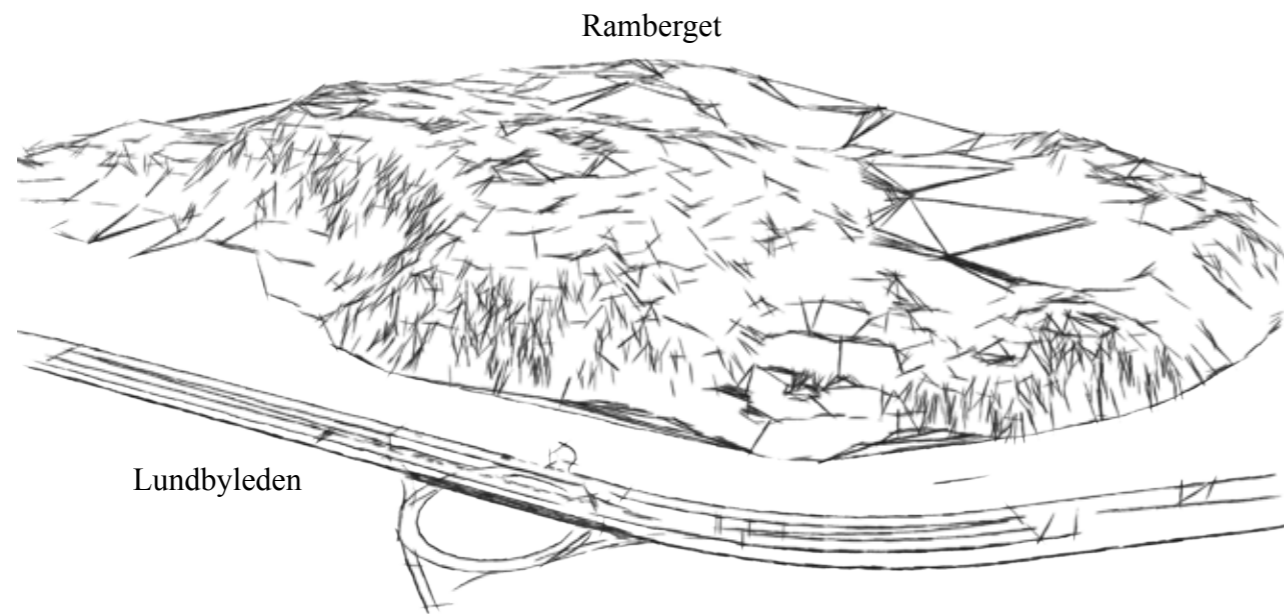




Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström
ht 2010





översikt.....	3
beskrivning av arbetsprocessen.....	4
ny koppling i stadsväven, en principskiss	7
Herkulesgatan.....	8
parallella stråk.....	9
ritningar och bilder.....	10
rumslig undersökning.....	20
strukturstudier.....	22
sammanfattning.....	24





Lundbyledens anslutningar, industritomter och obbyggda fastigheter idag.



Kompletterad fastighetsstruktur och passager mellan centrala Hisingen och älvstranden.

Amorft stadslandskap Projektet tar sig an ett stycke mark längs med en av Göteborgs genomfarter. Lundbyleden på Hisingen utgör en kraftig barriär i den lokala stadsväven tillsammans med järnvägsspåret för gods till och från Göteborgs Hamn. I barriärzonen som omger Lundbyledens två signalreglerade anslutningar ligger ostrukturerade och öde tomter. På några av fastigheterna bedrivs trafikrelaterad verksamhet medan andra hyrs ut som skräptomter. Den sammanhållna och varierade bebyggelsen som finns runt Ramberget i övrigt har fått ge vika för transportkorridorens amorfa stadslandskap.

Staden runt Ramberget Projektet föreslår att direkta tvärförbindelser öppnas i det lokala vägnätet på var sida om Ramberget och att en planskild anslutning ersätter de två signalreglerade korsningarna. På så sätt avlastas leden från lokaltrafik samtidigt som förutsättningarna för en stadsmässig bebyggelse och grönstruktur framför Rambergets klippvägg etableras. Den mer sammanhållna fastighetsstrukturen kompletterar och utvecklar den befintliga blandstaden runt berget. Centrala Hisingen knyts till Lindholmen/ Lundby Strand och projektet lämnar utrymme för framtida infrastruktursatsningar som dubbelspår i Hamnbanan och/eller nedsänkt led och järnväg.



översikt

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



Utgångspunkt, syfte och bakgrund

Utgångspunkten för examensarbetet är hämtad ur min vardag. Som boende i Lundby behöver jag dagligen korsa Hisingens stora transportkorridor Lundbyleden och Hamnbanan. Utöver en avigt placerad gångbro kan man endast ta sig över barriären via någon av trafikplatserna. Oavsett om jag cyklar, går, kör bil eller åker buss känns stunden i trafikapparaten omständig och trist.

Arbetets syfte är att pröva ett lokalt perspektiv på en övergripande struktur. Lundbyleden är en av de viktigaste och mest trafikerade lederna i Göteborg. Den länkar E6 och E20 till Göteborgs hamn och ingår därför i Sveriges stamvägnät. Hamnbanan är ett enkelspår för godstrafik till och från hamnen. De båda strukturerna utgör riksintressen. Vägverket övertog Lundbyleden från kommunen 1991. Vägverket senaste studie av Lundbyleden genomfördes 2008.¹ I den jämförs tre principer för en framtida utformning, i tunnel, tråg samt ett ytalternativ. Banverket planerade samtidigt för en utbyggnad av Hamnbanan till dubbelspår, i befintlig eller ny sträckning. En samordning av planprocesserna efterfrågades i flera av remissvaren till vägverkets studie. Enligt beslutshandlingen från 2009 ska den tunga trafiken (7000-8000 fordon/dygn) dirigeras om via kringfartsleder så att Lundbyleden avlastas. En gemensam utredning för Lundbyleden och Hamnbanan planeras nu samtidigt som en mindre upprustning av vägen och ombyggnad av Lindholmsmotet ska genomföras.

Som arkitektstudent och boende i stadsdelen intresserar jag mig för hur centrala Hisingen och Norra Älvstranden sammanfogas. Trafikbarriären präglar i allt högre grad Lundby. Lundby har idag ca 35000 invånare och en nettoinpendling av verksamma i stadsdelen om ca 8000 personer. Fram till 2015 beräknas både boende och arbetsplatser öka, invånarantalet med ca 9000 personer.² Förtätning av bebyggelsen och planeringen av helt nya områden pågår. Lokalisering och utformning av en ny trafikplats kommer att påverka närmiljön och Lundbys trafikflöden. Jag beslöt att pröva mitt eget användarperspektiv i arbetet. Målet med projektet fick bli att korta mina dagsresor och göra det attraktivare att gå och cykla i stadsdelen.

Vad medför ett lokalt förhållningsätt till en genomfartsled?



Kortaste vägen till Lindholmen från Inlandsgatan



Ättestupan bakom Lindholmsmotet



Herkulesgatans avbrott för Lindholmsmotet

På plats

Arbetet startade i dagens Lindholmsmotet nedanför Ättestupan. Här finns idag den enda förbindelse mellan centrala Hisingen och förnyelseområdena på Norra Älvstranden. Trafikmotet är en signalreglerad korsning kopplad till en passage under Hamnbanan. Situationen vid övergångsstället för fotgängare och cyklister är otrygg i det storskaliga trafikrummet. Ett par hundra meter österut finns en gångbro, femton meter upp i luften, mellan Brämaregatan och de öde tomterna i Frihamnen. I anslutning till Inlandsgatan väster om Lindholmsmotet har det (förenat med livsfara) uppstått en spontan stig direkt över Hamnbanan.

Miljön vid Lindholmsmotet är typisk för ett så kallat vägnära område. Genomfartsleden och dess anslutning skär av det lokala vägnätet. Fastigheterna närmast trafikapparaten hyrs ut som ”skräptomter” sedan de hamnat längst ut i gatustrukturen. Buller och avgaser präglar situationen. Den rundslipande klippan Ättestupan utgör dock ett tydligt landmärke för platsen.

