



Remiss- samråd

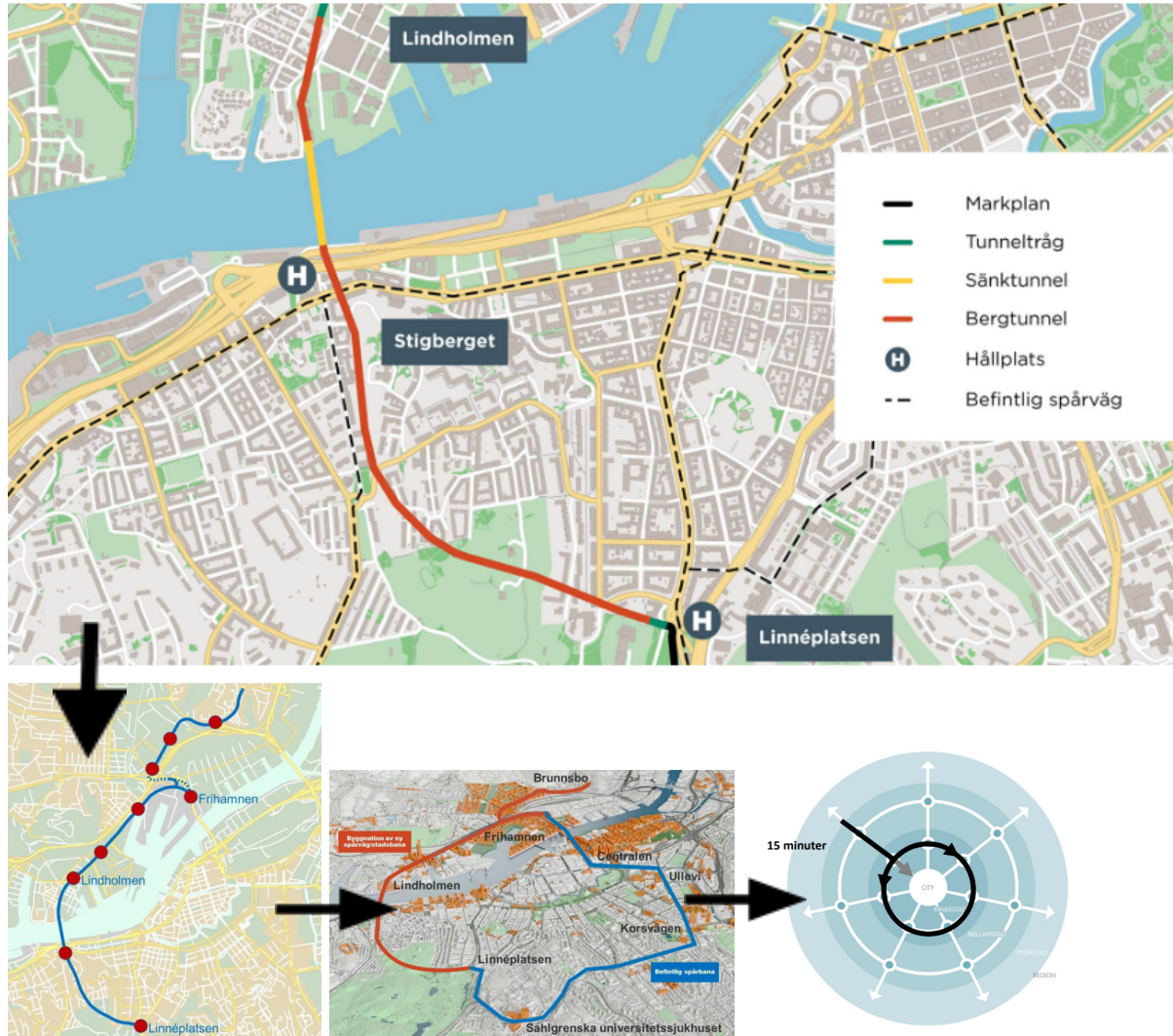
**BMP samråd (samråd för betydande miljöpåverkan) om Lindholmsförbindelsen,
Järnvägsplan**

Diarienummer Exploateringsförvaltningen: EXF-2023-02713

Naturskyddsföreningen i Göteborg stödjer förslaget "Lindholmsförbindelsen" samt tillhörande järnvägsplan men med reservation till förtydliganden och förbättringar kring vissa frågor. Föreningen stödjer också stadens slutsats att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas då projektet kommer medföra en påtaglig miljöpåverkan.

