	Gångtrafiken	68
4.1.5	Cykeltrafiken	70
4.1.6	Motorfordonstrafiken.....	72
4.2	Tekniska anläggningar.....	78
4.2.1	Ledningar	78
4.2.2	Likriktarstation.....	80
4.2.3	Räddningstjänstens åtkomst.....	81
4.3	Gestaltning.....	83
4.3.1	Den runda formen.....	85
4.3.2	Slottsskogens huvudentré	86
4.3.3	Linnépassagen	87
4.3.4	Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan.....	89
4.3.5	Bytespunkten	90
4.3.6	Slottsskogens nya entré	91
4.3.7	Närparken	92
4.3.8	Tråget	93
4.3.9	Likriktarstation.....	95
4.3.10	Återställningsyta i slänt vid Göteborgs naturhistoriska museum	96
5	Fortsatt arbete	98
6	Bilagor.....	99

Sammanfattning

I området vid Linnéplatsen tas en ny detaljplan fram som syftar till att anpassa och utveckla platsen till de nya behov som uppstår i samband med genomförandet av Lindolmsförbindelsen, den nya spårvägstunneln under älven mellan Lindholmen och Linnéplatsen.

Som underlag till detaljplanen för allmän plats tas en förslagshandling fram som beskriver planerad utformning och gestaltning av allmän plats som möter önskade kvaliteter och värden anpassade efter de behov som uppstår i samband med att genomförandet av Lindolmsförbindelsen. Som del i förslagshandlingen tas ett utformningsförslag fram.

Utformningsförslaget utgår ifrån att Lindholmsförbindelsen och dess tråg lokaliseras öster om Frölundabanan, som behåller sin nuvarande sträckning. Hållplatslägena för Lindholmsförbindelsen placeras längs Dag Hammarskjöldsleden, i direkt anslutning till Frölundabanans hållplatslägen. Hållplatslägena kopplas samman via ett centralt stråk, som också kopplas till nya busshållplatser i mitten av Dag Hammarskjöldsleden. Hållplats Linnéplatsen utvecklas till en attraktiv bytespunkt där resenärer enkelt och bekvämt kan byta mellan trafikslag.

Utformningsförslaget har de oskyddade trafikanterna i fokus vilket innebär att framkomligheten och kapaciteten för motortrafiken får stå tillbaka, genom till exempel mindre ytor för biltrafiken vilket i sin tur innebär lägre framkomlighet och tillgänglighet för den motorburna trafiken. Vid Linnéplatsen lyfts platsens historiska karaktär fram, bland annat genom att den runda formen förstärks, tydligare gräns mot parken och en ny huvudentré till Slottsskogen skapas. Möjligheten till en ny byggrätt föreslås i Slottsskogen nära bytespunkten. Byggrätten kan rymma verksamheter som café, kiosk och offentliga toaletter och fungera som mötesplats med aktiva fasader.

Skyfallshantering är en viktig del av förslaget, särskilt då marknivån vid Slottsskogens entré höjs med cirka en meter för att möjliggöra att Frölundabanan ska kunna passera över Lindholmsförbindelsen. Som del i utformningsförslaget föreslås lösningar som skyfallsportar och höjdsättning för att hantera skyfallsproblematiken. En annan viktig del i utformningsförslaget är utökad mängd grönska i och i anslutning till gatumiljön och framför allt som del i att stärka gränsen mellan parken och gatan.

Sammanfattningsvis syftar utformningsförslaget till att skapa en tydlig och grön plats. Därtill att utveckla hållplats Linnéplatsen till en effektiv och attraktiv bytespunkt för resenärerna.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I området vid Linnéplatsen tas en ny detaljplan fram som syftar till att anpassa och utveckla platsen till de nya behov som uppstår i samband med genomförandet av Lindholmsförbindelsen, den nya spårvägstunneln under älven mellan Lindholmen och Linnéplatsen. Nedan beskrivs Lindholmsförbindelsen och de detaljplaner som tas fram för densamma.

1.1.1 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.

1.1.2 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 Lindholmsförbindelsens 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 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

1.2 Syfte och mål

Syftet med förslagshandlingen är att ta fram en utformning och gestaltning för allmän plats som innehåller önskade kvaliteter och värden anpassade efter de behov som uppstår i samband med att genomförandet av Lindolmsförbindelsen.

Målet är att förslagshandlingen, i samband med att detaljplanen antas, ska kunna användas som underlag till projektering i utbyggnadsskedet. Målet med förslagshandlingen är även att den ska vara så genomarbetad att en övergripande/fördjupad kostnadsbedömning kan tas fram.

[Kostnadsbedömning för detaljplan kompletteras till granskningen.]

2 Förutsättningar

2.1 Presentation av detaljplan och planprogram

Detaljplanen vid Linnéplatsen, se Figur 1, syftar till att pröva lämpligheten för utbyggnad av Lindholmsförbindelsens etapp ovan mark på Linnéplatsen. Detaljplanen syftar även till att omhänderta målsättningar och intentionerna i Planprogram för Linnéplatsen. Planprogram Linnéplatsen är godkänt i Stadsbyggnadsnämnden i april 2025.

Planprogrammet för Linnéplatsen har även det initierats av att projekt Lindholmsförbindelsen ansluter vid Linnéplatsen. Syftet med planprogrammet är att ge förslag på en helhetslösning för ett attraktivt och tillgängligt stads- och park. Detta baserat på att Lindholmsförbindelsen ansluter vid Linnéplatsen i form av ett tråg och en större bytespunkt etableras vid Linnéplatsen och huvudentrén för Slottsskogen.

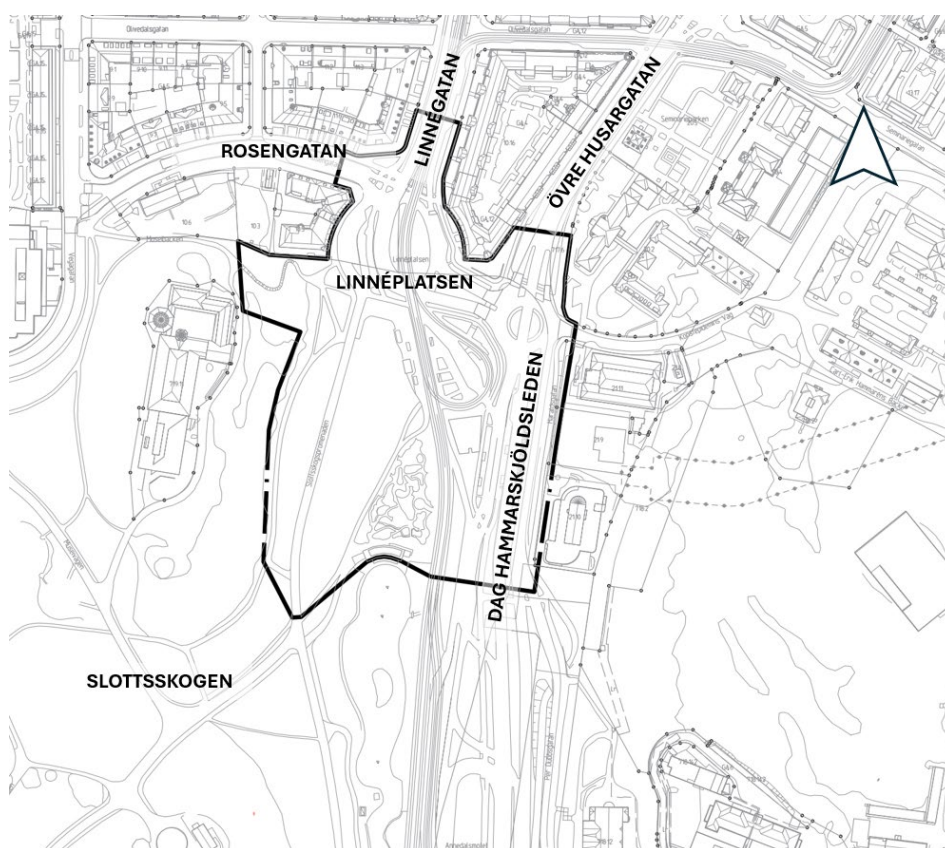
Planprogrammets förslag baseras på stadsbyggnadsanalyser vilken ger en grundläggande förståelse för platsen, hur den har vuxit fram, naturgivna förutsättningar och rumsliga uttryck, kulturvärden, funktion och användning. Utifrån översiktsplanens rekommendationer och viljeinriktning samt programmets syfte och mål har sedan följande intentioner för platsens utveckling tagits fram.

- De stora dragen i stadslandskapet lyfts fram.
- Historiska sammanhang förstärks.
- Funktion och form hänger samman.
- Stadsrummen utformas utifrån den gåendes perspektiv.
- Övergångar mellan park-, stads- och gaturum blir tydliga.

Planprogrammets fyra huvuddrag är följande:

- Slottsskogen omsluter den nya bytespunkten och möjliggör för att parken skapar ett sammanhang med Seminarieparken och institutionerna.
- Bytespunkten och träget ligger i parken, där grönskan är överordnad.
- Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är det primära rörelsestråket för bil, buss och cykel.
- Väster om det primära rörelsestråket föreslås ett lägre tempo och gångfartsmiljöer; historiska former för platser, parker och gaturum tas upp.

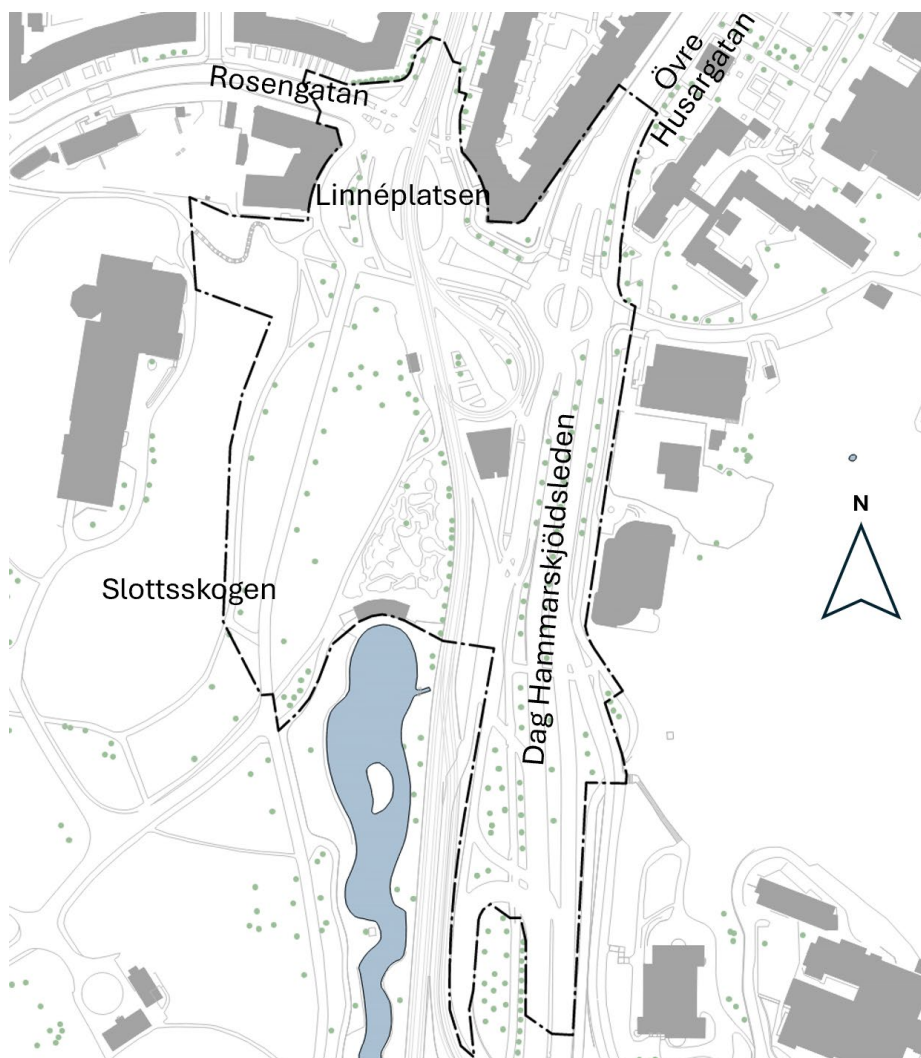
Planprogrammet för Linnéplatsen beskriver en målbild för platsen, vilka värden som behöver tillvaratas och utvecklas, prioritering mellan olika anspråk och funktioner samt förhållanden mellan park-, stads- och gaturum.



Figur 1. Översiktsbild på detaljplanens plangränser.

2.2 Omfattning och avgränsning

Förslagshandlingens geografiska avgränsning framgår i Figur 2. Den geografiska avgränsningen omfattar framför allt planområdet. Därutöver ingår delar av Övre Husargatan norr om planområdet för anpassning mellan befintlig utformning och förslag till utformning och höjdsättning av gatan i förslagshandlingen. Söder om planområdet, längs Dag Hammarskjöldsleden och Per Dubbsgatan, studeras hur och var förslag till utformning i förslagshandlingen kan anpassas till befintlig utformning respektive framtida idéer för utveckling av Dag Hammarskjöldsleden och Per Dubbsgatan. Annedalsmotet förutsätts vara opåverkat av förslaget i förslagshandlingen.



Figur 2. Förslagshandlingens område.

Omgivande projekt som kan påverka förutsättningarna är:

- Förslagshandling Slottsskogen entré tas fram parallellt med denna Förslagshandling allmän plats Linnéplatsen. Gränsdragningen mellan de två Förslagshandlingarna och vad som är *allmän plats gata* respektive *allmän plats park* är inför samrådet ej fastslaget, varken avgränsnings- eller innehållsmässigt. Samordning och synkronisering mellan de två förslagshandlingarna kommer att ske i fortsatt arbete. Det innebär även att denna Förslagshandling sannolikt kommer att arbetas om inför granskningen av detaljplanen sommaren 2026.
- Ombyggnad av hållplats Järntorget som del i detaljplan för Blandad stadsbebyggelse vid Järnvågsgatan med flera inom stadsdelen Masthugget i Göteborg.
- Ombyggnad av Parkgatan och Nya Allén som del i utbyggnad av Spårväg i Alléstråket.
- Ombyggnad av Per Dubbsgatan förbi Sahlgrenska som del i Detaljplan för vård och forskning vid Per Dubbsgatan.
- Omvandlingen av Dag Hammarskjöldsleden till ett stadsmässigt stråk i form av Dag Hammarskjölds boulevard och eventuell framtida ombyggnad av Annedalsmotet.
- Ombyggnad av och slopande av vänstersvängar vid Ernst Jungens plats längs Linnégatan.
- Effekter och konsekvenser för trafikföringen inom stadsdelen Linné som följd av Trafikområdesplan Linné.
- Plan för omdaning av Övre Husargatans dubbelriktade cykelbanor till enkelriktade cykelbanor.
- Utredning av trafikering för buss, bland annat eventuella citybusslinjer, längs Dag Hammarskjöldsleden och vidare i Övre Husargatan.
- Ombyggnad av hållplats Annedalskyrkan med nya mittförlagda hållplatslägen och kollektivtrafikkörfält.

Förslaget i förslagshandlingen har inför samråd av detaljplanen en detaljeringsgrad för att säkerställa att planprogrammets mål och intentioner kan uppfyllas samtidigt som erforderliga funktioner och ytanspråk för respektive trafikslag samt för gestaltning av platsen finns. Till granskning av detaljplan kommer förslaget ha fördjupats ytterligare avseende trafikutformningen och gestaltning. Det fördjupade arbetet omfattar bland annat detaljer för att säkerställa tillgänglighet, säkerhet och framkomlighet för respektive trafikslag samt för att säkerställa till exempel konflikter mellan ledningar och träd utifrån

att förslaget ska vara genomförbart. Slutligt förslag kommer att fördjupas så att det kan ska kunna vara underlag till projektering.

Som följd av förslaget i förslagshandlingen kan konsekvenser och behov av följdinvesteringar uppstå på platser utanför planområdet. Dessa konsekvenser och följdinvesteringar behandlas översiktligt i denna version av förslagshandlingen och kommer fördjupas i det fortsatta arbetet med förslaget. Ett exempel på sådana konsekvenser och följdinventering är åtgärder för att hantera skyfallsproblematiken som helhet. Ett annat exempel är förändrad trafiksituation längs Nordenskiöldsgatan och vid Sveaplan som följd av ändrad trafikföring för buss- och biltrafiken via och genom planområdet.

2.3 Styrande dokument

Förslaget i förslagshandlingen baseras på följande styrande dokument och kunskapsunderlag:

- Planprogram Linnéplatsen, Göteborgs Stad, september 2024, godkänt i Stadsbyggnadsnämnden i april 2025.
- Teknisk handbok för Göteborgs Stad, version 2024:2.

Genom att förslaget i förslagshandlingen bygger vidare på de intentioner som planprogrammet satt upp för Linnéplatsen och dess omgivningar tas hänsyn till ett flertal olika utredningar som ligger till grund för planprogrammet. Bland dessa utredningar ingår Översiktsplanen för Göteborgs Stad och olika kulturmiljöutredningar som beskriver områdets historiska värden.

2.4 Platsspecifika förutsättningar

Den centrala frågan för planprogrammet var hur staden, utifrån Lindholmsförbindelsen och övriga anspråk på platsen, kan skapa nya stadsrum som stödjer platsens framtida funktion. Programmet har utgått från att Lindholmsförbindelsen kommer att ansluta vid Linnéplatsen, och att anslutning sker i form av ett tråg. Utgångspunkten för tråglokalisering är det alternativ som benämns som östligt 1 i projekt Lindholmsförbindelsens *"PM Lokalisering av ny spårväg på Linnéplatsen inom projekt Lindholmsförbindelsen"*. Under våren 2023 genomfördes projekt Lindholmsförbindelsen samråd kring lokalisering av den nya spårvägen på Linnéplatsen.

Alternativ östligt 1 innebär att dagens spårväg ligger kvar i befintligt läge och att tråget kommer upp öster om denna. Det tillkommande tråg på platsen kommer att innebära både en fysisk och visuell barriär, bland annat då en cirka 2,0 meter hög mur längs tråget kommer att krävas. En stor fråga för programmet, och således detaljplanen och aktuell förslagshandling, är att hantera, och försöka minska, trågets negativa konsekvenser i stadsrummet.

Planprogrammet har inte studerat alternativa lokaliseringar av spårväg och tråg, utan utgår från de lokaliseringar som presenterats av projekt Lindholmsförbindelsen. Möjliga tråglokaliseringar begränsas dessutom av ett antal fasta förutsättningar, där Lindholmsförbindelsens anslutning till befintlig spårväg upp till Medicinareberget samt undvikande av den så kallade Vegasvackan är de mest betydande. De fasta förutsättningarna innebär dels att anslutningar i markplan omöjliggörs, dels att tråget inte kan lokaliseras längre sydöst än alternativ Östligt 1.

En stadsmiljö som utgår från den gående människan är fokus. Översiktsplanens övergripande inriktningar är en nära, en sammanhållen och en robust stad där fotgängare och cyklister ska vara prioriterade. I översiktsplanen beskrivs även att Slottsskogen bör utvecklas till ett starkt strukturerande stadsbyggnadselement som förtydligar och definierar de omgivande stadsrummen och gatorna. Slottsskogens roll som stadens största stadspark och hur parken möter den omkringliggande staden i en framtida kontext var en av de viktigaste frågorna i planprogrammet. Slottsskogens huvudentré och Linnéplatsen ska ha en hierarkiskt överordnad roll i stadsrummen.

Planprogrammet utgår från att Dag Hammarskjöldsleden i framtiden ska utformas som en boulevard, vilket innebär en mindre kapacitetsstark och utbredd trafiklösning. Det skapar bättre förutsättningar för hur platsen upplevs av fotgängare och cyklister samt hur den kan användas och utvecklas med omkringliggande stadsdelar och områden. Längs östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden har den befintliga stenvallen med trädrad och dess bevarande varit utgångspunkt för läget för Dag Hammarskjöldsleden.

En ny spårväg ansluts på platsen och en större bytespunkt skapas därav. I förändringen finns möjlighet att utveckla området tillsammans med intilliggande projekt samt utifrån översiktsplanens viljeinriktning. Lindholmsförbindelsen och den nya bytespunkten väntas medföra ett större flöde av människor till platsen än idag.

2.5 Styrande förutsättningar från andra utredningar inom planarbetet

Nedan beskrivs de utredningarna som har genererat styrande förutsättningar för förslaget i förslagshandlingen.

2.5.1 Projektering av spårvägsanläggningen för Lindholmsförbindelsen

Förslaget i förslagshandlingen har utgått ifrån den projektering av spårvägsanläggningen som tas fram inom projekt Lindholmsförbindelsen. Bland de styrande förutsättningarna som projektet ger förslaget i förslagshandlingen är:

- Trågets läge och utformning
- Hållplatsernas läge och utformning
- Läge och utformning av passagerna tvärs spårvägsanläggningen
- Behov av markhöjning vid Linnéplatsen, med cirka en meter, som följd av att spårvägen till och från Linnégatan behöver korsa ovan betongtunneln för Lindholmsförbindelsen.
- Behov av en likriktarstation vid växelkomplexet för kraftförsörjning av spårvägsanläggningen.

Andra styrande förutsättningar är den skyfallsport som föreslås för att hindra vatten vid skyfall att forska in i tunneln. En angringspunkt och uppställningsyta krävs vid tråget för Räddningstjänstens insats vid en eventuell brand i tunneln. Dessutom behöver höjd och utformning av det skydd som krävs längs tråget beaktas, för att till exempel undvika att föremål kastas ned i tråget eller att det är möjligt att komma åt kontaktledningen.

2.5.2 Gemensamma utredning för planeringskedet

2.5.2.1 Kvalitets- och gestaltningsprogram för Linnéplatsen

Inom planeringskedet för Lindholmsförbindelsen tas ett kvalitets- och gestaltningsprogram fram för Lindholmsförbindelsen och dess omgivande områden. På Linnéplatsen överlappar den geografiska avgränsningen för Förslagshandling allmän plats och Kvalitets- och gestaltningsprogrammet. I Kvalitets- och gestaltningsprogrammet fördjupas planprogrammets intentioner,

de platsspecifika förutsättningar vid Linnéplatsen och dess omgivning, utifrån att Linnéplatsen idag har en stark identitet känslomässigt och även funktionellt. I kvalitets- och gestaltningsprogrammet beskrivs att formen på Linnéplatsen har blivit alltmer fragmenterad genom åren och tappat kulturhistoriska värden. Genom att återskapa dessa värden, skapa nya gröna miljöer och förstärka huvudentrén till Slottsskogen får platsen tillbaka sin formmässiga identitet.

Med utgångspunkt i platsens förutsättningar har följande platsspecifika gestaltningsmål för Linnéplatsen och dess omgivning definierats i Kvalitets- och gestaltningsprogrammet. Målen har sedan varit vägledande i arbetet med denna Förslagshandling allmän plats.

- Platsen ska utformas utifrån sitt kulturhistoriska arv där historiska och kulturella sammanhang förstärks och utformas till en plats som håller över tid.
- Träd och grönska ska få ta en allt större plats i stadsrummet och främja en god vardagsmiljö samtidigt som det möter framtidens utmaningar.
- Platsen ska utformas som en samlad bytespunkt där det är tryggt och enkelt att röra sig mellan hållplatser och målpunkter.
- Platsen ska utformas utifrån sitt sammanhang som brytpunkt mellan yttre och inre stadsstruktur samt park.
- Platsen ska gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet för att stärka och tydliggöra dess funktion och identitet.

2.5.2.2 Naturvärdesinventering och åtgärdsplan träd

Hänsyn till naturvärdesinventering, som är underlagsrapport till planeringsskedet, har tagits i den mån det varit möjligt och förslaget har till del anpassats för att bevara vissa skyddsvärda träd. Därtill beaktas arbetet med framtagande av Åtgärdsplan träd, som sker parallellt med förslagshandlingen. I Åtgärdsplan träd beskrivs status och förslag till hantering av varje enskilt träd som påverkas av projekt Lindholmsförbindelsen.

Anläggandet av Lindholmsförbindelsen och förslaget i förslagshandlingen innebär dock ofrånkomligen stor påverkan på befintliga träd i området.

2.5.2.3 Social- och barnkonsekvensanalys

Förslaget i förslagshandlingen har tagits fram i samverkan med den parallella social- och barnkonsekvensanalysen, som är underlagsrapport till

planeringsskedet. Bland inspelen till förslaget finns fler och tydligare möjligheter att passera tvärs Dag Hammarskjöldsleden.

2.5.2.4 Mobilitets- och parkeringsutredning

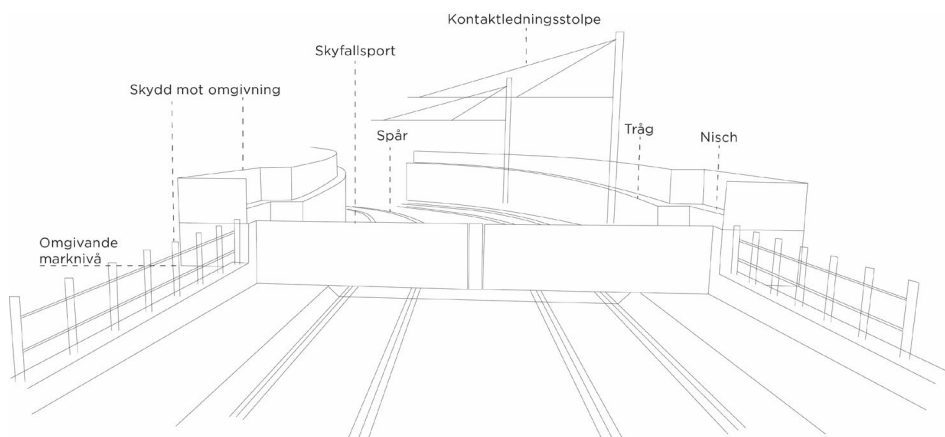
Förslaget i förslagshandlingen har tagits fram i samverkan med den parallella mobilitets- och parkeringsutredningen, som är en underlagsrapport till detaljplanen. Bland frågorna som hanterats och som har avspegling i förslaget är behov, antal och lokalisering av cykelparkeringsplatser vid bytespunkten.

2.5.2.5 Dagvatten- och skyfallsutredning

Förslaget i förslagshandlingen har tagits fram i samverkan med den parallella dagvatten- och skyfallsutredning, som är en underlagsrapport till detaljplanen.

Genom planområdet finns skyfallsleden från Fågeldammarna via Dag Hammarskjöldsleden och Linnégatan vidare norrut mot Göta älv. Inom planområdet kan det redan i nuläget uppstå problem med framkomligheten för räddningstjänst, polis och ambulans vid händelse av skyfall.

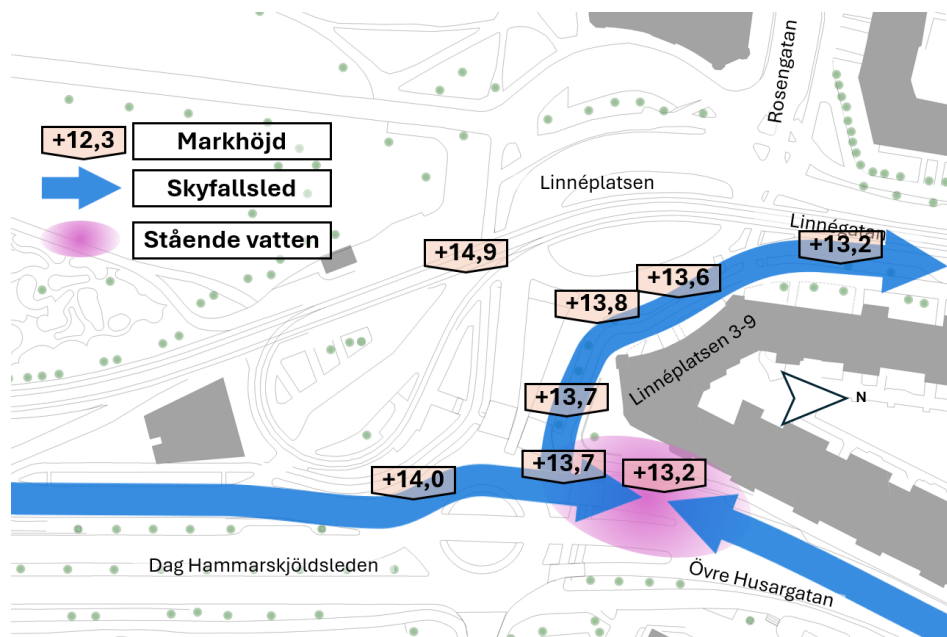
I och med anläggandet av Lindholmsförbindelsens anslutning vid Linnéplatsen i anslutning till skyfallsleden riskerar spårvägstunneln att översvämmas vid skyfall. För att skydda spårvägstunneln från översvämning anläggs en skyfallsport, se Figur 3, i tråget. Skyfallsporten och muren ovanpå tråget behöver därtill kunna hålla emot stående vatten upp till nivån +15,4 meter (uttryckt som meter över havet). Höjden på skyfallsporten och muren möjliggör för att i huvudsak leda skyfallsvattnet i Dag Hammarskjöldsleden och Linnégatan vidare norrut mot Göta älv på samma sätta som idag. Det vill säga, skyfallsvattnet leds runt tråget i stället för ner i tunneln.



Figur 3 Förenklad illustration av hur skyfallporten i tråget på Linnéplatsen kan se ut.

Med skyfallporten i kombination med markhöjning i södra delen av Linnéplatsen försämras översvämningssituationen invid fastigheten Kommendantsängen 10:16 (Linnéplatsen 3–9) om inte åtgärder vidtas, se Figur 4. Som del i dagvatten- och skyfallsutredningen har höjdsättningen av allmän plats studerats och även blivit styrande för utformningen runt Linnéplatsen 3–9 utifrån att förslaget i detaljplanen ska uppfylla icke-försämringsprincipen med avseende på skyfall.

Idag är lågpunkten inom planområdet längs Övre Husargatan, i höjd med infarten till parkeringsgaraget i källaren på fastigheten med adressen Linnéplatsen 3–9 med flera I lågpunkten samlas vattnet från Fågeldammarna i Slottsskogen samt vatten från längre upp på Övre Husargatan och blir stående, se Figur 4. Först när vattennivån når ett djup på ungefär 0,5 meter börjar vattnet rinna vidare mot Linnégatan. Notera att detta scenario gäller vid ett så kallat 100-årsregn. Befintligt dagvattenhanteringssystem ska i teorin klara ett 30-årsregn innan vattenmängder börjar ansamlas kring byggnader som riskerar orsaka skada.