Fastigheter i liknande situation exploateras inte sällan för sitt regionala läge. En sådan exploatering alstrar ytterligare trafik och ändrar förutsättningarna för det lokala stadslivet. I avvaktan på beslut och prioriteringar för Lundbyledens framtid utgör de obyggda tomterna vid Lindholmsmotet en smutsig och bullrig miljö i stadslandskapet. Brämaregården och Rambergets grönområde präglas av den formlösa trafikplatsen. Platsen segregerar de i övrigt väl fungerande områdena Brämaregården och Lundby Strand/Lindholmen.

¹E6.21 Lunbyleden Eriksbergsmotet- Ringömotet Vägverket 85436910 2009, ²Lundby Loklat program (18) till Göteborgs Översiktsplan, SBK 2009

beskrivning av arbetsprocessen

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström

En första undersökning och tre stadsbyggnadskvaliteter

På väg fram och tillbaka genom Lindgolmsmotet lekte jag med tanken att knyta ihop gatorna tvärs barriären. Till att börja med ignorerade jag behovet(?) av en skrymmande trafikplats för att återkomma till den regionala strukturen i nästa skede av aretsprocessen. Jag föreställde mig en fri passage för fotgängare och cyklister och undersökte vilka utvecklingsmöjligheter den skulle tillföra. En direkt koppling vid Ättestupan mellan Brämregården och Lundby Strand skulle för det första länka Keillers Park på Ramberget till kajstråken på Norra Älvstranden. Den skulle också kunna sammanföra tre lokala stråk. Det är i anslutning till dessa stråk som stadsdelen växer. I skissarbetet ringade jag därför in de tre stadsbyggnadskvaliteterna som passagen kan utveckla och ta till vara.

1. Göteborgsk blandstad

Brämregården bär på många urbana och historiska värden.³ Bebyggelsen är karaktäristisk för Göteborg och har visat sig rymma olika tiders verksamheter och bostäder. Eftersom gaturummen och byggnaderna är flexibla fungerar Brämregårdensom en blandstad. Brämregårdens kvartersbebyggelse etablerades på slutet av 1800talet vid Kvillebäckens utlopp i Göta Älv. När Lundby inkorporerades i Göteborg 1906 var området redan ett tätt befolkat näringscentra. Här fanns industrier, affärer, Hisingsböndernas torghandel, skola, ”finka” och poliskår. Fram till 1950 kallades området Kvillebäcken och torget vid kanalen var en samlingspunkt. När Hisingens industrilandskap förändrades och Hjalmar Brantingsgatan anlades hamnade Kvilletorget dock i skymundan. Under några årtionden förslummades bebyggelsen men de gamla landshövdingehusen fick sin renässans på 1970talet. Några av byggnaderna byggdes om och restaurerades under överinseende av riksantikvarie och museinämnd. Rivna hus har till stor del ersatts inom den ursprungliga fastighetstrukturen och gator och kvarter har levt vidare. Näramast Rambergets grönska står friliggande hus. Vid Vågmästareplatsen samsas tio våningar höga punkthus från femtioalet med nyttillkomna villor. Blandstaden upphör vid Lindholmsmotet nedanför Ättestupan. Väster om trafikapparaten ligger Renströmska badhuset, Apoteksbyggnaden och läkarbostaden från förra sekelskiftet.



beskrivning av arbetsprocessen

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström

2. Den strukturerande älven

Närheten till vatten är en viktig stadsbyggnadskvalitet. Vattendrag har alltid ett uppskattat rumsligt värde. Ofta uppstår promenadstråk längs med strandlinjer och utsikten över en vattenyta är attraktivt i bostäder. Ursprungligen har dock Göta Älv varit strukturerande för Göteborgs bebyggelse av mer strategiska skäl.⁴ Sveriges port till västerhavet grundlades på Slottsberget redan under 1200talet när älven ännu utgjorde gränsen mellan Norge och Danmark. Det norska Bohusläns största by var vid den här tiden Lundby. (Bygatan med anor från forntiden finns ännu kvar att låta sig inspireras av.) Lundby socken gränsade till älven och de stora vassar vi idag känner som Lundby Strand och Frihamnen. Dagens transportkorridor kan på sätt och vis sägas utgöra den historiska gränsen mellan Hisingen och Göteborg. Göteborgs Stad ritade 1885 upp en muddringsplan för Lundbyvassen åt familjen Keiller som bedrev båtbyggeri nedanför Otterhällan. När konjunkturen för sjöfart vek hade varvsindustrin på Hisingen utvecklats och blomstrat under nära nog ett sekel. Efter nedgången flyttade hamnverksamheten från den gamla vassmarken till Lundbys västra strandmarker. Här hade hanteringen av olja stöpt om landskapet fullständigt. Berg hade sprängts bort och strandlinjen flyttats ut till djupare vatten. Slottsberget på det vi idag kallar Norra Älvstranden hade lyckligtvis fredats och de gamla varvsområdena runt det förnyas alltjämt. Hamnarna med sina intressanta kajstråk strukturerar tillsammans med en 80 meter bred allé de storskaliga fastigheterna. (Lindholmsallén) Tillgängligheten från den omgivande staden är dock dålig, Norra Älvstranden fungerar idag som en segregerad enklav.

3. Stadsparken på Hisingen

Grönområdet på Ramberget är på samma gång ett stycke natur och en stadspark.⁵ Berget donerades till Göteborgs Stad av James Keiller. Villkoret var att staden skulle ordna och för all framtid underhålla en allmän park där uppe, under namnet Keillers Park. Från toppen såg man ännu ut över bondlandet. En bit av det värdefulla naturlandskapet har på så sätt bevarats, samtidigt utgör det ett gigantiskt monument över stadens historia. Ytterligare mark köptes in och skänktes till staden så att parken också kom att innehålla lite slättmark att vara på. Det planterades skog av skolklasser från trakten och en arkitekt anlätades för att arbeta med parkens detaljplanering. Parken är idag en välbesökt lunga i Lundby även om trafikbarriären nedanför klippväggen gör berget otillgängligt från älvstranden. Vägarna upp till parken är undångömda och snålt underhållna.

³Kvillebäcken Lundby hembygdsförening skriftserie nr 5 1998

⁴Lundby på Hisingen Folke Eriksson, Göteborg 1994

⁵Stadsparker Arvid Bengtsson, Göteborg 1988



Vy ned mot vattnet från gångstig i Keillers Park

Genomfartens gestalt i stadslandskapet

Parallellt med platsanalysen undersökte jag trafikleden som rumsbildande element. Jag läste om gränssnittet mellan stad och väg och studerade sektioner genom väg- och gaturum.⁶ Vägen genom staden är ett udda stadsbyggnadselement som måste separeras från andra stadsrum. Vad som annars utmärker stadslandskapet är hur gator, parker och torg länkas till varandra i en sammanhållen stadsväv. Genomfartens gestalt befinner sig i landskapets skala. Genomfartstrafiken kan i princip begränsas till ett relativt smalt och ibland slutet rum. Stadens gator skulle kunna knytas ihop över eller under en sådan ”korridor”. Trafikplatsen måste däremot kopplas till bebyggelsens gator. Den tar i regel stor plats och blir dominerande i stadsbilden.⁷ Ur ett lokalt perspektiv kan trafikplatsen ha större fysisk och mental barriärverkan än själva leden. Som genomfartens start- och målpunkt utgör den ett eget strukturerande element i sin omgivning.

