

Ökad tillgänglighet till Ramberget

Januari 2016

Publicerad i denna form juni 2016



FÖRORD

Denna rapport syftar till att utreda tillgänglighet till Ramberget och Keillers park i samband med föreslagen utbyggnad av linbana över Göta älv och vidare norrut. Linbanan är föreslagen att gå mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen, via Lindholmen och Lundby. Under detta arbetes gång har frågan ställts om en linbana även skulle kunna bidra till att göra Ramberget mer tillgängligt, samt om det finns ett behov av detta. Rapportens slutsats är att en linbana kan bidra till att öka Rambergets tillgänglighet. Då en sådan linbana troligen inte skulle utgöras av kollektivtrafik och inte är en tydlig del av den stomlinbana trafikkontoret planerar för, har frågan om en mindre linbana inte drivits vidare av trafikkontoret.

I juni 2016 godkändes *Åtgärdsvalsstudie: Linbana över älven år 2021 – Att etablera urbana linbanor i Göteborg* av Trafiknämnden. Rapporten sammanfattar hur trafikkontoret har arbetat vidare med medborgarnas idé, vilka slutsatser som har dragits i arbetet samt vilket material som ligger till grund för slutsatserna och slutligen ställningstaganden inför fortsatt arbete.

Göteborgs Stad har genom Trafiknämnden sedan 2013 utrett frågan om linbanor som en del av det kollektiva resandet i Göteborg. Skulle linbana börja ses som en del av kollektivtrafiken är detta det första nya kollektivtrafikslaget i Sverige sedan införandet av tunnelbanan i Stockholm på 1930-talet. Göteborg & Co fick i oktober 2009 i uppdrag av kommunstyrelsen utreda hur stadens 400-årsjubileum skulle kunna firas. Göteborg & Co genomförde utredningsuppdraget i en öppen dialog med nämnder, bolag, allmänhet och ett stort antal experter inom en rad olika områden. Resultatet summerades i *Möjligheter på väg till Göteborgs 400-årsjubileum. Förslag till arbetsplan*. Linbana i Göteborg fanns då med som ett medborgarförslag.

ÖKAD TILLGÄNGLIGHET TILL RAMBERGET

Dnr 2367/15

Trafikkontoret, Göteborgs stad
www.goteborg.se/trafikkontoret

Organisationsnummer: 212000-1355
trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se

www.forlivochrorelse.se/linbana
031-365 00 00



ÖKAD TILLGÄNGLIGHET TILL RAMBERGET

– förstudie

15 Januari 2016



Göteborgs
Stad

RAMBOLL

© Göteborgs Stad Trafikkontoret

Förstudien är upprättat av Göteborgs stad Trafikkontoret.

Konsult: Ramböll Sverige AB, Göteborg

Uppdragsledare: Linda Andersson

Handläggare: Julia Vilkénas, Karin Blomsterberg

Foto, Illustrationer och Fotomontage: Ramböll, om inget annat anges

INNEHÅLL

INLEDNING.....	4	ANALYS	16	SLUTSATS	30
BAKGRUND	4	FÖRBÄTTRING AV BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	17	ANVÄNDNING	30
UTREDNINGENS SYFTE	4	ALTERNATIV 1	18	FÖRBÄTTRING AV BEFINTLIG INFRASTRUKTUR	30
AVGRÄNSNING	4	ALTERNATIV 2	20	NYA TRANSPORTSYSTEM	31
HISTORIA OCH GÅVOBREVET	4	ALTERNATIV 3	22	UTFORMNING AV STATION	32
NULÄGE.....	6	SLUTSATS	24		
OMGIVNINGEN	6	NYA TRANSPORTSYSTEM	25		
RAMBERGETS KARAKTÄR	11	PLACERING AV EN LINBANA	26		
TILLGÄNGLIGHET TILL RAMBERGET	14	LOKALISERING AV STATION	28		

INLEDNING

Trafikkontoret, Göteborgs Stad, har gett Ramböll Sverige AB i uppdrag att utreda tillgänglighet till Ramberget och Keillers park i samband med föreslagen utbyggnad av linbana över Göta älv. Linbanan är föreslagen att gå mellan Järntorget och Wieselgrensplatsen. Under arbetet med förstudien har förutom trafikkontoret även representanter från park- och naturförvaltningen samt stadsdelsförvaltningen för Lundby varit delaktiga.

BAKGRUND

Tankarna om att bygga linbana i Göteborg kommer ursprungligen från en idé som flertalet invånare föreslog i samband med Göteborgs Stads medborgardialog kring hur stadens 400-årsjubileum kan firas.

Idén kring linbana har sedan studerats vidare och det har visat sig att linbana mycket väl kan fungera som komplement till stadens övriga kollektivtrafik och gång- samt cykelinfrastruktur.

UTREDNINGENS SYFTE

Syftet med den föreliggande förstudien är att titta på möjligheterna att med hjälp av linbana öka tillgängligheten till Ramberget (och Keillers park).

Utredningen ska visa på olika alternativ att med linbana eller på annat sätt angöra Ramberget. Vidare ska utredningen peka på för- och nackdelar med de olika alternativa lösningarna samt

omfatta en kostnadsbedömning. Eventuella behov av kompletterande service eller andra nödvändiga investeringar ska redovisas. Det ska också utföras en bedömning av hur de föreslagna lösningarna förhåller sig till Keillers gåvobrev.

AVGRÄNSNING

Den geografiska avgränsningen av utredningsområdet motsvarar primärområdena Rambergsstaden och Lindholmen inom stadsdelen Lundby.

Utredningen tar avstamp i en ögonblicksbild i dagsläget (oktober 2015). Viss redovisning görs av framtida prognoser avseende bebyggelseutveckling samt folkmängd med mera men inga ytterligare analyser har gjorts utöver tillgänglig statistik och prognoser och den kommunala planering som föreligger.

HISTORIA OCH GÅVOBREVET

Keillers park består av Ramberget, Ättestupan (Lilla Ramberget) samt området nordost om höjdpartierna som är mer av en "finpark", i flackare terräng. Ramberget har fått sitt namn efter det gammalsvenska ordet ram, som betyder korp.

Vid 1800-talets början fanns inga träd på berget då dessa tagits ned för att användas till ved och området under lång tid använts som betesmark. Berget var vid denna tidpunkt täckt av ljung. Men

vid 1800-talets mitt påbörjades flera projekt med återplantering av träd där bland annat bokar planterades, vilka idag utgör bokskogen i den nordöstra delen av parken. Upp mot toppen planterades tall och ek och senare även rönn och ek, på berget norra sida.



Vy över Panoramavägen.



Vy över Panoramavägen.

I början av 1900-talet donerade James Keiller, direktör för Götaveken, markområdet som blev Keillers park till Göteborgs Stad. Parkens förvaltning och bevarande är styrd av ett gåvobrev, i vilket Keiller angivit att parken skulle anordnas och skötas för "allmänhetens trefnad". Keillers park invigdes 1908. I gåvobrevet anges att parken ska bevaras för all framtid och att ingen mark får avyttras. Inga byggander får heller uppföras om det inte är för parkens vård eller den besökande allmänhetens trefnad.

Parken är utformad i nationalromantisk stil med många stenarbeten: stenmonument, vägvisning, murar och trappor. Stenbordet på bergets topp, som pekar ut väderstreck, landmärken, sevärdheter med mera, tillkom under mitten av 1900-talet.

Vattenreservoaren från 1910, också kallad vattentornet, på Rambergets sydöstra sluttning är rester efter Lundbys första kommunala vattenledning. Uppförandet av byggnaden skedde inom ramen för donationsbestämmelserna i gåvobrevet då James Keiller ville att Lundbyborna skulle ha bra dricksvatten.



Karta över primärområdena Rambergsstaden och Linholmen som utgör utredningsområde.

NULÄGE

OMGIVNINGEN

Stadsdel Lundby

Stadsdel Lundby är ett exempel på blandstad med balans mellan bostäder och verksamheter med ett bra serviceutbud och väl utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik. Stadsdelen omfattas av sju primärområden där Rambergsstaden och Lindholmen är aktuella för den här utredningen. Läget i staden är central och strategisk och det gäller inte minst Rambergsstaden och Lindholmen. Lundby är den stadsdel som har den starkaste befolkningstillväxten i Göteborg och det är här som det byggs flest bostäder. Utbyggnaden i stadsdelen lockar också många verksamheter att etablera sig här, inte minst på Lindholmen.

Befolkning

Det totala antalet invånare inom stadsdel Lundby uppgick 2014 till cirka 47 700 personer. Befolkningstillväxten är stark och har på 10 år ökat med cirka 37 procent. I och med den pågående utbyggnaden i stadsdelen, i Kvillestaden, på Lindholmen/Eriksberg och den planerade utbyggnaden av Frihamnen, förväntas en fortsatt mycket stark befolkningstillväxt i stadsdelen.

Inom primärområdet Rambergsstaden uppgår den totala befolkningen i dagsläget till cirka 9 300 personer (2014), medan dagbefolkningen uppgår till cirka 5 700 (2013). Med dagbefolkning avses

personer mellan 16-74 år som förvärvsarbetar. Inom primärområde Lindholmen uppgår den totala befolkningen till cirka 3 300 personer (2014), medan dagbefolkningen uppgår till cirka 11 600 (2013). I dagbefolkningen är inte studenter medräknade. Till och från Lindholmen reser varje dag ett stort antal studenter då det finns många skolor här, såväl gymnasier som högskolor.