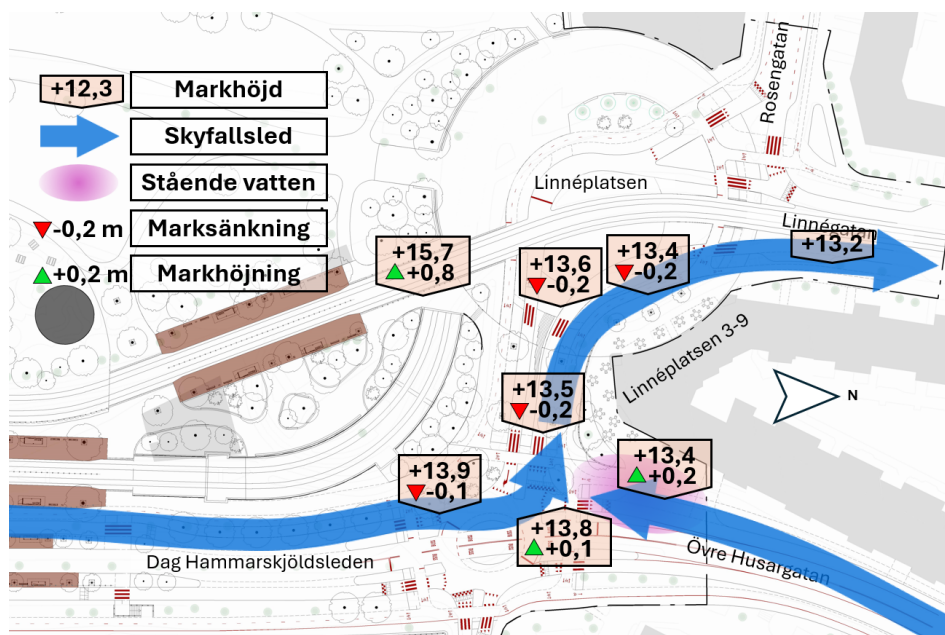


Figur 4. Befintliga höjder och skyfallsled.

Målet med den nya höjdsättningen är att göra det lättare för skyfallet att rinna rätt. I Figur 5 illustreras en förenklad bild av den nya höjdsättningen som sammanfattas i nedanstående lista. Höjdsättningen är utförd parallellt med DHI:s skyfallsutredning.

- I den mån det går ändras profilen på skyfallsleden från Dag Hammarskjöldsleden till Linnégatan till att konstant ha ett fall.
- Lågpunkten vid Övre Husargatan höjs 0,2 meter för att minska djupet innan vattnet rinner över mot Linnégatan. Lågpunkten kvarstår för att projektet behöver säkerställa att det är fall från befintligt bostadskvarteret.
- Körbanan där Övre Husargatan möter Dag Hammarskjöldsleden höjs 0,1 meter för att bättre styra vattnet till att svänga västerut mot Linnégatan i stället för att rinna norrut mot lågpunkten vid Övre Husargatan.

För att förbättra skyfallsproblematiken ytterligare behövs åtgärder även utanför planområdets geografi.



Figur 5. Nya höjder och skyfallsled.

2.5.2.6 Ledningssamordning

Förslaget har tagits fram i samverkan med ledningssamordning. En viktig utgångspunkt för ledningssamordningen har varit att befintliga ledningar som korsar tråget eller betongtunneln behöver anpassas och få nya lägen runt tunneln och tråget. Därmed behöver ett flertal ledningar flyttas till Dag Hammarskjöldsleden och dess nya gatustruktur.

Ledningssamordningen har varit iterativ där framtagande av förslagshandlingen bland annat har bidragit med förslag till placering av flyttade ledningar med hänsyn till körbanor respektive gång- och cykelstråk medan ledningssamordningen exempelvis har påverkat förslag till placering av nya träd samt behov av åtgärder för att skydda ledningarna från inträngande rötter. Utfallet av samordningen beskrivs som del i avsnitt 4.2.1.

2.5.3 Trafikanalyser och trafikprognos

Utgångspunkten för trafikutförningen har varit nuläget trafikflöden för motorfordon. Planprogrammets intentioner, att minska det trafikala anspråket för motorfordon, tillsammans med behovet att flytta ut busstrafiken och dess hållplatser till mittförlagda kollektivtrafikkörfält i Dag Hammarskjöldsleden medför att platsen inte kommer kunna ta hand om det trafikflöde för motorfordon som passerar platsen idag. En minskning av trafikflödet, i linje med Göteborgs Stads trafikstrategi tillsammans med en överflyttning till andra korrelationer behöver på så sätt vara en förutsättning för trafikutförningen.

Ett flertal trafikanalyser har och kommer att genomföras som underlag för att bedöma framtida trafikflöden vid och i anslutning till Linnéplatsen.

En av trafikanalyserna som har genomförts syftar till att definiera effekter och konsekvenser av begränsningen av antal körfält längs Dag Hammarskjöldsleden samt slopandet av vänstersvängen mot Rosengatan på Linnéplatsen.

Förslag till trafikutförning har också analyserats med hjälp av mikrosimulering för att studera vilken kapacitet förslaget kan förväntas ha. Analysen har fokuserat på kollektivtrafikens och gång- och cykeltrafikens framkomlighet då motorfordonens köbildning riskerar att hindra just deras framkomlighet. Dels för att delar av busstrafiken trafikerar i blandtrafik, dels för att prognosticerad kö blockerar bussens framkomlighet i cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan. Därtill riskerar köer för motorfordonstrafiken att blockera gång- och cykeltrafikens passager tvärs gatorna inom utredningsområdet.

Parallellt med framtagande av förslagshandlingen har en hållplatsanalys genomförts som resulterat i en prognos för antal resenärer som i framtiden kommer byta mellan spårvagnar respektive mellan bussar samt mellan spårvagnar och bussar.

I fortsatt arbete kommer trafikanalyserna och trafikprognoserna att fördjupas för att säkerställa effekter och konsekvenser för framkomlighet och kapacitet i förslaget.

3 Platsanalys

I detta kapitel beskrivs genomförd platsanalys för planområdet.

3.1 Befintlig plats

Linnéplatsen ligger centralt i Göteborg, strax sydväst om den tätare stadskärnan. Platsen utgör en brytpunkt i staden och utgör en viktig entré till den tätare innerstaden norrut från det glesare stadslandskapet söder därom. Här sker ett skifte i karaktär, funktion och tempo. Platsen är starkt identitetsbärande för såväl invånare som besökare i Göteborgs stad och har stor betydelse för stadens historia.

Linnéplatsen ingår i ett större område som omfattas av både riksintresse för kulturmiljövården inom Slottsskogen-Botaniska trädgården-Änggården och riksintresse för friluftsliv inom Änggårdsbergen, Slottsskogen, Fässbergsdalen. Området för kulturmiljö innefattar flera av stadens främsta parkanläggningar, där Slottsskogen, med naturanpassad park typisk för det sena 1800-talet, bedöms vara landets största och bäst bevarade storstadspark.

I höjd med Linnéplatsen möter Dag Hammarskjöldsleden och spårvägen söderifrån stadens gator och kvarter. Från Linnéplatsen och norrut sträcker sig Linnégatan och söder om Linnéplatsen breder Slottsskogen ut sig, vilken Linnéplatsen utgör huvudentrén till. Spårvägen fortsätter norrut mittförlagd i Linnégatan medan Dag Hammarskjöldsleden övergår i Övre Husargatan, med mittförlagda kollektivtrafikkörfält, norrut. Rosengatan ansluter till Linnégatan från väster och Konstpedemins väg ansluter till Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan i en cirkulationsplats från öster.

Platsen är präglad av genomfartstrafik som över tid har fått en alltmer dominerande plats i stadsrummet och Slottsskogens grönska har minskat till förmån för ett allt större trafiklandskap.

Hållplats Linnéplatsen är redan idag en betydande bytespunkt i kollektivtrafiken, för både spårvagn och buss. Det finns ytor för reglering av bussar och en vändslinga för spårvagn. Ytan för vändslingan ligger lite upphöjd i jämförelse med Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan öster därom. Höjdskillnaden tas bland annat upp av intilliggande grönytor och en trappa för angöring till och från hållplatsområdet.

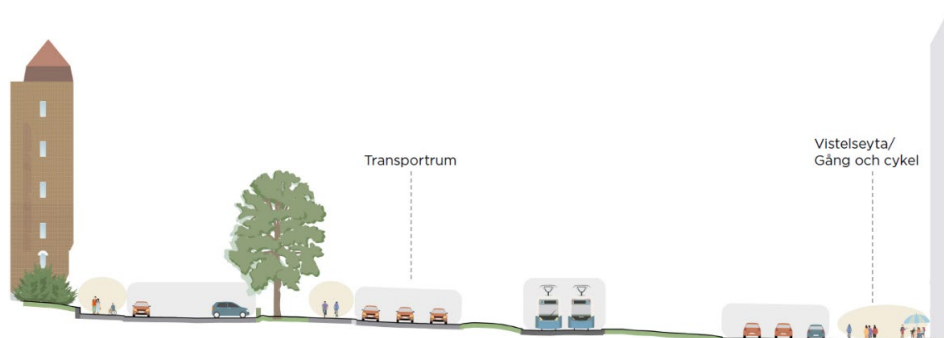
3.1.1 Gång- och cykeltrafik

Spårvagns-, buss- och biltrafik prioriteras på platsen med flera filer, gena tydliga stråk och god framkomlighet, där Dag Hammarskjöldsleden tydligt präglar platsen och utgör en barriär. Även Övre Husargatan innebär en barriär.

Gång- och cykelbanor finns på vardera sida om Dag Hammarskjöldsleden och vidare på ömse sidor om gatustrukturen längs Övre Husargatan och Linnégatan. Gång- och cykelbanor finns även utmed de olika gatorna som ansluter till gatorna ovan.

Längs Dag Hammarskjöldsleden finns ett pendelcykelstråk som fortsätter norrut längs Övre Husargatan-Sprängkullsgatan. På vardera sida om Linnéplatsen finns dubbelriktade cykelbanor till och från Linnégatan och Rosengatan. Längs Linnégatan finns vidare enkelriktade cykelbanor på ömse sidor gatan som del i det övergripande cykelvägnätet. Genom Slottsskogen går Slottskogspromenaden som är en kombinerad gång- och cykelbana och en del i den rikstäckande Sverigeleden. Öster om Linnéplatsens hållplats passerar en cykelbana mellan spårvägs- och busshållplatserna. Denna utformning ställer krav på gott samspel mellan kollektivtrafikresenärer och cyklister.

Underordningen av gående och cyklister märks i gatuutformningen med på sina håll smala trottoarer, osammanhängande gångbanor samt en otydlighet genom en variation av markmaterial. Cykelbanorna är till övervägande del smala och innebär flera korsningspunkter med kollektivtrafiken. Gående och cyklister har, trots att platsen är öppen, därtill svårt att orientera sig eftersom gång- och cykelstråken inte överensstämmer med siktlinjerna eller ligger i linje med rörelsemönster. Skyltning, storskalig belysning, markutformning med mycket asfalt och skiljeremisor av gräs signalerar att platsen är avsedd för trafik. Se sektion i Figur 6 för hierarkin mellan de olika trafikslagen i stadsrummet.



Figur 6. Sektion genom Linnéplatsen som visar hierarkin mellan trafikslagen i stadsrummet.

De flesta gator runt Linnéplatsen har någon typ av passagemöjlighet för oskyddade trafikanter. Det finns en anordnad passage över Dag Hammarskjöldsleden cirka 150 meter söder om befintlig spårvagnshållplats. Längre norrut finns det en anordnad passage för oskyddade trafikanter över Övre Husargatan norr om cirkulationsplatsen som ligger nordost om Linnéplatsen. Gång- och cykelpassagen väster om cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är välanvänd och innebär många interaktioner mellan gående och cyklister respektive biltrafiken.

De flesta passager är signalreglerade vilket hanterar interaktionen mellan trafikanter och trafikslag men utgör inte en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. Övriga passager som ej regleras med trafiksignal är upphöjda men saknar trygghetszoner gentemot biltrafiken. Några undantag finns där gång- och cykelbanan väster om Dag Hammarskjöldsleden passerar kollektivtrafikkörfälten inom bytespunkten. Dessa passager sker diagonalt och saknar upphöjning. Gång- och cykelpassagen väster om cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan saknar refug mellan körfält i samma riktning. Gång- och cykelpassagen över Konstepidemens väg saknar mittrefug helt. Övre Husargatan är en svår plats att ta sig över då bil-, buss- och cykeltrafiken skapar en bred barriär med en blandning av trafikslag och upplevda höga hastigheter. Samtidigt är det många som behöver korsa gatan i sin vardag, inte minst barn som har sin skolväg här. Dag Hammarskjöldsleden är ännu bredare med fyra körfält och mittremsa samt få ordnade korsningsmöjligheter.

Vid Linnéplatsen ansluter en gångväg med trappor upp till Göteborgs naturhistoriska museum. Vid denna gångväg finns även en upptrampad stig som av dess utseende att döma är väl använd. Förutom via huvudentrén till parken nås Slottsskogen även via en bred, upptrampad smitväg som ansluter till hållplatsområdets södra del, strax norr om äventyrsminigolfen.

Upptrampade stigar visar att människor rör sig över Dag Hammarskjöldsleden i höjd med bytespunkten och verksamheter öster om leden, vilket tyder på att det saknas anordnade passagemöjligheter mellan bytespunkten och verksamheterna öster om leden.

Inom planområdet varierar höjderna tydligt. Det leder till flera av rörelsespråken som finns inte kan betraktas som tillgängliga med hänsyn till längslutning för de som färdas längs med gatorna samt med hänsyn till tvärfall för de trafikanter som korsar gatorna. Ett flertal passager över Linnéplatsen har lutningar som överstiger 5 %, bland annat det trafiksignalreglerade

övergångsstället mellan Linnéplatsen 3-9 och hållplatsområdet. Gång- och cykelbanan i nord-sydlig riktning mellan Dag Hammarskjöldsleden och Haraldsgatan är ojämn och har en puckel i höjd med Plikt- och Prövningsverket, vilket på korta sträckor medför lutningar upp mot 5 %. Anslutande gator lutar kraftigt mot området, vilket medför att till exempel anslutande gator såsom Rosengatan, Konstpedemins väg och Per Dubbsgatan har längslutningar på mellan 4–10 %.

Analyser av rörelsemönster på platsen visar att både gående och cyklister rör sig längs gång- och cykelbanorna och via de passager av gatorna som finns, och tydliggör ytterligare dess underordning i gaturummet. Som nämns ovan kan rörelser ses även där de inte är planerade men dessa rörelser utgör en liten del av det totala rörelserna. Vid helgdagar kan ses att rörelserna blir något mindre koncentrerade till de olika stråken och mer utspridda, framför allt i gränsen mellan trafikmiljön och Slottsskogen. I Figur 7-Figur 9 och redovisas analyserade rörelsemönster för olika trafikanter med hjälp av DataFromSky. I Figur 9 framgår också en tydlig skillnad i hur de gående rör sig i anslutning till Slottsskogen en helgdag i förhållande till vardagar.

Antal gående som rör sig på och omkring Linnéplatsen samt i Slottsskogen varierar stort, både över året och dygnets timmar. Det finns ingen samlad statistik för fotgängarflödet över dygnet tillgänglig, dock finns uppskattningar av antal gående under maxtimmen längs Övre Husargatans västra sida och på Slottskogs promenaden. År 2018 bedömdes dessa uppgå till mellan 250 och 500 fotgängare per timme.

En besöksräkning av antal passerande gående och cyklister längs Slottskogs promenaden under perioden mellan april år 2021 och april år 2022 visar på ett medelvärde på cirka 2 800 passager/dygn och en toppnotering i augusti år 2021 på knappt 5 700 passager/dygn.

Längs Linnégatan genomfördes under år 2021 mätningar av cykelflödet. Flödet uppgick till knappt 6 000 cyklister per dygn, ungefär lika fördelat på västra och östra sidan. Motsvarande uppskattningar av antal cyklister under maxtimmen, som för gående, finns längs Övre Husargatans västra sida och Slottskogs promenaden. År 2018 bedömdes dessa uppgå till mellan 250 och 500 respektive 100 och 250 cyklister per timme.

Med hjälp av DataFromSky har antal gående och cyklister tvärs områdets olika passager sammanställts för maxtimmen morgon respektive eftermiddag. Detta redovisas i Figur 10-Figur 13.



Figur 7. Rörelsemönster för olika trafikanter och trafikslag analyserade med hjälp av DataFromSky. Tidpunkt: tisdag 12 oktober 2021, kl. 7.00-9.00.



Figur 8. Rörelsemönster för olika trafikanter och trafikslag analyserade med hjälp av DataFromSky. Tidpunkt: tisdag 12 oktober 2021, kl. 15.00-17.00.



Figur 9. Rörelsemönster för olika trafikanter och trafikslag analyserade med hjälp av DataFromSky. Tidpunkt: lördag 4 juni 2021, kl. 12.00-14.00.



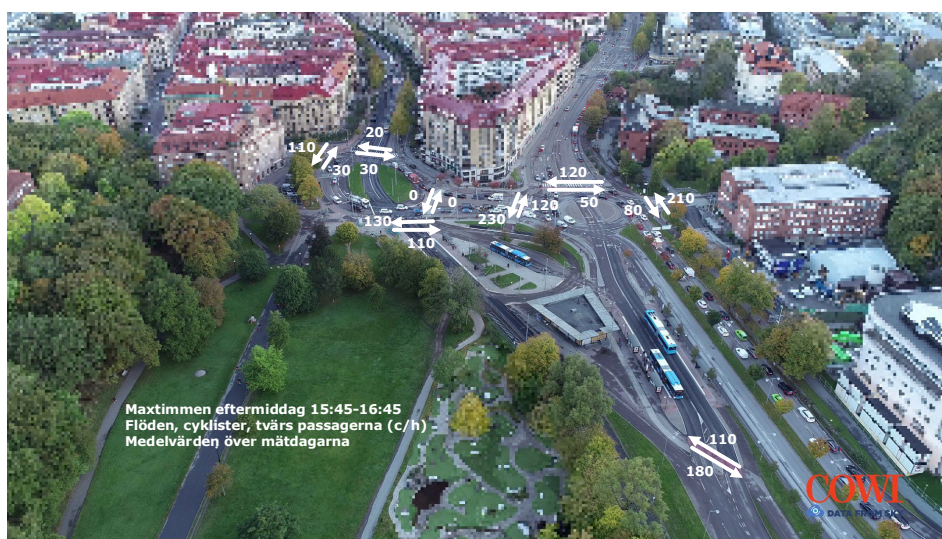
Figur 10. Antal fotgängare per timme som passerar de olika passagerna under maxtimmen morgon.



Figur 11. Antal fotgängare per timme som passerar de olika passagerna under maxtimmen eftermiddag.



Figur 12. Antal cyklister per timme som passerar de olika passagerna under maxtimmen eftermiddag.



Figur 13. Antal cyklister per timme som passerar de olika passagerna under maxtimmen eftermiddag.

3.1.2 Kollektivtrafik

Hållplats Linnéplatsen har flera hållplatslägen för både spårvagns- och busstrafik. Idag trafikeras Linnéplatsen av cirka 650 spårvagnar och drygt 1 000 bussar per dygn totalt i båda riktningarna, se Figur 14. Under maxtimmen, när trafiken är som högst, passerar 44 spårvagnar och 88 bussar hållplatsen totalt i båda riktningarna.

Antalet resenärer som går på och av spårvagnarna och bussarna vid Linnéplatsen uppgår till cirka 16 800 per dygn. De som går av och på spårvagnarna och bussarna för att besöka Slottsskogen ingår inte i siffran ovan. Enligt en enkätundersökning till gymnasieskolan i centrala Göteborg visar att Slottsskogen är den enskilt största målpunkten för besökare vid Linnéplatsen (förutom kollektivtrafiken själv. Mot den bakgrunden antas att antal på- och avstigande vid hållplatsen är ytterligare fler.

Flexlinjen är förbeställd kollektivtrafik som kan komma närmare resenären än den ordinarie kollektivtrafiken. Vid Linnéplatsen finns en hållplats, så kallad mötesplats, vid lastplatsen i södergående riktning längs Övre Husargatan.

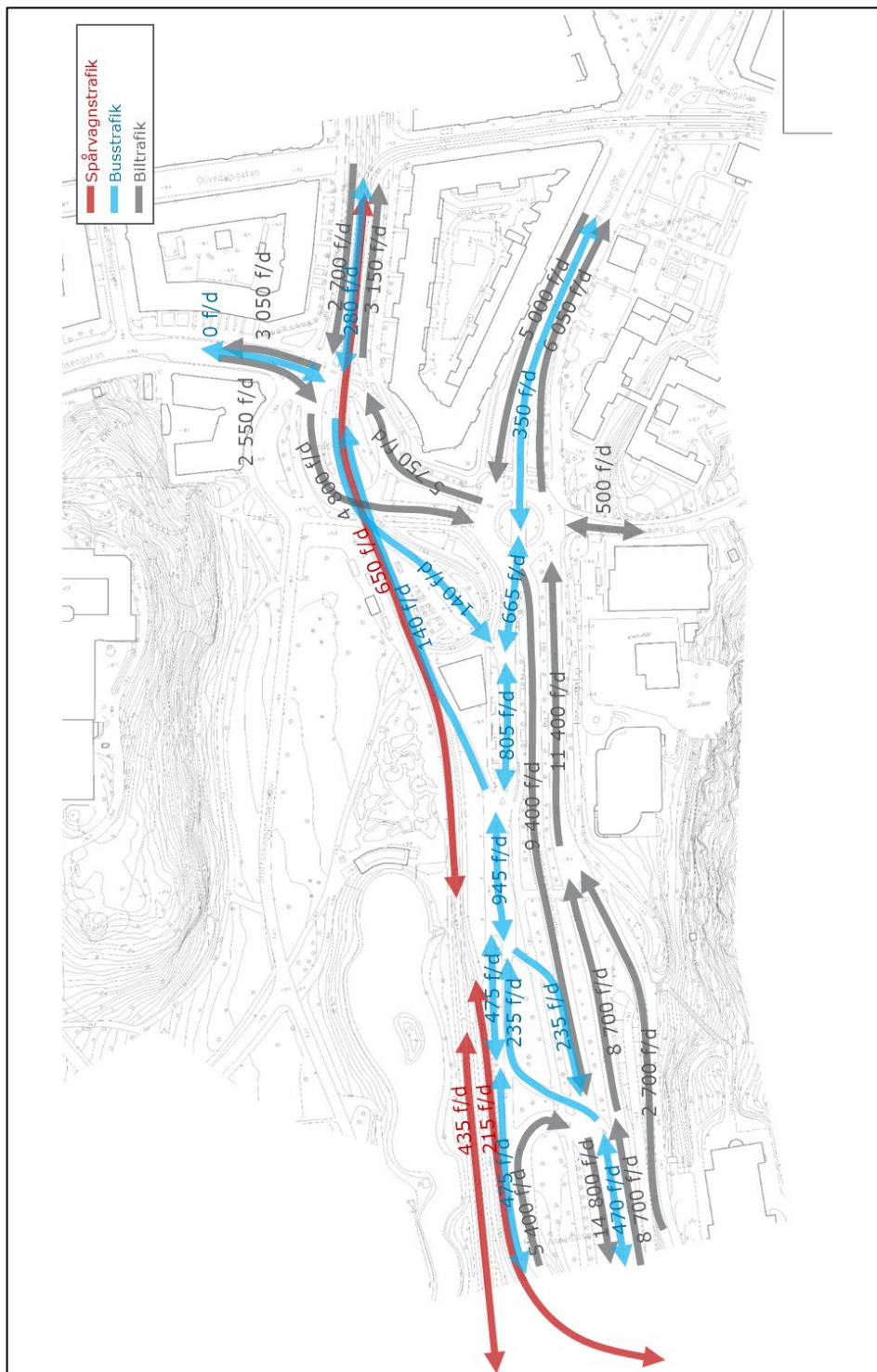
3.1.3 Motorfordonstrafik

Motorfordonstrafiken inom Göteborgs Stad mäts kontinuerligt, både på dygns- och maxtimnivå. Längs Dag Hammarskjöldsleden, söder om korsningen vid Övre Husargatan, var flödet 20 800 fordon per dygn år 2023. Baserat på trafikmätningar från tidigare år har flödena längs Övre Husargatan, Linnégatan och Rosengatan beräknas till omkring 11 000, 5 900 respektive 5 600 fordon per dygn. Trafikflödet till och från Konstepidemins väg är litet.

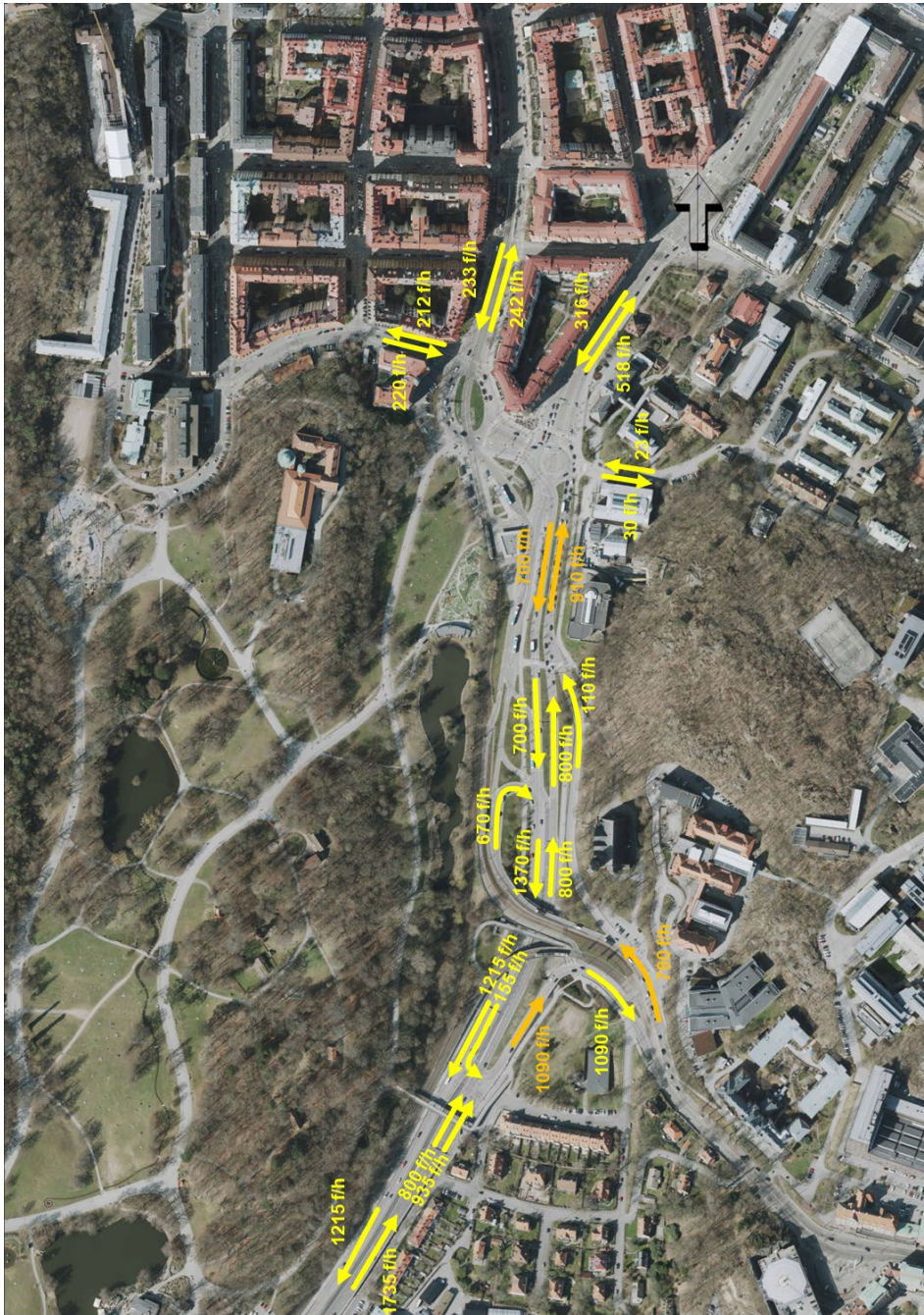
En sammanställning av trafikflödena inom och i anslutning till planområdet för nuläget år 2023 redovisas i Figur 14. Den tunga trafiken, exklusive spårvagnar och bussar, utgör cirka 6 % men varierar upp till 9–13 % i maxtimmarna. Andel tung trafik varierar också mellan de olika gatorna och i olika korrelationer.

En analys av genomfartstrafiken som inte har målpunkter längs Linnégatan eller Övre Husargatan har genomförts. Denna analys visar att 30 % i norrgående riktning och 50 % i södergående av trafikflödet längs Linnégatan utgör genomfartstrafik. Motsvarande uppgår till 50 % av trafikflödet i båda riktningarna längs Övre Husargatan.

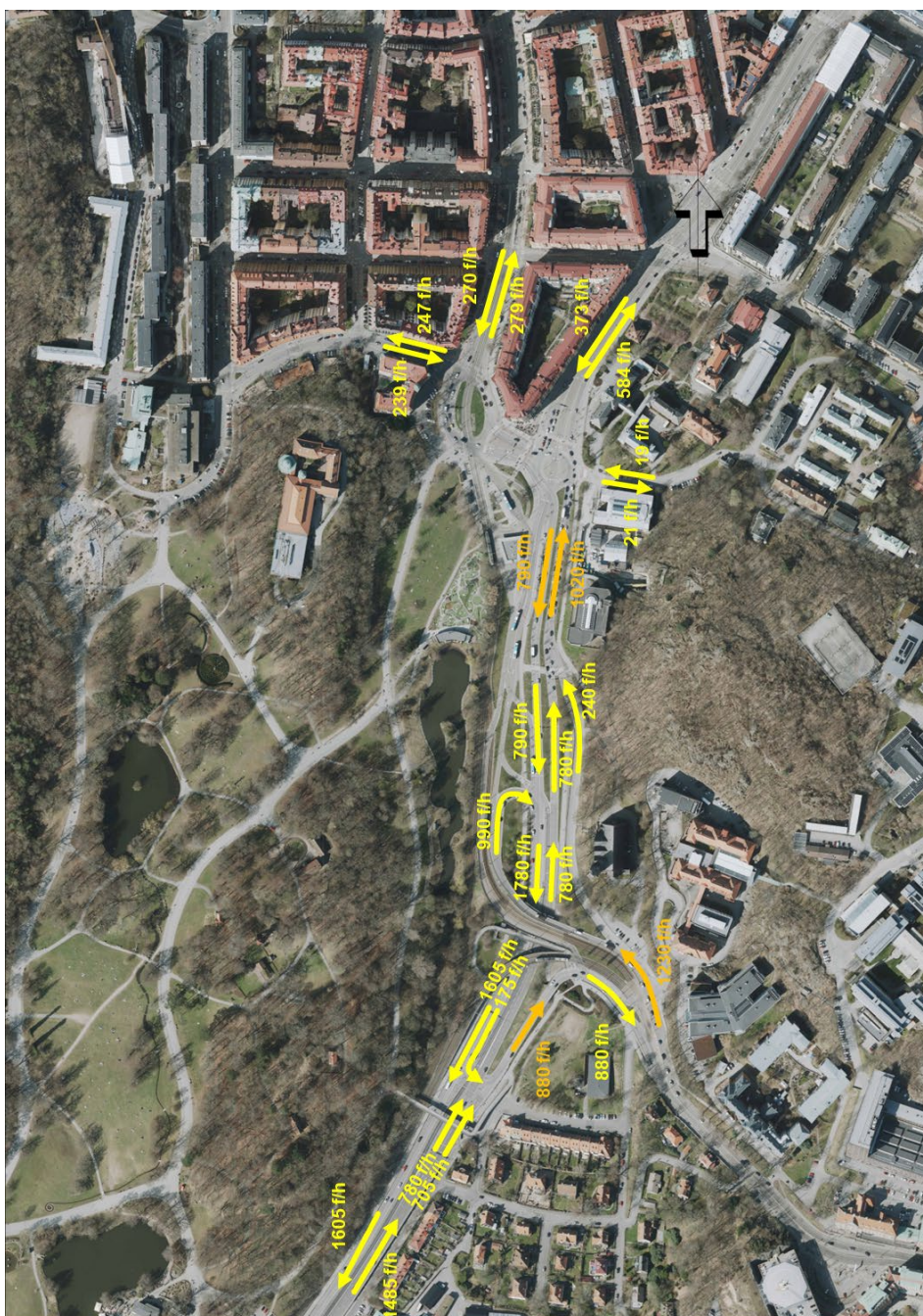
Trafikflöden för maxtimmen morgon respektive eftermiddag inom och i anslutning till planområdet redovisas i Figur 15-Figur 16.