Bakgrund

Göteborgs Stad planerar att bygga en ny förbindelse mellan Lindholmen på Hisingen och Linnéplatsens hållplatsläge i form av en tunnel. Den utgör en del av "Program för Brunnsbo-Linné via Lindholmen", som i sig kommer tillhöra den så kallade "Innerstadsringen" i stadens kollektivtrafikprogram MålbildKoll2035. Ringen som syftar till att knyta samman staden och avlasta de centrala delarna med hjälp av ny spårväg av så kallade "stadsbanekvaliteter". Målet är att ringen ska komplettera "ekrarna" in mot city enligt MålbildKoll2035 för att avlasta centrala Göteborg. Förbindelsen syftar till att binda samman staden genom att erbjuda resande snabbare byten mellan Hisingen och södra delen av staden över Göta älv.



Figur 1. Lindholmsförbindelsen är en del av "Program för Brunnsbo-Linné via Lindholmen", som i sig är en del av "Innerstadsringen", som presenteras i "MålbildKoll2035".

I och med det pågående järnvägsplaneärendet har ett samrådsunderlag tagits fram för anläggning av ny spårvägsförbindelse mellan Lindholmen och Linnéplatsen, via Stigberget. Enligt underlaget utgör den ett: "underlag för samråd om järnvägsplan för Lindholmsförbindelsen inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan."

Naturskyddsföreningen har tagit del av samrådsunderlaget från och med 14:e november 2023.



Naturskyddsföreningen i Göteborg stödjer förslaget Lindholmsförbindelsen. Föreningen har tidigare yttrat sig om projektet i oktober 2020, när staden presenterade alternativen för hur förbindelsen skulle kunna utformas (diarienummer: 4122/19). Enligt föreningen hade en bro, som också kunde utnyttjas av cyklister och gående, varit det mest hållbara alternativet. Men staden valde att gå vidare med en tunnel. Föreningen kvarstår vid sin ståndpunkt om att en bro hade skapat minst påverkan på den befintliga naturmiljön, vilket kommer diskuteras vidare i detta yttrande, men stödjer förslaget att skapa en förbindelse mellan Lindholmen och Stigbergstorget.

Förslagets påverkan

Förbindelsen kommer skapa påtaglig miljöpåverkan. Enligt samrådsunderlaget, kapitel 6, inkluderar det bland annat: grundvatten, luftkvalitet, intrång i natur- och kulturmiljö, buller och vibrationer. Förslaget kommer också medföra betydande klimatpåverkan, särskilt under dess byggskede.

Masshantering och geotekniska åtgärder

En av de större miljöpåverkan förslaget kommer att ha som påföljd är på den befintliga miljöns berggrund. Enorma massor sten, grus, jord etcetera kommer behöva hanteras och förslaget innebär stora geotekniska åtgärder. Det behöver bemötas på ett så hållbart och långsiktigt sätt som möjligt och miljövänliga alternativ måste prioriteras.

Precis som samrådsunderlaget beskriver, kan miljöfarliga ämnen ligga under marken idag (vilket kommer kartläggas). Det behöver hanteras och förvaras på ett sådant sätt att det inte sprids vidare i närmiljön under byggskedet.

Den främsta påverkan kommer mestadels ske under byggtiden, medan driftsskedet innebär minimala ingrepp. Därför kommer denna aspekt vara huvudsakligen tidsbegränsad med ett slutdatum. Så att satsa på miljövänliga metoder och strategier kan vara en prioritering som inte innebär alltför stora investeringskostnader, om det planeras in från start, jämfört med att behöva sätta in åtgärder under driftsskedet som en eftertanke.

Grundvatten

Samrådsunderlaget förklarar på sida 93 och 95 att grundvattensänkning kan vara aktuellt under driftsskedet, vilket föreningen ser som en viktigt fråga som behöver prioriteras och hanteras innan projektets byggskede. Vi ser hur grundvattennivåerna varierar stort mellan