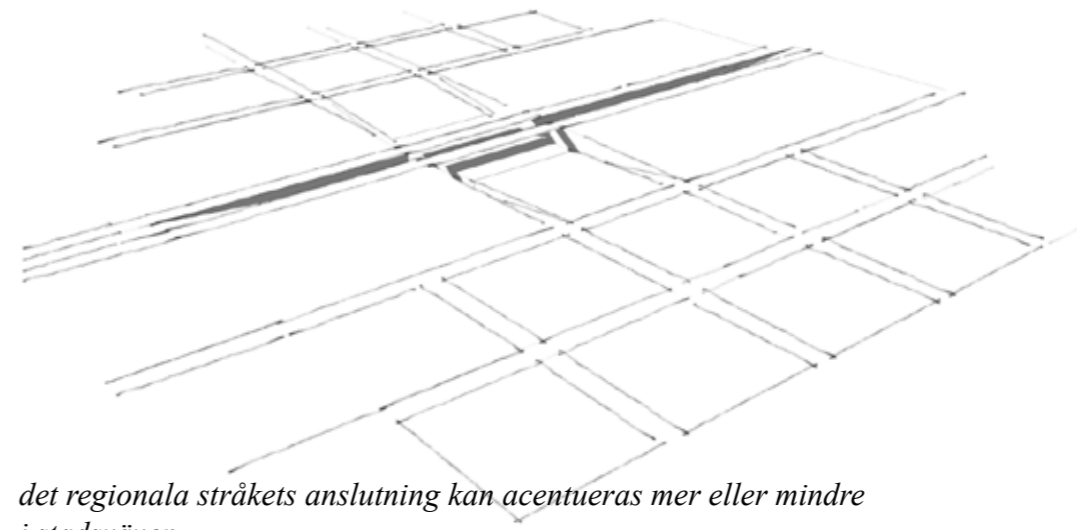
Anslutningen ska samordna den högre hastigheten med stadens långsammare flöden. Jag prövade att lägga på- och avfartsramperna i mitten av leden. Trafiken byter då skala i vägens rum, så långt från bebyggelsen som möjligt. Lösningen är ytsnål och vägkroppen minskar de störningar som uppstår vid inbromsning och acceleration. Under leden kan den regionala strukturen anslutas till den lokala i ett cirkulationsrum. En annan variant vore att leden sänks ned och att rondellen/korsningen läggs i plan med staden.

⁶Staden ser på vägen -med arkitekters ögon Bengt Persson, ARKUS 2001

⁷Trafik på staden villkor Gunnar Lagerqvist, Vägverket 2000:88



Vägen, järnvägspåret och Ramberget utgör strukturerade element i stadslandskapet



det regionala stråkets anslutning kan accentueras mer eller mindre i stadsväven



i långtgående variant kan det regionala stråket underordnas det lokala vägnätet



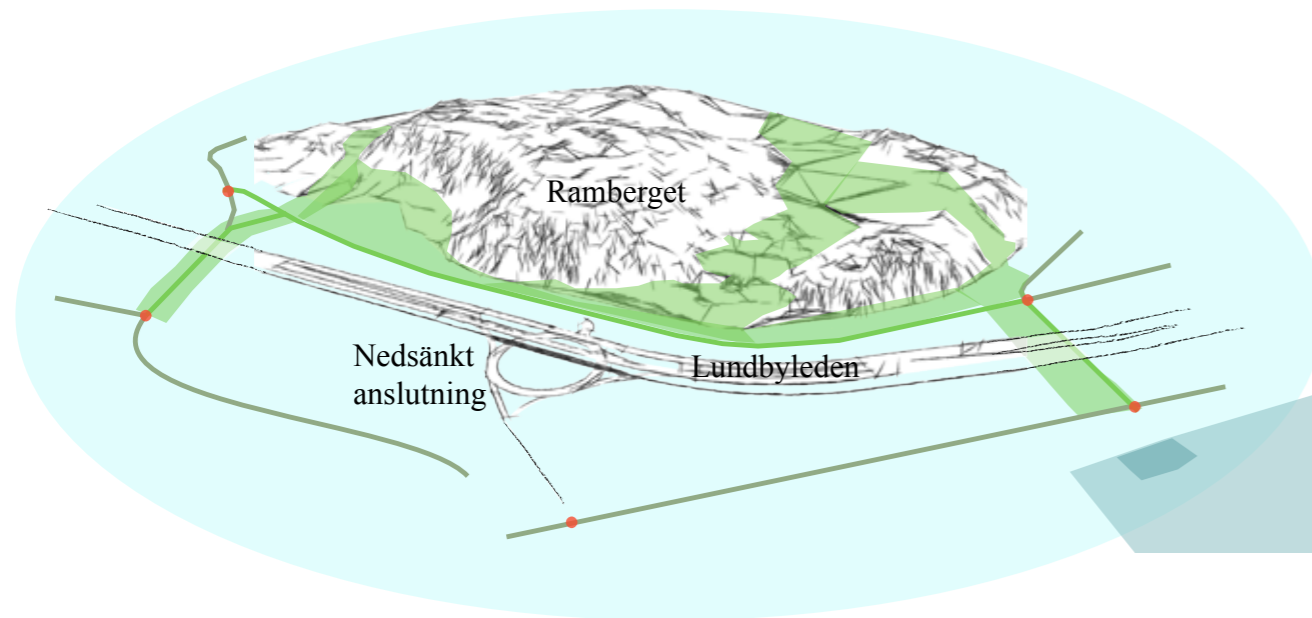
Modellarbete, vad håller stadslandskapet samman?

beskrivning av arbetsprocessen

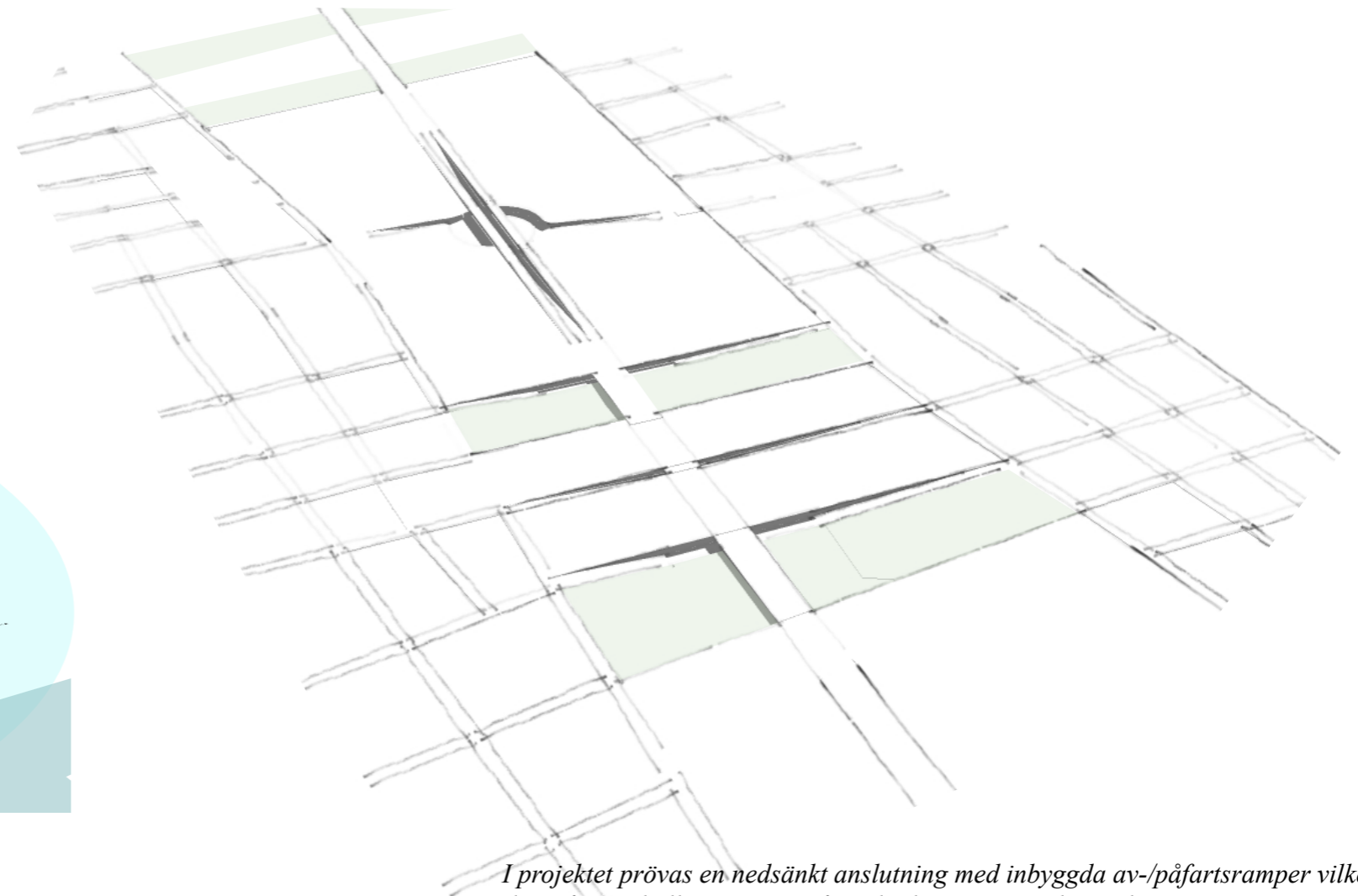
Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



Samverkande strukturerande element ger bättre förutsättningar för en sammanhållen gatu- och grönstruktur. Lindholmsmotet flyttas undan från den bebyggelsen och placeras nedanför Rambergets klippvägg.