Figur 14. Trafikflöden per dygn för nuläget år 2023 inom och i anslutning till planområdet.



Figur 15. Trafikflödet, fordon per timme, för de olika gatorna under maxtimmen morgon och nulloget år 2023. Orange markerade flöden baseras på trafikmätningar, gult markerade flöden är beräknade flöden baserat på tillgängligt underlag.



Figur 16. Trafikflödet, fordon per timme, för de olika gatorna under maxtimmen eftermiddag och nuläget år 2023. Orange markerade flöden baseras på trafikmätningar, gult markerade flöden är beräknade flöden baserat på tillgängligt underlag.

3.1.4 Trafiksäkerhet

Ett utdrag från STRADA visar att av de 95 sjukhus- och/eller polisrapporterade olyckorna som skett mellan 2012-01-01 - 2021-12-31 är 33 singelolyckor som involverar fotgängare, 22 är singelolyckor för cyklister, 13 olyckor har skett mellan cykel och motorfordon och 6 olyckor involverar på något sätt spårväg.

I den enkät som Kulturförvaltningen utförde i samband med Kulturvärdesinventeringen vid Linnéplatsen angav gående och cyklister att trafikmiljön upplevs som stressig, osäker, otrygg, otillgänglig och farlig. Någon uppger att det är ”den värsta trafiklösningen i Göteborgs historia”. Flera beskriver utmaningarna när alla trafikslag; fotgängare, cyklister, elsparkcyklar, bussar, bilister och bilar trängs på en liten yta. Cykelöverfarterna beskrivs som osäkra och med risk för olyckor. Övergångsställena beskrivs som otydliga. Platsen i sig upplevs som otydlig, farlig, ödslig och inte gestaltad för fotgängare och cyklister. En stor andel av de svarande anger att trafiksituationen är det största hindret för att använda platsen.

3.1.5 Angöring och parkering

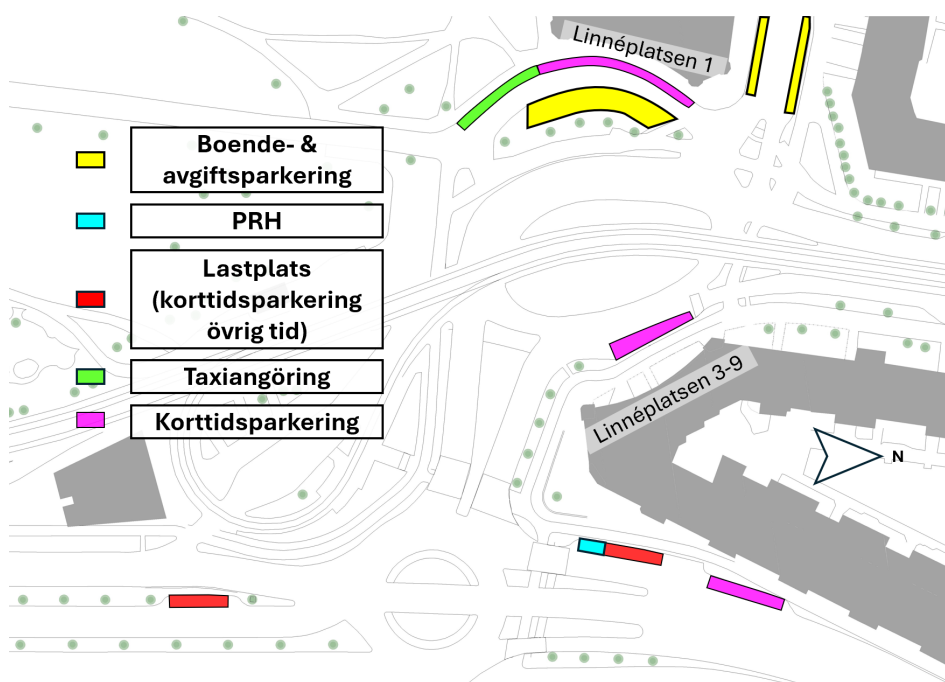
På och i anslutning till Linnéplatsen finns ett flertal angörings- och parkeringsplatser, se Figur 17.

Framför Linnéplatsen 1 finns 30-minuters kantstensparkering, en taxiplats på 25 meter för 4–5 bilar eller en buss samt tolv avgiftsbelagda parkeringsplatser.

Vid Linnéplatsen 3–9 finns i norrgående riktning en parkeringsficka för 30-minutersparkering. Parkeringsfickan rymmer 3–4 personbilar. Norr om parkeringsfickan har renhållningen upphämningsplats vid Linnégatan 78. Avståndet mellan dörren till grovavfallsrummet och bakre änden av sopbilen är längre än kravet på maximalt 10 meter.

Även längs Övre Husargatan finns en parkeringsficka för 30-minutersparkering. Parkeringsfickan finns i södergående riktning och rymmer 3–4 personbilar. Parkeringsfickan övergår söderut i genomgående körfält in mot cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan. Efter parkeringsfickan finns en infart till ett parkeringsgarage i källaren på fastigheten med adressen Linnéplatsen 3–9 med flera. Norr om infarten till parkeringen finns en lastzon, som utanför tidsreglering medger 30-minutersparkering, och norr därom en parkeringsplats för rörelsehindrade personer. Den sistnämnda möjliggör för 4-timmarsparkering.

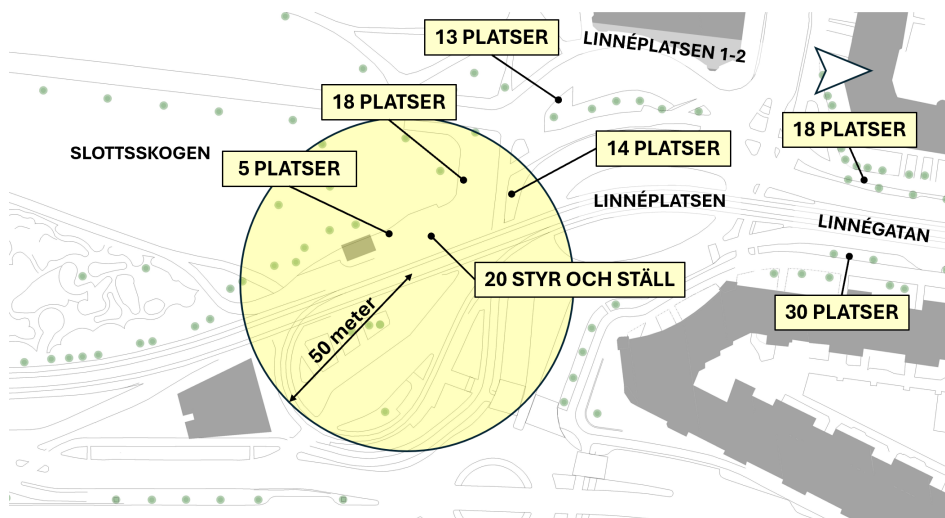
Ytterligare en lastzon finns längs Dag Hammarskjöldsleden, mellan cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan och busshållplatslägena. Även denna lastzon medger 30-minutersparkering utanför tidsreglering.



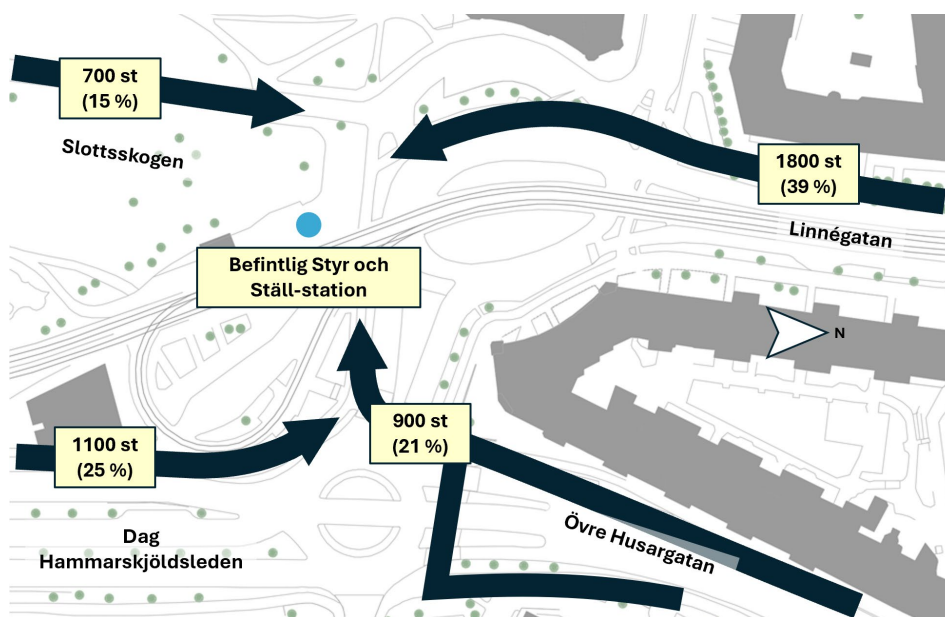
Figur 17. Karta över befintlig angöring och parkering.

Befintlig cykelparkering framgår i översikt bilden i Figur 18. Västtrafik rekommenderar ett avstånd på maximalt 50 meter mellan hållplats och cykelparkering. Avståndet illustreras som en gul cirkel. Platserna utanför cirkeln anses inte försörja bytespunkten.

Totalt parkerar 4 500 Styr & Ställ-cyklar på Linnéplatsen och 4 100 tar en Styr- & Ställ-cykel från Linnéplatsen. Siffrorna är antal resor per år, insamlingsåret är 2024. I Figur 19 illustreras från vilken gatan Styr och Ställ-användare, som parkerar sin cykel på Linnéplatsen, antas komma ifrån. Antal cyklar är fördelade på vilken gata användarna tar för att komma till Linnéplatsen, baserat på den närmsta vägen mellan deras startpunkt och målpunkten. Data saknas på vilken väg de faktiskt tar, fördelning är därför enbart en kvalificerad gissning.



Figur 18. Befintliga cykelparkeringsplatser kring Linnéplatsen.



Figur 19. Illustration från vilken gatan Styr och Ställ-användare, som parkerar sin cykel på Linnéplatsen, kommer ifrån.

3.1.6 Målpunkter

I anslutning till Linnéplatsen finns flertalet viktiga målpunkter, se Figur 20.

Linnégatan sträcker sig norrut från Linnéplatsen, genom kvartersstaden, och utgör ett av stadens viktigare nöjesstråk med många restauranger och andra urbana inrättningar i gatuplanet.

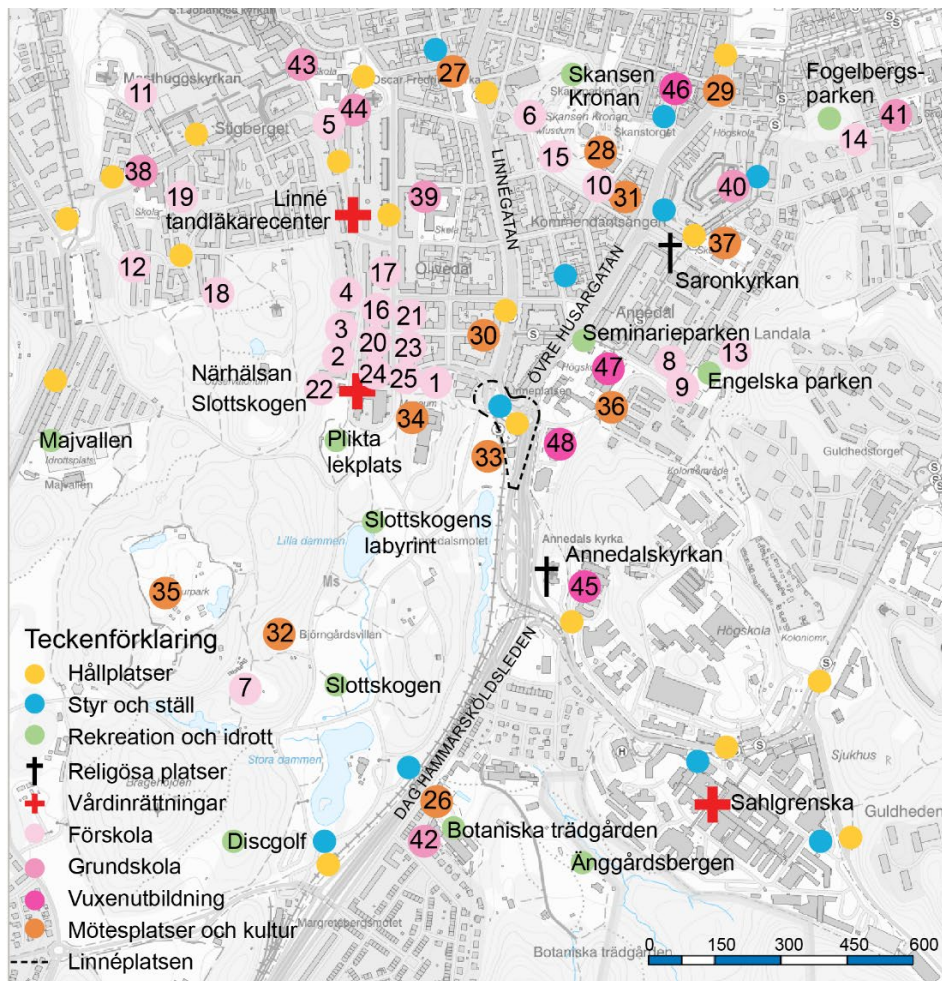
Övre Husargatan gränsar till kvartersstaden på västra sidan och campusområdet, Campus Linné tillhörande Göteborgs Universitet med sina stora historiska byggnader som ligger fritt i parkmiljö, på östra sidan. Övre Husargatan har jämfört med Linnégatan färre uteserveringar.

Slottsskogen är ett av Göteborgs största och mest populära park-och rekreationsområden (Göteborgs stad, 2023). I Slottsskogen äger årligen stora event rum, så som musikfestivalen Way Out West och Göteborgsvarvet. Parken hyser stora rekreativa värden och höga kulturvärden och utgör del av riksintresse för såväl friluftsliv som kulturvård. I Slottsskogen finns även den stora lekplatsen Plikta, med över 150 000 besökare per år, Barnens zoo och Slottsskogens djurpark som målpunkter inriktade på barn och barnfamiljer.

Från Slottsskogens huvudentré upp för trapporna på höjden nås Göteborgs naturhistoriska museum. Nedanför slänten innanför entrén finns en stor plan, gräsyta med enstaka solitärträd samt ett större konstverk vid namn Gemenskap (Drakslingan). Bakom hållplatskurerna vid Linnéplatsen finns konstverket Badresor till Askim och strax söder om planområdet finns Shoreline-stenen. Sydöst om den stora gräsytan ligger en äventyrsminigolfbana med tillhörande café som gränsar mot Hållplats Linnéplatsen samt spårvägen söderut. Intill ligger de tre Karlsrodammarna som i dagligt tal benämns Fågeldammarna.

På andra sidan om Dag Hammarskjöldsleden, sett från Fågeldammarna, ligger Annedalskyrkan. På östra sidan om leden ligger även regionala målpunkter som Psykologiska institutionen och Plikt- och prövningsverket. Sahlgrenska Universitetssjukhuset, sydöst om planområdet, utgör en av Göteborgs största arbetsgivare och är ett av Sveriges största sjukhus.

Utöver Slottsskogen finns andra välbesökta grönområden i närområdet. En av dem är Seminarieparken som ligger inom campusområdet och består med grönska där. Andra grönområden är, Medicinareberget öster om området samt Göteborgs botaniska trädgård som ligger söder om Annedalskyrkan.



- | | | |
|---|---|--|
| <p>Förskola</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Förskola Rosengatan 2. Jungmansgatan 55b förskola 3. Föräldrakooperativet Grodden 4. Förskolan Jungmansgatan 45b 5. Föräldrakooperativet Små vänner 6. Föräldrakooperativet Biet 7. Sälldammsbacken förskola 8. Seminariegatans förskola- och klass 9. Föräldrakooperativet Tuvegranen 10. Förskolan Tippen 11. Bild och form 12. Förskolan Älghagsgatan 13. Föräldrakooperativet Sängglada barn 14. GBGs högre samskola 15. Risåsgatans förskola 16. Nordostpassagens förskola 17. Lyran förskola 18. Ur och skur | <ol style="list-style-type: none"> 19. Kompassgatan 11 20. Förskolan Murbräckan 21. Naturförskolan solen 22. Jungmansgatan 65 23. Jungmansgatan 28 24. Montessoriförskola 25. Bild & form <p>Mötesplatser och kultur</p> <ol style="list-style-type: none"> 26. Galleri Flora 27. Hagabion 28. Galleri BOX 29. Capitol bio 30. Aniara bokhandel 31. Galleri Four 32. Konstskolan Domen 33. Äventyrsminigolf 34. Naturhistoriska 35. Slottskogens djurpark 36. Konstpedemin 37. Annedals lägenhetsmuseum | <p>Grundskola</p> <ol style="list-style-type: none"> 38. Fjällskolan 39. Nordhemsskolan 40. Annedalsskolan 41. GBGs högre samskola 42. Jensen grundskola Botaniska 43. Oscar Fredriksskolan 44. Ryska skolan <p>Högskola/universitet</p> <ol style="list-style-type: none"> 45. Sahlgrenska akademiska 46. Sociologiska instutionen 47. Campus Linné 48. Psykologiska instutionen |
|---|---|--|

Figur 20. Målpunkter vid Linnéplatsen.

I närheten av Linnéplatsen finns även ett flertal förskolor. Flera skolvägar till skolor inom stadsdelen passerar Linnéplatsen och omkringliggande gatunät.

Nuvarande hållplatslägen för spårvagnstrafik ligger strax sydost om Linnéplatsen. Precis intill finns gatukök, toalett, väderskydd, sittplatser och cykelparkering. Längre söderut, på Dag Hammarskjöldsleden, finns fler hållplatslägena för busstrafiken och mitt emellan de olika hållplatslägena ligger en servicebutik.

3.1.7 Rumslighet, topografi, siktlinjer och barriär

Topografien i området är mycket karaktärsskapande för platsen där de naturgivna förutsättningarna bidrar till olika typer av rumslighet på platsen. Det stora stadsrummet söder om Linnéplatsen utgörs av en dalgång kantad av Slottsskogen och Medicinareberget. Dessa vegetationsbeklädda höjder avtecknar sig tydligt i landskapet. Annedalskyrkan och Göteborgs Naturhistoriska museum med sina torn är synliga på långt håll och fungerar som landmärken, se Figur 21 och Figur 22.

Berget upp mot Göteborgs naturhistoriska museum bildar en brant träbeklädd vägg åt väster. Branten bidrar till rumsligheten på Linnéplatsen som utgörs av ett öppet stadsrum med långa siktlinjer både norrut längs Linnégatan och söderut in via Slottsskogens huvudentré. Själva Linnéplatsen har en karaktäristisk rundad form som tas upp och förstärks av bebyggelsen i norr med konkava fasader. I söder gränsar Linnéplatsen mot parken och hållplatsområdet.

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



Figur 21. Vegetationsb eklädda höjder som fond, vy från Linnégatan.



Figur 22. Vegetationsb eklädda höjder som fond, vy från Konstepidemins väg.

I kartbilden från år 1942, se Figur 23, syns parkens tydliga gräns mot gaturummet där vegetationen utgör en grön fond, och tillsammans med den skarpa rundade formen på Linnéplatsen skapar en liknande S-form mot Dag Hammarskjöldsleden. Funktionen och brytpunkten mellan park och stad är tydlig, där de trafikala ytorna endast utgörs av en liten del i botten av den större dalgången som platsen utgörs av. Karlsrodammen hade även en större utbredning i parken vid den här tiden.

År 1970, se Figur 24, tar den ny tillkomna vändslingsan för spårvägen samt bredare sektioner i gaturummen, delar av parken i anspråk. Denna, vilken tidigare utgjorde en markerad grön gräns och som med sin grönska även formade en del av Linnéplatsens runda form. Slottsskogens huvudentré är

flyttad något västerut vilket förflyttar den långa siktlinjen från Linnégatan i norr till Slottsskogen i söder. Även Dag Hammarskjöldsleden har byggts ut och breddar gaturummet.

Under de senaste decennierna har trafikytorna vuxit ännu mer och stringensen i dalgångens botten har gått förlorad, se Figur 25 för dagens kartbild. De trafikala ytorna har tagit alltmer plats och huvudentrén till Slottsskogen vid Linnéplatsen uppfattas idag som fragmenterad och otydlig. Den täta trädridå som tidigare utgjorde parkens gräns och som förstärkte den rundade formen vid huvudentrén har glesats ut mot gatumiljön vid Linnéplatsen. Idag har även dammarnas ytanspråk minskat i parken.

Stadsrummet utgörs idag till stor del av de trafikala ytorna som med sin bredd, hastigheter och buller utgör påtagliga barriärer. Samtidigt utgör dessa större vägar med spår- och vägområden för olika trafikslag viktiga stråk genom staden.

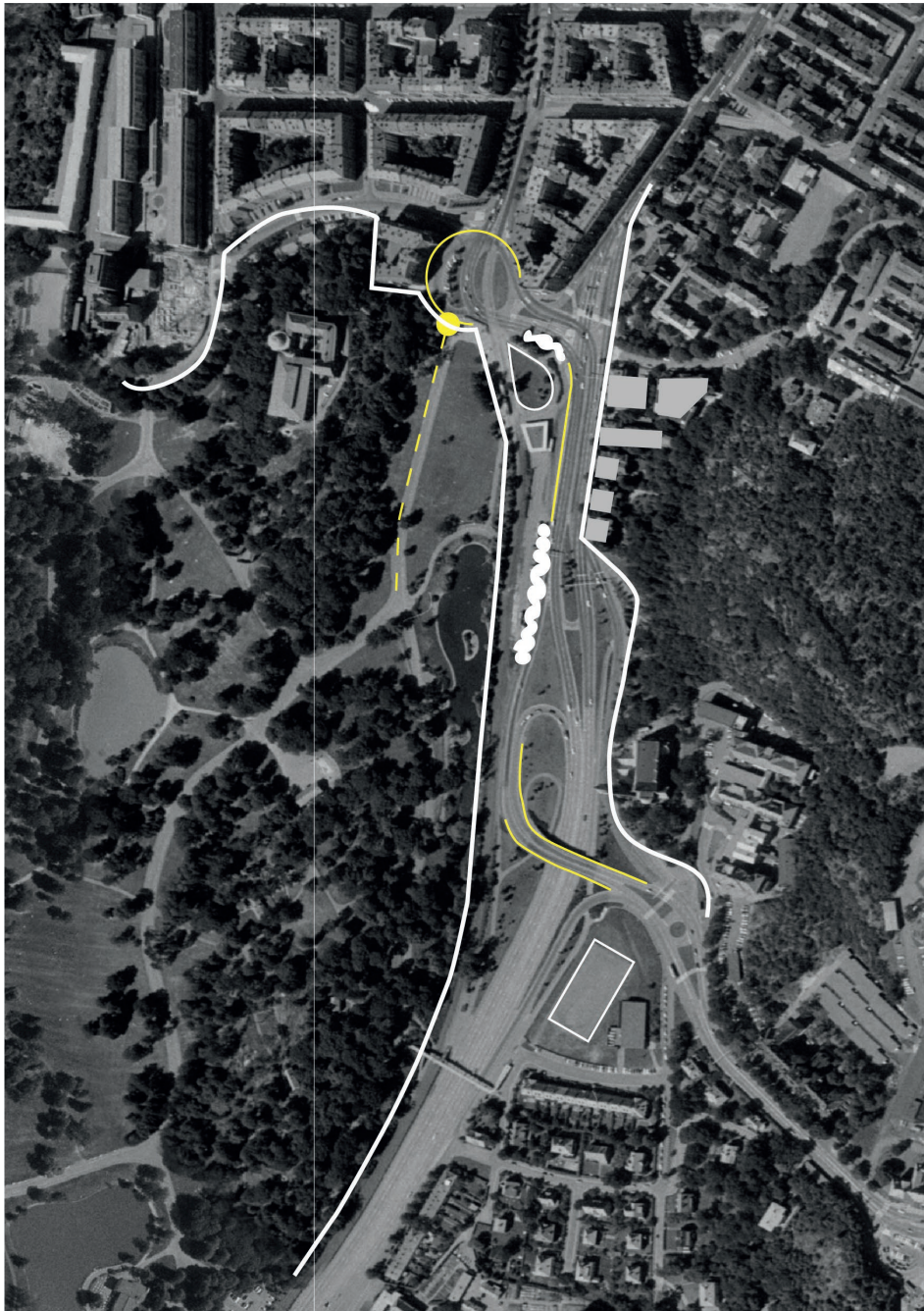
Längs med både Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan finns trädrader planterade i gaturummet. Träden drar ner skalan i den annars storskaliga stadsmiljön där trafiken dominerar.

Stadskvarteren norr om Linnéplatsen kallas för stenstaden enligt Göteborgs Stads stadsmiljöpolicy. Linnégatan har en tydlig stadsmässig karaktär och kantas av kringbyggda kvarter med en blandning av bostäder och verksamheter. Entréer vetter mot gatan och utmed gatan finns uteserveringar, sittplatser, trädrader och på sina håll förgårdsmark med gräsmattor och träd. Ytorna och dess användning är tydligt avgränsade och väl definierade för olika trafikslag. Stenläggning och detaljering i markbeläggning visar på omsorg om oskyddade trafikanter.

Trafikutformningen på Linnéplatsen är regleringstekniskt inte en cirkulationsplats, men kan uppfattas så. Trafikapparaten omringas av flerbostadshus på cirka fem till tio våningar med verksamheter i bottenplan. Husen är från olika tidsåldrar och har konkava fasader, vilket förstärker den rundade formen på Linnéplatsen trots att den i sin helhet gått förlorad de senaste decennierna.



Figur 23. Historisk karta över Linnéplatsen. Nedslag år 1942 (Göteborgs Stad 2024).



Figur 24. Historisk karta över Linnéplatsen. Nedslag år 1970 (Göteborgs stad, 2024)



Figur 25. Nedslag Linnéplatsen idag (Göteborgs Stad, 2024)

3.2 Planerad struktur

Den planerade strukturen på och omkring Linnéplatsen och upprinnelsen till aktuell detaljplan är Lindholmsförbindelsens anslutning till befintlig spårväg, Frölundabanan och spårvägen till och från Per Dubbsgatan, vid Annedalsmotet söder om Linnéplatsen. Lindholmsförbindelsen ansluter till Linnéplatsen via en berg- och betongtunnel under Museibacken och Slottsskogens huvudentré. Öster om Slottsskogens entré mynnar betongtunneln i ett tråg där vändslingan på platsen finns idag. Från tunnelmynningen viker tråget av söderut parallellt med och mellan Frölundabanan och Dag Hammarskjöldsleden.

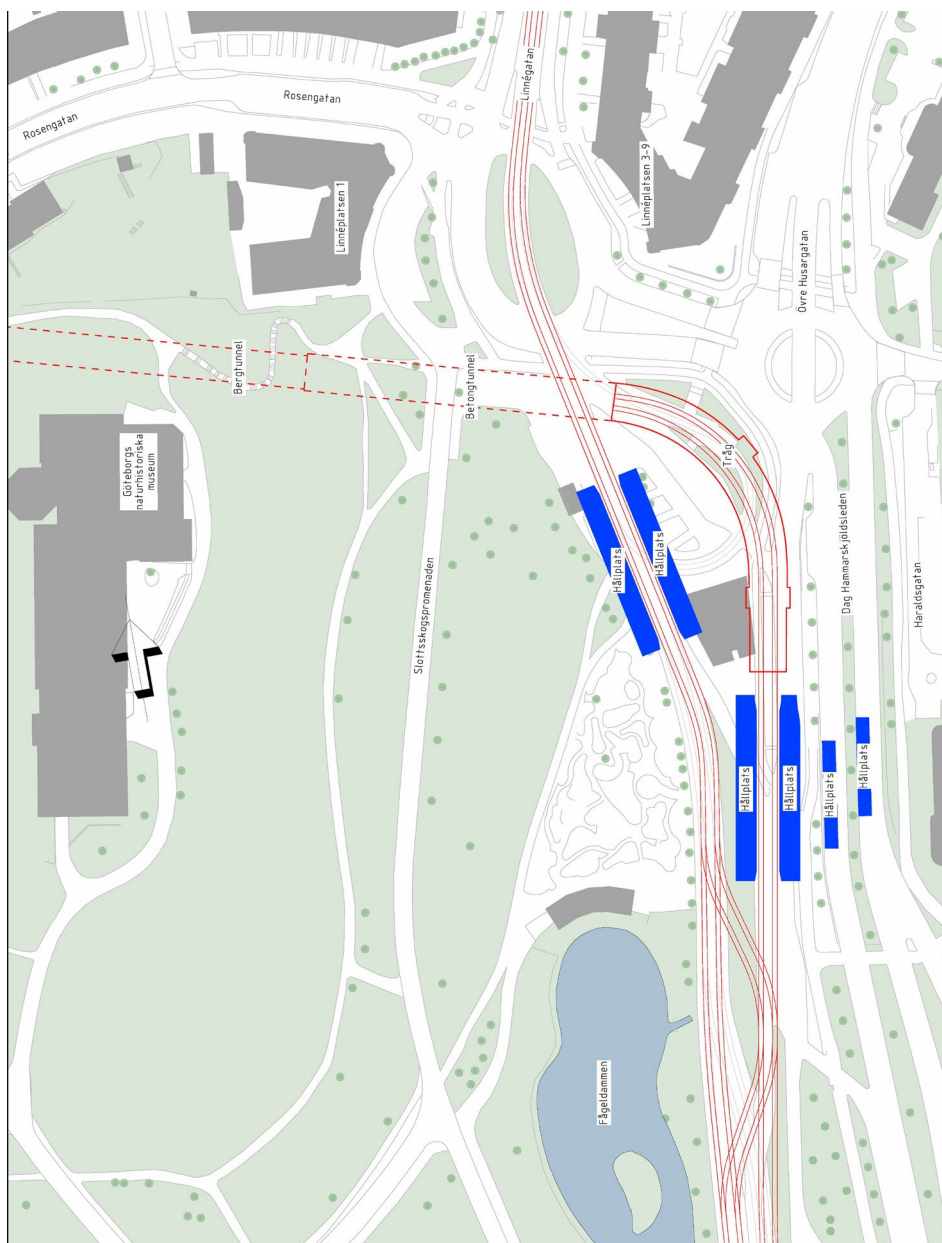
Anslutningen av Lindholmsförbindelsen innebär att det blir nödvändigt att bygga om Linnéplatsen och det omkringliggande gatunätet. För att ge plats åt tråget och det växelkomplex som behövs för att koppla samman spårvägarna tas befintlig vändslinga och bussgata med tillhörande hållplatser i anspråk. Busstrafiken flyttas i stället ut till mittförlagda kollektivtrafikkörfält i Dag Hammarskjöldsleden. Det i sin tur innebär att Dag Hammarskjöldsleden behöver omdanas med färre körfält för biltrafiken. Tre hållplatser, en för spårvagnstrafiken längs Frölundabanan, en för spårvagnstrafiken via Lindholmsförbindelsen och en för busstrafiken i Dag Hammarskjöldsleden anläggs. Dessa kopplas samman via ett nytt gångstråk direkt söder om tråget.