översvämningar och torka, bland annat på grund av sämre vatteninfiltration i städer samt klimatförändringar. Grundvattennivåerna har, precis som underlaget säger, stor påverkan på byggnader, befintliga naturmiljöers överlevnad och dricksvatten. Enligt Länsstyrelsen för Västra Götalandsregionen får *“många invånare och verksamheter i Västra Götaland sitt vatten från ett grundvattenmagasin, antingen genom en egen brunn eller genom kommunalt vatten.”* Grundvattensänkning bör inte användas som strategi vid varje större infrastrukturprojekt eftersom flera är planerade i Göteborg, bland annat Västlänken. Det kan leda till stora konsekvenser såsom vattenbrist i centrala Göteborg, byggnadsskador i äldre byggnader och trädöd under torra säsonger. Samtliga punkter strider mot stadens egna miljö- och klimatprogram och ett flertal globala/nationella riktlinjer och mål. Tätning, skyddsinfiltation och återinfiltation nämns som skyddsåtgärder och skadeförebyggande åtgärder i samrådsunderlaget i kapitel 6 och 7, men diskuteras inte om det kan kravsättas inför byggskedet utan att det kommer hanteras i kommande miljöprövning. Dessa och eventuella fler åtgärder som kan förhindra grundvattensänkning bör dessa prioriteras och bli krav i kommande miljöprövning.

Buller och vibrationer

Staden ska garantera göteborgarna en hälsosam livsmiljö, enligt *Miljö- och klimatprogram för Göteborgs Stad 2021-2030*. Men samrådsunderlaget visar hur buller och vibrationer kommer uppstå både under bygg- och driftskedet. Det kan leda till sämre livskvalitet om det kombineras med dagens stora mängd biltrafik inom utredningsområdet, särskilt Linneplatsens rondell som tar emot cirka 20 000 fordon/dygn enligt Göteborgs Stad.

Därför vill Naturskyddsföreningen i Göteborg att förbindelsen ska kompletteras med begränsning av personbilstrafiken på Linnéplatsen och Lindholmsallén. Det kan leda till mindre buller trots implementeringen av förbindelsen.

Luftkvalitet

Enligt samrådsunderlaget kan förslaget leda till sämre luftkvalitet vid tunnelmyrningar och ventilationstorn längs dess dragning. Det kommer därför uppstå nära invånarnas bostäder. Idag är gränserna för MKN för 98-percentilen av dygnsmedelvärdet och 98-percentilen av timmedelvärdet av NO₂ i utredningsområdet nådda eller nära att nås enligt sida 73 i samrådsunderlaget för till exempel Linnégatan (*“...höga halter av luftföroreningar förekommer på vissa gång- och cykelbanor inom utredningsområdet”*). Precis som i ovanstående rubrik bör förbindelsens implementering kompletteras med bilfria eller mycket begränsad biltrafik i utredningsområdet för att skapa bättre luftkvalitet. Idag utgör koldioxidutsläpp och tunga



partiklar från bilresor den största källan till sämre luftkvalitet i området enligt samrådsunderlaget på sida 72, därför bör omfattande begränsningar av biltrafiken leda till bättre luftkvalitet trots en implementering av elektriska spårvagnar.

Att staden beslutade att ha ett fåtal hållplatser är positivt eftersom det ger färre start- och stoppunkter för vagnarna, det vill säga färre platser där mer friktion skapas på spåren.

Intrång i natur- och kulturmiljöer ovan mark

Lindholmsförbindelsen kommer att göra ett visst intrång i befintliga natur- och kulturhistoriska miljöer enligt samrådsunderlaget. Utanför de geotekniska ingreppen som beskrivs ovan, eftersom förbindelsen kommer att gå mestadels under mark och endast har ett fåtal hållplatser anser föreningen att intrånget har minimerats i jämförelse med dess storlek. Vid fler start- och stoppunkter hade intrånget varit större, specifikt vid hållplatserna.

Men det är fortfarande starkt rekommenderat av Naturskyddsföreningen i Göteborg att alla träd som tas ned under byggskedet ska flyttas till närliggande platser, bevaras i möjligaste mån och att död ved bevaras på plats eller flyttas.

Trafik

Förbindelsen kommer erbjuda snabbare turer mellan Hisingen och Göteborg än idag. Det kan skapa en stor nyttoeffekt för stadens invånare. Idag är kollektivtrafiksystemet mycket beroende av trafiknoderna i centrala Göteborg, särskilt Brunnsparken och centralstationsområdet, eftersom majoriteten av spårvagns- och busslinjerna går genom dem. Det leder till flaskhalsar, överbelastning och förseningar med höga kostnader som långsiktig konsekvens. Därför behöver dem avlastas med nya linjedragningar, precis som *MålbildKoll2035* förklarar. Både Bangårdsförbindelsen, som föreningen yttrade sig på tillsammans med cykelfrämjandet tidigare i år (diarienummer: SBF-2023-00397), och Lindholmsförbindelsen kan vara några lösningar på problemet. Just Lindholmsförbindelsen ger dessutom resenärer snabbare byten och bättre kopplingar mot Hisingen utan att använda Hisingsbron.