Markanvändning

Inom Rambergsstaden är bostadsbebyggelsen framför allt koncentrerad till de östra och nord-östra delarna inom primärområdet. De västra delarna domineras helt av verksamhetsområden, förutom ett mindre område med bostäder mellan Inlandsgatan och Gropegårdsgatan. Resterande del av primärområdet utgörs av Ramberget med Keillers park samt den grönkil som sträcker sig från parkområdet norrut mot Virvelvindsgatan.

Inom Lindholmen är bostadsbebyggelsen koncentrerad till de västra delarna. Övriga delar består av verksamhetsområden och ytor för skolor. I den nordvästra utkanten finns ett handelsområde. Mellan Lundbyleden och Polstjärnegatan finns en "grönyta" som genomkorsas av Hamnbanan. Området är idag inhägnat och används egentligen inte alls men för framtiden finns planer på att öppna upp ytan och anlägga någon typ av grönområde/park där, som då kommer att ligga i nära anslutning till den nya bebyggelsen runt Karlavagnsplatsen. Om och när

Hamnbanans vidare utbyggnad till dubbelspår blir verklighet, på den återstående etappen Eriksberg-Kville som ännu inte är planlagd, finns i dagsläget ingen tidplan för. I de östra delarna ligger Frihamnsområdet som idag är dominerat av verksamheter och mark som kommer att exploateras, med start inom en snar framtid.

Stadsutveckling och kommunal planering

Lindholmen ingår i det område som omfattas av Vision Älvstaden. Vision Älvstaden är ett stadsomvandlingsprojekt med mål att omvandla Göteborgs centrala delar utmed älven till en levande och attraktiv innerstad. För Lindholmens del är byggnationen av Karlatornet med kompletterande bebyggelse en mycket genomgripande förändring som kommer att innebära ett stort till-



Wieselgrensplatsen



Vy från Ramberget mot Lindholmen.

skott av människor i området. Här kommer att byggas såväl bostäder, lokaler för verksamheter och service vilket också kommer att medföra många besökare förutom de som kommer att bo och arbeta i området.

Norr om Ramberget ingår primärområde Rambergsstaden och särskilt området runt Wieselgrensplatsen i det som Göteborgs Stad utpekat som prioriterade utbyggnadsområden. Utbyggnadsstrategin för dessa områden handlar till stor del om att förtäta i närhet till befintlig infrastruktur, samlokalisera bostäder, arbetsplatser och service samt förstärka kollektivtrafiken och skapa sammanhängande gångstråk.

Barriärer

Kopplingen mellan Rambergsstaden och Lindholmen är dålig. Mellan områdena utgör Hamnbanan och Lundbyleden en mycket kraftig barriär och det finns ett fåtal ställen att korsa barriären, vilket gäller för alla trafikslag. Särskilt svårt är det för gång- och cykeltrafikanter. Under hösten 2015 pågår byggnation av en gång- och cykelbro över Hamnbanan och Lundbyleden i höjd med Inlandsgatan vilket blir ett värdefullt tillskott för att överbrygga barriären. Mellan Polstjärnegatan och Lundbyleden finns idag en grönyta som också genomkorsas av Hamnbanan.

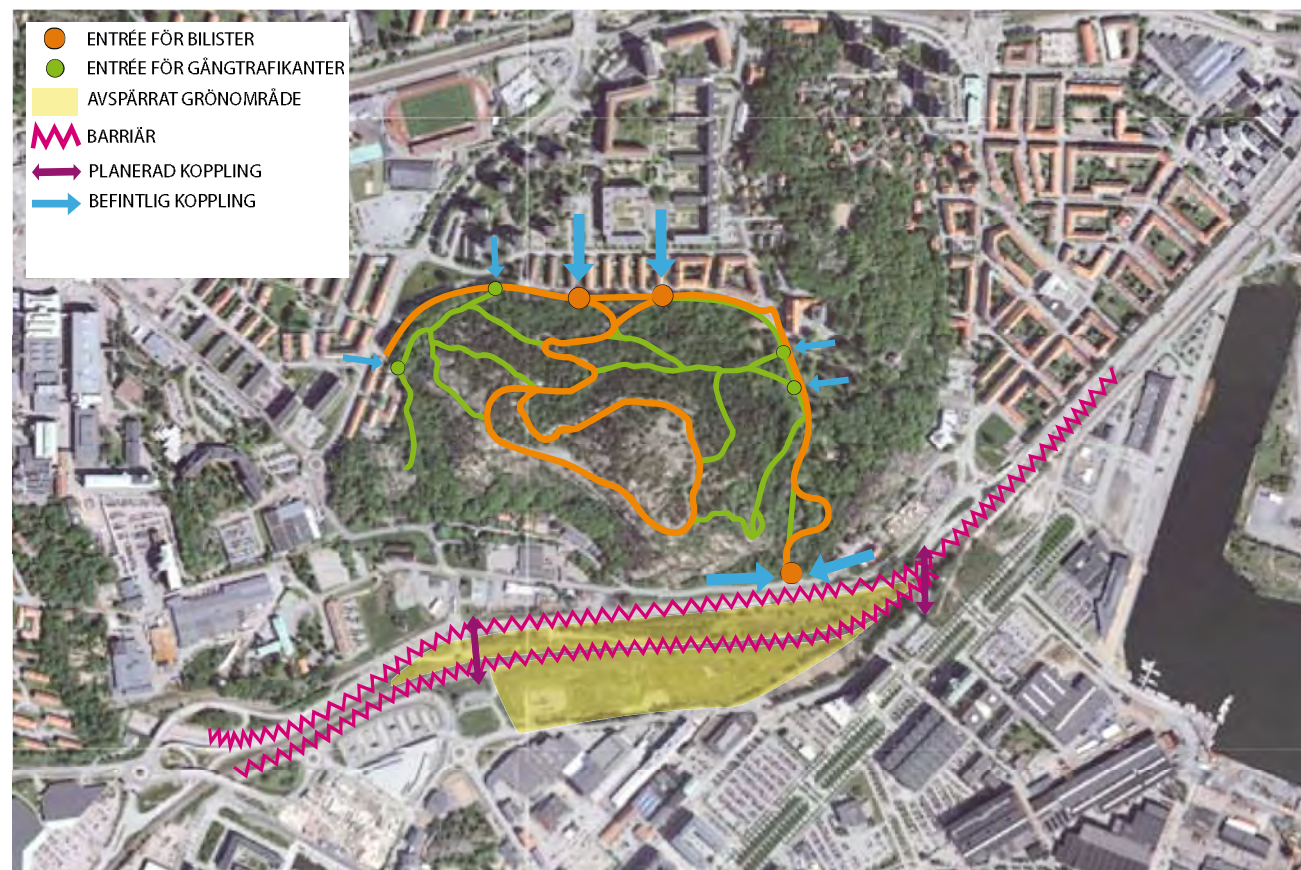
Marken är förorenad vilket gör att grönytan inte används alls idag och den är också inhägnad. Grönytan utgör därför del av den kraftiga barriären.

Även Göta älv utgör en barriär från Lindholmen mot centrala staden. Förutom färjetrafiken finns bara möjligheter att korsa älven via vägbroarna, där Göta älvbron ligger närmast. Trots sitt centrala läge på Hisingen och närheten till centrala staden upplevs både Lindholmen och Rambergsstaden ha dåliga kopplingar till omkringliggande områden då barriärerna är många och i flera fall mycket kraftiga. Även norr om Rambergsstaden bildar Hjalmar Brantingsgatan och spårvägsspåren en barriär. I viss mån kan även Ramberget sägas utgöra en barriär då det är mycket brant åt söder och tillgängligheten från den södra sidan är mycket liten. Den som vill passera berget tvingas runda det på endera hållet. Även inom Lindholmen utgör Lindholmsallén och bussgatan en barriär.

De fysiska barriärer som Lundbyleden och Hamnbanan utgör och de få kopplingarna som medför svårigheter att ta sig mellan de olika delområdena innebär att uppdelningen blir markant. Barriärerna blir inte bara fysiska utan blir också en mental barriär där stora delområden exkluderas från de nya och attraktiva områdena längs älvstranden. Att skapa bättre kopplingar och

tillgänglighet till målpunkter och exempelvis grönområdena i norr från den södra delen och till de vattennära lägena längs älvstranden från de norra delarna blir i slutänden en form av social rättvisefråga.

Den nya gång- och cykelbro som skapas över Lundbyleden och Hamnbanan i korsningen med Inlandsgatan kommer att förbättra tillgängligheten avsevärt mellan Rambergstaden och Lindholmen.



Entréer till Keillers park samt barriärerna Lundbyleden och Hamnbanan mellan Ramberget och Lindholmen.

Målpunkter

Inom stadsdelarna finns många viktiga och stora målpunkter. Lindholmen, som del av Norra älvstranden, är i sig själv en viktig målpunkt för många då det förutom bostäder också finns flertal arbetsplatser och skolor här. Viktiga målpunkter på Lindholmen är även butiker, restauranger, sport- och motionsanläggningar, teatrar och biograf, bibliotek, skolor med mera. Längs hela älvstranden finns populära promenad- och cykelstråk som bidrar till att göra hela Norra älvstranden till ett attraktivt utflyktsmål för besökare från hela staden. I Frihamnsområdet pågår utvecklingen av Jubileumsparken och där finns i dagsläget bland annat lekplats, utomhuspool och sandstrand, en bastu som är tillgänglig för allmänheten och aktiviteter som seglarskola med mera.