Som följd av Lindholmsförbindelsen och möjligheten att koppla samman spårvägarna respektive gångstråk och ytor mellan hållplatserna behöver marken där Frölundabanan korsar planskilt över Lindholmsförbindelsen, strax öster om Slottsskogens entré, höjas. Markhöjningen uppgår till cirka en meter och medför att områdena i närheten av korsningspunkterna behöver anpassas till ny höjdsättning av platsen.

I och med anläggandet av Linnéplatsen har Göteborgs Stad beslutat att ta ett helhetsgrepp om platsens utformning och gestaltning. Därigenom förändras trafikföringen och gestaltningen på Linnéplatsen för att skapa mer plats för gående, cyklister och vistelse. Som del i omdaning av Dag Hammarskjöldsleden till färre körfält för biltrafik studeras hur de trafikala ytorna kan minskas och i stället möjliggöra för bättre stråk och kvaliteter för gående och cyklister samt ge mer plats åt träd och grönska i gaturummet.

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

I och med den planerade spårvägstunneln under älven till och från Lindholmen stärks Linnéplatsen som bytespunkten för kollektivtrafiken. Därtill utvecklas Linnéplatsen med omkringliggande gatunät till en port mellan södra delen av mellanstaden och innerstaden med tydligt fokus på gående och cyklister med vistelse och grönska som viktiga delar i gestaltningen.



Figur 26. Lindholmsförbindelsens anslutning till Linnéplatsen tillsammans med nya hållplatser för spårvagns- och busstrafiken.

3.3 Sammanfattning

Utifrån platsanalysen sammanfattas Linnéplatsen i följande styrkor och svagheter, vilka förslaget avser att förstärka styrkorna samt förbättra eller åtgärda svagheter:

- Platsens styrkor
 - Linnéplatsen har idag en stark identitet kopplat till kulturhistoria, evenemang, Slottsskogen och andra närliggande målpunkter.
 - Platsen är levande året om och hyser många olika slags evenemang.
 - Det finns en övergripande visuell kontinuitet av grönstruktur.
 - Platsen upplevs som öppen och överblickbar.
 - Runt platsen finns många välbesökta målpunkter.
 - I området finns många olika funktioner i form av exempelvis kollektivtrafik, service, universitet och handel.
 - Linnéplatsen omhändertar och fördelar resandet mellan södra delen av mellanstaden och innerstaden.
- Platsens svagheter
 - Linnéplatsen är fragmenterad och upplevs som rörig.
 - Trafikytor för motortrafik upptar stor plats i stadsrummet, skapar en bullrig miljö och innebär en stor barriärverkan för gående och cyklister.
 - Rörelsestråk och kopplingar mellan olika målpunkter är otydliga, framför allt för gående och cyklister.
 - Platsen är på många ställen otillgänglig med bland annat branta lutningar.
 - Slottsskogens entré har tappat sin dignitet och parkens gräns mot omgivande stadslandskap har gått förlorad genom historien.
 - Slottsskogen upplevs, i kontrast till gaturummen, som väldigt mörk på kvällen vilket skapar otrygghet.

4 Förslaget

Förslaget för utveckling av allmän plats vid Linnéplatsen och dess omgivning är framtaget utifrån intentionerna i planprogrammet för Linnéplatsen, så som exempelvis förstärkandet av den runda formen och Slottsskogens huvudentré, fokus på gående, cyklister och kollektivtrafiken samt minskning av ytorna för motorfordonstrafiken och succesiv temposänkning mellan leden i söder och stenstaden i norr.

I förslaget, se Figur 27, lokaliseras den nya spårvägen och tråget för Lindholmsförbindelsen öster om den befintliga Frölundabanan, vilken har kvar sin nuvarande sträckning och placering av hållplats. Hållplatsen för Lindholmsförbindelsen lokaliseras längs Dag Hammarskjöldsleden. De båda hållplatserna kopplas samman med en passage. Passagen kopplas även till och från busshållplatserna som placeras mittförlagda i Dag Hammarskjöldsleden.

Förslaget har lagt stor vikt i att skapa en trygg plats med hög prioritet för oskyddade trafikanter, personer med funktionsvariationer samt barn och ungdomar. Detta har hanterats bland annat genom att skapa större och fler tillgängliga vistelseytor, strategisk placering av grönska, inslag av lekfulla element samt en trygg och bra belysning. Orienterbarheten på platsen förbättras också genom att bevara Linnéplatsens öppna stadsrum i kombination med att tydliggöra stråk och skapa logiska kopplingar, till exempel mellan hållplatser och målpunkter.

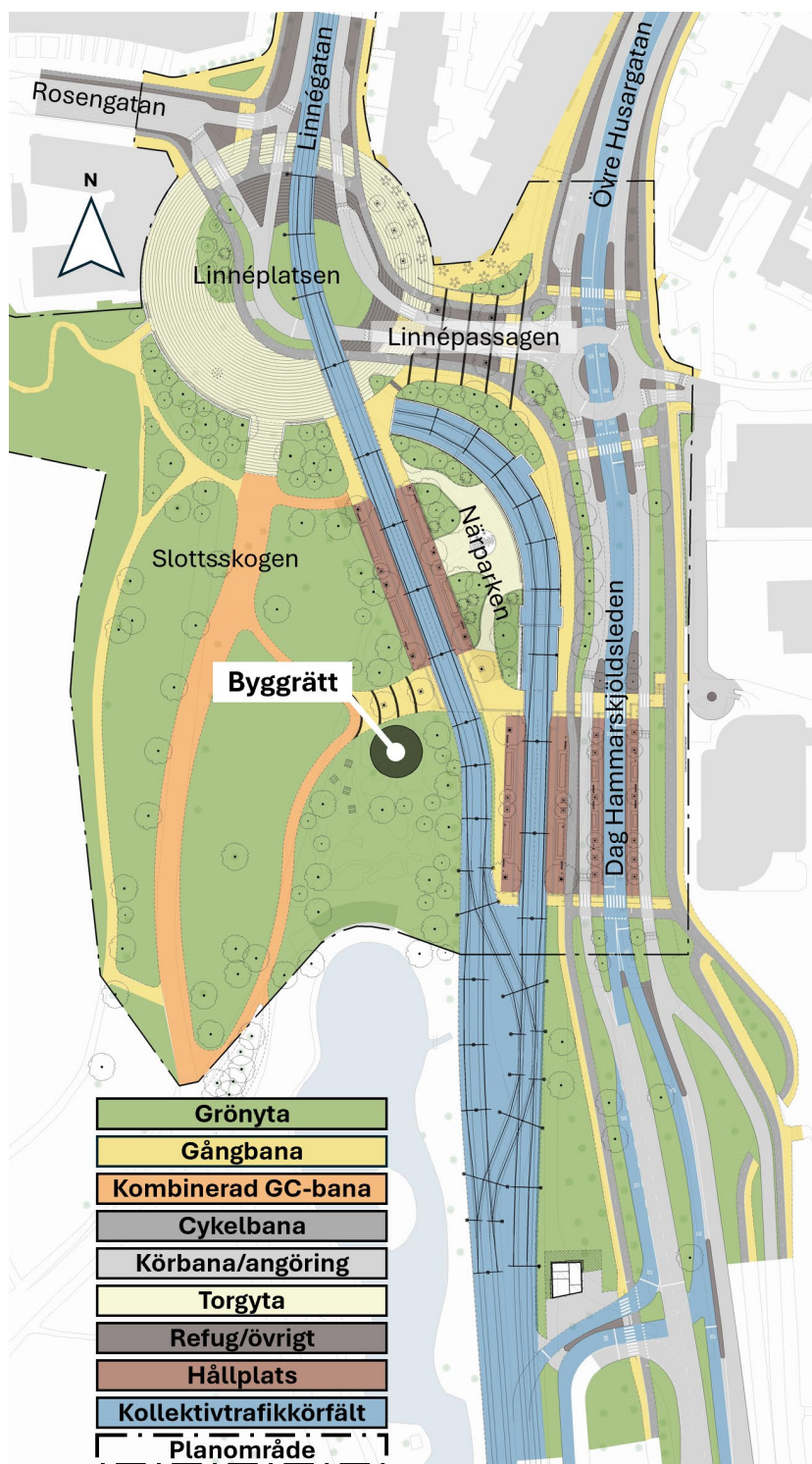
I förslaget stärks och återskapas Linnéplatsens historiska drag, bland annat genom en tydligare rundad form, en tydligare gräns mot Slottsskogen, samt en ny breddad och inramad huvudentré till parken som svarar upp till dess dignitet. Genom att ge tillbaka gröna värden till parken kan den mark som tas i anspråk och förlorade naturvärden, i och med byggnation av Lindholmsförbindelsen, delvis kompenseras.

Linnéplatsen blir en ny attraktiv bytespunkt med hållplatser där resenären ska kunna resa bekvämt och enkelt. Genom att värna, förstärka och förnya utifrån platsens specifika förutsättningar kan Linnéplatsen uppnå sin potential som en grön, formstark, levande och identitetstark plats.

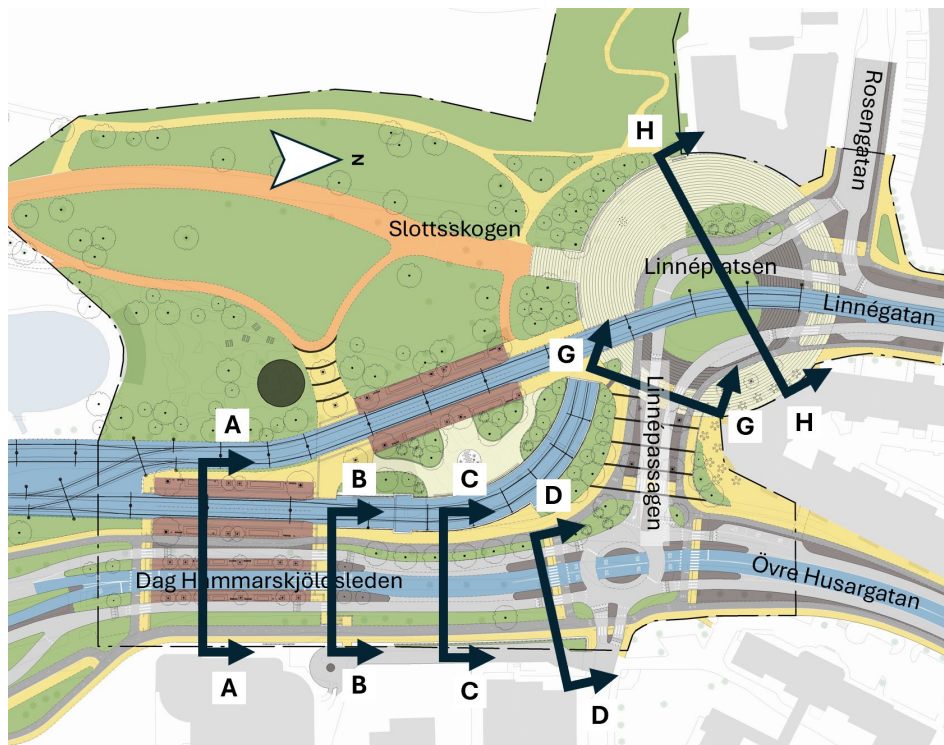
Via Linnéplatsen behöver stora skyfallsmängder hanteras. Detta särskilt eftersom marken kommer att höjas med cirka en meter vid Slottsskogens huvudentré i samband med den nya spårvägen. Höjningen krävs för att klara täckningen när tråget övergår till tunnel. Åtgärder inom planområdet för att

hantera skyfallsproblematiken sker genom olika åtgärder som skyfallsportar och en omsorgsfull höjdsättning. Däremot löser åtgärderna inom planområdet inte hela skyfallshanteringen, utan står för en del av lösningen av skyfallsåtgärder i Göteborg.

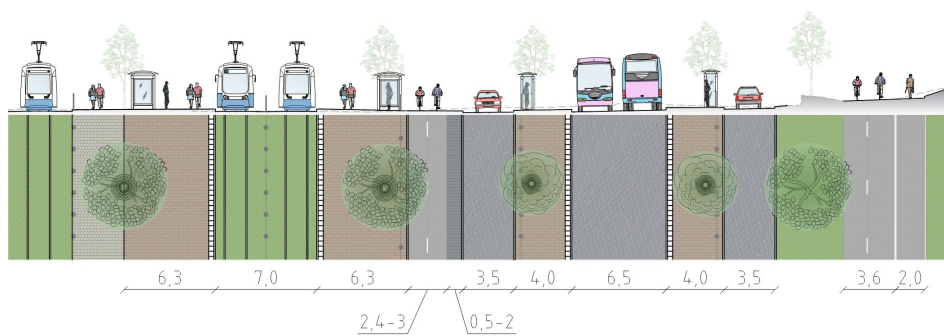
Nedan beskrivs förslagets trafikutformning och gestaltning mer ingående. I Figur 28 till Figur 34 redovisas sektioner från förslaget.



Figur 27. Översiktsbild på utformningsförslaget färglagd enligt Teknisk Handbok.



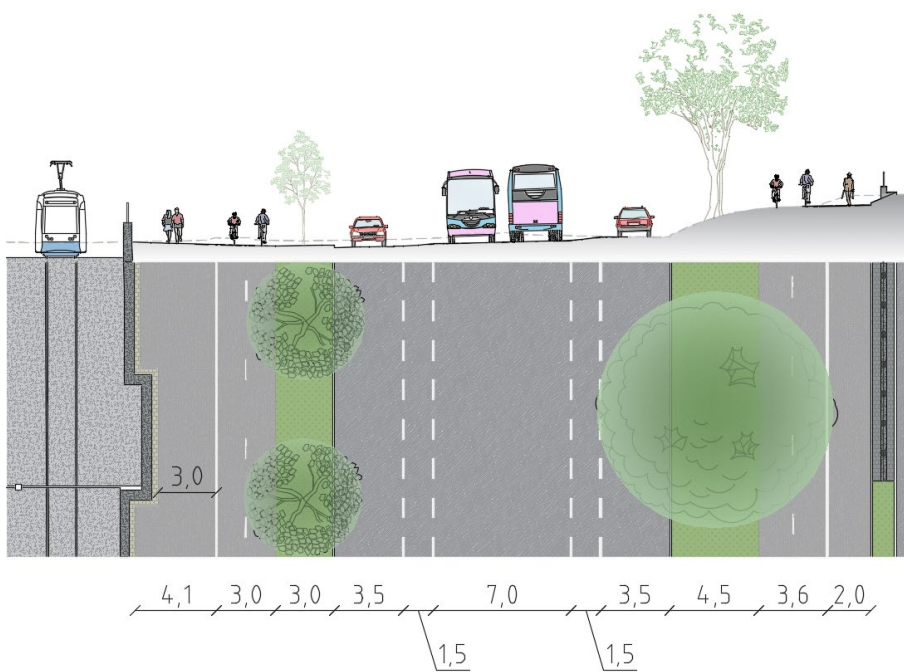
Figur 28. Sektionsutsnitt.



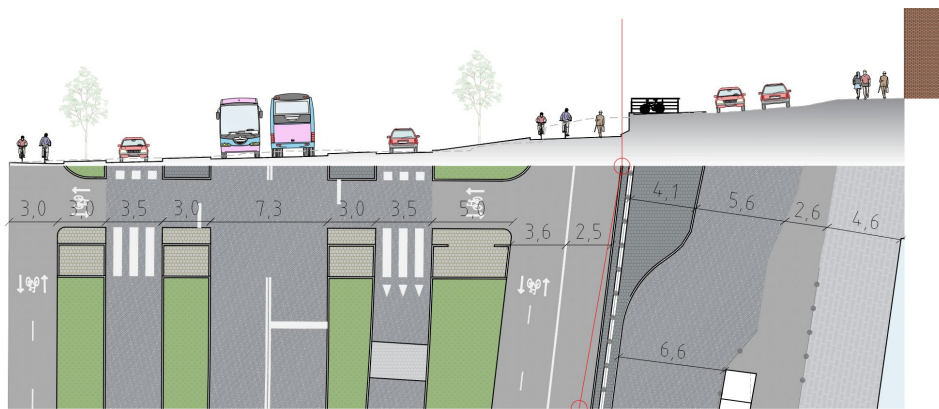
Figur 29. Sektion A-A.



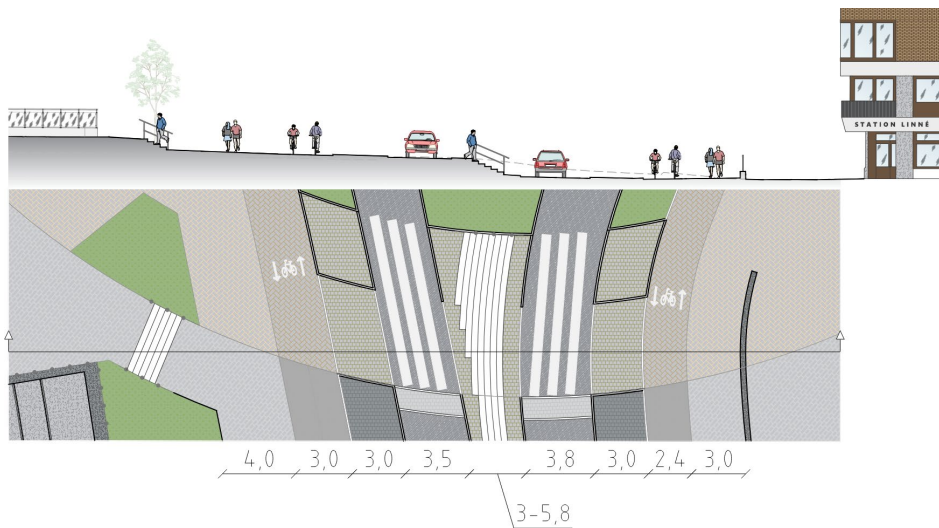
Figur 30. Sektion B-B.



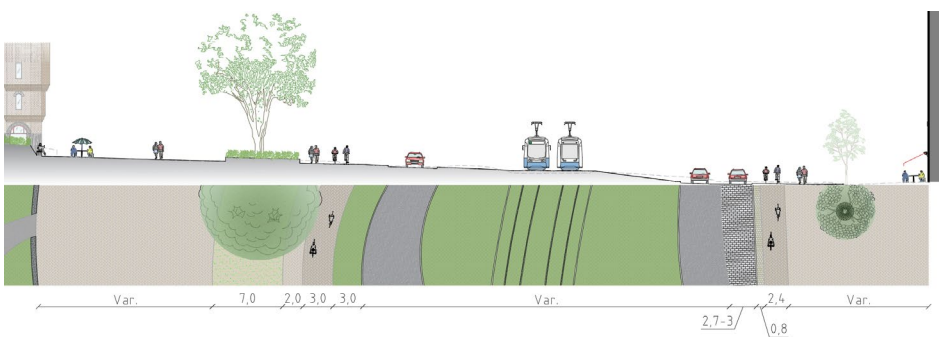
Figur 31. Sektion C-C.



Figur 32. Sektion D-D. Röd linje är befintlig fastighetsgräns.



Figur 33. Sektion G-G.



Figur 34. Sektion H-H.

4.1 Trafikutformning

Utifrån Lindholmsförbindelsen tillkomst behöver resterande trafikrum minska i utbredning samtidigt som de behöver bli mer tydliga och logiska än idag. Som del i att uppnå detta föreslås att Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan blir det primära rörelsestråket för bil-, buss- och cykeltrafiken.

Trafikutformningen i förslaget innebär att Övre Husargatans nuvarande utformning med ett bilkörfält i vardera riktningen och kollektivtrafikkörfält i mitten förlängs söderut till Annedalsmotet. Antalet bilkörfält i stråket minskar således från fyra till två, varför också biltrafiken genom planområdet behöver minska.

Väster om stråket Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan utformas trafiklösningen för ett lägre tempo och miljöer utformade för ett ökat samspel mellan olika trafikslag. Gående, cyklister, kollektivtrafik samt vistelseytor prioriteras högre än ytor för biltrafiken. Det innebär att de trafikala ytorna minskas, till exempel genom att svängfält tas bort, och tillgängligheten med biltrafik till och från Masthugget begränsas. Trafik som idag trafikerar via Linnégatan och Rosengatan behöver som följd av detta hänvisas till Nordenskiöldsgatan via Övre Husargatan i större utsträckning. Huruvida svängfältet till Rosengatan slutligen kommer tas bort eller ej är under utredning som del i studerade scenario för områdesbussens körvägar, se avsnitt 4.1.2.

Hållplatserna inom bytespunkten kopplas samman med ett nytt centralt gångstråk söder om trågmyningen. Stråket förbinder de båda spårvagnshållplatserna och busshållplatser i Dag Hammarskjöldsleden med parken och bebyggelsen på östra sidan om Dag Hammarskjöldsleden. För gång- och cykeltrafiken anordnas tydligare stråk genom området och fler passager tvärs Dag Hammarskjöldsleden. I anslutning till det centrala stråket placeras tilltänkt servicefunktion i gränssnittet mellan bytespunkten och parken.

Nedan redogörs mer ingående för trafikutformning för respektive trafikslag.

4.1.1 Spårvagnstrafiken

Den planerade spåranläggningen illustreras i Figur 35. Trafikeringen utgår ifrån LiNUS – Linjenätsutredning spårväg. Linjerna trafikeras med hög turtäthet på 6-minuterstrafik, med möjlighet till 5-minuterstrafik i framtiden, och med 45 meter långa spårvagnar. Antal resenärer vid bytespunkten beräknas fyrdubblas från 16 800 resenärer till mellan 45 000 och 75 000 resenärer år 2060.

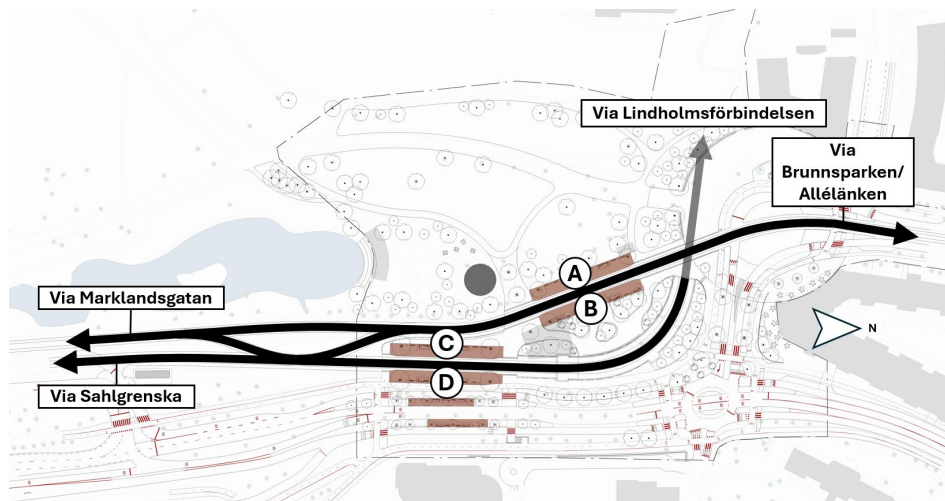
Bytesresenärer antas vara 80 % och påbörjande eller avslutande resenärer antas vara de resterande 20 %.

Tre spårvagnslinjer planeras trafikera hållplatsläge A och B:

- Frölunda – Brunnsparken – Angered.
- Guldheden – Brunnsparken – Bergsjön.
- Tynnered – Allélänken – Kortedala.

Tre spårvagnslinjer planeras trafikera hållplatsläge C och D:

- Högsbotorp – Lindholmsförbindelsen – Mölndal.
(Med triangelspår vid Lindholmen får linjen sträckning Högsbotorp – Lindholmsförbindelsen – Brunnbo.)
- Brunnbo – Lindholmsförbindelsen – Angered.
(Med triangelspår vid Lindholmen får linjen sträckning Eriksberg – Lindholmsförbindelsen – Angered.)
- Länsmansgården – Lindholmsförbindelsen – Östra Sjukhuset.



Figur 35. Översiktsskiss på planerad spårvägsanläggning.

Vid hållplatserna planeras det för mittförlagda kontaktledningsstolpar som ansluter till motsvarande söderut längs Frölundabanan. Längs Frölundabanan över Linnéplatsen planeras för sidoförlagda kontaktledningsstolpar med hänsyn till ett succesivt minskade spåravståndet och vidare norrut anpassning till befintlig linupphängning. Längs spårvägen till och från Per Dubbsgatan varierar upphängningen av kontaktledningen mellan sidoförlagda kontaktledningsstolpar och linupphängning. I växelkomplexet behöver kontaktledningsupphängningen variera mellan sidoförlagda kontaktledningsstolpar och linupphängning som följd av många spår i kurva på liten yta. I tråget till och från spårvägstunneln föreslås kontaktledningsstolparna fästas i trågväggen ut mot Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan.

Där det är möjligt anläggs gräs i spår för ökad stadsmässighet och för att bidra till att spårvägen och hållplatserna ska upplevas befinna sig i parken. Det är möjligt eftersom busstrafik inte längre planeras att trafikera i spårvägsområdet. Söder om växelkomplexet övergår gräs till särskild banvall med spårvägen i makadam. På Linnégatan kvarstår spårväg med asfaltsbeläggning.

Signalregleringen för passager tvärs spårvägen kan förenklat utformas på två olika sätt. Antingen med blinkande ljus med tillhörande ljudsignal eller med släckta trafiksignaler. Båda har för- och nackdelar och en avvägning kring vilken som medger bäst framkomlighet och ej försämrad trafiksäkerhet jämfört med dagens anläggning kommer ske i fortsatt arbete.

Möjligheten till magasinering av spårvagnar är också en viktig aspekt kopplat till spårvagnarnas framkomlighet. Långa sträckor med passager av gående, cyklister och andra fordon utan magasineringsmöjlighet innebär, i kombination med signalutformningen, långa framkörningssträckor till hållplats. Därtill finns risk att spårvagnarna behöver stanna på platser där de hindrar/hindras av andra fordon på vägen fram till eller ifrån hållplatserna. Var spårvagnarna mest lämpligen magasineras inom anläggningen kommer också att utredas vidare i fortsatt arbete.

Spårriskanalyser har genomförts för utformningen av spårvägsanläggningen. Vid riskanalyserna har utformningen av växelkomplexets reglering mellan spårvagnarna bedömts och beslutats. Därtill har utformning av tråget med dess skydd av kontaktledning och nedkastade föremål getts som förutsättning. Möjligheten till magasinering av spårvagnar, som beskrivs ovan, och utformning av korsande rörelser tvärs spårvägen har diskuterats utifrån mest lämpliga lokaliseringar utifrån spårvägens perspektiv. Ytterligare en spårriskanalys planeras genomföras som del i fortsatt arbete.

4.1.2 Busstrafiken

I Figur 36 framgår det strategiska önskemålet för busstrafikens körvägar. Som del i detta föreslås områdesbussen till och från Masthugget trafikera i båda riktningar via Nordenskiöldsgatan. Hur trafikutförningen vid Linnéplatsen och omkringliggande gatunät kan omhänderta det strategiska önskemålet är under utredning. Längre ner i kapitlet redovisas flera olika scenarier för hur busstrafikens körvägar kan kombineras med biltrafikens dito.

Trafikeringen utgörs av flera citybusslinjer i kombination med en områdesbusslinje. Citybusslinjerna trafikeras med hög turtäthet, 5-minutertrafik, medan områdesbusslinjen har något lägre turtäthet, 7,5-minutertrafik och något tätare genom 6-minutertrafik i framtiden. Som nämns ovan för spårvagnstrafiken kommer antal resenärer vid bytespunkten att öka kraftigt där majoriteten består av bytesresenärerna. Flertalet av resenärerna byter mellan spårvagnar och bussar medan en mindre andel förväntas byta mellan olika bussar vid Linnéplatsen.

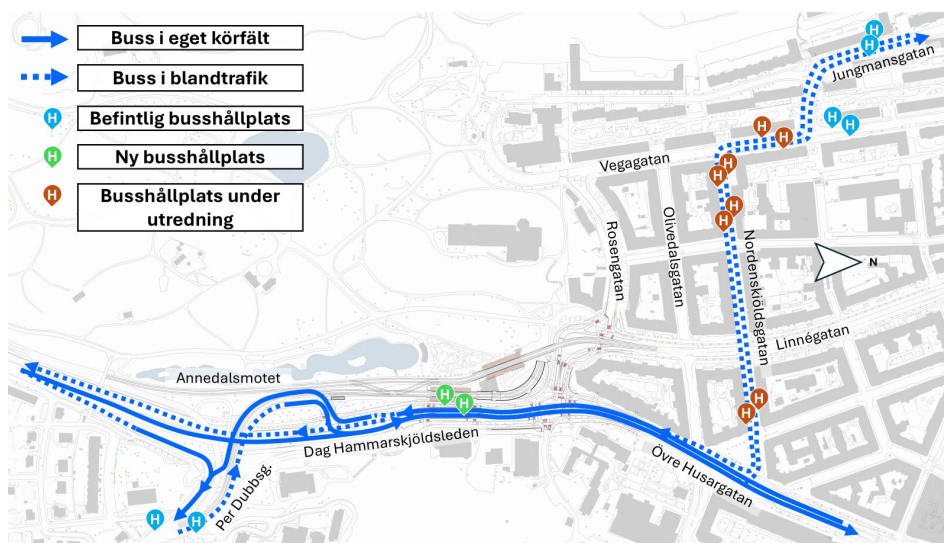
Tre citybusslinjer planeras trafikera busshållplatslägena i Dag Hammarskjöldsleden:

- Sahlgrenska – Övre Husargatan (motsvarande dagens linje 25).
- Marklandsgatan – Övre Husargatan (två linjer).

En områdesbuss planeras trafikera busshållplatslägena i Dag Hammarskjöldsleden:

- Sahlgrenska – Masthugget.

Därutöver finns tankar på en citybusslinje som via den västra rampen i Annedalsmotet trafikerar mellan Marklandsgatan och Sahlgrenska utan att trafikera hållplatslägena vid Linnéplatsen.



Figur 36. Översiktsbild på det strategiska önskemålet för busstrafikens körvägar förbi och i anslutning till Linnéplatsen.

I det primära huvudstråket för busstrafiken längs Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan förlängs den trafikutformning som idag används på Övre Husargatan, med mittförlagda kollektivtrafikkörfält, fram till och med de nya hållplatslägena för buss i Dag Hammarskjöldsleden.

Kollektivtrafikkörfälten är 3,5 meter breda på raksträcka med kurv tillägg för att klara svängrörelser för boggiebuss inom eget körfält. Vid hållplatserna minskar bredden på körfälten till 3,25 meter.

Passager tvärs kollektivtrafikkörfälten utformas för att ge busstrafiken prioritet. Trafiksignaler anläggs som enbart visar rött när bussen passerar.

Olika alternativ studeras för busstrafikens körväg från Per Dubbsgatan och norrut i Dag Hammarskjöldsleden. Det ena alternativet, som skissats som del i trafik- och utformningsförslaget, är att trafikera via den västra rampen i Annedalsmotet och från ett kort kollektivtrafikkörfält svänga vänster norrut och vidare i kollektivtrafikkörfält längs Dag Hammarskjöldsleden. Från det korta vänstersvängfältet längs rampen kan busstrafiken även svänga höger söderut mot Dag Hammarskjöldsleden. Korsningen mellan västra rampen och Dag Hammarskjöldsleden utformas som en signalreglerad korsning. Det andra alternativet är att låta busstrafiken trafikera via den östra rampen i Annedalsmotet, som förordas i planprogrammet. Det innebär en komplex korsning med korta magasin och risk för låsningseffekt direkt söder om busshållplatserna. Planprogrammets lösning har bedömts påverka busstrafikens

framkomlighet negativt jämfört med förslaget där busstrafiken i stället kör via den västra rampen.