Föreningen ser därför förbindelsen som ett mycket bra förslag för att skapa ett bättre kollektivtrafiksystem i Göteborg och uppmantra fler att använda mer hållbara transportmedel än personbilen. Vidare anser föreningen att det är mycket fördelaktigt att staden beslutade att använda färre hållplatser längs förbindelsen, för att kunna erbjuda snabbare byten mellan Hisingen och Linnéplatsen i jämförelse med om fler hållplatser hade planerats. För mer lokala hållplatser inom utredningsområdet finns redan de buss- och spårvagnslinjerna som idag går



mellan Järntorget och Linnéplatsen. Det som behövs idag är snabbare kollektivtrafik över Göta älv som inte blir påverkad av flaskhalsarna i centrala Göteborg.

Upprättning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Föreningen stödjer stadens slutsats att en MKB ska upprättas baserat på samrådsunderlagets information, vilket diskuteras i ovanstående rubriker.

Förslag på kortsiktiga förändringar

Naturskyddsföreningen i Göteborg önskar en utförlig MKB som förklarar hur staden ska bemöta utmaningen med grundvattennivån under projektets driftskede, både på kort och lång sikt. Föreningen efterfrågar mer ambitiösa planer som ger resultat, även om det skulle kosta mer under projekteringskedet. För kostnaderna som sparas in under lång sikt kommer vara mycket större för framtida generationer, det vill säga de som kommer använda förbindelsen, än en kortsiktig implementering under tidigt skede.

Detsamma gäller filtrering av luftpartiklar vid tunnelutmyningarna, ventilationstornen samt ventilationsschakt under byggskedet.

Förslag på långsiktiga förändringar

Naturskyddsföreningen i Göteborg föreslår att närområdena kring förbindelsens dragning och den påkopplade Brunnsö-sträckningen (det vill säga *Spårväg och Citybuss Brunnsbo – Linné via Lindholmen* enligt samrådsunderlaget) ska ha mycket begränsad biltrafik. Detta för att bemöta den sämre luftkvaliteten, bullret och vibrationerna som den nya spårvägsdragningen kommer skapa, särskilt vid ventilationstorn nära bostäder och tunnelmyningarna. Det kommer skapa en bättre livsmiljö, stödja det enorma miljöarbetet staden har framför sig och ge mer plats för bussar, cyklister och gående.

Det är fastställt att drastiska åtgärder kommer behövas för att vi ska kunna uppnå de uppsatta huvudmål och delmål till 2030 för att skapa ett hållbart samhälle, enligt Agenda 2030, IPCC och Naturvårdsverket. Vi är långt ifrån att uppnå dem och bland vissa har vi till och med blivit sämre, såsom biologisk mångfald och luftkvalitet i städer. Ovanstående förslag kan vara denna "drastiska åtgärd" som skapar ett viktigt mervärde enligt Naturskyddsföreningen i Göteborg.



Slutsats

Lindholmsförbindelsen och dess kopplade framtida projekt är ett bra steg i rätt riktning mot ett hållbart samhälle, där bättre kollektivtrafik kan erbjudas istället för personbilen. Idag behövs snabbare turer mellan Hisingen och resten av Göteborg, utan att påverka den redan överbelastade centrala delen av staden. Bra skadeförebyggande åtgärder föreslås i underlaget som kan leda till ett mer hållbart byggande av förbindelsen. Men mer kan göras, mer måste göras, för vi ska bemöta våra egna mål till år 2030. Så låt oss använda detta ambitiösa infrastrukturprojekt för att göra mer än ventilationstorn, flytta träd och föreslå skadeförebyggande åtgärder. Låt oss också plantera fler träd i samband med byggskedet (inte bara återplantera), bygg öppna och gröna dagvattenlösningar samt filteringsbart material för grundvattnet, begränsa personbilens plats i gaturummet och kravsätt viktiga skadeförebyggande åtgärder tidigt. Det finns så mycket mer som kan göras, och det kommer kosta mindre att göra det nu än om nästa generation ska bygga om.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom
Oskar Tagesson
Ordförande