I Rambergsstaden finns både Lundbybadet och Rambergsrinken samt den nyligen ombyggda fotbollsarenan Bravida Arena inom ett samlat område. Många arbetsplatser finns i verksamhetsområdet kring Gropegårdsgatan och Inlandsgatan. Bland andra har Volvo och ESAB omfattande verksamheter här och det finns planer på ytterligare utökning.

Rambergsskolan, som är skola för årskurs F-6, gränsar till Keillers park. I övrigt finns idrottsanläggningar och ett koloniområde. Inom utredningsområdet finns också flera förskolor. I nära

anslutning till Rambergstaden, norr om Hjalmar Brantingsgatan, ligger Wieselgrensplatsen med bland annat varierat butiksutbud, service, när-sjukhus med mera. På sikt kommer närsjukhuset sannolikt att omlokaliseras till Frihamnsområdet. Öster om Ramberget ligger Göteborgs moské.

Grönområden

Sett till hela Lundby stadsdel bedöms tillgången på grönområden som god. Tillgången på grönområden inom Rambergsstaden är dock något sämre och inom Lindholmen är än mer begränsad. Helhetsbedömningen för Lundby tar ingen



Målpunkter inom och i anslutning till utredningsområdet. Den röda linjer markerar områden med många arbets- och utbildningsplatser.

hänsyn till den kraftiga barriär som Lundbyleden och Hamnbanan utgör från Lindholmen och norr-ut. Inte minst som gång- och cykeltrafikanter kan det vara svårt att nå de parker och grönområden som finns i de norra delarna, på grund av barriärer och få kopplingar över dessa.

Inom Lundby stadsdel finns åtta parker varav två ligger inom de aktuella primärområdena, Keillers park med Ramberget samt Jubileumsparken. Jubileumsparken är under utveckling och uppbyggnad och är ännu inte något vad man egentligen avser med grön- eller parkområde.

Göteborgs Stad har en grönstrategi för en tät och grön stad. Grönstrategin utgör ett underlag för planering, investeringar och drift avseende stadens parker och grönområden. Enligt grönstrategin är Keillers park utpekad som stadspark, vilket innebär att den riktar sig såväl till närboende som till besökare i hela Göteborg med omgivning.

Natur- och kulturvärden

De naturvärden som kan identifieras inom det aktuella området är främst förknippade med lövskogsmiljöer och äldre träd. Här finns främst ett större parti med ädellövskog dominerad av ek och bok vilken i lövskogsinventeringen getts en naturvärdesklassning motsvarande tre. På olika håll inom området finns också utpekade skyddsvärda träd. Det handlar om tre bokar, tre ekar och två aspar. De skyddsvärda asparna finns i

det nordvästra hörnet av parken i närheten av en minnessten som uppmärksammar parkens utökning 1912 och 1915. I parkens östra del finns en damm med till- och avrinning, vilken kan vara en vattenkälla för vilt i området och som också kan utgöra en god miljö för groddjur.

Inom området finns flera forn- och kulturlämningar registrerade i Riksantikvarieämbetets register. Formlämningarna utgörs av bosättningar och fyndplatser för främst flintavslag. Ett par av platserna är undersökta, någon är utgrävd men de flesta har försvunnit i samband med bebyggelseutveckling. Mest iögonfallande är parkens minnesstenar och vägmärken som klassas som kulturlämningar. I parken finns flera vägskyltar huggna i granit som visar på gång- och körvägar mot toppen, något som visar på att utsiktsplatsen på Rambergets topp och friluftslivet i parken varit viktig under lång tid. Den kanske högtidligaste minnesstenen är den som uppmärksammar parkens invigning den 3 oktober 1908 genom att den ger besökaren möjlighet att läsa en dikt om platsen, skriven av A.U. Bååth; "Må ung och gamal i grönskan trivas, vinne de styrka i hvilostund, råde här glädje och ädelgamman, hållas i hälgd må hållar och lund".

Besökande

Ramberget och hela Keillers park är ett välbesökt utflyktsmål. I finparksdelen finns stora gräsytor som under sommartid används för picknick med

mera. Här finns en liten damm med en skulptur i brons, "Najad", av Carl Milles. Runt dammen finns parkbänkar som inbjuder till en stunds ro. I den flackare delen av parken finns också ett utegym. I anslutning till Rambergsskolan, i parkens nordöstra utkant, finns en stor lekplats som inte minst nyttjas av skolans elever. Vintertid åker många barn pulka på Rambergets sluttning mot finparksdelen västra del.

Runtom i parken finns många bänkar att sitta ner på för en stunds vila, inte minst i lägen med fina utsiktsvyer. Längs vägen på bergets topp löper en mur. Många söker sig utanför muren för att sitta ner på en klipphäll eller bänk och titta på utsikten. I lä intill muren blir bullret från trafiken och staden inte lika påtagligt.



Vägskylt huggen i granit.

RAMBERGETS KARAKTÄR

Ramberget karakteriseras av dess "vilda" natur med kala klipphöllar på den södra sidan och skog på den norra. Berget är en kontrast till omkringliggande områden, särskilt Lindholmen som är högexploaterat med många nya element och ett urbant formspråk. Ramberget är en tillgång för Göteborg då det är ett spännande element i stadsbilden och ett uppskattat utflyktsmål. Många besöker Ramberget i rekreationssyfte. Ramberget omges även av mystik beroende på att berget är avskilt och har en spännande historia med Ättestupan.

Södra sidan

Den södra och norra delen av berget skiljer sig åt i karaktären. Den södra delen av berget är brantare och mer exponerat för väder och vind än den norra. Vegetationen är gles och låg med många släta berghällar. Här kan besökare hitta platser i söderläge med bra utsikt över Göteborg. Buller från Lundby Hamngata är påtaglig men det finns ostörda platser. De lägre partierna på den södra sidan, markerat med orange på kartan är lite flackare och har högre vegetation än resten av södra sidan.

På grund av att den södra sidan är öppen kommer en placering av ett transportsystem med tillhörande station bli synlig från centrala Göteborg och från delar av berget.

Utsikten från den södra sidan är unik även ur ett regionalt perspektiv. Därför är det viktigt att eventuell konstruktion blir ett positivt inslag i landskapsbilden. Att kunna se linbanan från Göteborg centrum kan vara ett fint och intressant tillägg till stadsbilden och samtidigt stärka kopplingen över till Hisingen.

"The rocky heights of Ramberget (87m) in Keillers Park give the best view of the city. Get there on the city bus tour or take a tram to Ramsbergsvallen and walk the rest of the way up". – Lonely planet

Norra sidan

Den norra delen av Ramberget har en sluten skogslig karaktär. Här kan man ströva runt på små gångstigar i tystare miljöer. Den norra sidan är flackare och lättare att nå för gångtrafikanter. I nordöst ligger finparksdelen av Kelliers park. Parken skiljer sig från berget då det är en "fin park" med öppna välklippta gräsytor, lekplats och vattendamm.

Eventuell placering av ett transportsystem på södra delen av berget kommer inte att synas från den norra delen om stationen inte placeras på toppen av berget.



Släta granithällar och låvuxna träd på södra sidan.



Skogslig karaktär på Rambergets norra sida.



Lindholmen.



Ramberget från Göta älvs södra sida.



Sektion över Ramberget.

Entréer

Det finns en huvudentré med en väg som leder upp på Ramberget. Den är lokaliserad på bergets norra sida och är främst utformad för biltrafik. De gångvägar som finns har inga tydliga entréer, utan är ofta skymda av parkerade bilar eller växtlighet.

Belysning

Idag finns lyktstolpar placerade längs Panoramavägen. Dessa lyser upp vägen bra och syns även som ett landmärke från centrala Göteborg när det är mörkt. Gångvägarna är smala och inte belysta. Mer belysning kan öka områdets attraktivitet och göra det lättare för besökare att hitta de gångvägar som finns. Befintliga entréer kan markeras. Om man väljer att belysa berget ytterligare är det viktigt att belysningen är diskret och passar in områdets karaktär.



Belysningsstolpe på Panoramavägen.

Trygghet

En del besökare upplever en känsla av otrygghet på Ramberget. Detta kan bero på flera olika faktorer och behöver inte betyda att Ramberget faktiskt är en osäker plats.

En orsak till upplevd otrygghet kan vara att Ramberget är otillgängligt utan något naturligt stråk som leder igenom parken.

En annan orsak är att det finns mycket biltrafik i området i jämförelsevis med gång och cykeltrafikanter. Det är svårt för en gångtrafikanter få kontakt och se vem eller vilka som sitter i bilarna vilket kan skapa en olustig känsla. Biltrafiken har också en mer direkt påverkan på besökare till fots då gångbana saknas på Panoramavägen och det finns en risk att bli påkörd.

Tidigare har droghandel har varit ett problem på Ramberget vilket kan påverka besökares upplevda trygghet. För att komma tillrätta med problemet är numera bilvägen spärrad under nattetid.