För den planerade områdesbusslinjen mellan Linnéplatsen och Masthugget finns alternativa körvägar mellan Dag Hammarskjöldsleden och Masthugget. Exakt körväg är inte beslutad och beror på bland annat av vilka svängmöjligheter som finns och vilken framkomlighet som kan möjliggöras längs körvägens gator och korsningspunkter. Utgångspunkten är dock att busslinjen trafikerar via kollektivtrafikkörfälten i Övre Husargatan och vidare i blandtrafik via Nordenskiöldsgatan i båda riktningarna. Längs körvägen studeras möjligheten till nya busshållplatser längs Nordenskiöldsgatan och/eller längs Vegagatan. Genom att trafikera via Nordenskiöldsgatan kan busslinjen komplettera området strax norr om Linnéplatsen med nära kollektivtrafik.

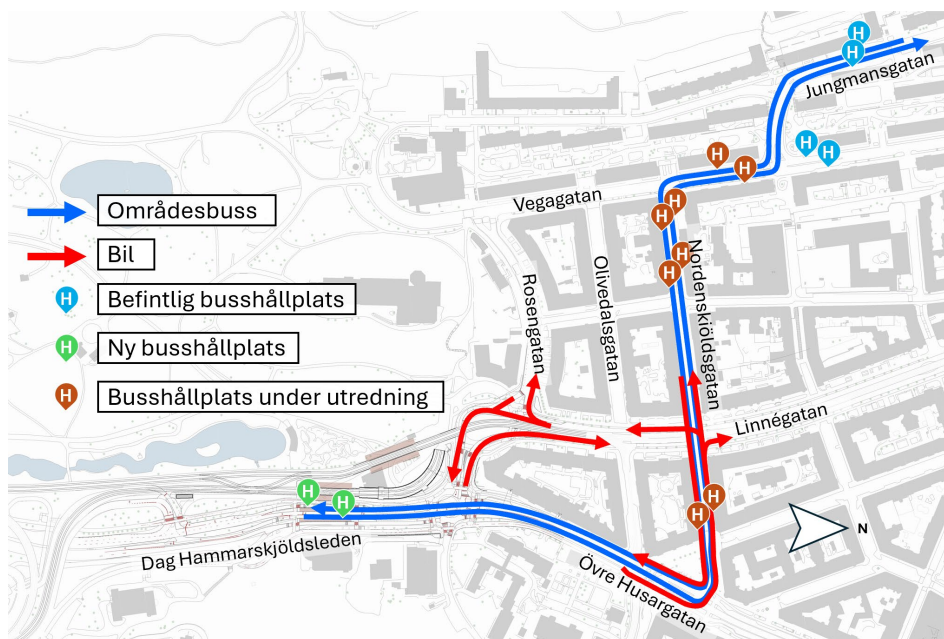
För att möjliggöra busstrafik och hållplatser längs Nordenskiöldsgatan behöver gatan omdanas med färre parkeringsplatser och justerade lastzoner. Sveaplan behöver omdanas och det är osäkert om lågfartsområdet kan behållas. Möjligheten till hållplatslägen längs Vegagatan behöver också studeras i kombination med de planerade cykelbanorna på Vegagatan. Möjligheten till att trafikera Nordenskiöldsgatan med busstrafik är också avhängigt hur Masthugget ska försörjas med biltrafik. Att flytta all trafik från vänstersvängen på Linnéplatsen till Nordenskiöldsgatan kommer påtagligt att öka biltrafiken på gatan samt påverka bussens framkomlighet negativt.

Mot bakgrund i osäkerheterna ovan detaljstuderas och utvärderas sex scenarier för samverkan mellan buss- och biltrafiken till och från Masthugget. De olika scenarierna för områdesbussens körväg till och från Masthugget medför alla konsekvenser utanför planområdet. Mer detaljer kring trafikutformning för biltrafiken finns i avsnitt 4.1.6.

4.1.2.1 Scenario 1

Ingen vänstersväng för buss- eller biltrafik anläggs på Linnéplatsen. All trafik mot Masthugget hänvisas till Nordenskiöldsgatan.

Scenariot avlastar Linnéplatsen både i antal fordon och i motorfordonens ytanspråk. Nordenskiöldsgatan behöver anpassas för dubbelriktad busstrafik tillsammans med ökad biltrafik vilket påverkar befintlig gata, i form av angöring, lastplatser och parkering, negativt. Scenariot kräver en omdaning av Sveaplan. Områdesbussen bedöms ha bra framkomlighet på delen längs Övre Husargatan.

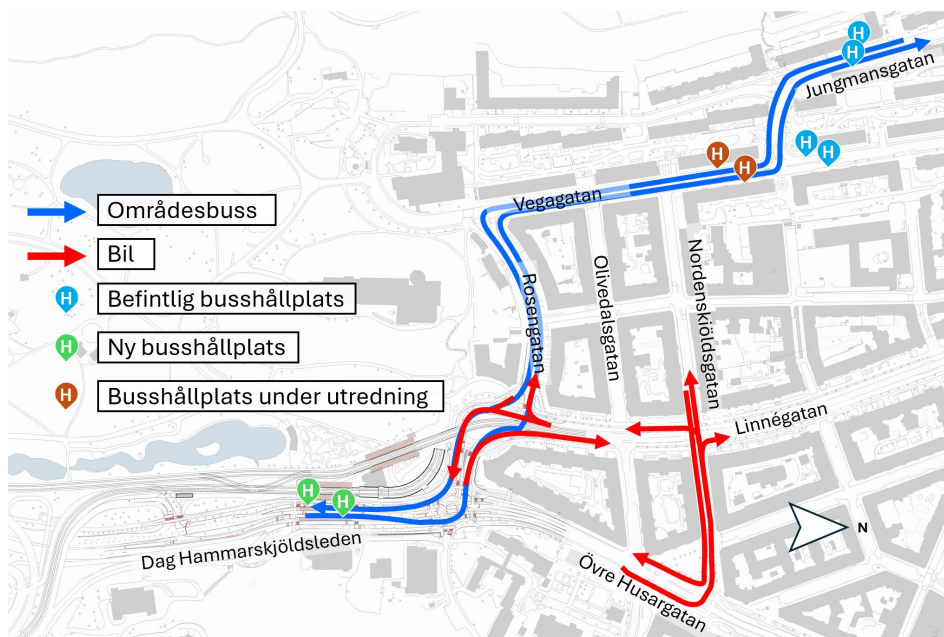


Figur 37. Scenario 1 för områdesbussen.

4.1.2.2 Scenario 2

Enbart busstrafik tillåts svänga vänstersväng på Linnéplatsen. Busshållplats studeras även längs västra delen av Rosengatan. All biltrafik som idag svänger vänster vid Rosengatan hänvisas till Nordenskiöldsgatan.

Områdesbussens körväg via Linnéplatsen medför ett större markanspråk på Linnéplatsen för motorfordon. Bussens framkomlighet bedöms bli låg som följd av låg kapacitet i vänstersvängen via cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan. Framkomligheten bedöms som helhet bli bättre än i scenario 1 genom att busstrafiken separeras från biltrafiken. Nordenskiöldsgatan får lägre framkomlighet och lågfartsområdet på Sveaplan behöver tas bort med hänsyn till den ökade motorfordonstrafiken.

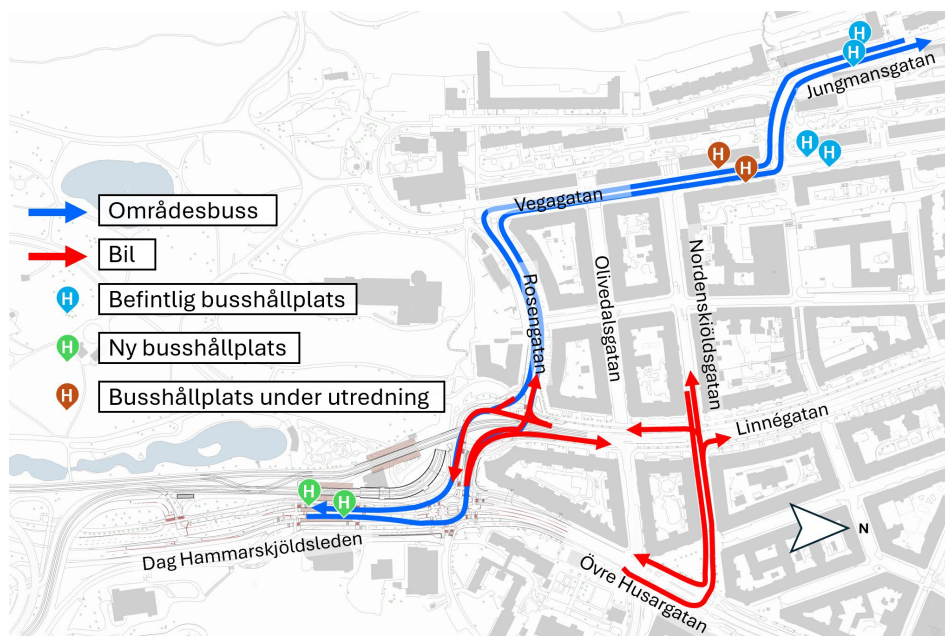


Figur 38. Scenario 2 för områdesbussen.

4.1.2.3 Scenario 3

All trafik tillåts svänga vänster på Linnéplatsen. Ingen ytterligare trafik hänvisas till Nordenskiöldsgatan.

Samma ytanspråk som för scenario 2 fast med lägre framkomlighet för områdesbussen då den delar vänstersvängfält med övriga motorfordon. Samtidigt kommer fler fordon att trafikera via Linnéplatsen än i både scenario 1 och 2. Utformningen och regleringen på Sveaplan och Nordenskiöldsgatan påverkas inte.

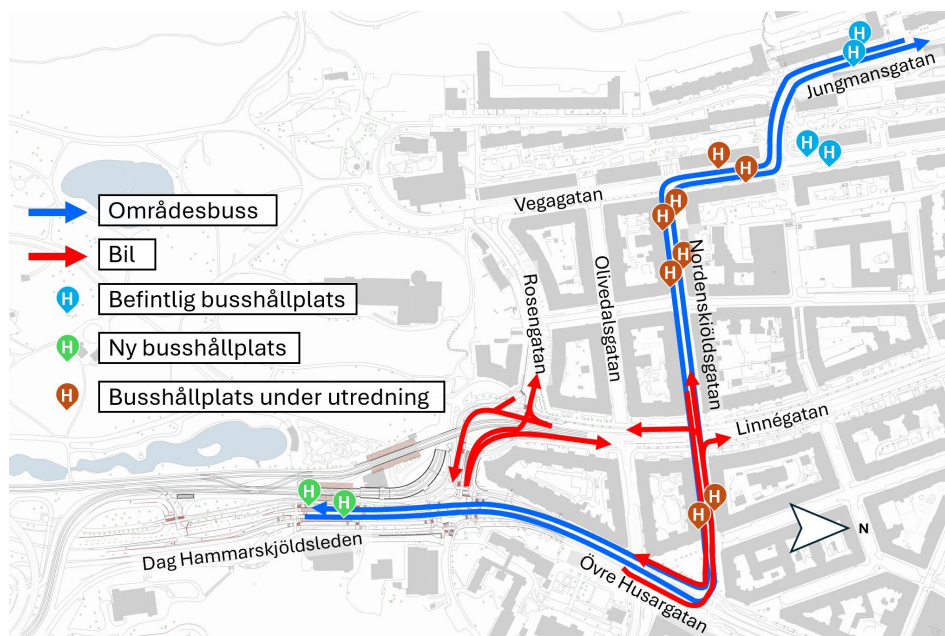


Figur 39. Scenario 3 för områdesbussen.

4.1.2.4 Scenario 4

All trafik tillåts svänga vänster på Linnéplatsen. Områdesbussen trafikerar via Nordenskiöldsgatan.

Scenariot innebär samma, större markanspråk för motorfordon på Linnéplatsen som i scenario 2 och 3. Samma påverkan längs Nordenskiöldsgatan som scenario 1, där gatan behöver anpassas för dubbelriktad busstrafik, vilket påverkar befintlig angöring, lastplatser och parkering negativt. Scenariot innebär dock bättre framkomlighet för busstrafiken, jämfört med scenario 1, som följd av lägre överflyttning av motorfordonstrafik via Nordenskiöldsgatan. Scenariot innebär att lågfartsområdet på Sveaplan behöver omdanas.

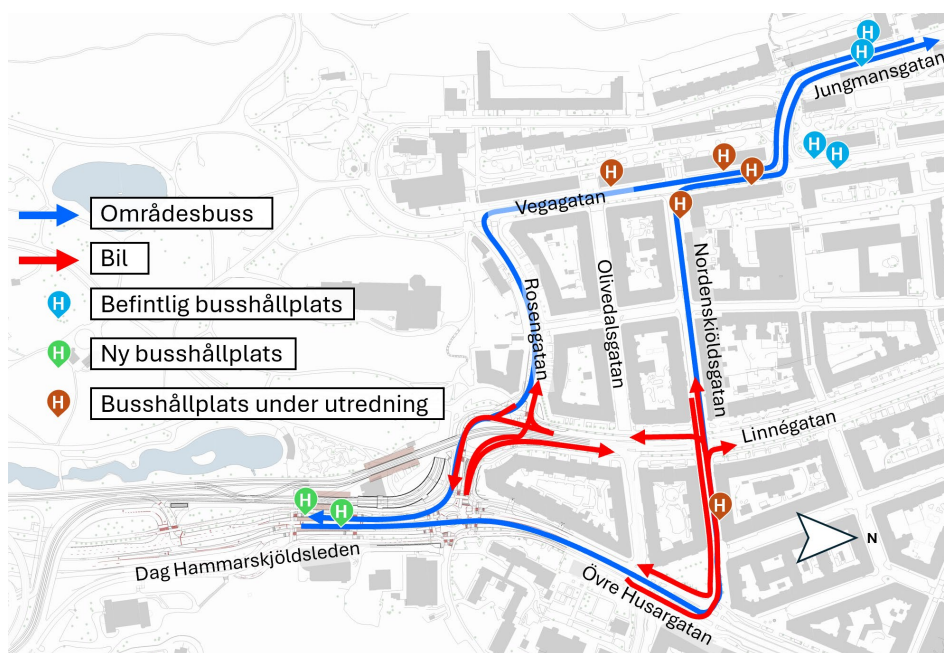


Figur 40. Scenario 4 för områdesbussen.

4.1.2.5 Scenario 5

Scenariot är en kombination av scenario 3 och 4 där områdesbussen till Masthugget kör via Nordenskiöldsgatan och områdesbussen från Masthugget kör via Rosengatan och Linnéplatsen. All trafik tillåts svänga vänster på Linnéplatsen.

Scenariot har en stora likheter med scenario 4. Scenariot innebär att Nordenskiöldsgatan inte behöver dimensioneras för mötande busstrafik, vilket i sin tur minskar påverkan på befintlig gata, i form av angöring, lastplatser och parkering. Områdesbussen i riktning från Masthugget bedöms få lägre framkomlighet via Rosengatan och Linnéplatsen än via Nordenskiöldsgatan som följd av att bussarna trafikerar tillsammans med motorfordonen via Linnéplatsen.

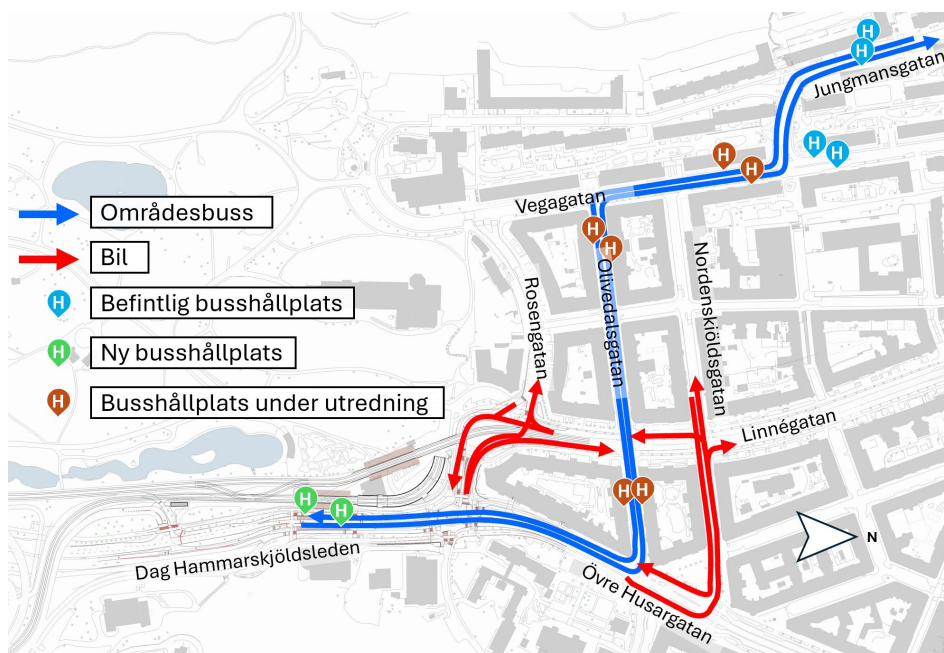


Figur 41. Scenario 5 för områdesbussen.

4.1.2.6 Scenario 6

Scenariot innebär att områdebussen trafikerar via Olivedalsgatan i båda riktningarna. All trafik tillåts svänga vänster på Linnéplatsen, likt scenario 3-5.

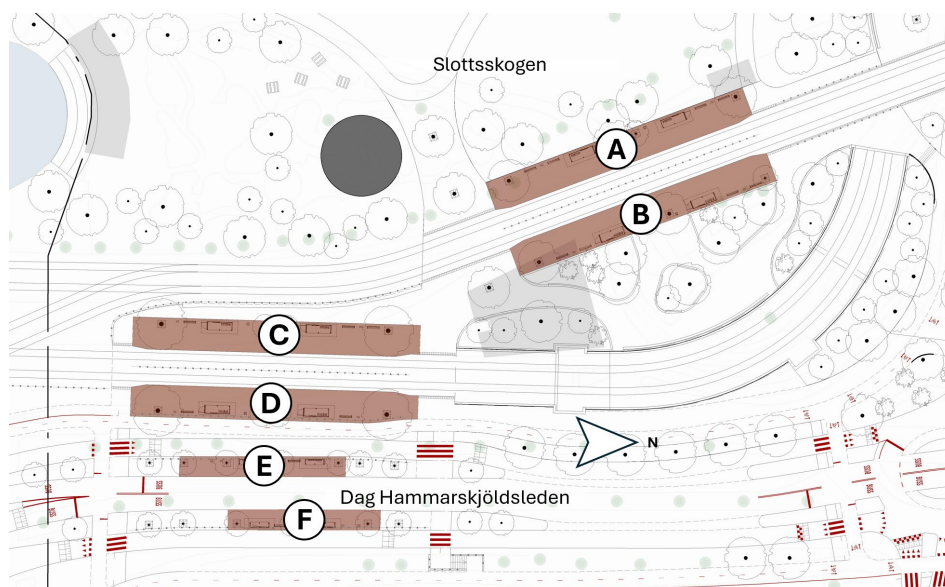
Scenariot innebär att Sveaplan och Nordenskiöldsgatan fredas från påverkan på bekostnad av påverkan motsvarande längs Olivedalsgatan. Genom att områdebussen trafikerar via Olivedalsgatan påverkar framkomlighet för spårvagnstrafiken negativt, både längs Olivedalsgatan och längs Linnégatan. Det sistnämnda genom att korsningen Linnégatan-Olivedalsgatan behöver signalregleras. Scenariot innebär även att korsningen Övre Husargatan-Olivedalsgatan behöver byggas om för att rymma bussens utrymme och samtidigt säkerställa lämpliga placeringar av signalstolpar med mera.



Figur 42. Scenario 6 för områdebussen.

4.1.3 Bytespunkten

Bytespunkt Linnéplatsens hållplatslägen framgår i Figur 43. Alla hållplatslägen utformas enligt det nya hållplatskonceptet ”Vänta under trädet”.



Figur 43. Översiktsskiss på planerade hållplatslägen.

Hållplatslägena A, B, C och D är planerade för spårvagnstrafik. Hållplatsytan är 6,3 meter djup och medger en fri bredd på 2,9–3,6 meter mellan kantsten och kur beroende på kurens storlek. Kravet på fri bredd är 2,9 meter vid högt resenärsflöde. Det är även det mått som krävs för att få plats med ramp från ett fordon som angör hållplatsen. Hållplatsytan är därav tillräckligt breda för att även kunna nyttjas som ett genomgående gångstråk med lågt flöde, något som är aktuellt för hållplatslägen A och D där utrymme för gångstråk bakom hållplatslägena inte planeras. Hållplatslägena är dimensionerade för 45 meter långa spårvagnar.

Hållplatslägen E och F är planerade för busstrafik. De är 4 meter djupa. Baserat på det uppskattade antal resenärer som ska nyttja hållplatslägena hade djupet behövt vara 5,2 meter. För att kompensera för den smala hållplatsytan föreslås smala kurer, vilket i sig innebär ett sämre väderskydd. Ett annat alternativ är att bygga en sammanhängande kur med gemensamt tak och bakvägg. Hållplatserna är 47 meter långa. Det innebär att två till tre bussar, beroende på dess längd (12–21 meter), kan angöra hållplatslägena utan att utgöra ett siktpöblem mellan förare och oskyddade trafikanter bakom bussar i motsatt riktning. För eventuellt framtida längre ledbussar (längre än 22 meter) begränsar hållplatslägenas längd

hur många bussar som kan angöra busshållplatserna samtidigt. Vid trafikering med långa bussar behöver bussarna i stället magasineras i kollektivtrafikkörfälten före respektive efter passagerna på ömse sidor busshållplatsen.

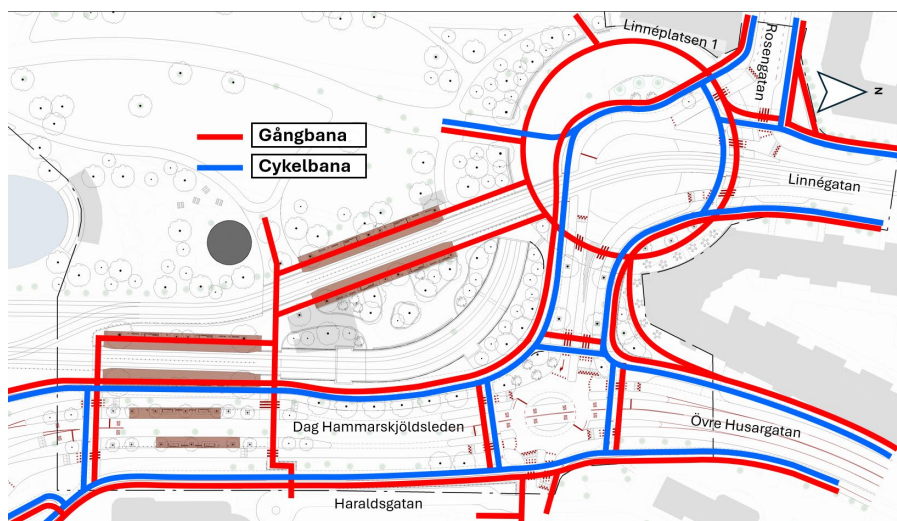
Genom bytespunkten, mellan hållplatslägena, skapas ett centralt stråk för bytesresenärerna. Stråket kopplar även samman östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden med Slottsskogens nya östra entré. I nord-sydlig riktning korsar gång- och cykelbanan längs Dag Hammarskjöldsledens västra sida genom stråket. Platsen kommer präglas av många korsande fotgängare som skyndsamt ska ta sig till och från de olika hållplatslägena, därtill gående och i viss mån cyklister till och från Slottsskogens östra entré. Väntytor är smala och stressade resenärer tenderar att vara mindre uppmärksamma när de springer för att hinna med ett angörande fordon eller kollar i mobilen. Det medför att det finns en stor risk för konflikter mellan korsande fotgängarflöden och cyklister. Situationen liknar den vid bytespunkten Nordstan och stråken till och från Centralstationen. Samma situation finns även vid stråket mellan hållplatslägena söder om hållplatserna, men mindre omfattande som följd av lägre resenärflöden i detta stråk. I stället förväntas fler cyklister vid detta stråk byta sida mellan cykelbanorna på västra respektive östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden.

4.1.4 Gångtrafiken

Förslaget omfattar gångbanor längs båda sidor gatustrukturen samt genom bytespunkten, se röda streck i Figur 44. För gångbanornas lokalisering och sträckning samt passagerna tvärs spårvägarna och gatorna är ambitionen att de ska tydliggöra och stärka orienterbarheten inom planområdet. Antal passager tvärs Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan fördubblas, från två idag till fyra i förslaget. Det utökade antalet passager hjälper till att minska stråkets barriäreffekt och skapa ett mer integrerat trafikrum, vilket innebär en viktig prioritering av gående och cyklister i gaturummet samt en tydlig temposänkning för motortrafiken söderifrån.

För gångbanorna har ambitionen varit att skapa så breda gångbanor som möjligt. I vissa delar har bredderna dock behövts anpassats till övriga trafikslags behov av utrymme. Exempelvis saknas separerad gångbana längs spårvagnshållplatsen vid Dag Hammarskjöldsleden med hänsyn till det begränsade utrymmet tvärs leden. Förslaget har eftersträvat att skapa ytor för

exempelvis möblering och stolpar så att intrång på gångbanor undviks, särskilt där gångbanorna är smala.



Figur 44. Översiktsbild på planerade gång- och cykelbanor. Gångbanor i rött och cykelbanor i blått.

Passager över spårväg utformas antingen med varnande blinkljus eller med trafiksignaler, som enbart visar rött när spårvagnen passerar, beroende på vilket alternativ som medför högst trafiksäkerhet och högst kapacitet. Båda har för- och nackdelar och en avvägning kring vilken som medger bäst framkomlighet och ej försämrade trafiksäkerhet jämfört med dagens anläggning kommer ske i fortsatt arbete.

Passager över kollektivtrafikkörfälten utformas för att ge busstrafiken prioritet. Där det behövs anläggs trafiksignaler, som enbart visar rött när busstrafiken passerar.

Passager över körbanorna signalregleras inte. De förses med farthinder för att skapa trafiksäkra passager. För att underlätta samspelet mellan gående och bilister anläggs en trygghetszon mellan övergångsställena och rampen i farthindret.

Med hänsyn till höjderna inom planområdet kommer det även efter ombyggnad enligt förslaget finnas ett flertal otillgängliga stråk, både med hänsyn till längslutning och till tvärfall som tidigare har redovisat i kapitel 3.1.1. I flera delar behålls befintligt längs- och tvärfall på gång- och cykelbanorna. I vissa delar kan längs- och tvärfallet på gång- och cykelbanorna förbättras i samband med att ytorna höjjusteras som del i trafikutformningen.

Med befintligt lågt placerade byggnader kring Linnéplatsen 3–9, en genomgående spåranläggning till och från Linnégatan som över betongtunnel höjs med ungefär 1,0 meter samt behov av att leda skyfall via Linnéplatsen förvärras höjdskillnaderna i denna del av området. Särskilt påverkar detta tillgängligheten i stråken mellan Linnéplatsen 3–9 och hållplatsområdet. För att ta upp höjddifferens i stråket anläggs en trappa i mittrefugen i den så kallade ”Linnépassagen”. Det finns endast utrymme för ett en meter flackt utrymme mellan trappan och respektive körbana.

Nya passager tvärs Dag Hammarskjöldsleden är också utmanande avseende tillgänglighet. Passagen söder om cirkulationsplatsen har för hög längslutning, större än 5 %, och passagen som kopplar ihop Haraldsgatan med de nya hållplatserna sker via en trappa.

Sträckan mellan Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan och Linnéplatsen, den så kallade Linnépassagen, utformas som ett mjuktrafikrum för att skapa en ytterligare temposänkning för motorfordon som kör till och från Linnéplatsen samtidigt som korsande flöden av oskyddade trafikanter prioriteras. Som framgår av gestaltning för sträckan, se avsnitt 4.3.3, eftersträvas en utformning som tydligt innebär att en upplevelse av Linnépassagen som medför låg hastighet och samspel mellan trafikanterna. Med hänsyn till trafikflödet och trafiksäkerheten föreslås kantsten och mittrefug för att skapa en säker och trygg passage för gående och cyklister genom att erbjuda ytor att landa på mellan körriktningarna.

4.1.5 Cykeltrafiken

Cykelbanorna längs Dag Hammarskjöldsleden, Övre Husargatan och Per Dubbsgatan är utpekade som pendelcykelstråk. Cykelbanorna på Linnégatan och Rosengatan ingår i det övergripande cykelvägnätet. Det är även möjligt att cykla längs kombinerade gång- och cykelbanor i och genom Slottsskogen. Det dubbelriktade cykelsystemet på Dag Hammarskjöldsleden och Per Dubbsgatan möter de enkelriktade cykelbanorna på Linnégatan och Rosengatan. Cykelbanorna längs Övre Husargatan är idag dubbelriktade men planeras att enkelriktas.

Förslaget omfattar cykelbanor längs båda sidor gatustrukturen, se blå streck i Figur 44. Cykelbanorna längs Dag Hammarskjöldsleden utgör fortsättning på pendelcykelstråket söderifrån vidare norrut skapar cykelbanorna ett sammanhängande system genom planområdet och knyter ihop anslutande

cykelbanor. Förslaget innebär en tillkommande passage för cykeltrafiken tvärs Dag Hammarskjöldsleden, söder om cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan.

Cykelbanan längs östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden har prioriterats som del i pendelcykelstråket söderut genom att vara något bredare än motsvarande på västra sidan. Bakgrunden är att utrymmet i gatusektionen mellan spårvägen på västra sidan och befintlig stenmur på den östra sidan Dag Hammarskjöldsleden inte medger en bredare cykelbana förbi spårvagnshållplatserna i förhållande till övriga trafikanters behov av utrymme. En fördel med den smala cykelbanan är dock att den inte bjuder in till omkörning eller höga hastigheter förbi passagerna mellan spårvagns- och busshållplatserna.

För att möjliggöra breddningen av gång- och cykelbanan på den östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden behövs ett fastighetsintrång på de tre intilliggande fastigheterna. Dialog pågår med påverkade fastighetsägare. Befintliga träd och stenvuren längs Dag Hammarskjöldsleden ska inte påverkas, bortsett från ny passage med trappa till och från hållplatserna som kräver ett ingrepp i stenvuren.