I projektet provas en nedsänkt anslutning med inbyggda av-/påfartsramper vilket dämpar det svåraste buller som uppstår vid inbromsning och acceleration.

→ mindre ingrepp, lägre kostnader (än exempelvis tunnel/kringled)

→ direkta passager kan anläggas efter hand i stadsväven, i takt med stadsutvecklingen

Landskapet och stadens skala Den generella problematiken med en väg genom stadsbebyggelse blir tydlig så snart vägen betraktas som ett stadsbyggnadselement. Genomfartens flöde måste separeras från den övriga stadsväven p.g.a den höga hastighetens risker och begränsningar. Vad som annars utmärker stadslandskapet är hur gator, parker och torg länkas till varandra i ett sammanhållet nät. Genomfartens gestalt befinner sig i landskapets skala medan torg och gaturum verkar inom stadens. Anslutningen mellan de två systemen kommer att utgöra ett strukturerande element som entré/målpunkt i respektive skala.

Samverkande skalor Projektet provar ett lokalt perspektiv på den övergripande strukturen. Genom att anpassas till det befintliga gatunätet vänds vägen från att vara en "reva" i stadsväven till att verka sammanhållande som en "fläta". Anslutningen sker planskilt men i förlängningen av stadsrum som gagnas av att anslutas till ett regionalt stråk. Lindholmsmotet får ett nedsänkt cirkulationsrum som placeras i direkt anslutning till Lindholmsallén, på en plats i landskapet som idag ligger i skymundan. På- och avfarterna läggs i mitten av väggkroppen, så långt från bebyggelsen som möjligt. Med den nedsänkta anslutningen och inbakade på/avfarterna verkar väggkroppen som ett störningsdämpande stadsbyggnadselement.

ny koppling i stadsväven, en principskiss

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström

Herkulesgatans betydelse

Med ett utkast till en mer tillbakadragen trafikplats undersökte jag platsen vid Ättestupan igen. Lundbyleden kopplas idag till Myntgatan. Gatan utgör ett av två stråk i Brämaregården. Det andra är Herkulesgatan. De båda gatorna möts i trafikplatsen nedanför Ättestupan. (strukturstudie sid. 22-23) Ur ett lokalt perspektiv spolieras platsbildningen av Lindholmsmotet. Väster om Lindholmsmotet fortsätter Herkulesgatan. Herkulesgatans sträckning är i sin helhet ca 2,5 km från Backaplan genom Brämaregården, tätt förbi Ramberget och upp till Lundby Brandstation. Hela området nedanför Rambergets klippvägg är idag präglat av trafikbarriären.

Herkulesgatans ursprungliga sträckning bär på rumsliga värden som kan återupprättas och utvecklas. Sträckan längs med den mäktiga klippväggen skulle kunna accentuera förhållandet mellan berget och stadsdelen Lundby. Detta skulle göra stadslandskapet mer sammanhållet både fysiskt och mentalt. När vi erfar att Herkulesgatan ligger intill Ramberget kortas exempelvis avståndet mellan Keillers Park och Backaplan i vår mentala karta. Platsbildningen vid Ättestupan är av samma anledning en fin utgångspunkt för en passage till Lindholmsallén, så nära Lundby Strand och Frihamnens vatten som möjligt. Göta Älv och älvstranden "förankras" på så sätt i Ramberget med en direkt passage vid Ättestupan. På den södervända sluttningen vid Inlandsgatan finns också ett bra läge för ny bebyggelse och en passage i stadslandskapet. Ramberget och Herkulesgatan blev därför projektets ryggrad.



Platsbildningen vid Ättestupan där Herkulesgatan möter Myntgatan och Brämaregården ansluts till Lundbyleden