Ramberget skulle genom mindre insatser kunna upplevas som en tryggare plats. Exempelvis genom förbättrade entréer till området, minskad biltrafik, bättre belysning och bättre gångvägar. En konflikt finns i att vissa besökare uppskattar att Ramberget är mer otillgängligt och på så vis lite "gömt" medan andra känner sig osäkra

på sådana platser. För att få fler människor i rörelse på berget kan också målpunkter och aktiviteter skapas. Ett exempel på en befintlig målpunkt är hundrastgården som ligger i finparken vilket medför närvaro av människor även under kvällstid.



Gångväg.



Entré för gångtrafikanter bakom parkeringsplats.

TILLGÄNGLIGHET TILL RAMBERGET

Kartan till höger visar på vägnätet på Ramberget. Från norr finns en anslutning med förhållandevis flack lutning där bilar och övriga trafikanter samsas om samma utrymme. Från öst och väst finns gångstigar med trappor. Från söder finns ingen möjlighet att komma upp på berget.

Det finns en lång tradition av att besöka Ramberget med bil. Panoramavägen, avsedd för bil, anlades innan år 1923 (ref. bevarandeprogrammet). Som det ser ut idag sker dock biltrafiken på bekostnad av andra trafikslag. Den norra entrén har en mycket tydlig karaktär av att vara just en biltrafikväg där man som gående får se upp. Å andra sidan är bilen ett sätt för många människor som annars inte skulle haft möjlighet att besöka berget att ta sig upp på toppen.

Höjdförhållanden gör området otillgängligt

Utifrån ett tillgänglighetsperspektiv är alla anslutningar utom den kombinerade gång- och bilvägen i norr komplicerade. Samtliga övriga vägar och stigar innehåller delar med trappor, vilket gör att de inte kan användas av hjulburna besökare. De är även brantare än från den norra entrén.

Detta innebär att alla hjulburna besökare (exempelvis barnvagn, rullstol, rullator, cykel, bil och buss) är hänvisade till Panoramavägen, som har en tydlig karaktär av att vara en bilväg.

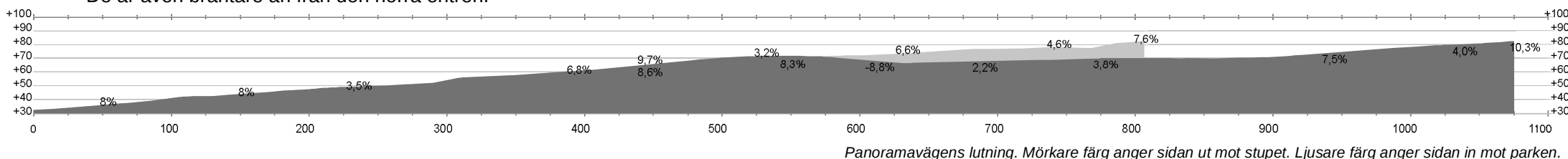
För att ge en uppfattning om inebörden av lutningarna redovisas Göteborgs Stads kriterier för gång- och cykelnätet. Där "låg standard" endast bör förekomma rena naturområden.

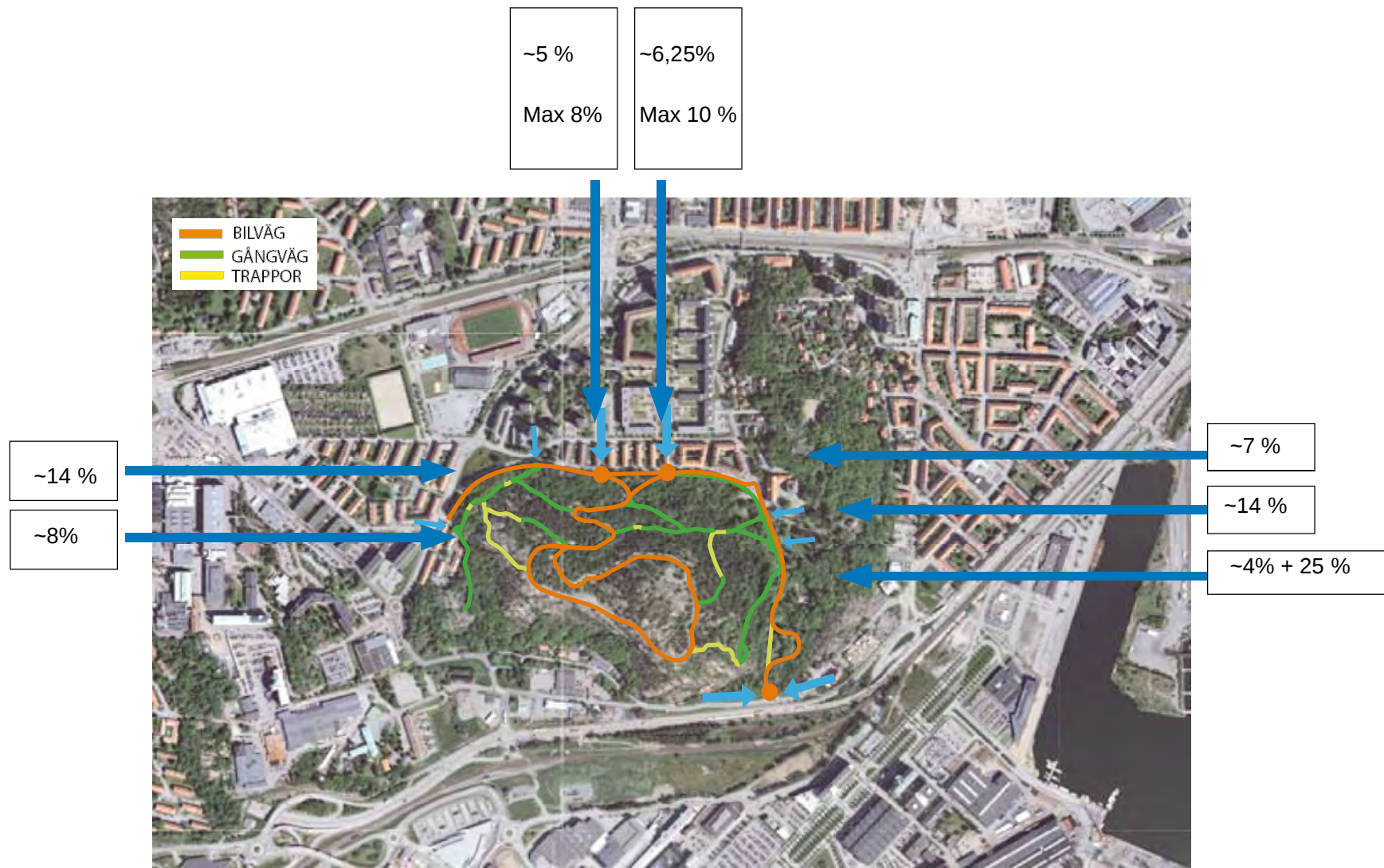
På Panoramavägen dominerar bilar

Strukturen för angöring till Ramberget utgår till stor del från biltrafiken (se bild på nästa sida). Tillgängligheten med bil är dock inte bara av godo. Konflikten mellan bilar och övriga trafikanter utmed Panoramavägen är tydlig. Det finns även en uppfattning att möjligheten för att angöra med bil drar till sig negativa följder som droghandel i området.

	Finns anslutning?	Anslutning med bil?	Tillgänglig anslutning utan bil
västerifrån	ja	nej	nej
norrifrån	ja	ja	för brant på korta partier
österifrån	ja	nej	nej
söderifrån	nej	nej	nej

Möjlighet att ta sig upp på berget från de olika väderstrecken





Trafikering och lutningsförhållanden

Nivåskillnad (m)	God standard (%)	Mindre god standard (%)	Låg standard (%)
<0,5	< 4	4 – 8	> 8
0,5 - 1,0	< 2,5	2,5 - 5	> 5
1,0 - 2,0	< 2,5	2,5 - 5	> 5
>2,0	< 2,5	2,5 - 4	> 4

Standard vid lutning. Ref. Teknisk Handbok, Göteborgs stad.

NYA KOPPLINGAR UPP PÅ RAMBERGET...

En tillgänglig koppling upp på berget från söder skulle innebära åtkomst för en stor grupp boende och verksamma på Lindholmen. Mest effektivt skulle det vara om kopplingen överbryggade barriären som Lunbyleden/Hamnbanan utgör.

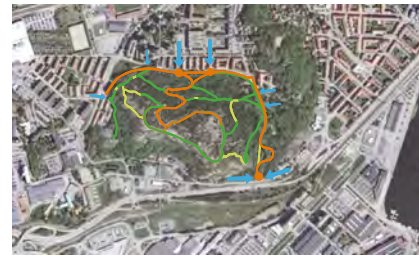
Placeras kopplingen i anslutning till kollektivtrafiken utgör den även en möjlighet för invånare längre ifrån att besöka Ramberget.

...ÖPPNAR FÖR BEGRÄNSNING AV BILTRAFIKEN

En tillgänglig koppling öppnar också för möjligheterna att ta sig upp på berget utan bil. Görs inga åtgärder är det svårare att, utifrån ett tillgänglighetsperspektiv, motivera att berget ska vara bilfritt året om. Om inga andra åtgärder görs bör Panoramavägen anpassas till alla trafikslag och biltrafiken måste samverka med gång- och cykeltrafik. Alternativt utformas nya, tillgängliga, anslutningar för gång- och cykel från norr.