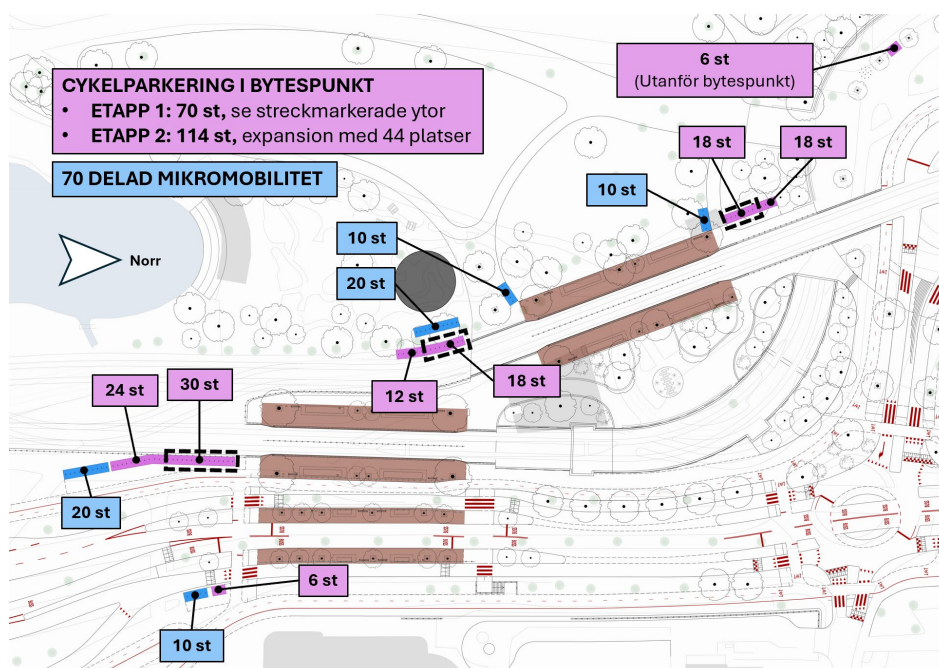
Passager över spårvägen och kollektivtrafikkörfälten utformas för att ge spårvagns- och busstrafiken prioritet. Det innebär att inga cykelöverfarer föreslås över dessa stråk. Där det behövs anläggs trafiksignaler, som enbart visar rött när bussen passerar.

Passager över körbanorna signalregleras inte men planeras att regleras som cykelöverfarer för att prioritera framkomligheten för cyklisterna. De förses med farthinder för att skapa trafiksäkra passager. För att underlätta samspelet mellan cyklister och bilister anläggs en trygghetszon mellan övergångsställena och rampen i farthindret.

I vissa punkter finns brister i förslaget med avseende genhet, framkomlighet och trafiksäkerhet för cykeltrafiken, till exempel vid anslutningen till och från Rosengatan. I fortsatt arbete studeras möjligheten till att förbättra dessa platser.

I anslutning till bytespunkten uppförs 70–120 cykelparkeringsplatser, utbyggningsbara i två etapper, och 70 platser för delad mikromobilitet. Förslag till placering av cykelparkeringsplatserna redovisas i Figur 45. En viktig förutsättning är att cykelparkeringsplatserna bör undvikas i parken. Det finns dock behov av att anordna cykelparkeringar i nära anslutning till hållplatserna. Var cykelparkeringar bör och kan placeras kommer att studeras i fortsatt arbete.

Gränsdragningen mellan vad som kommer att bli park och vad som kommer att bli gata är också under utredning.



Figur 45. Förslag på lokalisering av cykelparkeringsplatser. Rosa ytor är cykelparkeringsytor och blåa ytor är platser för all delad mikromobilitet. Rosa ytor inramade med streckad linje ingår som förslag i en första utbyggnadsetapp.

4.1.6 Motorfordonstrafiken

Idag är Dag Hammarskjöldsleden klassad som trafikled. Linnégatan och Övre Husargatan är klassade som genomfartsgator som förbinder olika områden. För att uppnå planprogrammets intentioner, där mer yta ges till oskyddade trafikanter, samt möjliggöra de mittförlagda kollektivtrafikkörfälten behöver de tre gatorna klassa ner för att minska genomfartstrafiken via planområdet.

Förslaget innebär att antal körfält längs Dag Hammarskjöldsleden reduceras från fyra till två körfält och att separata svängfält tas bort. Antal passager för oskyddade trafikanter tvärs Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan ökar från två till fyra inom planområdet. Sammantaget innebär detta att trafikflödet inom planområdet behöver minska med fokus på den trafik som måste passera platsen. Tillgängligheten, men framför allt framkomligheten, med bil kommer oundvikligen att minska med förslaget, vilket är i linje med stadens trafikstrategi och andra styrande dokument. De tillkommande passagera, utformningen av desamma, tillsammans med omdaning av sträckan och

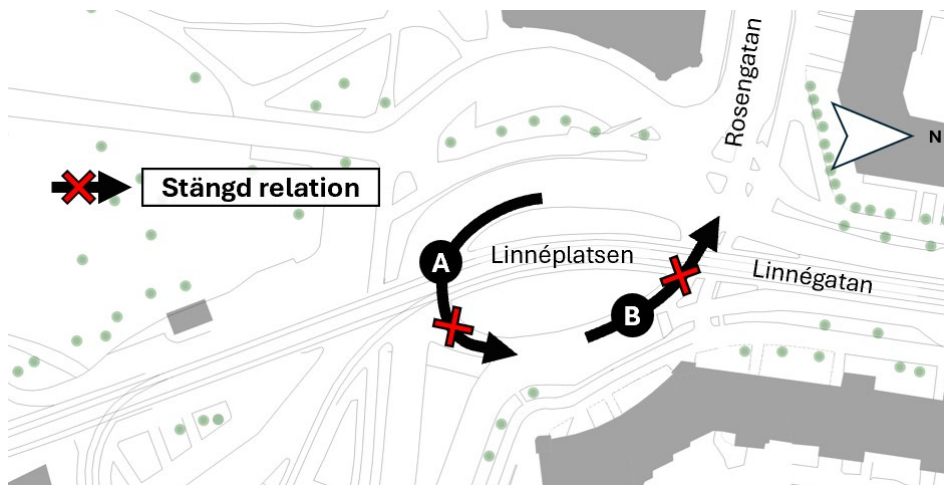
Linnéplatsen väster om Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan kommer också innebära lägre hastighet inom planområdet.

Genomförda trafikanalyser av förslag till utformning och trafikflödena under maxtimmarna visar att kapaciteten minskar inom planområdet. Till exempel visar analyserna att genomströmning längs Dag Hammarskjöldsleden begränsas till 600–700 fordon/timme i norrgående riktning och 300–400 fordon/timme i södergående riktning, vilket motsvarar 30–40 % respektive 50–60 % lägre flöden än nulägets trafikflöden under maxtimmarna. Aggregeras begränsningen i kapacitet bedöms detta på dygnsnivå innebära en minskning av trafikflödet med 25–30 % längs Dag Hammarskjöldsleden. Det innebär ett minskat trafikflöde, från 20 800 fordon/dygn, till omkring 15 000 fordon/dygn.

Dimensionerande hastighet förväntas vara 40 km/timme från och med busshållplatserna och norrut. Sträckan mellan Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan och Linnéplatsen utformas med liknande beläggning tvärs över ytan för att ytterligare sänka hastigheten väster om det primära stråket. Hur torgytan vid Linnéplatsen och Slottsskogens huvudentré ska utformas och regleras studeras i fortsatt arbete.

Som del i att minska de trafikala ytorna i det nya förslaget inom planområdet föreslås vissa körrelationer för motortrafiken att stängas, se i Figur 46.

- A. Relationen Linnéplatsen → Linnégatan stängs som följd av att längslutningen i relationen blir för hög. Spårvägen till och från Linnégatan och kringliggande mark höjs cirka en meter för att passera över den nya spårvägstunneln. Slopandet av körrelationen innebär att Linnéplatsen, som idag kan användas som en cirkulationsplats, inte längre kommer att ha denna funktion.
- B. Relationen Linnéplatsen → Rosengatan tas bort. Gestaltningen av Linnéplatsens rundade form och att passagerna tvärs Linnégatan och Rosengatan inkluderas i denna har värderats högre än bibehållandet av körrelationen. Körrelationen kan vara möjlig att behålla men förutsätter, med hänsyn till höjdförhållandena inom Linnéplatsen, att korsningen med spårvägen sker i ungefär samma läge som idag.



Figur 46. Stängda relationer för motortrafik i det nya trafikförslaget.

De stängda körrelationerna i kombination med omdaning av sträckan mellan Dag Hammarskjöldsleden och Linnéplatsen medför att trafik kommer att flyttas över till det primära stråket Övre Husargatan. Trafik framför allt till men även från Masthugget bedöms flyttas över till Nordenskiöldsgatan via Sveaplan. Sveaplan behöver omdanas för de nya trafikflödena om relationerna stängs enligt Figur 46. På samma sätt som beskrivs för områdesbussens körväg till och från Masthugget, se avsnitt 4.1.2, behöver Nordenskiöldsgatan sannolikt omdanas med färre parkeringsplatser och justerade lastzoner för att möjliggöra ökad motortrafik längs gatan. Möjligheten till att flytta motortrafik till Nordenskiöldsgatan påverkas också av huruvida områdesbussens körväg planeras via gatan. Att flytta all trafik från vänstersvängen på Linnéplatsen till Nordenskiöldsgatan kommer påtagligt att öka biltrafiken på gatan.

Mot bakgrund i osäkerheterna ovan kommer olika scenarier för hur buss- och biltrafiken till och från Masthugget kan samverka fördjupas i fortsatt arbete, se beskrivningen av scenarierna i avsnitt 4.1.2. Slopandet av körrelationerna innebär på samma sätt som områdesbussens körväg konsekvenser utanför planområdet.

Trafikutformningen innebär att flertalet av dagens trafiksignaler kan tas bort och ersätts med väjningsplikt. Passagen av spårvägen samt cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan regleras med släckt signal mot genomgående kollektivtrafik. Konfliktpunkter mellan oskyddade trafikanter och motorfordon som inte trafikerar i linjetrafik signalregleras inte. Alla passager för gående regleras som övergångsställen och alla cykelpassager regleras som cykelöverfarter samt blir hastighetssäkrade med farthinder, med

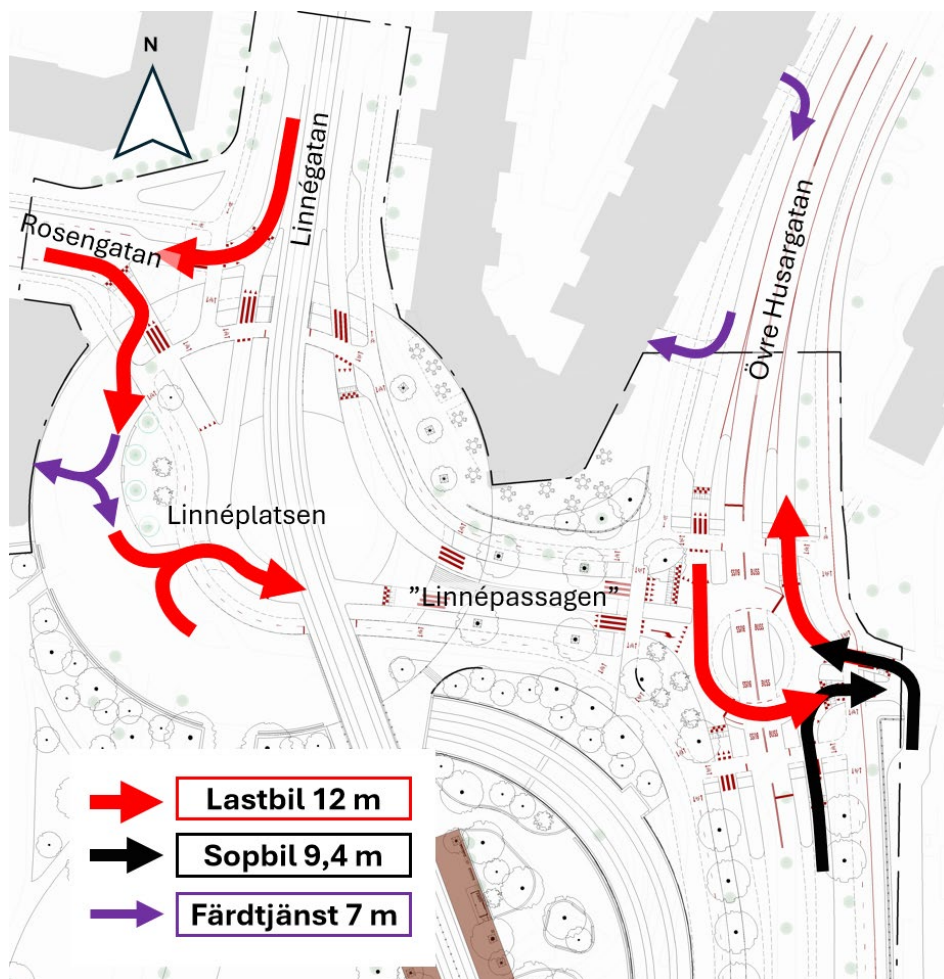
undantag över kollektivtrafikkörfält. Med andra ord får oskyddade trafikanter prioritet och motorfordon som inte är i linjetrafik behöver väja vid de olika konfliktpunkterna. Det innebär att tillgängligheten och framkomligheten för oskyddade trafikanter ökar på bekostnad av motortrafikens reducerade kapacitet och framkomlighet.

Förslaget är utformat för dimensionerande fordon boggiebuss (Bb, 15 meter). Vissa undantag finns och redovisas i Figur 47. Körväg för sobbil och verksamheter leveranser illustreras i Figur 48. I fortsatt arbete kommer rekommenderad väg för turistbussar till och från Göteborgs naturhistoriska museum att säkerställas i relevanta korsningar. Vilken väg de bör hänvisas till är ej fastställt utan studeras också det i fortsatt arbete.

Förslaget påverkar befintliga parkeringsplatser på Linnéplatsen som utgår i förslaget till förmån för ytor för gående och cyklister, vistelseytor samt grönska. Lokalisering av angöringszoner och parkeringsplats för rörelsehindrad (PRH) kommer att studeras i detalj i fortsatt arbete.

Räddningstjänsten behöver ha åtkomst till spårtunnelmynningen. Det får de via en nisch, med dörr och trappa ned i tråget, längs trågets östra sida tillsammans med en uppställningsyta för tre fordon längs gång- och cykelbanan i direkt anslutning till nischen, se mer i avsnitt 4.2.3. Räddningstjänsten når Slottsskogen och hållplatsområdet via Linnéplatsens torgyta på samma sätt som sobbilar och leveranser enligt Figur 48. Polis och ambulans når i och med dess mindre fordon även Närparken vid behov. Yta för uppställning av blåljusfordon finns som del i torgytan på Linnéplatsen. I samband med skyfall kommer södergående körbana längs Dag Hammarskjöldsleden, Linnépassagen och norrgående körbana på Linnéplatsen att stå under vatten. Vattendjupet är fortsatt sådant att Räddningstjänstens fordon tar sig fram, men försvårar för polis och ambulans. Som alternativ körväg förbi planområdet, till exempel söderut mot Sahlgrenska sjukhuset, finns gång- och cykelvägen längs östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden och sedan motriktat längs västra rampen i Annedalsmotet.

Siktförhållanden i korsningarna behöver även det studeras vidare i fortsatt arbete tillsammans med att träd och grönska anpassas till befintliga ledningar.



Figur 47. Dimensionerande fordon för de relationer där boggiebuss (Bb, 15 meter) inte är dimensionerande.



Figur 48. Illustration av körvägar för sopbil och verksamheters leveranser. Orangea pilar visar dragväg mellan sopbil och dörr till miljörum i husfasad. Svarta elipser illustrerar angöringszoner. Linnéplatsen 1 hanterar sin sophämtning via gården väster om byggnaden.

4.2 Tekniska anläggningar

Som del i utbyggnaden spårvägsanläggningen krävs vissa nya tekniska anläggningar, och ombyggnad av vissa andra tekniska anläggningar, vilket har påverkan på utformningen och disponeringen av allmän plats.

Dessa tekniska anläggningar utgörs av omläggning av ledningar, ny likriktarstation för kraftförsörjningen av spårvägen samt Räddningstjänstens åtkomst till spårvägstunneln.

4.2.1 Ledningar

I arbetet med spårvägsanläggningens betongtunnel och tråg har konstaterats att framför allt under byggskedet inte är lämpligt att hantera korsande ledningar tvärs tunneln och tråget. Det har inneburit att ett flertal ledningsslag och ledningar behöver läggas om runt tunneln och tråget via Dag Hammarskjöldsleden. Med hänsyn till att Dag Hammarskjöldsleden samtidigt smalnas av avseende antal körfält och önskas få ny trädrad och träd ställer det stora krav på ledningssamordning. Detta för att exempelvis träd och ledningar ska kunna samverka på platsen.

En av de större ledningarna som läggs om utgörs av en dagvattenledning, som del i ledningsnätet som förbinder Fågeldammarna med Göta älv, via Linnégatan. Ledning föreslås få ett nytt läge i Dag Hammarskjöldsleden anpassat efter nya körbanor och ny trädrad längs tråget.

En annan viktig ledning som läggs om är den vattenledning som korsar Linnéplatsen mellan Övre Husargatan och Slottsskogen. Ledningen föreslås läggas om via Dag Hammarskjöldsleden och runt tråget under passagen mellan hållplatserna för spårvagns- och busstrafiken.

Tvärs tråget och tunneln finns även en högspänningsledning som fortsätter söderut genom Slottsskogen. Ledningen föreslås tillsammans med ledningsägaren läggas om runt Göteborgs naturhistoriska museum, via Rosengatan och Linnéplatsen, för att ansluta till inkopplingspunkten strax öster om cirkulationsplatsen i korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan.

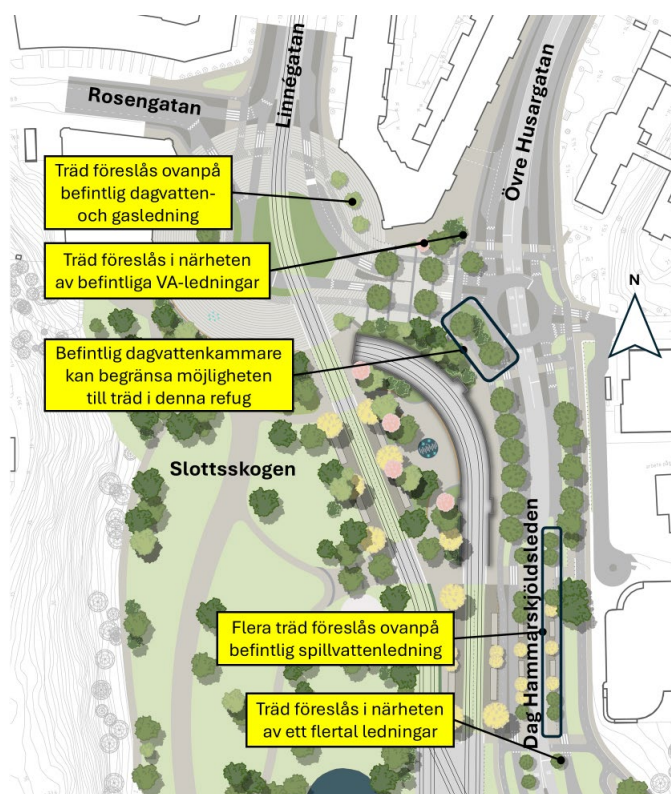
I och med att befintlig byggnad på Linnéplatsen rivs behöver de ledningar som idag kopplas samman i byggnaden läggas om. De ledningar som fortsatt

behöver utrymme för kopplingspunkt får detta i den likriktarstation som anläggs längre söderut längs Dag Hammarskjöldsleden.

Längs Dag Hammarskjöldsleden läggs även en gasledning och flera stråk med el- och optoledningar om. Däribland ledningar till och från områdets trafiksignaler.

Vid passagen mellan hållplatserna för spårvagns- och busstrafiken, söder om träget, studeras hur ett flertal ledningsslag kan samordnas tillsammans för att även i framtiden försörja Slottsskogen med de ledningar som behövs. Bland ledningsslagen finns färskvatten-, dagvatten-, spillvatten-, el- och optoledningar.

Befintliga och nya omlagda ledningar hamnar i vissa områden i konflikt med placering av träd som önskas utifrån gestaltningen av platsen. Dessa områden redovisas i Figur 49, där föreslagna träd bör ses som osäkra. I fortsatt arbete kommer samordningen mellan ledningar och placering av träd att säkerställas för en bra sammantagen helhet. De flesta föreslagna träden ligger dock inte i konflikt med ledningarna.



Figur 49. Träd som är eventuellt är i konflikt med befintliga ledningar.

4.2.2 Likrikstarstation

Söder om planområdet, i södra delen av området som studeras inom ramen för förslagshandlingen, planeras för en likrikstarstation. Likrikstarstationen möjliggör kraftförsörjning av spårvägsanläggningen. Likrikstarstationen har placerats så långt söderut det varit möjligt inom delsträcka Linné samt för att i så liten utsträckning som möjligt påverka utblickar från Annedalskyrkan och dess trappar.

Förutom kraftförsörjningen inhyser likrikstarstationen teknikrum för reservkraft till skyfallsporten, teknikrum för spårvägs- respektive trafiksignaler samt ett teknikrum för optoledning. Teknikrummet för trafiksignal ersätter det teknikhus som anlagts i slänten vid befintlig vändslinga. Teknikrummet för optoledning ersätter det teknikrum för motsvarande ledningar som finns i servicebyggnaden på Linnéplatsen som rivs i och med utbyggnaden av spårvägsanläggningen.

Då likrikstarstationen inrymmer funktioner som ska säkerställa elförsörjning till skyfallsportarna som ska skydda tråget mot att översvämmas är det därför viktigt att skydda likrikstarstationen mot översvämning.

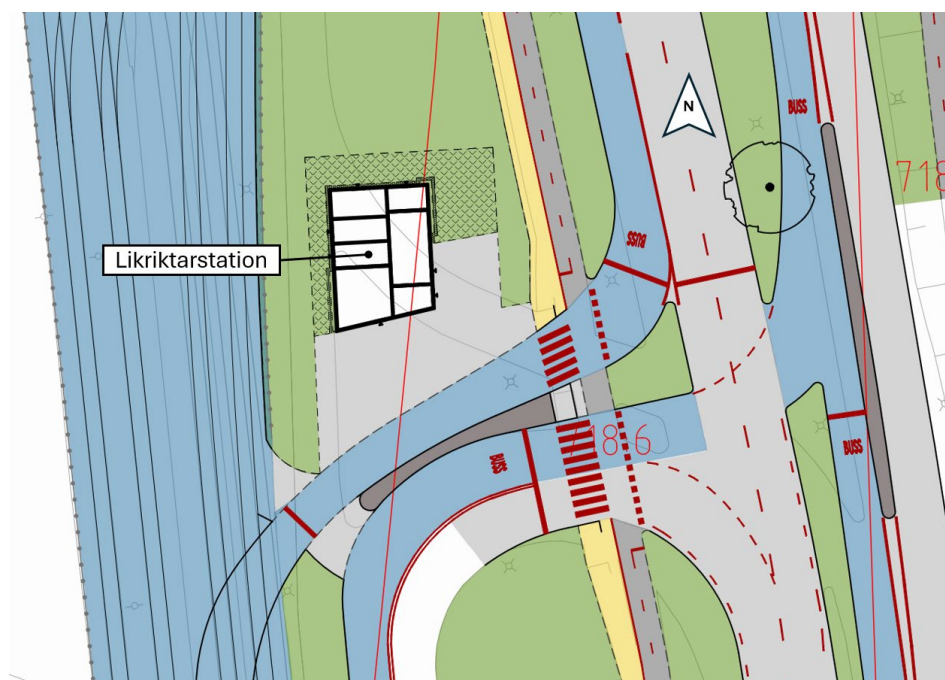
Likrikstarstationen blir cirka 110–120 kvadratmeter med en höjd på minst 4,7 meter ovan mark och 1 meter under mark. Markytan runt likrikstarstationen behöver vara körbar, med armerat gräs eller grus i norr och väster och belagd i söder och öster. Vid likrikstarstationen behöver lastbilar och servicefordon kunna angöra. Åtkomst till södra och östra fasaden krävs för lastbil (Lbn) medan den norra fasaden även behöver möjliggöra åtkomst för mindre lastbil (Lbm). För att möjliggöra uppställning av lastbil behöver ytorna också förberedas för att tåla tunga fordon.

Dispositionen av likrikstarstationen redovisas i Figur 50.

Antal trafikrörelser till och från likrikstarstationen är generellt litet och utgörs primärt av besök av servicepersonal i servicefordon för att hantera larm och felavhjälpa systemen som inryms i likrikstarstationen. Totalt bedöms antal besök uppgå till 1-2 per vecka vilket genererar 2-4 trafikrörelser per vecka till och från likrikstarstationen, där majoriteten av dessa kopplas till signalutrymmet för styrning av växelkomplexet. Lastbilar kommer endast i undantagsfall att behöva nå likrikstarstationen för byte av material, det vill säga när reparation inte kan genomföras på plats. Trafiken till likrikstarstationen tillåts nyttja kollektivtrafikkörfältet längs Dag Hammarskjöldsleden mot Per Dubbsgatan. Trafik från likrikstarstation tillåts fortsätta i kollektivtrafikkörfältet mot Per

Dubbsgatan alternativt för mindre fordon göra en U-sväng åter mot Dag Hammarskjöldsleden.

I anslutning till likriktarstationen anläggs även en åtkomstpunkt för servicefordon till och från spårområdet.



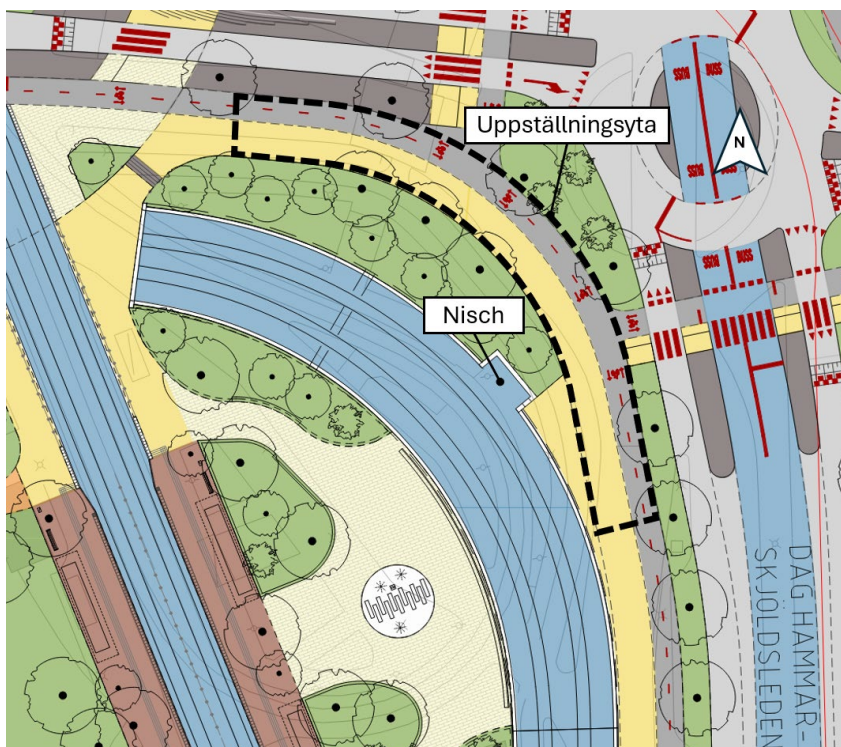
Figur 50. Inzoomning på likriktarstationen med tillförande ytor för angöring för lastbilar och servicefordon.

4.2.3 Räddningstjänstens åtkomst

Längs östra sidan av tråget finns en nisch i trågväggen. Nischen anläggs för att skapa åtkomst för Räddningstjänsten till tunnelmynningen. Lokalisering av nischen har krävts till minst 30 meter och upp till 50 meter från tunnelmynningen. Med hänsyn till höjdskillnaden mellan spårvägens höjd i tråget och omgivande mark anläggs en trappa i nischen som del i insatsvägen. Med hänsyn till att trågväggarna ska kunna stå emot skyfallsvatten kommer även dörren till nischen att behöva utföras tät. Det i sin tur innebär att insatsvägen inte kan nyttjas vid skyfall. Det har i samråd med Räddningstjänsten säkerställts att insatser via tunnelmynningen vid Linnéplatsen inte är aktuellt vid en sådan situation.

I anslutning till nischen finns också kravställt att Räddningstjänsten ska ha möjlighet att ställa upp tre styrkefordon samt kunna genomföra styrkebyte utan att deras fordon hindrar varandra. Uppställningsplatsen utgör del av gång- och cykelbana som anläggs längs trågets östra sida. För att ge plats åt styrkebytet har gång- och cykelbanan en gemensam bredd på 7 meter, vilket motsvarar utrymmesbehovet för två brandbilar. I Figur 51 redovisas en inzoomning för nischen i tråget och uppställningsytan som del i gång- och cykelbanan.

Uppställningsytan kan nå via gång- och cykelstråket med möjliga anslutningspunkter vid Linnéplatsen (korsningen med spårvägen) eller via den östra gång- och cykelpassagen som del i Linnépassagen. Vägen ut från uppställningsplatsen går via passagen i det passagen mellan spårvagns- och busshållplatserna.



Figur 51. Inzoomning av nischen i tråget för Räddningstjänsten åtkomst till tunnelmynningen med tillhörande uppställningsyta som del i den genomgående gång- och cykelbanan längs trågets östra sida.

4.3 Gestaltning

Ett kvalitets- och gestaltningsprogram, Kvalitets- och gestaltningsprogram för Lindholmsförbindelsen (daterad 2025-09-30), har arbetats fram parallellt med framtagandet av denna Förslagshandling för allmän plats. I kvalitets- och gestaltningsprogrammet redovisas hur området vid och omkring Linnéplatsen föreslås utformas och gestaltas utifrån förutsättningar som Lindholmsförbindelsen ger tillsammans med planprogrammets intentioner.

Gestaltningförslaget bygger på den konceptuella idén ”ge tillbaka till platsen”. Konceptet handlar om att värna om, förstärka och förnya den historiska stadsmiljön, de gröna värdena, rörelsestråken och vistelsekvalitéerna på platsen.

Gestaltningförslaget innefattar flera befintliga och nya platser. I Figur 52 redovisas en illustrationsplan för gestaltningen om området och dess platser. De olika platserna punktats nedan och beskrivs mer i detalj under var sin rubrik i kommande avsnitt.

1. Den runda formen
2. Slottsskogens huvudentré
3. Linnépassagen
4. Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan
5. Bytespunkten
6. Slottsskogens nya entré i öster
7. Närparken
8. Tråget
9. Återställningsyta i slänt vid Göteborgs naturhistoriska museum
10. Likriktarstation

En mer detaljerad beskrivning av förslaget presenteras i kvalitets- och gestaltningsprogrammet. I kvalitets- och gestaltningförslaget beskrivs även koncept för belysning, vegetation och konst samt gestaltning av anläggningen under byggtiden. I fortsatt arbete kommer även en Förslagshandling Slottsskogens entré att tas fram, se avsnitt 2.2, som överlappar vissa av områdena och platserna nedan.



Figur 52. Illustrationsplan av gestaltungsforlaget med de olika platserna utpekade.

4.3.1 Den runda formen

Linnéplatsens runda form och Slottsskogens huvudentré har starka kulturhistoriska kopplingar. Gestaltningförslaget syftar till att värna och förstärka de historiska sammanhangen för att ge platsen den dignitet och symbolik som den förtjänar.

I förslaget bevaras platsens öppenhet och överblickbarhet. Den runda formen stärks i alla byggstenar genom en rundad entrémur med sittbänkar mot Slottsskogen, markbeläggning, planteringar och belysning men också genom utformning av körbanor och cykelbanorna. Den stärkta runda formen understöds av befintliga byggnaders konkava form.