Herkulesgatan i Brämaregården



Herkulesgatan mellan Apoteksbyggnaden och Badanstalten



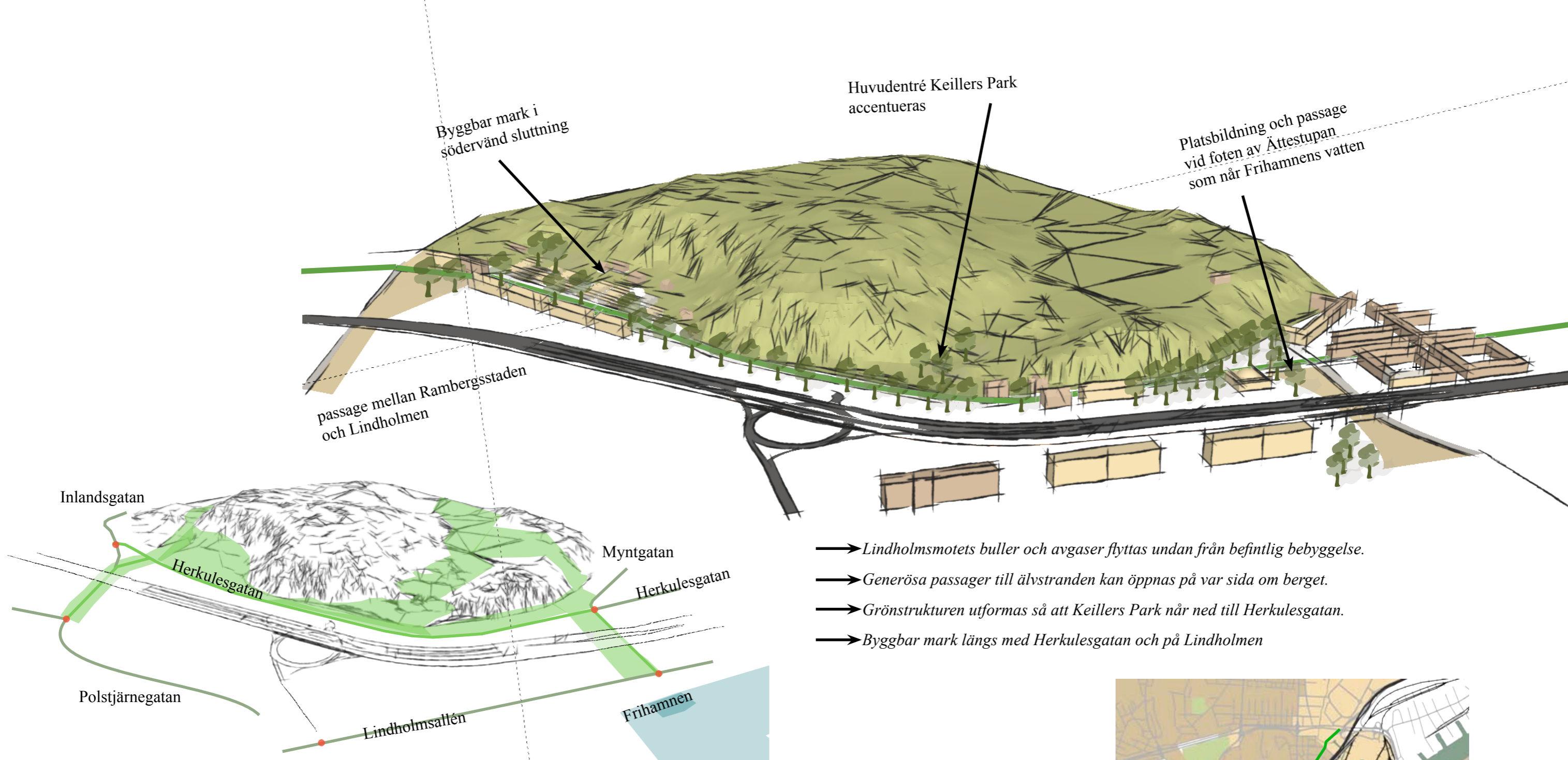
Herkulesgatan sedd från Inlandsgatan

Herkulesgatan

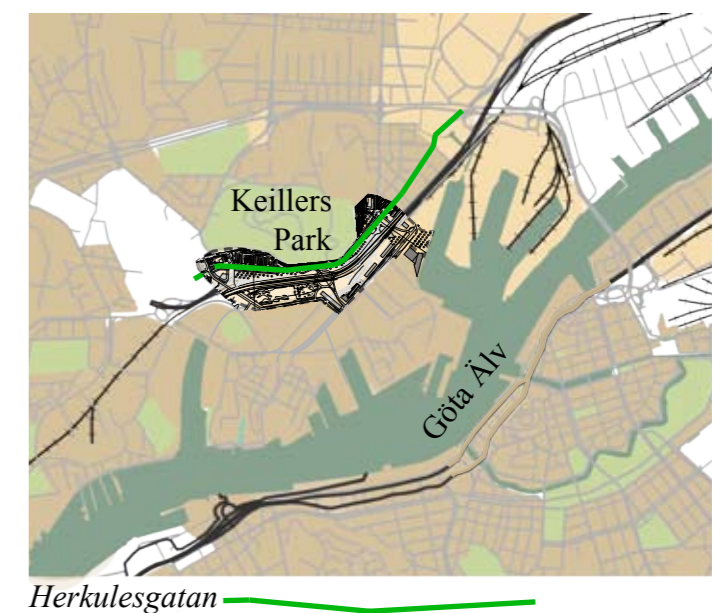
Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



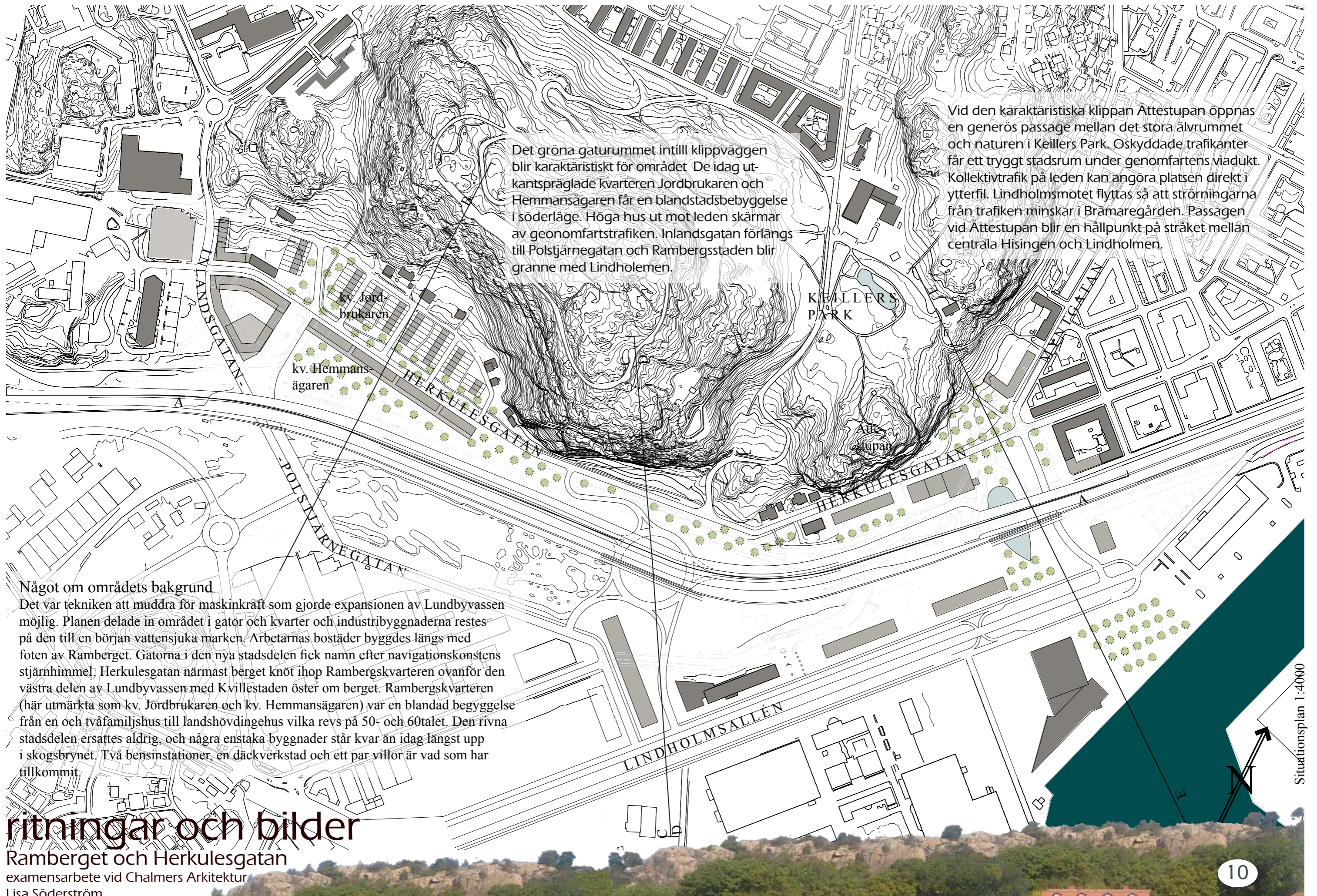
Mellan strukturerande element intill Rambergets klippvägg kan grön- och fastighetsstrukturen stärkas. Herkulesgatan kan utformas till en "stadsparkgata" där gång och cykelvägar dras mellan träden. Det gröna gaturummet samverkar i projektet med det mäktiga berget och den parallella Lundbyleden. Stadslandskapet blir sammanhållet och de båda stråken kan upprätthålla sina respektive hastigheter och gestaltungs-skalar. Nivåskillnaden i områdets västra del har förutsättningar för markbostäder i söderläge. Kvarteret närmast leden kan ge plats åt högre byggnader med kontor eller bokaler som skärmar av genomfartstrafiken. Inlandsgatan kan förlängas i en direkt passage till Polstjärnegatan på Lindholmen. Längs med Herkulesgatan finns gott om plats att plantera höga träd, förslagsvis bok som redan växer i Keillers park. Vid Ättestupan kan en generös passage under leden ta till vara platsbildningen och länka grönstråket till kajpromenaden på Lundby Strand och den framtida utbyggda Frihamnen. Den nya passagen sammanför och blir en hållpunkt i de lokala stråken mellan centrala Hisingen och Norra Älvstranden. Kollektivtrafik och samåkning på Lundbyleden kan angöra platsen direkt i ytterfil.



parallella stråk

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström



Det gröna gaturummet intill klippväggen blir karaktäristiskt för området. De idag utkantspräglade kvarteren Jordbrukaren och Hemmansägaren får en blandstadsbebyggelse i söderläge. Höga hus ut mot leden skärmar av genomfartstrafiken. Inlandsgatan förlängs till Polstjärnegatan och Rambergsstaden blir granne med Lindholemen.

Vid den karaktäristiska klippan Attestupan öppnas en generös passage mellan det stora älvrummet och naturen i Keillers Park. Oskyddade trafikanter får ett tryggt stadsrum under genomfartens viadukt. Kollektivtrafik på leden kan angöra platsen direkt i ytterfil. Lindholmsmotet flyttas så att störningarna från trafiken minskar i Bramaregården. Passagen vid Attestupan blir en hållpunkt på stråket mellan centrala Hisingen och Lindholmen.