FÖRBÄTTRING AV BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Ett antal varianter på hur biltrafiken på bästa sätt kan lämna plats åt andra trafikanter utmed Panoramavägen har studerats. Alternativen utgörs av varianterna: Ingen biltrafik på Panoramavägen, Möjlighet för biltrafik att angöra toppen från baksidan medan själva panorama-delen av vägen vigs åt oskyddade trafikanter samt en ny anlagd rundkörning vid nedre parkeringen där panorama-delen och toppen vigs åt oskyddade trafikanter.



ALTERNATIV 1

Ingen biltrafik på Ramberget

Möjlighet att besöka Ramberget med bil utgår. Panoramavägen trafikeras endast av gående och cyklister. Ingen fysisk ombyggnad av Panoramavägen görs.

Ramberget kan, under alla tider på året, endast angöras till fots eller cykel.

Fördelar

Gående och cyklister behöver inte oroa sig för biltrafiken när man promenerar längs Panoramavägen

Nackdelar

För de grupper som, för egen maskin, inte kan ta sig upp på berget är bil avgörande för åtkomsten till Ramberget.

Konsekvenser

Alternativet ökar tillgängligheten för hjulburna (cykel, rullstol, barnvagn etc.) besökare men hindrar de besökare som idag måste använda bil upp till toppen. Inte heller turistbussar kommer att kunna angöra toppen.



ALTERNATIV 2

Möjligt att köra bil till toppen via baksidan

Möjlighet att köra upp till toppen via "baksidan" medan "framsidan" trafikeras av gående och cyklister. Vägen på baksidan måste i detta fall breddas för att möjliggöra dubbelriktad trafik.

Fördelar

Utrymmet för gående och cyklar ökar på "framsidan" mot utsikten och vidare upp på toppen. Bilar kan fortsättningsvis angöra toppen via den andra vägen.

Nackdelar

Panoramavägens "baksida" måste kompletteras med mötesfickor för att medge dubbla köriktningar.

En lång del av Panoramavägen trafikeras fortsättningsvis av både bilar och oskyddade trafikanter.

Konsekvenser

Alternativet ökar tillgängligheten för hjulburnan (cykel, rullstol, barnvagn etc.) besökare på en del av sträckan och förbättrar situationen för dessa vid "panorama-delen" av Panoramavägen. Bilar når endast toppen.

Åtgärder krävs för att bilar ska kunna angöra toppen från baksidan.



ALTERNATIV 3

Möjligt att köra bil upp till en nyanlagd rundkörning vid befintlig parkering.

En ny länk skapas för att möjliggöra rundkörning vid befintlig parkering. Resterande vägar vid toppen används endast för gående och cyklister.

Fördelar

Utrymmet för gående och cyklar ökar på "framsidan" mot utsikten och vidare upp på toppen. Bilar kan trafikera fram till dagens nedre parkeringsyta. Lutningsförhållandena mellan parkeringen och toppen kan sägas ge god tillgänglighet.

Nackdelar

En lång del av Panoramavägen trafikeras fortsättningsvis av både bilar och oskyddade trafikanter.

En anslutning måste skapas för att ge en rundkörning.

Konsekvenser

Alternativet ökar tillgängligheten för hjulburna (cykel, rullstol, barnvagn etc.) besökare på en del av sträckan och förbättrar situationen för dessa vid "panorama-delen" av Panoramavägen och på baksidan. Bilar når endast toppen.

Alternativet innebär att en anslutning måste byggas för att skapa rundkörningen.



SLUTSATS

En tillgänglig koppling upp på berget från söder skulle innebära åtkomst för en stor grupp boende och verksamma på Lindholmen.

Även om tillgängligheten ses över och åtgärdas är det rimligt att anta att Ramberget inte kommer att vara en plats som alla, oavsett förutsättningar, kan besöka till fots eller via hjul. Detta hindrar dock inte från att förbättra dagens situation genom att diskutera bilars närvaro på Panoramavägen alternativt planera nya gångvägar från norr där lutningen är snällast.

Att kunna ta med bilen in i parker är i regel inte en självklarhet. Parken som Ramberget utgör har däremot inte en särskilt tillrättalagd form utan uppfattas på vissa platser som ett naturområde. Hade frågan kring huruvida man bör anlägga en bilväg i området lyfts för första gången idag hade utgångspunkten varit en annan.

Att förbjuda bilar på Panoramavägen skulle rimligen innebära en kvalitetshöjning för övriga besökare. Denna utrednings syfte är dock att studera *Ökad tillgänglighet* till Ramberget och utifrån detta föreslås snarare en kombination av olika trafikslag.

Om inga ytterligare åtgärder görs bör Panoramavägen anpassas till alla trafikslag och biltrafiken måste samverka med gång- och cykeltrafik. Alternativt utformas nya, tillgängliga, anslutningar för gång- och cykel från norr.

Kompletteras dagens utformning med nya tillgängliga sätt att angöra toppen föreslås en rundkörning vid dagens nedre parkeringsläge (alternativ 3) för att frigöra plats för oskyddade trafikanter och vistelseytor vid panoramadelen och toppen.

NYA TRANSPORTSYSTEM

Det finns olika tekniska system som skulle fungera bra för att transportera besökare upp på Ramberget. Två olika typer av transportsystem har studerats, markbundna och luftburna. Exempel på markbundna system är hissar och bergbanor och exempel på luftburna system är olika typer av linbanor.

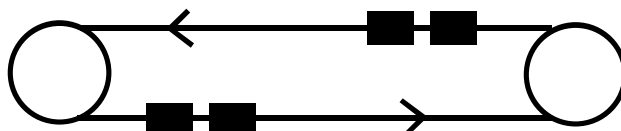
Markburna system tar större markanspråk och skulle skapa en barriär uppe på Ramberget. Ett markburet system är ca 20-30 procent dyrare i jämförelse med ett litet linbanesystem. På grund av dessa aspekter har markburna system uteslutits i denna förundersökning.

Linbanor kan antingen ha ett reversibelt eller ett cirkulerande system. Reversibla system används ofta där resenärunderlaget är mindre i förhållande till där cirkulerande system används.

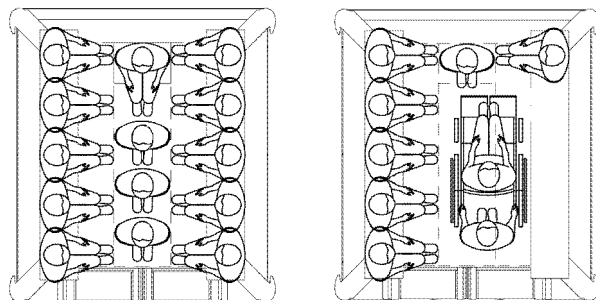
"Pulsed gondola" är ett av de minsta linbanesystemen och ett rimligt alternativ på Ramberget. En pulsed gondola skulle passa bra både från grönområdet söder om Ramberget och från stomlinbanan och ha en relativt liten påverkan på landskapsbilden. Stationerna är cirka 15 x 8 meter stora med fyra eller sex gondoler som cirkulerar mellan dem. Fyra gondoler ger en maxkapacitet på cirka 300 personer per timme.

Kostnaden för en "pulsed gondola" på Ramberget är mellan 25-30 miljoner kronor.

För mer information kring linbanesystem se *Förstudie linbanor som alternativ kollektivtrafik i Göteborg, Göteborgs Stad 2013.*



En "pulsed gondola" är konstruerad med ett antal gondoler i ett set, när de ena setet är vid bottenstationen är det andra vid toppstationen. Sedan pendlar de fram och tillbaka på samma sida, det tar cirka två minuter för gondolerna att transporteras från botten av Ramberget till toppen.



En gondol tar max 14 passagerare och har möjligheter att ta med barnvagn, rullstol, cykel med mera.



Ett exempel på "pulsed gondola" i Sverige är linbanan i Trollhättan som också är Sveriges sydligaste linbana.

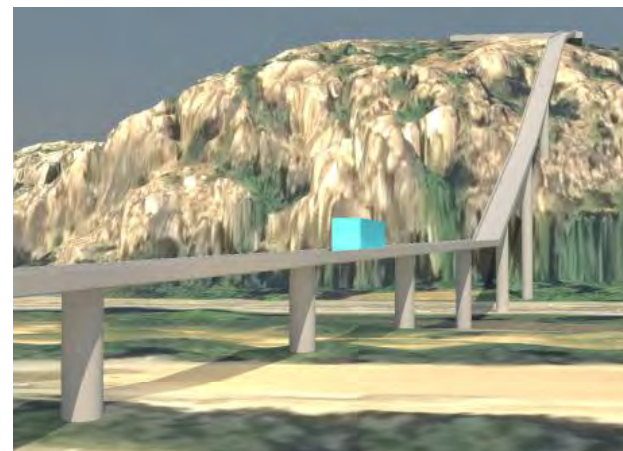


Illustration över bergbana upp på Ramberget.