Ytan framför huvudentrén bildar ett stort och öppet, yttre förrum till parken. Den större sammanhängande ytan framför Slottsskogens entré som kan rymma större folksamlingar och användas för exempelvis sponsortält och foodtrucks i samband med evenemang.

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

För att ytterligare förstärka den rundade formen föreslås en belysningscirkel i luften ovan spårvägen. För att undvika problem med drift behövs det eventuellt göras släpp för kontaktledningen.



Figur 53. Vy från Linnéplatsen mot Slottsskogens huvudentré och bytespunkten.

4.3.2 Slottsskogens huvudentré

Slottsskogens huvudentré får en mer central placering som går i linje med Linnégatan och skapar en siktlinje mellan staden och parken. Det innebär att den flyttas mer österut i jämförelse med dagens läge. Huvudentrén breddas för att möjliggöra större flöden av människor men också till viss del förstärka de ursprungliga organiska formerna som gångarna har haft.

Slottsskogens historiskt tydliga gräns återskapas genom en ny mur med en vegetationsridå bakom. En variation av träd och buskträd planteras för att skapa sammanhängande gröna volymer. Vid huvudentrén planteras två större karaktärsträd som markerar huvudentrén och på sikt skapar en grön portal.

Förslaget syftar till att bevara de befintliga gångarna i parken i så stor utsträckning som möjligt med anpassning till de nya förutsättningarna med hållplatser och passager. De nya gångvägarna i parken är mjukt slingrande och följer parkens historiska formspråk. Inne i parken bibehålls stora öppna gräsytor i balans med nya trädplanteringar som ger ett grönt och frodigt intryck. Genom att öppna upp gångvägen mot trappan som leder upp till Göteborgs naturhistoriska museum blir det lättare att orientera sig dit.

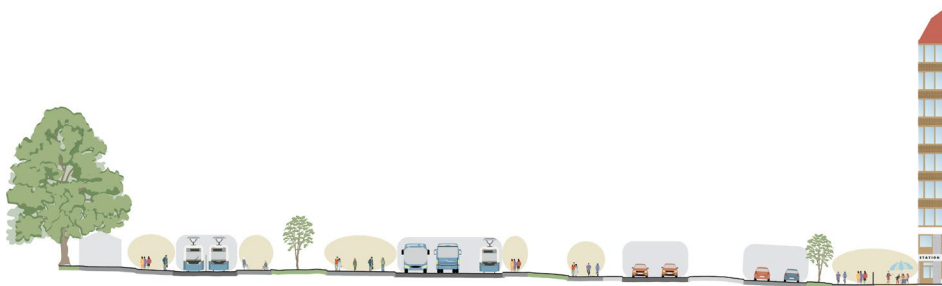


Figur 54. Slottsskogens entré.

4.3.3 Linnépassagen

Ytan mellan uteserveringarna vid Linnéplatsen 3–9 och tråget, sträckan mellan korsningen Dag Hammarskjöldsleden/Övre Husargatan och Linnéplatsen, kallas för Linnépassagen. Passagen syftar till att sänka hastigheten, tempot, för motortrafiken, och till viss del även cyklister, till och från Linnéplatsen. Motortrafiken får göra mer plats för gående och cyklister genom färre körfält. För att visualisera temposänkningen utformas hela ytan med körbanor, refuger och gångytor med ett och samma enhetliga markmönster. Cykelbanan utformas dock i asfalt för att uppmärksamma fotgängarna att de korsar en cykelbana. Delar av markmönstret går igenom cykelbanan för att uppmärksamma cyklisterna att sänka tempot genom passagen.

Utformningen av markmönstret verkar tillsammans med det visuellt smala gaturummet, farthinder och den interaktion som uppstår genom korsande flöden av olika trafikslag till det lägre önskvärda tempot. För motortrafiken innebär detta en kännbar förändring som signalerar att här ska det färdas långsammare.



Figur 55. Befintlig utformning av gaturummet på sträckan mellan korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan och Linnéplatsen.



Figur 56. Gaturummets utformning enligt gestaltningsförslaget på sträckan mellan korsningen Dag Hammarskjöldsleden-Övre Husargatan och Linnéplatsen.

I den västra delen av passagen behöver en större höjdskillnad tas om hand. Detta sker genom att en trappa som får följa med i mittrefugen anläggs. Trappan gestaltas förslagsvis som ett separat element. För att platsen ska upplevas som grön och bidra till temposänkningen är det viktigt att det placeras träd även i gaturummet. Träden är speciellt viktiga på denna plats för att visuellt smalna av gaturummet och skapa rumslighet på en mänsklig skala som signalerar att här börjar innerstaden där gående och cyklister är högre prioriterade.

Muren längs uteserveringen framför Linnéplatsen 9 flyttas ut och det skapas mer plats till uteserveringen och en tillkommande planteringsyta i anslutning till det befintliga trädet som står på platsen idag. Planteringsläge är fördelaktigt för att kunna ta hand om en del av det lokala dagvattnet inne på uteserveringen.

För att skapa en grön vy mot träget och dess angränsande gång- och cykelbana placeras en variation av träd och buskar i slänten ut mot gaturummet. Träd och buskar längs och utanför träget bidrar även till att återskapa Slottsskogens historiska gräns.



Figur 57. Vy från Övre Husargatan söderut mot tråget.

4.3.4 Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan

Dag Hammarskjöldsleden och Övre Husargatan är utpekade som det primära rörelsestråket för bil-, buss- och cykeltrafiken. I och med den nya trafikutformningen behöver de befintliga trädraderna flyttas eller ersättas. I gestaltungsförslaget behålls endast den trädrad som är längst österut mot Plikt- och provningsverket och nya trädrader i gräs föreslås längs den västra sidan av Dag Hammarskjöldsleden. Trädraderna längs med Dag Hammarskjöldsleden kopplar även an till Linnégatan och Övre Husargatan som kantas av trädrader. Gatorna får på detta sätt en sammanhållen karaktär.

Passagen tvärs Dag Hammarskjöldsleden som del i det centrala stråket mellan hållplatserna ansluts med en trappa till gång- och cykelbanan på östra sidan genom trädraden och muren. Utformningen av trappan får gärna smälta in och integreras varsamt med den befintliga mur som löper längs Dag Hammarskjöldsledens östra sida.



Figur 58. Ny trappa för att ta upp höjdskillnader på östra sidan om Dag Hammarskjöldsleden.

4.3.5 Bytespunkten

I förslaget får Linnéplatsen en ny samlad bytespunkt där det ska vara lätt för resenären att byta mellan olika trafikslag. Hållplatsernas nya utformning utgår från Västtrafiks hållplatskoncept ”Vänta under trädet”. Genom att placera ut träd på hållplatserna integreras konceptet ”Vänta under trädet” ytterligare.

Hållplatsen som tillhör Frölundabanan utformas så att den upplevs ligga i Slottsskogen. Detta görs bland annat genom att träd som placeras på hållplatslägen på sikt kan växa ihop med träden inne i parken. Från denna hållplats når man Slottsskogen direkt via olika gångstråk.

Busshållplatserna på Dag Hammarskjöldsleden ligger parallellt med spårvagnshållplatserna som tillhör Lindholmsförbindelsen. Genom att välja samma trädart på hållplatserna som tillhör Lindholmsförbindelsen och busshållplatsen längs Dag Hammarskjöldsleden skapas en sammanhållen gestaltning som förtydligar rörelsestråket där emellan.



Figur 59. Vy från hållplatsen för Lindholmsförbindelsen norrut över träget och närparken.

4.3.6 Slottsskogens nya entré

I gestaltungsförslaget får Slottsskogen en ny entré i öster som blir den naturliga ingången för besökare som färdas med kollektivtrafik. Entrén ligger i förlängningen av det centrala stråket mellan hållplatserna och som även fortsätter tvärs Dag Hammarskjöldsleden. Med den nya entrén kommer parkens östra delar att få en större roll och aktiveras mer än de gör idag. Mycket folk förväntas röra sig längs det centrala stråket och det är därför viktigt att det är visuellt tydligt hur man kan röra sig mellan olika hållplatslägen och målpunkter såsom parken respektive den östra sidan av Dag Hammarskjöldsleden.

En byggrätt planeras i Slottsskogen i anslutning till den nya parkentrén och kan användas till någon typ av servicefunktion exempelvis café, kiosk eller toaletter. Byggnaden föreslås bistå med aktiva fasader och utgöra en ny mötesplats och målpunkt i parken.



Figur 60. Vy från det centrala stråket mot Slottsskogens nya entré i öster.

4.3.7 Närparken

Mellan Frölundabanans nya hållplats och träget ges plats åt en ny torgyta som kallas Närparken. Parkyta är tänkt att fungera både som vistelseyta och som en trevlig plats att invänta spårvagnen.

Det övergripande formspråket ska efterlikna Slottsskogens med mjuka och böljande gångar. Men i kontrast till Slottsskogens storskaliga strukturer föreslås att Närparken upplevas som mer småskalig med en högre detaljeringsgrad. Platsen ska ha ett stort inslag av vegetation och upplevas som ett väl omhändertaget och grönt stadsrum. Genom att plantera många träd kan det på sikt skapa rumslighet och ett gott mikroklimat.

Platsen kommer behöva hantera större flöden av människor, dels vid rusningstrafik i vardagen, dels vid större event som huserar årligen i och omkring Slottsskogen. Genom upphöjda planteringar och en hårdgjord markbeläggning i den nya parkytan skapas robusthet och god tillgänglighet. Planteringsbäddarna kombineras med sittytter. Med sitt sydvästliga läge kommer platsen vid trågväggen bli en soldränkt plats, varför en lång bänk föreslås längs med trågväggens välvda form. Den visuella kopplingen till spårvagnshållplatsen och Slottsskogen är viktig från Närparken. Det ska även vara lätt att ta sig ut på hållplatsläget från såväl Närparken som omgivande torgytter och gräsytor i Slottsskogen.

Här kommer framför allt fotgängare att röra sig vilket också bör avspelas i markmaterialet. Samma markmaterial fortsätter ut på hållplatsytorna och knyter på så sätt ihop hållplatsen med parken. Gångvägarna ska på ett naturligt sätt möta och leda in besökaren till Slottsskogen, och på så sätt undviks upptrampade genvägar över gräsytor.



Figur 61. Vy österut mot Närparken och tråget från en av hållplatserna.

4.3.8 Tråget

Tråget utformas som en tät mur med en genomsiktig skärm på muren. Muren behöver vara tät och hålla en tillräcklig höjd för att kunna hantera skyfall. Då marknivån runt tråget varierar kommer även murens visningshöjd att variera. Mur och skärm ska hålla minst två meter höjd från marknivå och skärmens visningshöjd kommer att variera mellan cirka 1–1,5 meters höjd. Murens beklädnad föreslås vara granit för att passa ihop med muren vid Slottsskogens huvudentré. Skärmen ska vara genomsiktig och ha så dolda infästningar som möjligt för att ge ett rent utseende.

På nordöstra sidan tråget kommer en del av höjdskillnader i mark tas upp med slänt mot trågmuren. I denna slänt planteras träd och buskträd så att en del av tråget syns igenom men platsen får ett grönare utseende. Vegetationen ska vara liknande grönytan mot gaturummet.



Figur 62. Vy över tråget med Slottsskogen i bakgrunden.

Mitt på trågets östra sida finns ett trapphus med ingång till tråget för Räddningstjänsten. Trapphuset kan utformas med granitbeklädnad eller ett avvikande material. Uppställningsplatsen för Räddningstjänstens fordon gestaltas som del i det genomgående gång- och cykelstråket längs östra sidan, se Figur 63.

På trågets insida vid den södra mynningen placeras skyfallsportar för att hindra att vatten från skyfall rinner ner i tråget och vidare ner i tunneln. Denna port kommer oftast stå öppen i en nisch på vardera sidan av tråget. Skyfallsportarnas gestaltning kan ta inspiration från historiska bilder från Slottsskogen, exempelvis grindarna som förr utgjorde Slottsskogens entré.

Kontaktledningsstolparna föreslås fästas på insidan av den nordöstra trågväggen. Kontaktledningsstolparna följer spårvägens lutning och kommer på så sätt vara mindre och mindre synliga ovanför muren och skärmen ju längre norrut i tråget de är placerade.

På trågets innerväggar kommer en konstnär att skapa ett offentligt konstverk. Konstverket kan även komma att spilla ut på anslutande ytor nära tråget. Projektet följer den så kallade en-procents-regeln vad gäller kostnaden för konsten.



Figur 63. Vy längs gång- och cykelbanan tillika uppställningsplats för Räddningstjänstens fordon längs den östra sidan av tråget.

4.3.9 Likriktarstation

Likriktarstationen är placerad i en trafikmiljö präglad av infrastruktur och hårdgjorda ytor. Byggnadens placering gör att den kommer synas och upplevas av förbipasserande trafikanter och resenärer, både de som sitter på spårvagnarna och de som kommer längs rampen från Per Dubbsgatan samt fotgängare och cyklister längs gång- och cykelbanan väster om Dag Hammarskjöldsleden. Den

är även placerad så att den syns från Annedalskyrkans höjd. Därför är det viktigt att byggnaden anpassas till den gröna omgivningen.

Fasaden föreslås utföras med ett samtida, men diskret uttryck i material som exempelvis perforerad, borstad aluminium eller högpolerad plåt som speglar omgivningen. Fasaderna föreslås också till viss del beklädas med spaljéer som ger stöd för klättrväxter. Vegetationen syftar bland annat till att hindra klotter och skadegörelse samt gynna växt- och djurliv. Fasaden föreslås belysas för att betona byggnaden ytterligare och öka den upplevda tryggheten för förbipasserande.

Marken närmast likriktarstationen hårdgörs för att säkerställa åtkomst för servicefordon. Marken bortanför den hårdgjorda ytan utgörs av gräsytor med träd placerade i en rad längs cykelvägen. Befintliga träd på ytan bevaras i stor utsträckning och där trädalléerna öster om cykelbanan kan kompletteras med befintliga träd som flyttas från den norra delen av Dag Hammarskjöldsleden.

4.3.10 Återställningsyta i slänt vid Göteborgs naturhistoriska museum

Området för återställning efter schakt för bergtunnelpåslag utgörs av en slänt intill Museibacken, upp mot Göteborgs naturhistoriska museum. Återställningen ska utföras med hänsyn till det befintliga landskapet samt mildra effekterna av schaktens intrång.

Slänten utgör en övergångszon mellan lövskog och öppen park och där finns en samling av flera särskilt skyddsvärda gamla träd. I slänten finns även berg i dagen, inslag av buskar och ett lägre fältskikt av bland annat vitsippa. Biotopen har höga naturvärden som är direkt kopplade till träden vilka också är viktiga habitat för exempelvis insekter, fåglar och fladdermöss.

På sommaren utgör slänten en grön vägg medan den under vinterhalvåret är mer genomsiktig. Då syns berget och Göteborgs naturhistoriska museum tydligare uppe på höjden. Platsen är en del av ett större sammanhang, där slänten fortsätter söderut och skapar en tydlig höjdrygg mot den öppnare lägre parkdelen. Återställningsytan är lokaliserad nära Slottsskogens huvudentré.

Eftersom slänten ligger i nära anslutning till Slottsskogens huvudentré kräver den en återställning som utförs med varsamhet och omsorg för dess känsliga läge. Ambitionen är att bergskärningen efter schakten inte ska synas, vilket

uppnås genom att fylla upp med jord- och fyllnadsmassor för blivande växtbäddar.

Återställningen av vegetation föreslås utföras med träd, lägre markskikt med örtartad vegetation och buskar som kan tillföra nya naturvärden i form av en brynzon. Då stora trädvolymerna kommer att tas bort kan denna yta ses över utifrån de nya förutsättningarna och undersöka om det finns nya möjligheter för exempelvis siktlinjer och synliggörande av trappan upp till Göteborgs naturhistoriska museum. Slänten behöver gestaltas utifrån ett helhetsperspektiv med hänsyn till hela slänten och kullen, koppling till muséet och huvudentrén in i Slottsskogen.

5 Fortsatt arbete

I fortsatt arbete kommer trafikutformningen och gestaltningen inom och i anslutning till planområdet att fördjupas. Detta kommer bland annat att ske med avseende på val av scenario för områdesbussens körväg och framkomlighet, fortsatt anpassning av utformningen utifrån genomförda trafikanalyser respektive hantering av konflikter mellan ledningar och träd. Och som del i detta fördjupa och anpassa gestaltningen utifrån förändringarna. Förslaget kommer också hantera tillgänglighet, framkomlighet och kvaliteter för de olika trafikanterna och trafikslagen mer i detalj. Därtill utveckla effekt- och konsekvensbeskrivningen av förslaget utifrån fler och fördjupade analyser.

Som del i fortsatt arbete kommer även situationen under byggtiden och dess effekter och konsekvenser att studeras.

I fortsatt arbete kommer förslag och Förslagshandling att samordnas med arbetet i den parallella Förslagshandlingen för Slottsskogens entré.

Slutligen kommer förutsättningar och medskick till vidare planarbete och projektering att identifieras och beskrivas. Till exempel på frågeställningar är om något särskilt behöver beaktas, vad som fortsatt eventuellt behöver detaljstuderas, eventuella frågor som inte fullt är lösta samt eventuella förutsättningar som ej är utredda som kan påverka utformning.

6 Bilagor

Planritningar

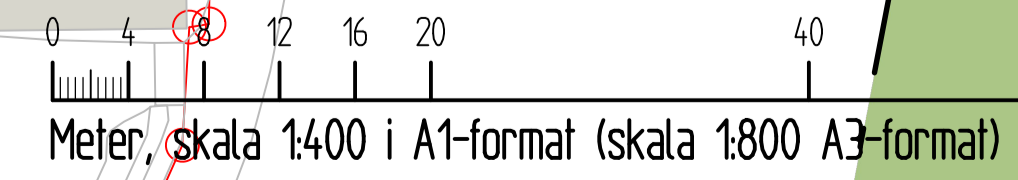
EXF-2023-00924-06-101-0400-4401.pdf
EXF-2023-00924-06-101-0400-4402.pdf
EXF-2023-00924-06-101-0400-4403.pdf

Sektionsritningar

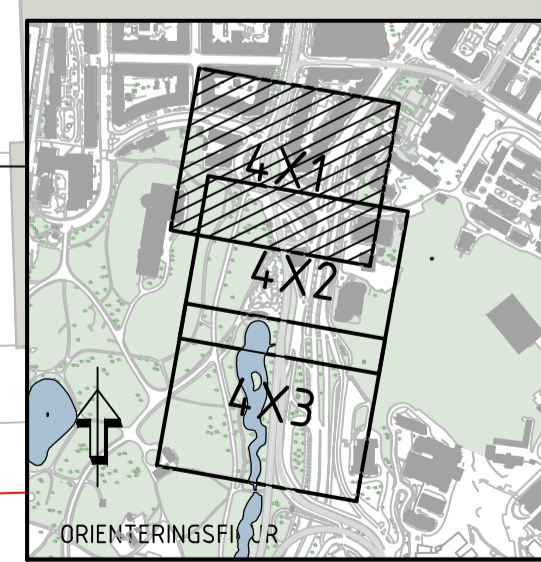
EXF-2023-00924-06-300-0400-4501.pdf
EXF-2023-00924-06-300-0400-4502.pdf
EXF-2023-00924-06-300-0400-4503.pdf
EXF-2023-00924-06-300-0400-4504.pdf
EXF-2023-00924-06-300-0400-4507.pdf
EXF-2023-00924-06-300-0400-4508.pdf



- ### TECKENFÖRKLARING
- KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWREF 99 12 00
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH 2000
- BEFINTLIGT**
- BEFINTLIGHETER
 - FASTIGHETSGRÄNS
 - DETALJPLAN, GRÄNS
- TRAFIKFÖRSLAG**
- KANTSTÖD MED VISNING
 - KANTSTÖD NOLLAD/BELÄGGNINGSKANT
 - VÄGMARKERING
 - RÄCKE (EJ VÄGRÄCKE)
- BYGGNAD
 - GÅNGBANA
 - KOMBINERAD GÅNG- OCH CYKELBANA
 - CYKELBANA
 - TORG
 - GRÖNYTA
 - KOLLEKTIVTRAFIK, KÖRFÄLT
 - KOLLEKTIVTRAFIK, HÅLLPLATS
 - KÖRBANA
 - PARKERING ANGÖRING
 - REFUG, STÖDREMSA, ÖVRIGA YTOR



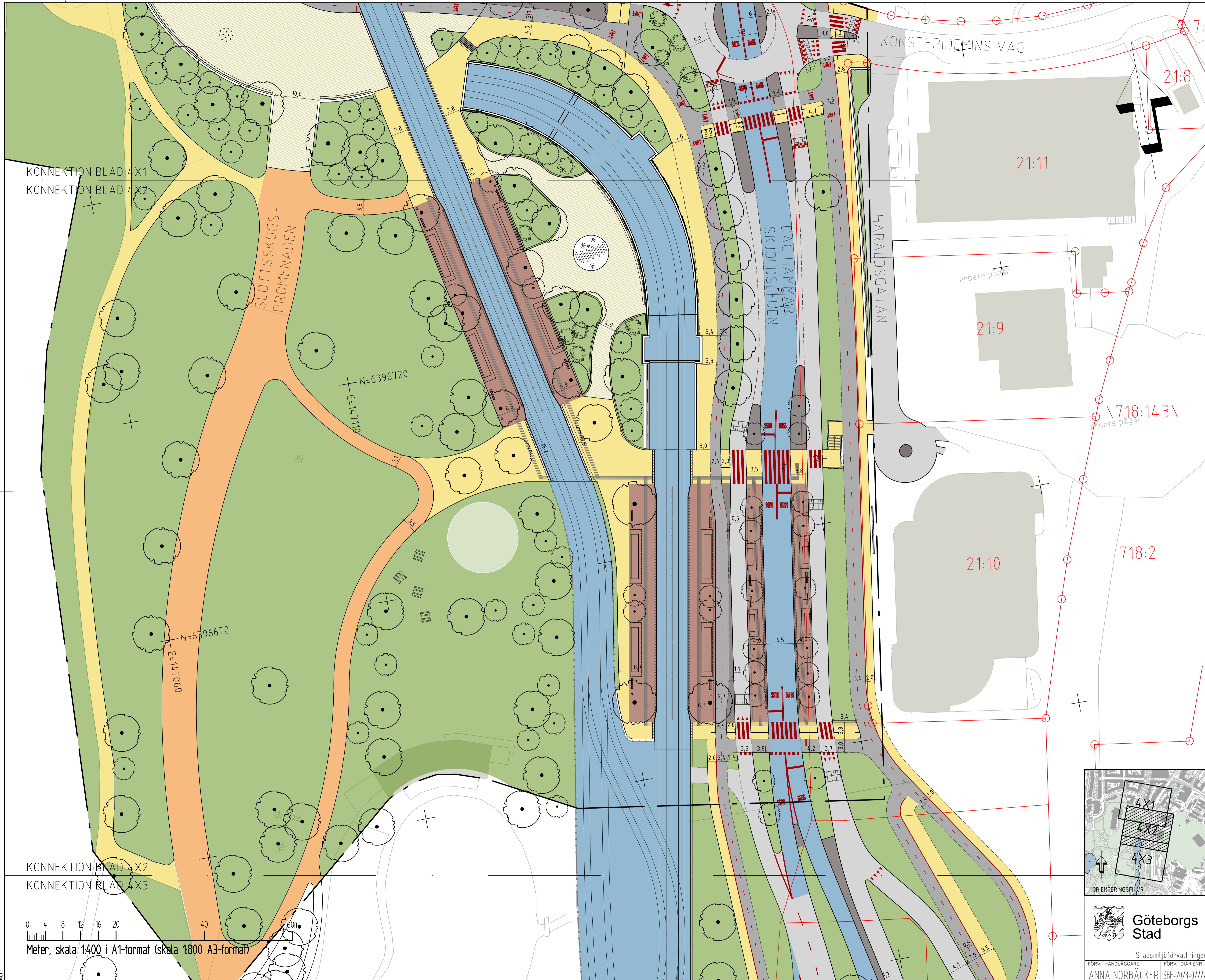
KONNEKTION BLAD 4X1
 KONNEKTION BLAD 4X2



Göteborgs Stad
 Stadsmiljöförvaltningen
 FÖR. HANDLÄGGARE: ANNA NORBÄCKER
 FÖR. DIARIENR: SBF-2023-02222

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
COWI				
COWI AB VIKINGSGATAN 3 SE - 411 04 GÖTEBORG 031-650 10 00				
UPPDRAG NR A222245	RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID		
DATUM 2025-09-30	UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID		
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS PLAN BLAD 4X1 LINNÉPLATSEN, ROSENGATAN & LINNÉPLATSEN				
FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.	
	1:400	EXF202300924-4.01		

C:\AD\K\CO\GOWI\ACC_ED\A222245_7\LUF-LINNE\PROJECT FILES\02_SHARED\COWI\T - TRAFIK\TRIMNIS_EXF-2023-022245-06-10-0400-1401DWG - PATTIAS DREFELT
 07:30
 2025-11-26
 TH2025:1



TECKENFÖRKLARING

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWREF 99 12 00
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH 2000

BEFINTLIGT

- BEFINTLIGHETER
- FASTIGHETSGRÄNS
- DETALJPLAN, GRÄNS

TRAFIKFÖRSLAG

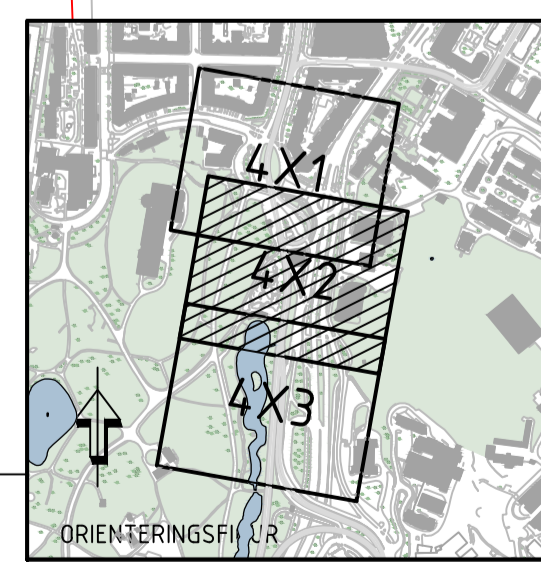
- KANTSTÖD MED VISNING
- KANTSTÖD NOLLAD/BELÄGGNINGSKANT
- VÄGMARKERING
- RÄCKE (EJ VÄGRÄCKE)

- BYGGNAD
- GÅNGBANA
- KOMBINERAD GÅNG- OCH CYKELBANA
- CYKELBANA
- TORG
- GRÖNYTA
- KOLLEKTIVTRAFIK, KÖRFÄLT
- KOLLEKTIVTRAFIK, HÅLLPLATS
- KÖRBANA
- PARKERING ANGÖRING
- REFUG, STÖDREMSA, ÖVRIGA YTOR

KONNEKTION BLAD 4X1
 KONNEKTION BLAD 4X2

KONNEKTION BLAD 4X2
 KONNEKTION BLAD 4X3

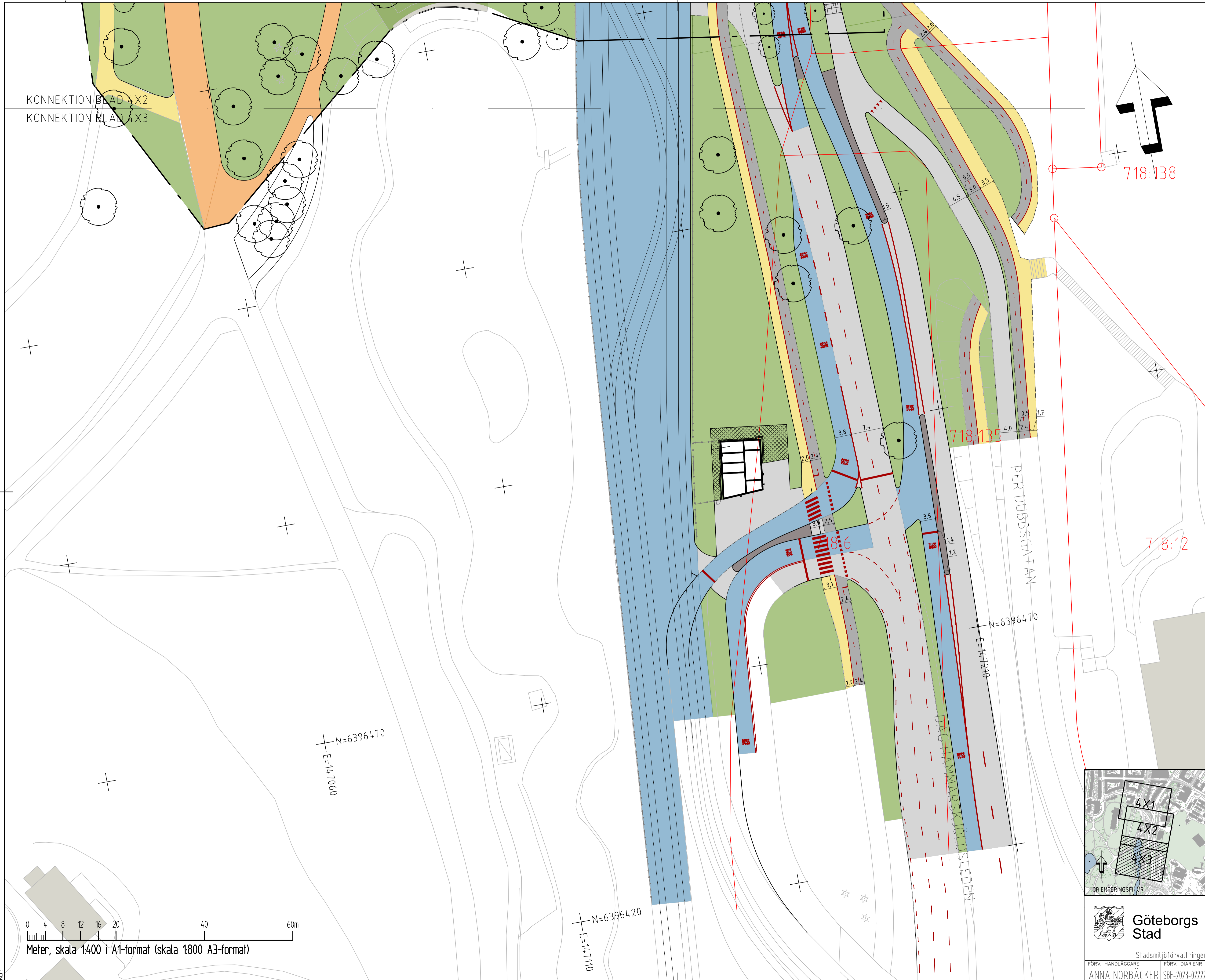
0 4 8 12 16 20 40 60m
 Meter, skala 1:400 i A1-format (skala 1:800 A3-format)



Göteborgs Stad
 Stadsmiljöförvaltningen
 FÖRV. HANDLÄGGARE: ANNA NORBÄCKER
 FÖRV. DIARIENR: SBF-2023-02222

Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
COWI		COWI AB VIKINGSGATAN 3 SE - 411 04 GÖTEBORG 031-650 10 00		
UPPDRAG NR A222245	RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID		
DATUM 2025-09-30	UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID		
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS PLAN BLAD 4X2 TRÅG & HÅLLPLATSER				
FORMAT	SKALA	RITINGSNUMMER	REV.	
	1:400	EXF202300924-44.02		