Något om områdets bakgrund

Det var tekniken att muddra för maskinkraft som gjorde expansionen av Lundbyvassen möjlig. Planen delade in området i gator och kvarter och industribyggnaderna restes på den till en början vattensjuka marken. Arbetarnas bostäder byggdes längs med foten av Ramberget. Gatorna i den nya stadsdelen fick namn efter navigationskonstens stjärnhimmel. Herkulesgatan närmast berget knöt ihop Rambergskvarteren ovanför den västra delen av Lundbyvassen med Kvillestaden öster om berget. Rambergskvarteren (här utmärkta som kv. Jordbrukaren och kv. Hemmansägaren) var en blandad bebyggelse från en och tvåfamiljshus till landshövdingehus vilka revs på 50- och 60talet. Den rivna stadsdelen ersattes aldrig, och några enstaka byggnader står kvar än idag längst upp i skogsbrynet. Två bensinstationer, en däckverkstad och ett par villor är vad som har tillkommit.

ritningar och bilder

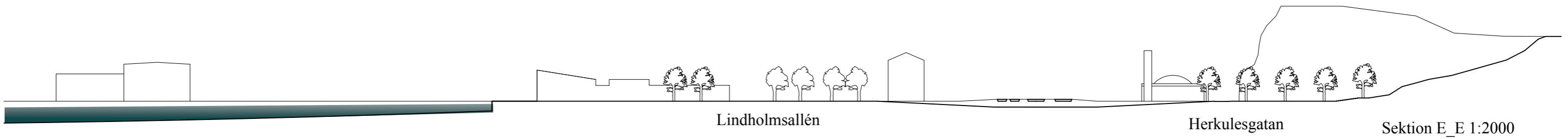
Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



Herkulesgatan vid foten av Ättestupan



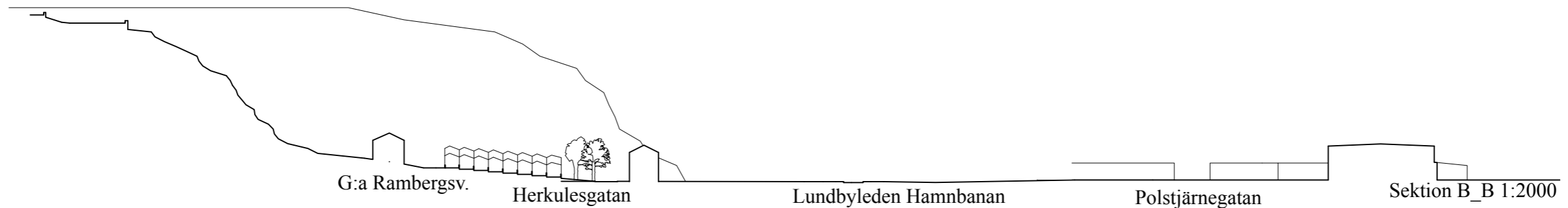
ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
 examensarbete vid Chalmers Arkitektur
 Lisa Söderström





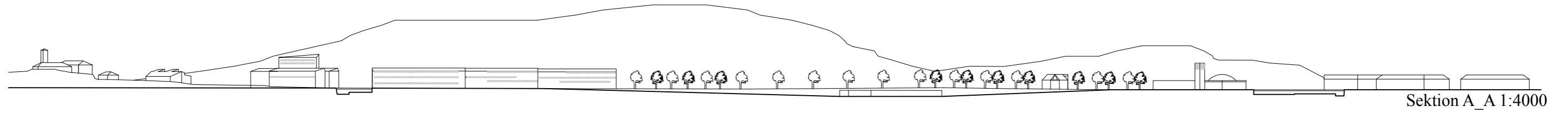
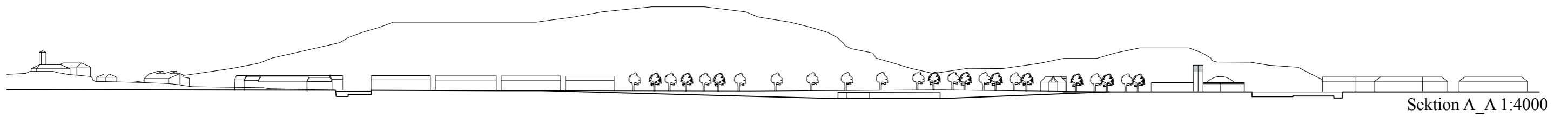
Herkulesgatan söder/väster om Ramberget



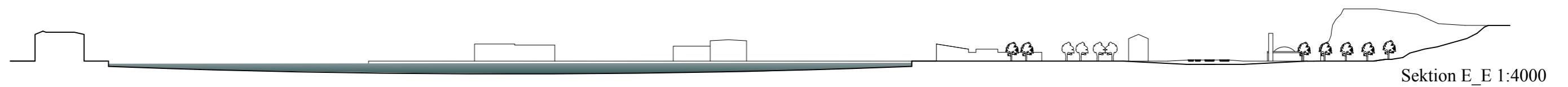
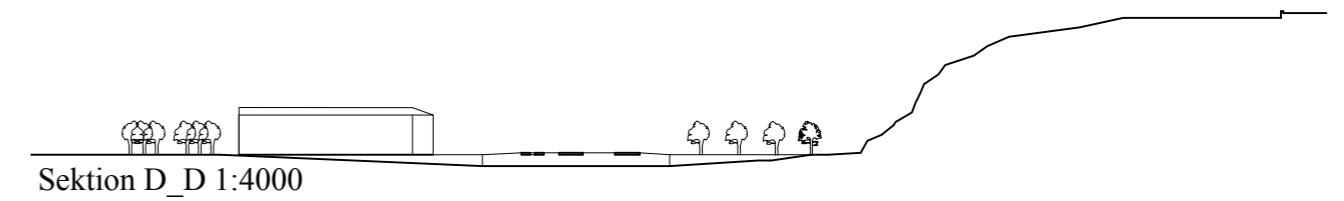
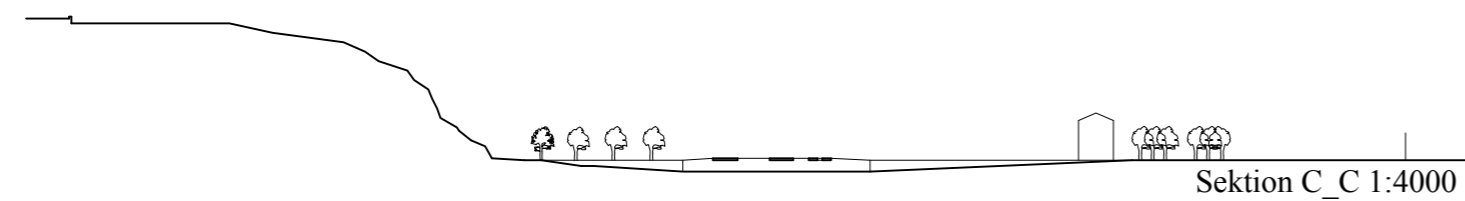
ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
 examensarbete vid Chalmers Arkitektur
 Lisa Söderström





Klippväggen som ryggrad. Ramberget annonserar en sammanhållen och varierad stadsdel ut mot vägrummet och tvärs över älven. Lindholmens regionala entré placeras tätt intill det stora landmärket.



ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström





ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström

Illustrationsplan 1:2000



Vy från Frihamnen mot Ättestupan. En öde plats idag, kan bli en generös passage i ett stadslandskap som växer.



ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström

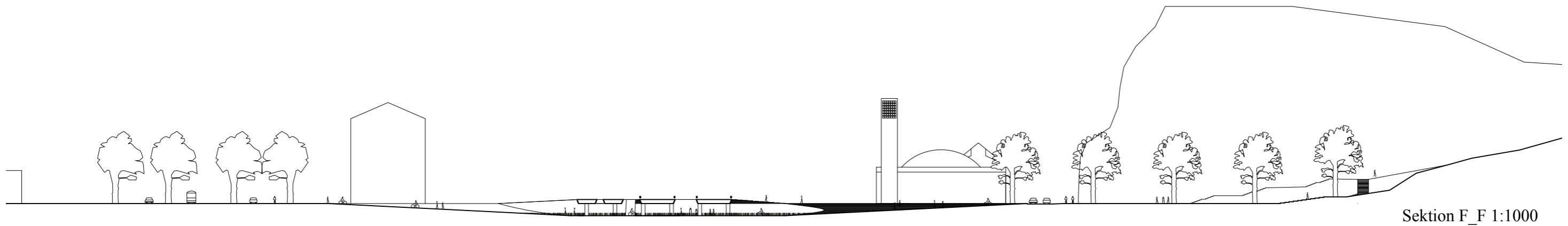


Den generösa genomfartens gestalt Pelarnas symmetriska placering ger det nedsänkta rummet en öppen och samtidigt samlande gestalt. Stora sjöstenselement ger de sluttande planen en sammanhängande och detaljerad yta. En installation med ljudet av rinnande vatten kan komplettera ljudbilden under viadukten.