PLACERING AV EN LINBANA

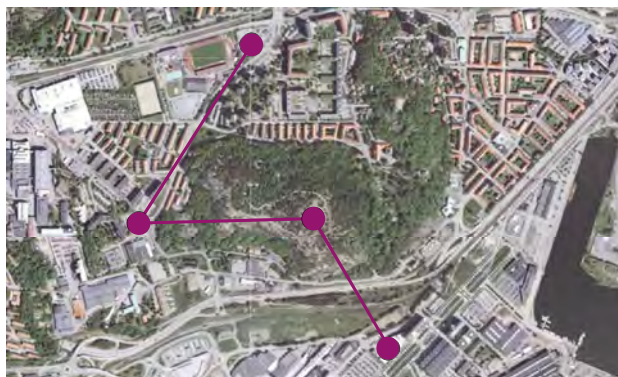
Fyra olika alternativ för lokalisering av linbane-station har analyserats. Alternativ 1 innebär att stomlinbanan går från Lindholmen mot Wieselgrensplatsen med station uppe på Ramberget. Alternativ 2, 3 och 4 består av olika varianter av stickspår upp på berget. I alternativ 2 och 3 kombineras stationen för stickspåret med den stora planerade stationen på Lindholmen och i alternativ 4 placeras en frikopplad station i det inhägnade "grönområdet". Idag diskuteras var hållplatsen för stomlinbanan kommer att placeras och fyra olika alternativ som är lokaliserade på Lindholmen diskuteras. Alternativ 2 och 3 är beroende av en placering av stationen i närheten av Karlavagnsplatsen.

1. Stomlinbanan går mellan Lundby och Lindholmen med stop på Ramberget

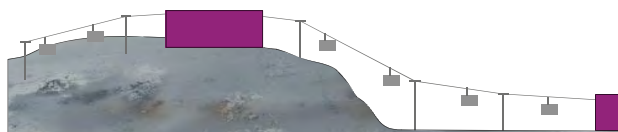
Genom att stomlinbanan från Järntorget går upp på Ramberget och vidare mot Lundby och Wieselgrensplatsen kan besökare snabbt och smidigt ta sig upp på berget. Ramberget skulle kunna integreras med staden och utvecklas till en populär stadspark.

Det finns dock nackdelar med detta alternativ. En station för stomlinbanan är ca 80 meter lång och 30 meter bred och en placering av den uppe på Ramberget skulle förändra karaktär och landskapsbild. Risken finns att besökare på Ramberget känner sig "iakttagna" när resenärer i gondolerna passerar ovanför dem. Det finns

även en tidsmässig förlust för passagerare som ska ta sig från Järntorget till Wieselgrensplatsen alternativt Lundby om gondolerna stannar på Ramberget. På grund av dessa faktorer har detta alternativ inte utretts vidare.



Alternativ 1: stomlinbanan med station på Ramberget



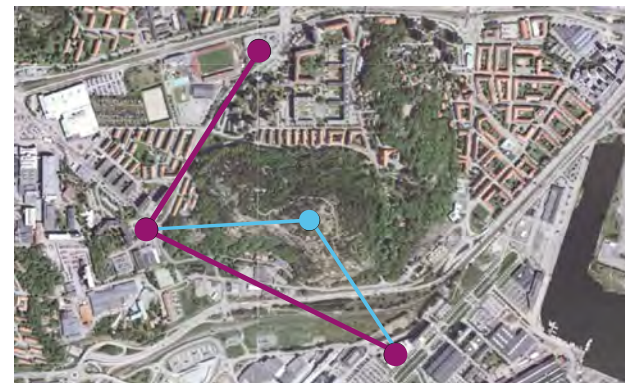
Skalenlig sektion över stomlinbanan som går upp på Ramberget. Byggnaden dominerar berget.

2. Stickspår från Lindholmen och Lundby med station på Ramberget

Ett stickspår som går mellan Lundby och Lindholmen skapar en god tillgänglighet från västra och södra delen av berget. I jämförelse med att stombanan placeras på berget blir detta ett mycket mindre ingrepp i landskapsbilden. Däremot går linbanan längs med den södra sidan och

stör befintlig utsikt samtidigt som stambanan går nedanför berget.

Ramberget är flackare på den västra och norra sidan och här finns till skillnad från den södra möjligheten att ta sig upp på berget via gång- och bilvägar. Därav kan det kännas överflödigt med en linbana från den västra sidan. I jämförelse med ett stickspår som inte går vidare till Lundby är detta ett mycket dyrare alternativ. Detta alternativ har inte studerats vidare på grund av ovan nämnda faktorer.



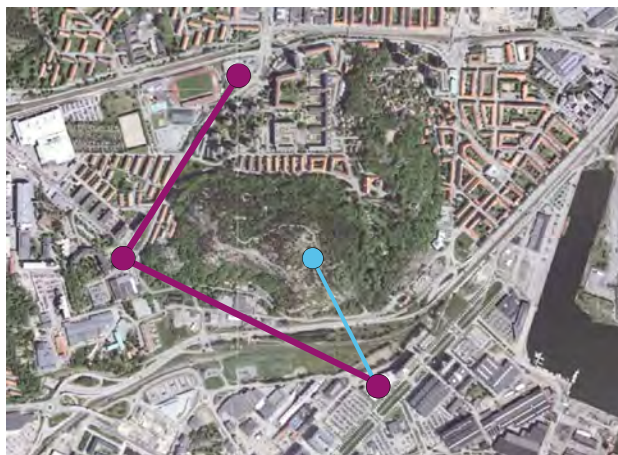
Alternativ 2: stickspår från Lindholmen och Lundby med station på Ramberget



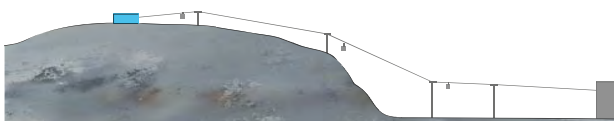
Skalenlig sektion över stickspår från Lindholmen och Lundby med station på Ramberget

3. Stickspår från Lindholmen

Stickspåret kombineras med stationen för stomlinbanan och går mellan Lindholmen och Ramberget. Detta möjliggör en mindre station uppe på Ramberget som inte behöver påverka landskapsbilden negativt. Dock minskar tillgängligheten då människor från den västra sidan måste ta sig till Lindholmen eller använda vägarna för att ta sig upp på berget. Till denna lösning bör en kompletterande satsning göras av entréer och gångvägar på områdets norra, värsta och östra sida. Då detta alternativ är kostnadseffektivt, överbryggar barriären och möjliggör för besökare att uppleva Rambergets unika karaktär analyseras detta förslag vidare.



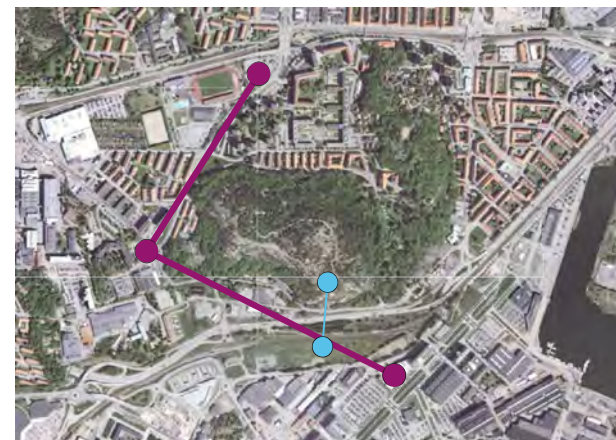
Stickspår från Lindholmen.



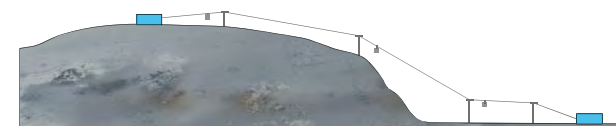
Skalenlig sektion över stickspår från Lindholmen.

4. Fristående stickspår från grönområde söder om Ramberget

Idag är inte placeringen av stomlinbanan på Lindholmen bestämt utan fyra olika placeringar för stationen diskuteras. Ett av dessa alternativ syns på kartan till höger och de tre andra ligger längre västerut. Om något av de västra alternativen blir verklighet kommer det att bli svårt att kombinera stickspåret upp på Ramberget stationen för stomlinbanan. I detta fall kan bottenstationen för stickspåret placeras i det idag inhängande grönområdet söder om Ramberget. Fördelar med ett fristående stickspår kan vara att det blir lättare för gång och cykeltrafikanter i närområdet att ta sig upp på berget utan att behöva ta sig in till den stora huvudstationen. Det finns också en möjlighet att utveckla grönområdet och låta den bli del av "Rambergsparken". I detta alternativ skulle en fristående aktör kunna äga och förvalta linbanan. Nackdelen med detta alternativ är att det inte är lika smidigt för besökare som kommer från andra sidan av älven att ta sig upp på berget.



Fristående stickspår från grönområde söder om Ramberget.



Skalenlig sektion över stickspår från grönområde söder om Ramberget.

LOKALISERING AV STATION

Antingen placeras stationen på toppen av berget eller i anslutning till Panoramavägen. Höga byggnader planeras framför Ramberget. Dessa kommer att ha en stor påverkan på utsikten från Ramberget.