C:\ADDC\ACC005\COWI\ACCE\EDVA\22245\7-LINJE-PROJECT\FILES\02-SHARED\COWI\T - TRAFIKRITNING\REV-2023-0924-06-10-0400-1402DWG - PÅTTIAS DREFELT
 2025-11-26 07:31 TH2025:1



TECKENFÖRKLARING

KOORDINATSYSTEM I PLAN: SWREF 99 12 00
 KOORDINATSYSTEM I HÖJD: RH 2000

BEFINTLIGT

- BEFINTLIGHETER
- FASTIGHETSGRÄNS
- DETALJPLAN, GRÄNS

TRAFIKFÖRSLAG

- KANTSTÖD MED VISNING
- KANTSTÖD NOLLAD/BELÄGGNINGSKANT
- VÄGMARKERING
- RÄCKE (EJ VÄGRÄCKE)

- BYGGNAD
- GÅNGBANA
- KOMBINERAD GÅNG- OCH CYKELBANA
- CYKELBANA
- TORG
- GRÖNYTA
- KOLLEKTIVTRAFIK, KÖRFÄLT
- KOLLEKTIVTRAFIK, HÅLLPLATS
- KÖRBANA
- PARKERING ANGÖRING
- REFUG, STÖDREMSA, ÖVRIGA YTOR

718:138

718:135

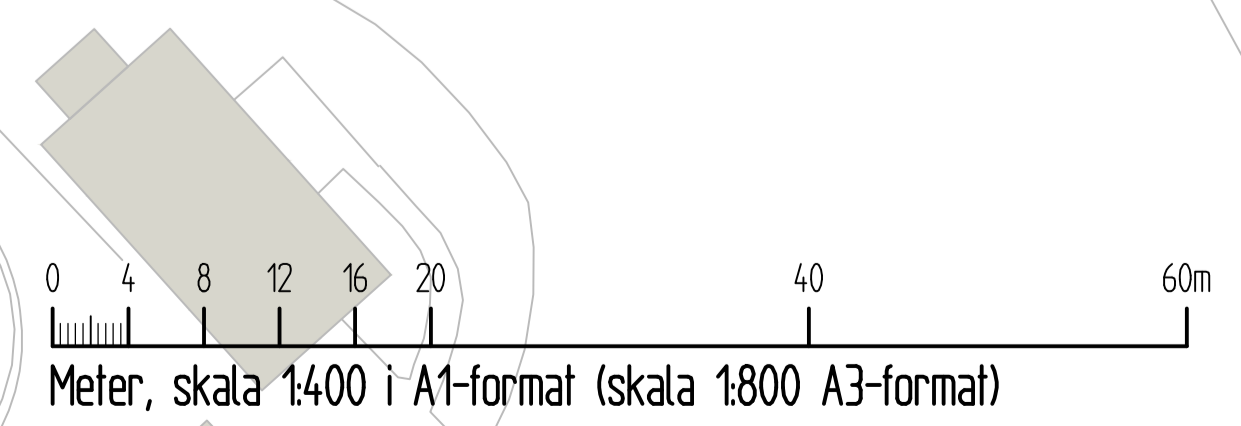
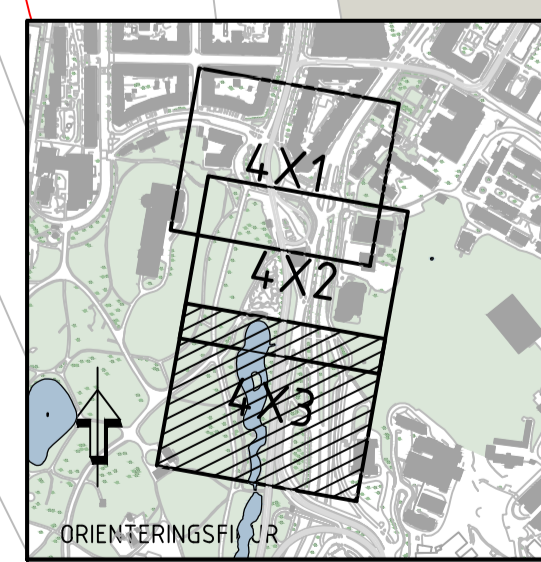
718:12

N=6396470
E=147060

N=6396420
E=147110

N=6396470
E=147210

KONNEKTION BLAD 4X2
KONNEKTION BLAD 4X3



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅDSHANDLING
 LINDHOLMSFÖRBINDELSEN
 LINNÉPLATSEN
 DETALJPLAN

COWI
 COWI AB
 VIKINGSGATAN 3
 SE - 411 04 GÖTEBORG
 031-650 10 00

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLÄGGARE
A222245	M. DREFELT	E. FRID
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-09-30	P. SKÖLD	E. FRID

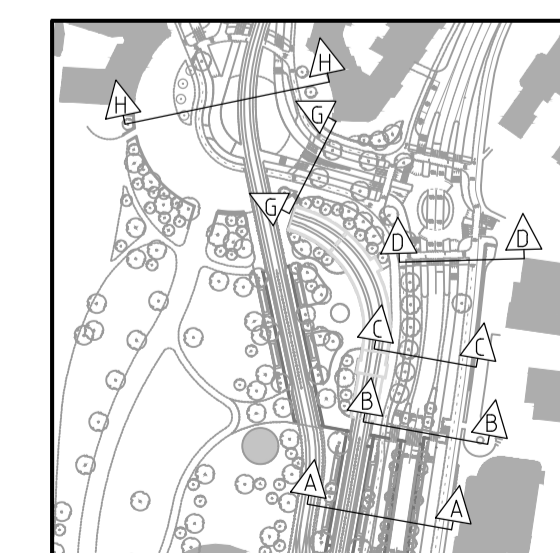
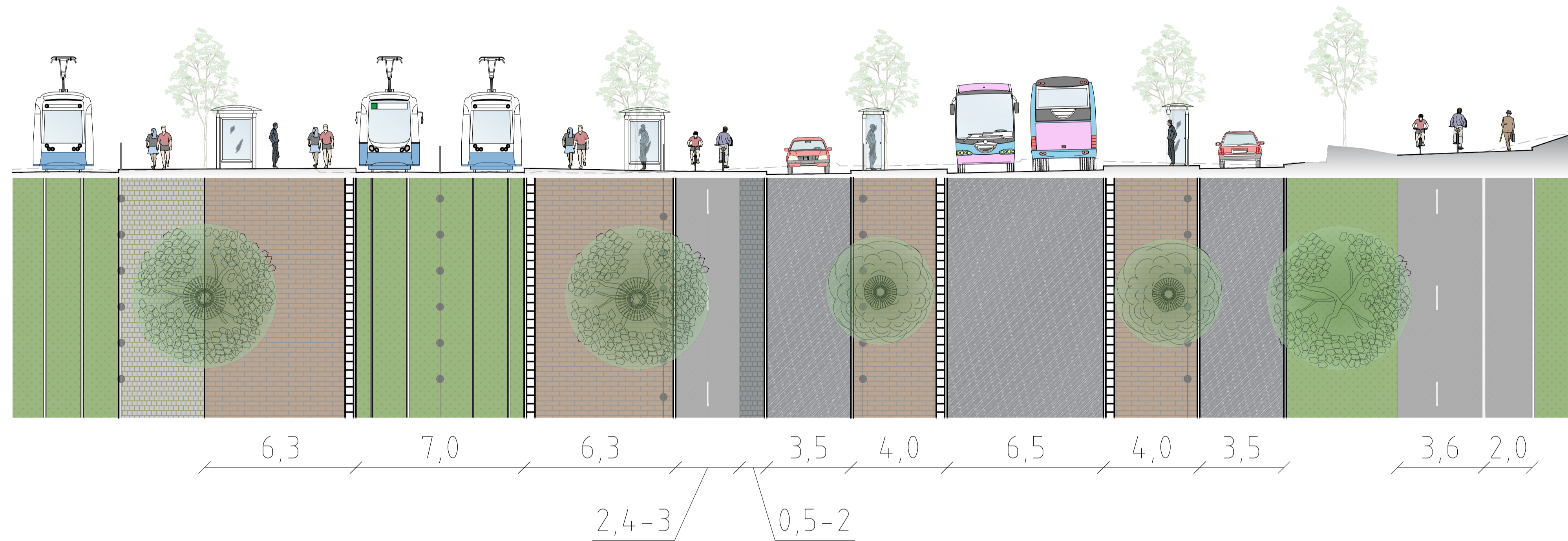


Göteborgs Stad
 Stadsmiljöförvaltningen
 FÖRV. HANDLÄGGARE FÖRV. DIARIENR
 ANNA NORBÄCKER SBF-2023-02222

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLÄGGARE
A222245	M. DREFELT	E. FRID
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-09-30	P. SKÖLD	E. FRID

FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS
 PLAN
 BLAD 4X3
 DAG HAMMARSKJÖLDSLEDEN & PER DUBBSG.

FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
	1:400	EXF202300924-4403	



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
UPPDRAG NR A222245		RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID	
DATUM 2025-09-30		UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID	

Göteborgs Stad
Stadsmiljöförvaltningen

FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS
SEKTION
A-A
DAG HAMMARSK JÖLD

FÖR. HANDLÄGGARE
ANNA NORBACKER

FÖR. DIARIENR
SBF-2023-02222

FORMAT
SKALA
RITNINGNUMMER
EXF202300924-4501

TH version
TH2025:1



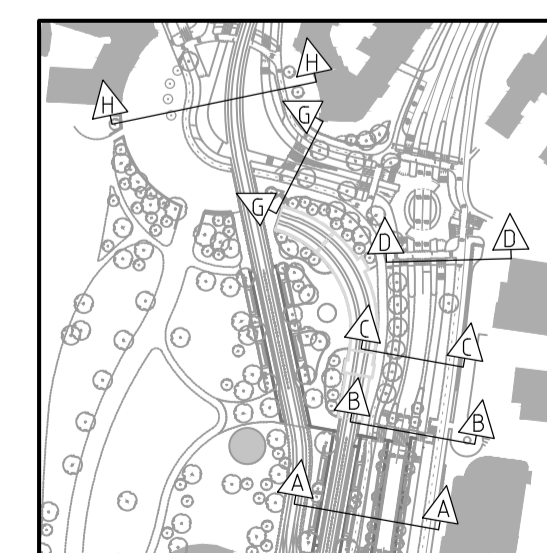
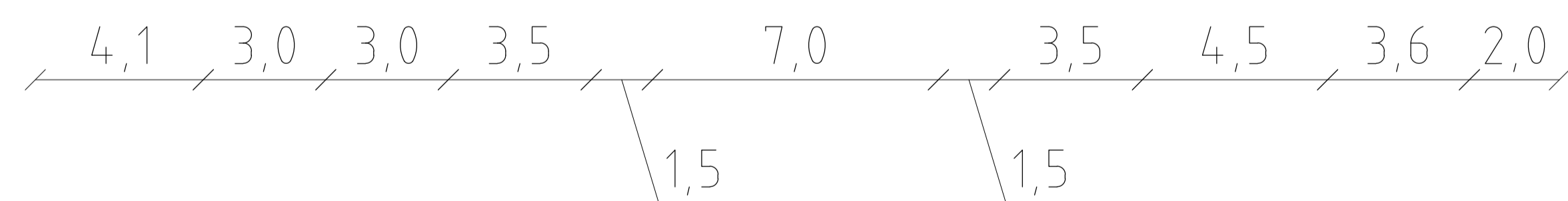
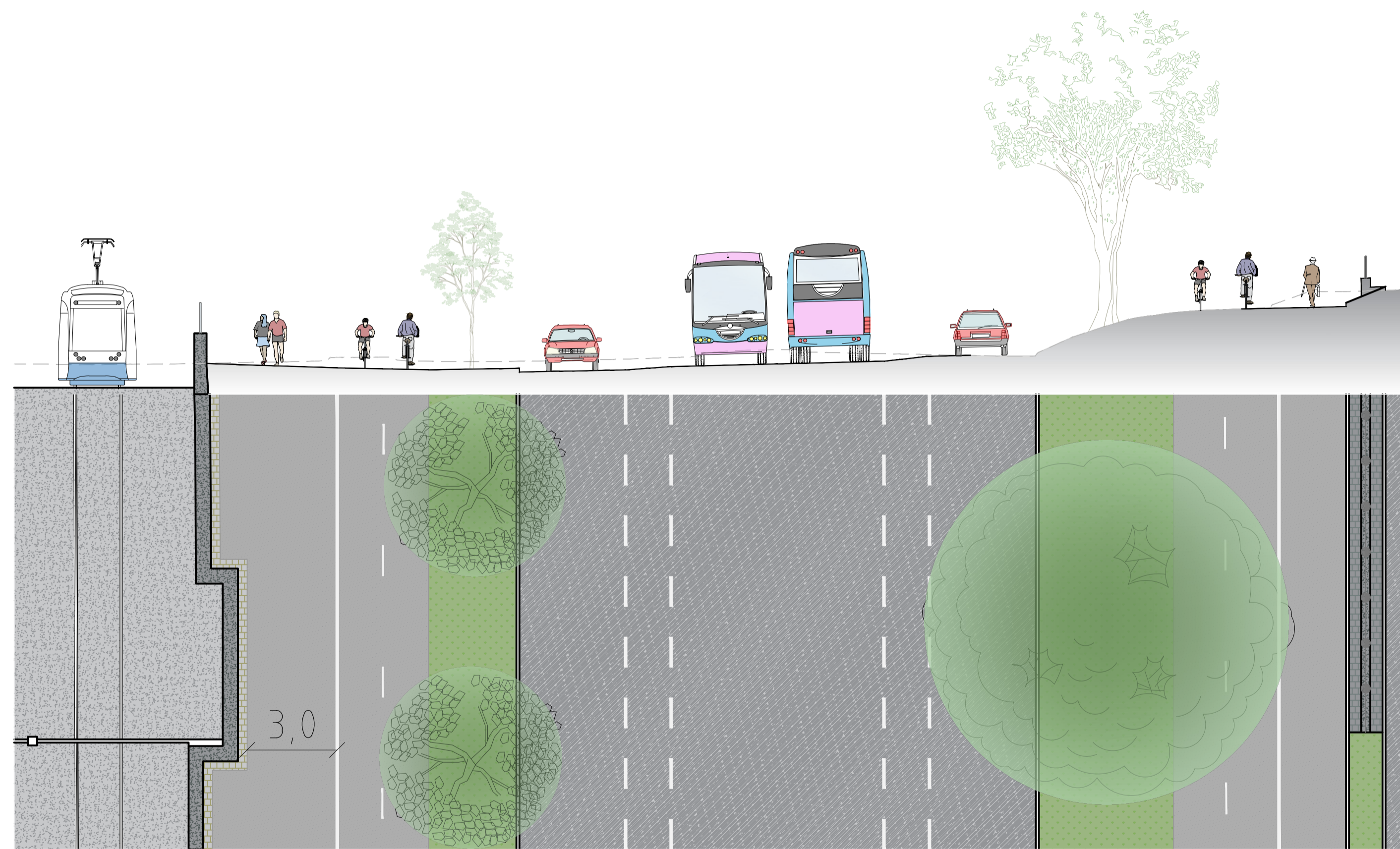
4,4 / 2,4 / 2,0 / 3,7 / 3,5 / 6,5 / 3,8 / 3,5 / 4,7 / 3,6 / 2,0



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
UPPDRAG NR A222245		RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID	
DATUM 2025-09-30		UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID	
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS SEKTION B-B DAG HAMMARSK JÖLDSLEDEN				
FÖR. HANDLÄGGARE ANNA NORBACKER		FÖR. DIARIENR SBF-2023-02222	SKALA	RITNINGNUMMER EXF202300924-4502

Göteborgs Stad
Stadsmiljöförvaltningen

C:\AD\A\CC0005\COWI\KCE_ED\A\A22245_7_LHF-LINNE\PROJECT FILES\02_SHARED\COWI\T - TRAFIK\BILDNING\KVF-2023-00924-06-300-0400-4502.DWG MATTIAS DREFELT



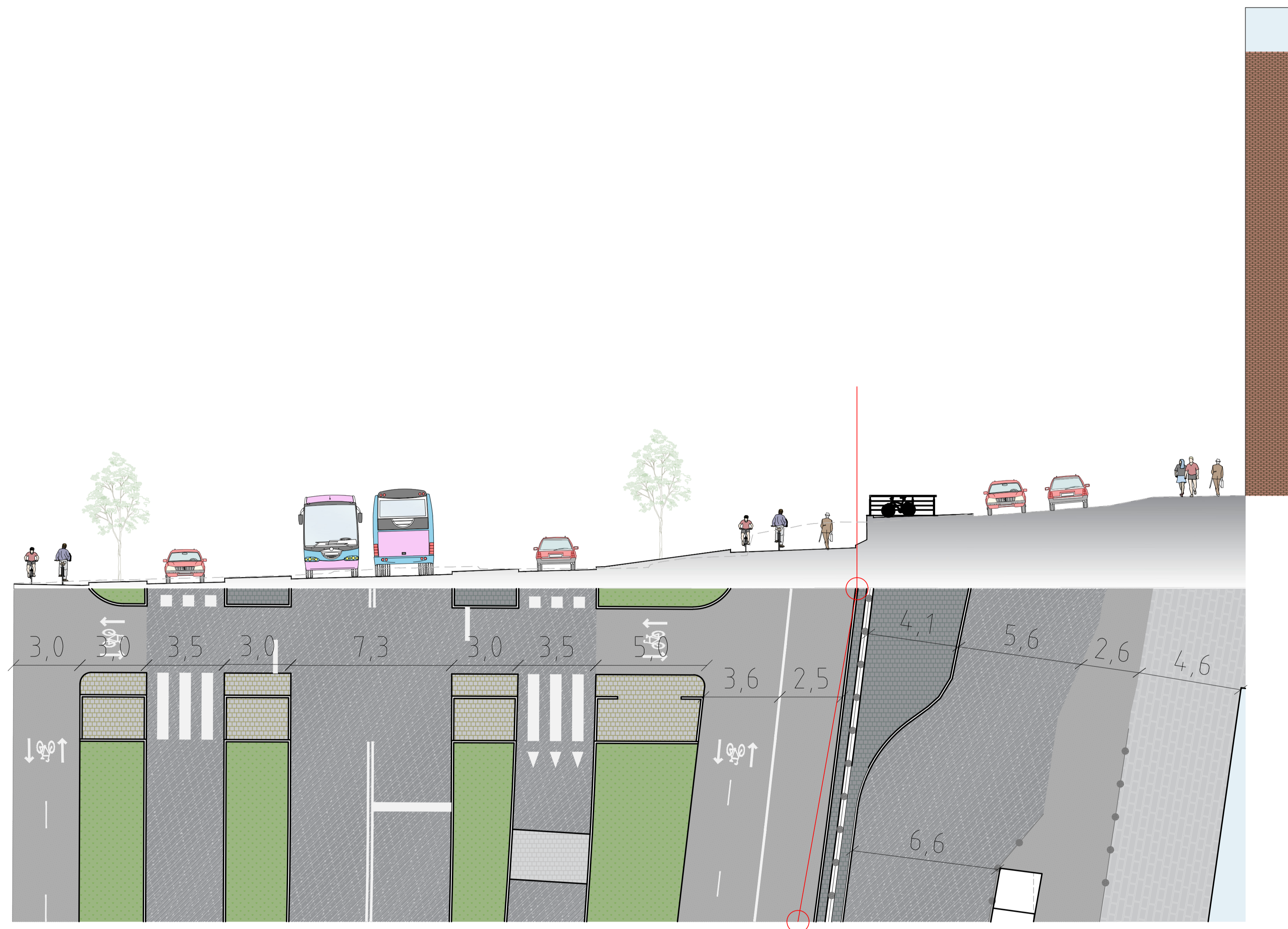
Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
		COWI AB VIKINGSGATAN 3 SE - 411 04 GÖTEBORG 031-650 10 00		
UPPDRAG NR	A222245	RITAD AV	M. DREFELT	HANDLÄGGARE
DATUM	2025-09-30	UPPDRAGSANSVARIG	P. SKÖLD	GRANSKAD AV
			E. FRID	E. FRID



Göteborgs Stad
Stadsmiljöförvaltningen
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS
SEKTION
C-C
DAG HAMMARSK JÖLD

FÖR. HANDLÄGGARE	FÖR. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
ANNA NORBÄCKER	SBF-2023-02222			EXF202300924-4503	

C:\AD\ACC005\COWI\ACC_ED\A\A22245 ? UHF-LINNE\PROJECT FILES\02_SAMRÅD\REV-2023-0924-06-30-04-00-1603.DWG MATTIAS DREFELT



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN

SAMRÅDSHANDLING
LINDHOLMSFÖRBINDELSSEN
LINNÉPLATSEN
DETALJPLAN

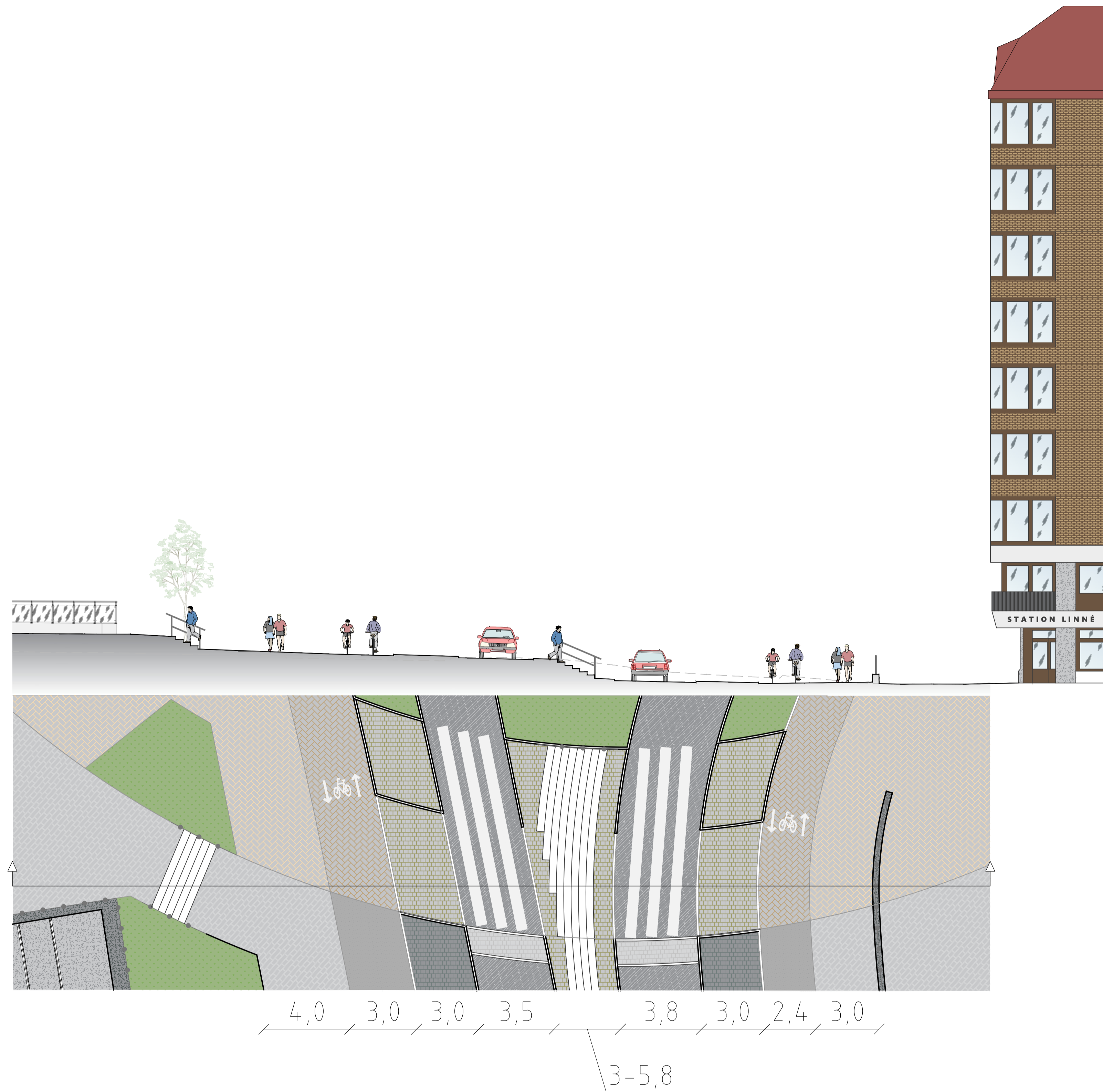
COWI COWI AB
VIKINGSGATAN 3
SE - 411 04 GÖTEBORG
031-650 10 00

UPPDRAG NR	RITAD AV	HANDLÄGGARE
A222245	M. DREFELT	E. FRID
DATUM	UPPDRAGSANSVARIG	GRANSKAD AV
2025-09-30	P. SKÖLD	E. FRID

Göteborgs Stad
Stadsmiljöförvaltningen
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS
SEKTION
D-D
DAG HAMMARSKJÖLD & HARALDSGATAN

FÖR.V. HANDLÄGGARE	FÖR.V. DIARIENR	FORMAT	SKALA	RITNINGNUMMER	REV.
ANNA NORBACKER	SBF-2023-02222			EXF202300924-4504	

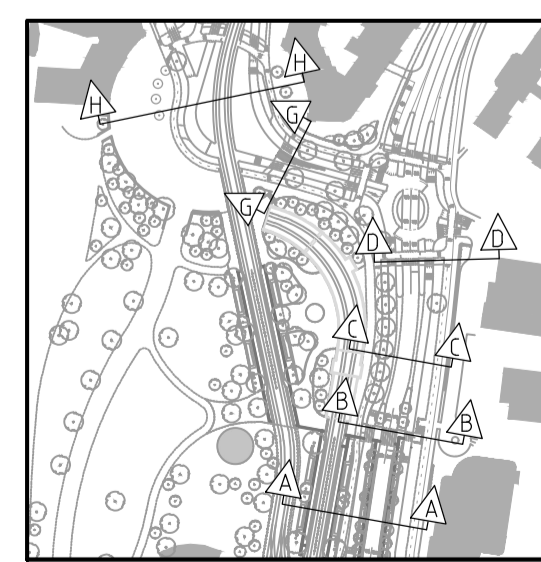
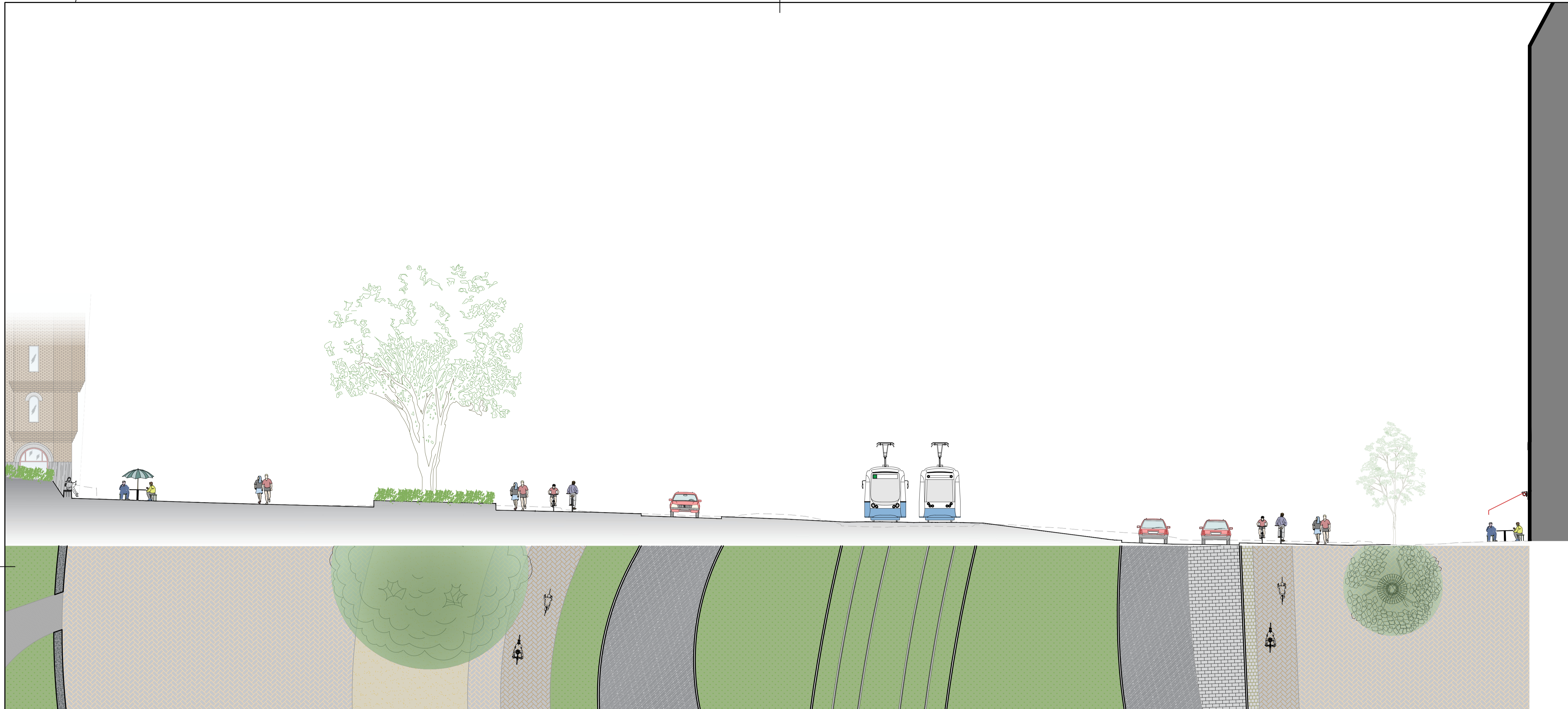
C:\AD\A\ACC005\COWI\AC\ED\A\22245\7\UHF-LINNE\PROJECT FILES\02_SHARED\COWI\T - TRAFIK\TRINING\LEV-2023-00924-06-300-9400-4504.DWG PÅTTAS DREFELT
 2025-11-26 07:12
 PLO: TH2025:1




Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
UPPDRAG NR A222245		RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID	
DATUM 2025-09-30		UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID	



FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS SEKTION G-G LINNÉPLATSEN			
FÖR. HANDLÄGGARE ANNA NORBACKER	FÖR. DIARIENR SBF-2023-02222	FORMAT SKALA	RITNINGNUMMER EXF202300924-4507



Rev.	ANT	ÄNDRINGEN AVSER	DATUM	SIGN
SAMRÅDSHANDLING				
LINDHOLMSFÖRBINDELSEN LINNÉPLATSEN DETALJPLAN				
UPPDRAG NR A222245		RITAD AV M. DREFELT	HANDLÄGGARE E. FRID	
DATUM 2025-09-30		UPPDRAGSANSVARIG P. SKÖLD	GRANSKAD AV E. FRID	
FÖRSLAGSHANDLING ALLMÄN PLATS SEKTION H-H LINNÉPLATSEN				
FÖR. HANDLÄGGARE ANNA NORBÄCKER		FÖR. DIARIENR SBF-2023-02222	FORMAT SKALA	RITNINGNUMMER EXF202300924-4508


Göteborgs Stad
 Stadsmiljöförvaltningen

C:\AD\A\CCDDCS\COWI\KCE_ED\A\A22245_7_LHF-LINNE_PROJECT_FILES\02_SHARED\COWI\T - TRAFIK\TRAFIK\K\A22245-06-300-9400-4508.DWG MATTIAS DREFELT
 2025-11-26 07:14