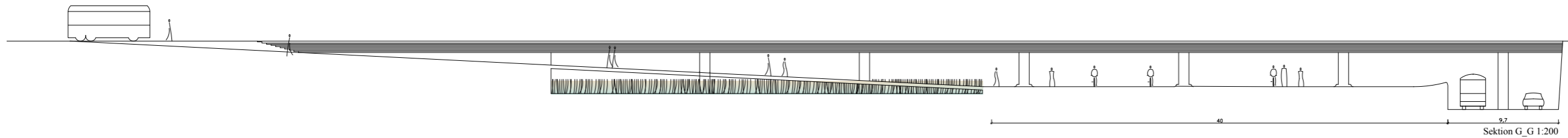
ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström



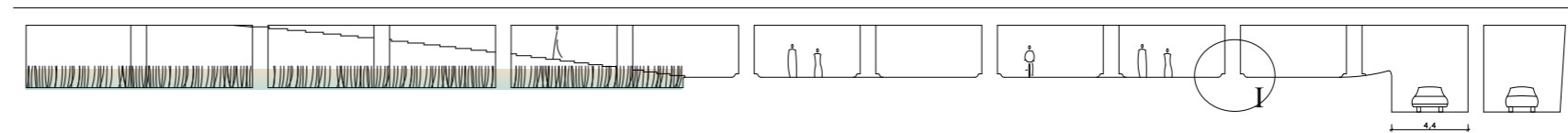


Sektion F_F 1:1000

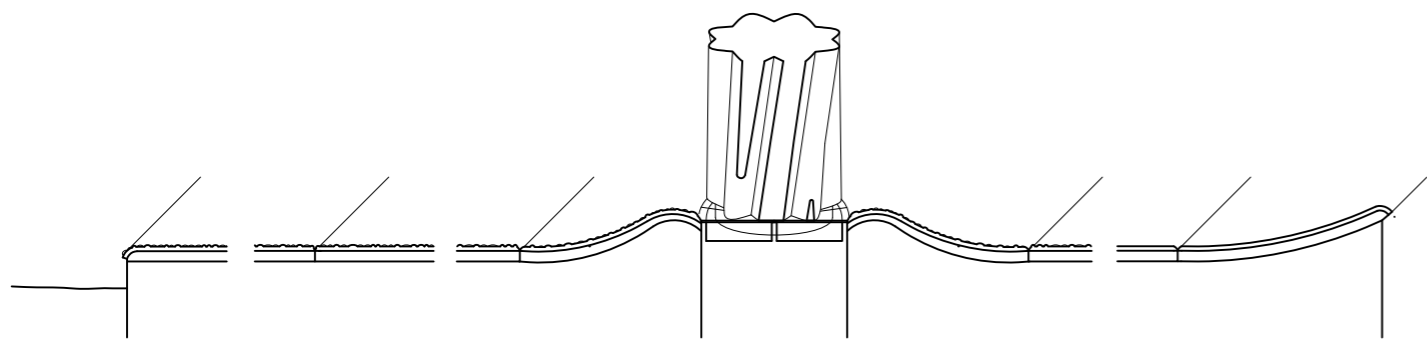


Sektion G_G 1:400

Sektion G_G 1:200



Sektion H_H 1:400



Detalj I 1:50

Pelarens bas döljs under sjöstensmattan. Belysningsarmaturen placeras i mötet mellan de arkitektoniska elementen. Ljuset diffuseras längs med pelarnas vridna profiler.