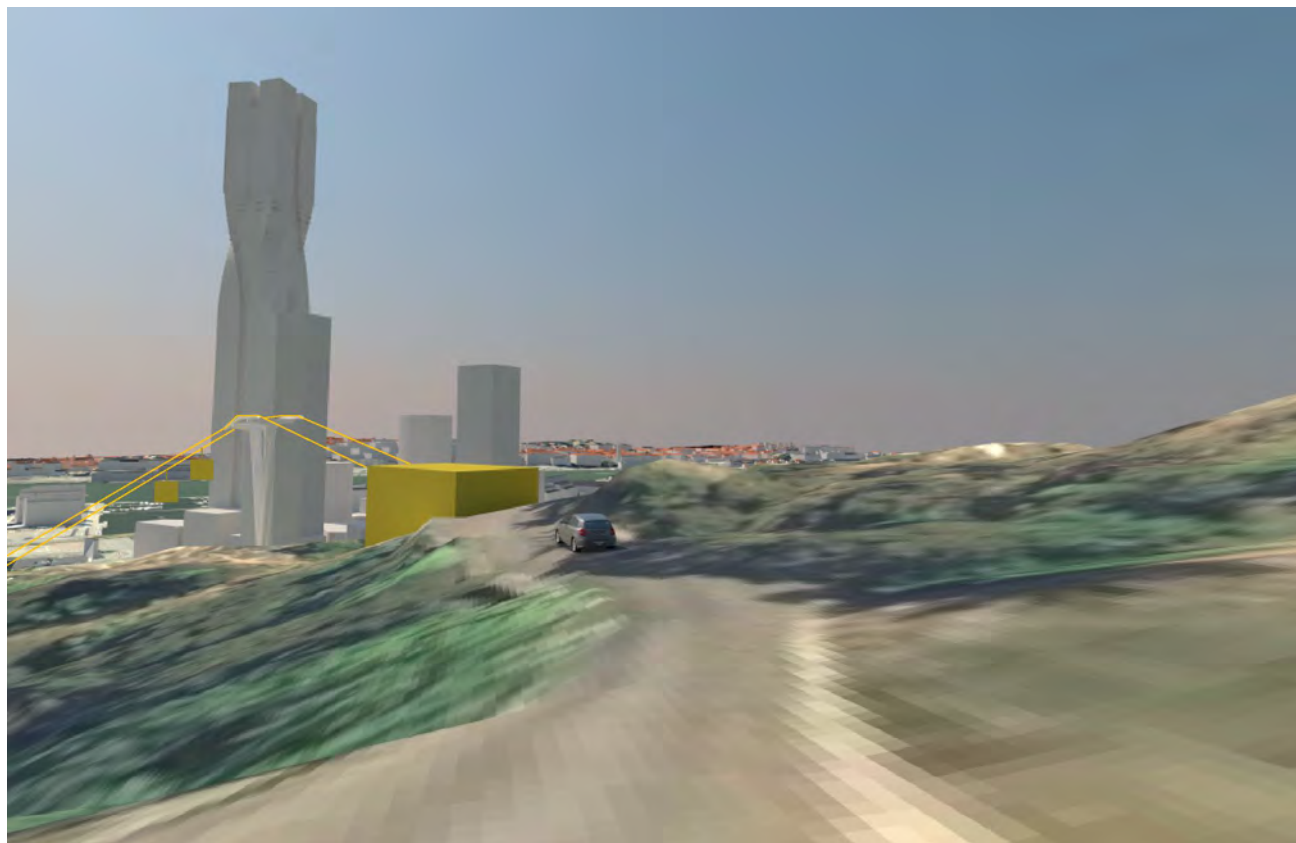
Till Panoramavägen

I och med en placering i anslutning till Panoramavägen kommer stationshuset endast kunna ses från södra sidan av berget. Om stationen sprängs in i berget skulle den kunna "gömmas" även från centrala Göteborg.

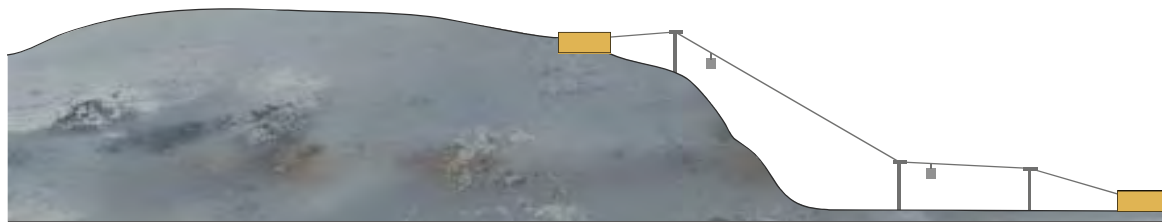
Om syftet är att stationshuset ska vara en attraktion med exempelvis kafé och konstutställning kan en placering längs vägen innebära att den främst lockar besökare från den södra sidan av berget. Igenom den här placeringen kommer besökarna inte att nå toppen direkt, vilket är en nackdel för människor med funktionsnedsättning.



Placering av station mot Panoramavägen.



Vid en placering av stationen mot Panoramavägen kommer besökare på Ramberget se linbanan ovanifrån om de går längs Panoramavägen eller vistas på toppen av berget.

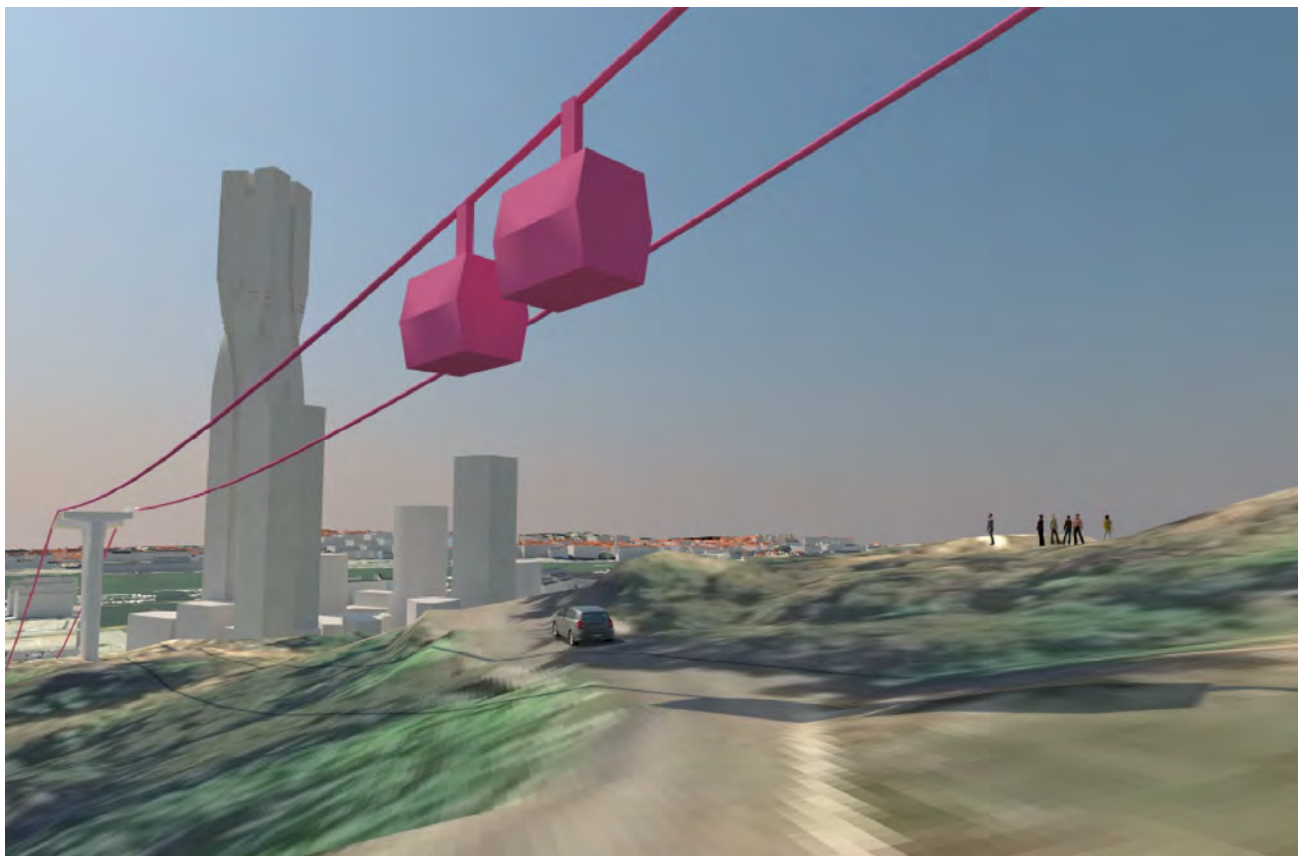


Skalenlig sektion över stickspår med placering av stationen mot Panoramavägen.

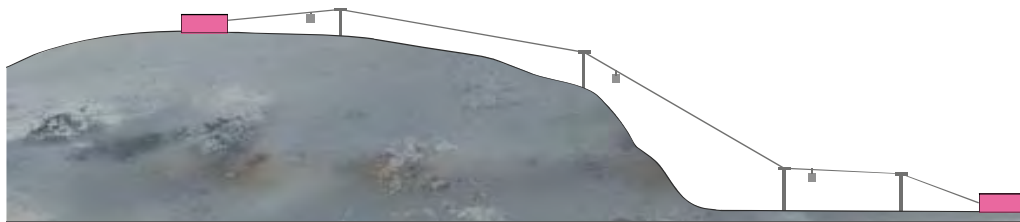
Till toppen

En placering av stationen på toppen av Ramberget kommer innebära att den blir synlig från olika sidor av berget. I jämförelse med en placering mot Panormavägen kommer en placering på toppen att påverka besökarens upplevelse mer. Istället för att se den ovanifrån passerar linbanan över besökare på Panoramavägen.

Om syftet är att stationshuset ska bli en målpunkt för alla besökare på Ramberget oavsett om man har tagit sig upp via linbanan eller på annat vis kan det vara en fördel att placera stationshuset på toppen av berget. Då vänder den sig även till besökare som kommer norrifrån. En upplyst station skulle kunna bli ett fint inslag i stadsbilden när det är mörkt och ett fint komplement till den befintliga belysningen.



Vid en placering av stationen på toppen av berget kommer besökare som går längs Panoramavägen se linbanan underifrån.



Skalenlig sektion över stickspår med placering av stationen på toppen av Ramberget.

SLUTSATS

Befintliga entréer och promenadvägar i området bör tydliggöras och rustas upp.

Sämst tillgänglighet till berget är söderifrån. Från övriga vädderstreck finns kopplingar om än med varierande standard. En ny koppling i form av linbana föreslås därför från söder vilken skulle innebära åtkomst för en stor grupp boende och verksamma på Lindholmen.

I och med att den nya kopplingen är tillgänglig för alla grupper bör biltrafiken begränsas till en rundkörning vid dagens nedre parkeringsläge (alternativ 3) i syfte att frigöra yta vid panoramadelen och toppen. Tillgängligheten mellan parkeringen och toppen ska här detaljstuderas.

Om man väljer att inte komplettera med en ny tillgänglig koppling i någon form bör Panoramavägen omstruktureras så att det finns plats för gång- och cykeltrafikanter så väl som biltrafik. En gångbana, som vid behov används vid mötande biltrafik, bör lämpligen lokaliseras längs ena sidan av Panoramavägen.

ANVÄNDNING

Entréer

Entréerna till området bör få ny utformning och tydliggöras med exempelvis förbättrad belysning. Under arbetet med förstudien har framkommit att

park och naturförvaltningen för närvarande håller på att se över belysningen i både finparksdelen och på Ramberget för att genomföra kompletteringar och förbättra den.

En gång- och cykelkoppling byggs under hösten 2015 över Lundbyleden och Hamnbanan sydväst om Ramberget. Vägvisningsskyltar till Ramberget bör placeras vid denna koppling.

Skapa målpunkter i området

Uppmuntra till användning av berget och bygg "för parkens vård och den besökande allmänhetens trevnad". Detta kan göras via aktiviteter så som klättring, konstutställning utomhus, naturlek eller något mindre kafé.

FÖRBÄTTRING AV BEFINTLIG INFRASTRUKTUR

Oberoende om en linbana byggs upp på Ramberget eller inte bör befintliga vägar rustas upp. Befintliga gångvägar är ofta skymda och som besökare förväntas man ha kännedom om området. Vägvisning och ett ökat underhåll ger mer attraktiva gångvägar både öster och väster ifrån. Det finns en möjlighet att utveckla de kortare rundorna i närområdet genom att underlätta för besökare att ströva på de lägre delarna av berget.

Besökande utan bil ska inte behöva oroa sig för biltrafik. Om inga andra åtgärder görs bör



Ny länk skapas för att möjliggöra rundkörning vid befintlig parkering. Resterande vägar vid toppen används endast för gående och cyklister.

Panoramavägen omstruktureras så att det finns plats för gång- och cykeltrafikanter så väl som biltrafik. En gångbana, som vid behov används vid mötande biltrafik, bör lämpligen lokaliseras längs ena sidan av Panoramavägen. Alternativt kan en ny gångtrafikkoppling parallellt med Panoramavägen studeras. Kopplingen ska ha samma lutningsgrad som Panoramavägen (eller flackare) och inte innehålla trappor.

En tillgänglig koppling upp på berget öppnar för möjligheten att begränsa biltrafiken. I ett första skede föreslås biltrafik kunna trafikera Panoramavägen med rundkörning i anslutning till dagens parkering (se bild ovan). Om det i ett senare skede visar sig att biltrafiken minskar finns möjligheter att använda de stora asfalterade ytorna för andra aktiviteter.

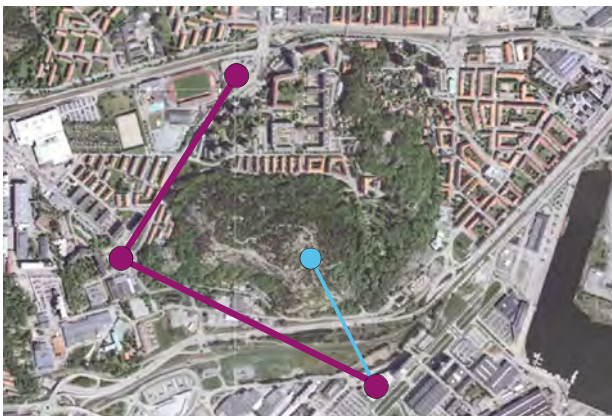
NYA TRANSPORTSYSTEM

Ett antal lösningar så som bergbana, linbana och hiss har studerats. Av dessa nya system är linbana ett bra alternativ som tar resenärerna ända upp på bergets topp men också kan överbrygga Lunbyleden och Hamnbanan utan att göra några större markanspråk.

En ny anslutning skulle ge störst nytta för invånare på södra sidan, som idag inte har tillgång till berget alls. En sådan koppling bör även överbrygga barriärerna Lundbyleden och Hamnbanan och bör kunna erbjuda ett tillgängligt alternativ för besökare som inte klarar att vandra upp till toppen via de andra vägarna. Besökare norrifrån har möjlighet att gå upp till toppen och sedan ta linbanan ner till Lindholmen.

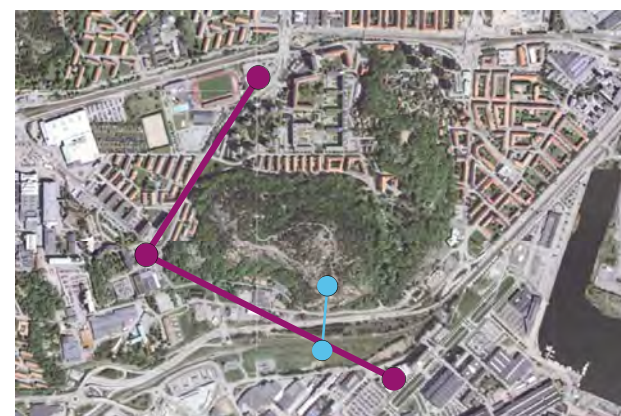
Eftersom det uppfattas som viktigt för besökare att komma ända upp till utsiktspunkten föreslår den här utredningen att toppstationen placeras på toppen av Ramberget. En studerad lokalisering med ett mindre dominant intryck har varit en inbäddad placering med berget i bakkant och anslutning upp till Panoramavägen. Denna lokalisering anses dock inte möta besökarnas förväntningar om att komma ända upp på toppen. Det är också viktigt att stationen placeras på toppen om den ska bli en målpunkt för alla besökare. Om stationen placeras under Panoramavägen är risken stor att den främst vänder sig till besökare från Lindholmen. Genom en placering på toppen kommer stationshuset bli ett landmärke och synas även från andra delar av Göteborg.

Stickspår från Lindholmen



Beroende på om dalstationen placeras i anslutning till kollektivtrafik eller som friliggande ger det underlag för olika typer av användning. En friliggande lokalisering serverar främst befolkning på Lindholmen medan en koppling till kollektivtrafiken ger ett resandeunderlag även från andra håll.

Från parken



Om hållplatsen för stomlinbanan lokaliseras vid Regnbågsgatans hållplats bör man även ansluta stickspåret till denna. Det skulle innebära att man som resenär enkelt kan ta sig via stomlinbanans hållplats från Wieselgrensplatsen eller Lundby för att på Lindholmen byta till Rambergsbanan.

Lokaliseras stomlinbanans hållplatsläge på någon av de tre lägena längre västerut är det inte möjligt att ha en gemensam station för båda linbanorna. Vid en sådan situation kan stickspåret placeras på ett lämpligt ställe i exempelvis den föreslagna parken norr om Polstjärnegatan eller i anslutning till kollektivtrafik.

Keillers park som stadspark

I och med att Keillers park som stadspark men framför allt Ramberget blir mer tillgängligt med anläggning av en linbana kommer också möjligheterna att besöka parken att öka. Inte minst från söder finns då möjligheter att ta sig upp på berget även för tidsmässigt kortare besök, exempelvis lunchrasten. Den ökade tillgängligheten bidrar till att uppnå det sociala målet i Göteborgs Stads grönstrategin: "Göteborg är en tät grön stad där de offentliga platserna bidrar till ett rikt och hälsosamt stadsliv".

UTFORMNING AV STATION

För att stationen ska vara unik för Ramberget och bli en målpunkt för besökare från olika sidor av berget är det viktigt att stationen får en unik utformning. På fotomontagen är två olika typer av stationer illustrerade, en mer urban station och en mer naturinspirerad utformad i trä eller i

sten. Stationen kan utformas så att den kan slitas utan att det påverkar intrycket av den för mycket. Ett förslag är att ha en för besökare kostnadsfri utställning i kombination med stationen där lokala konstnärer visar sin konst. Ett mindre kafé eller "food truck" skulle också kunna kombineras med stationen.









Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Box 2403, 403 16 Göteborg • Besöksadress: Köpmansgatan 20
Tel 031-368 00 00 • Fax 031-711 98 33
E-post: trafikkontoret@trafikkontoret.goteborg.se