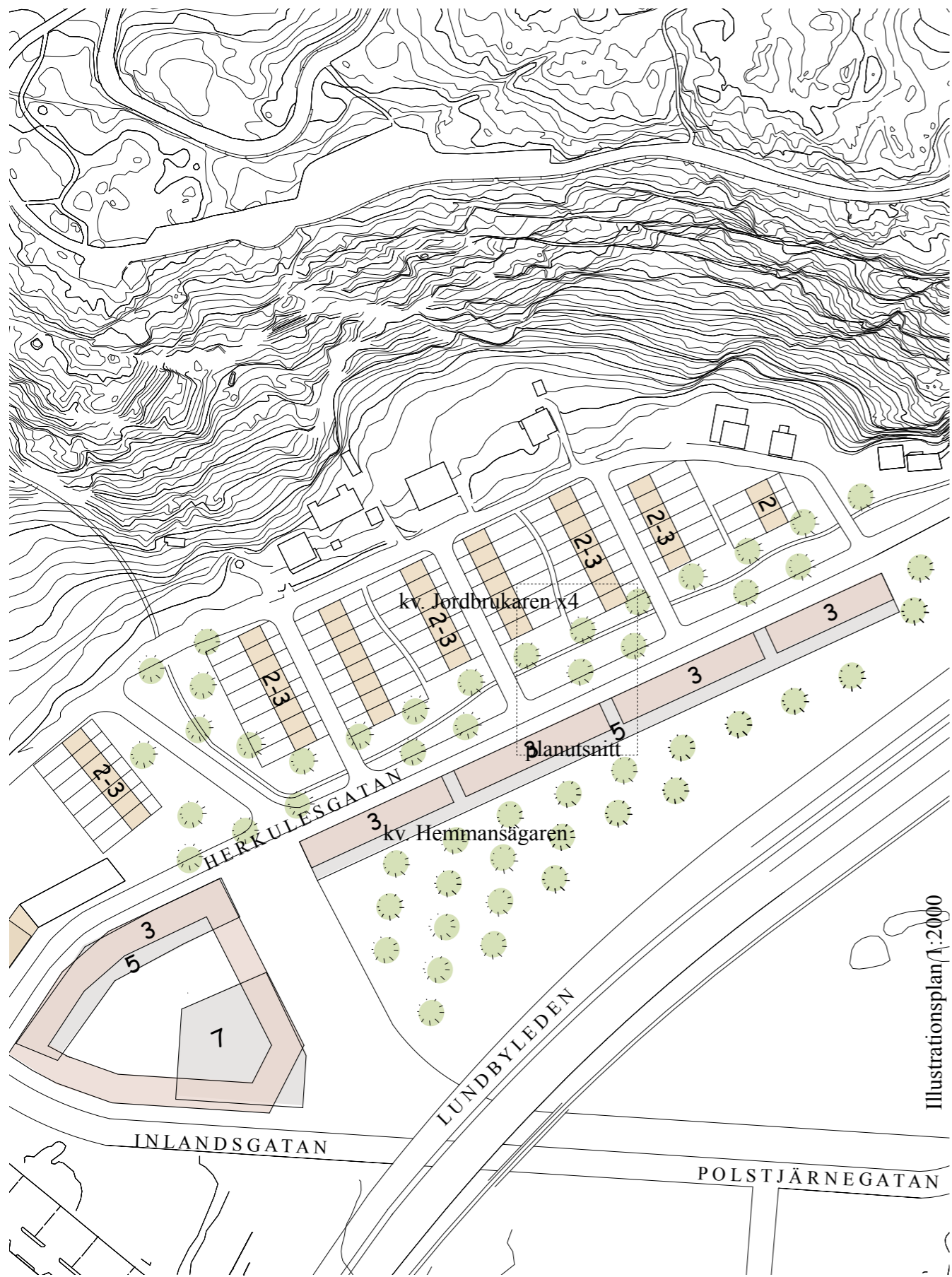


bok i Keillers Park

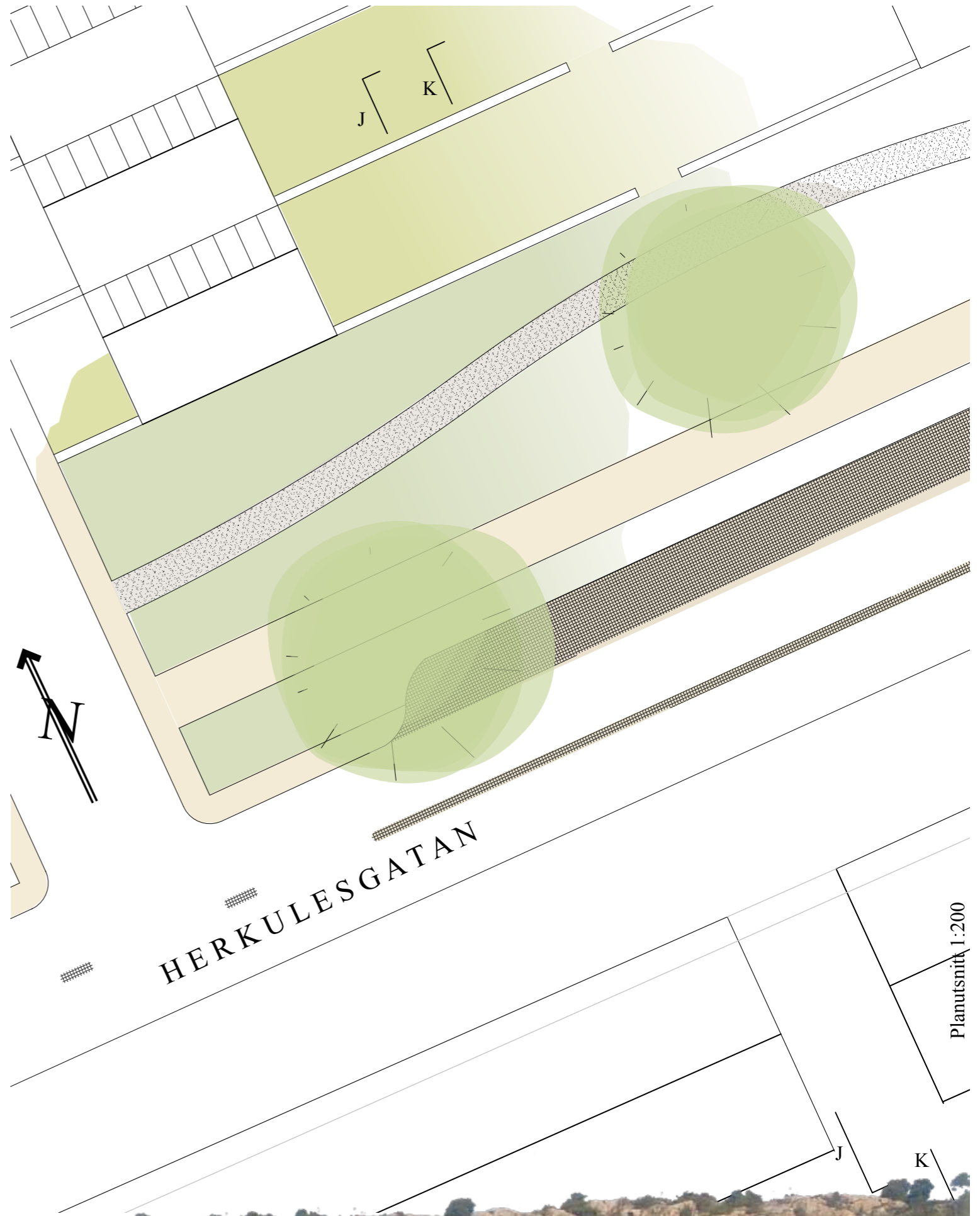
ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
examensarbete vid Chalmers Arkitektur
Lisa Söderström





Illustrationsplan 1:2000



Planutsnitt 1:200

ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
 examensarbete vid Chalmers Arkitektur
 Lisa Söderström



Rambersstaden norr om Keillers Park. Den föreslagna bebyggelsen längs med Herkulesgatan sluter an till grönområdet på ett liknande sätt söderifrån.



Sektion K_K 1:200



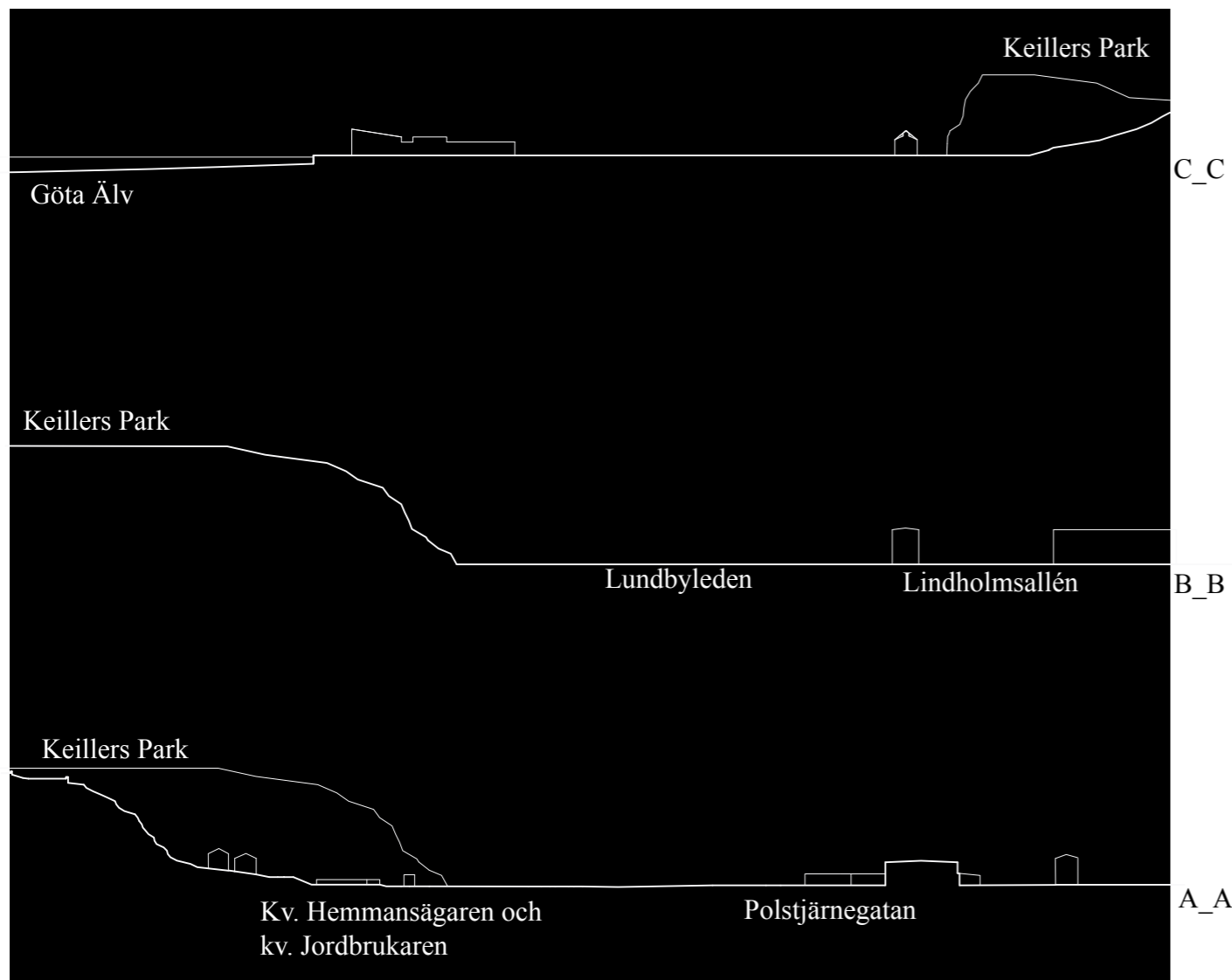
Sektion J_J 1:200

Herkulesgatans gröna gaturum kan etableras innan exploateringsgraden för kvarteren Jordbrukaren och Hemmansägaren har fastställts. Gatusektionerna J_J och K_K visar det utbyggda stadsrummet i två varianter.

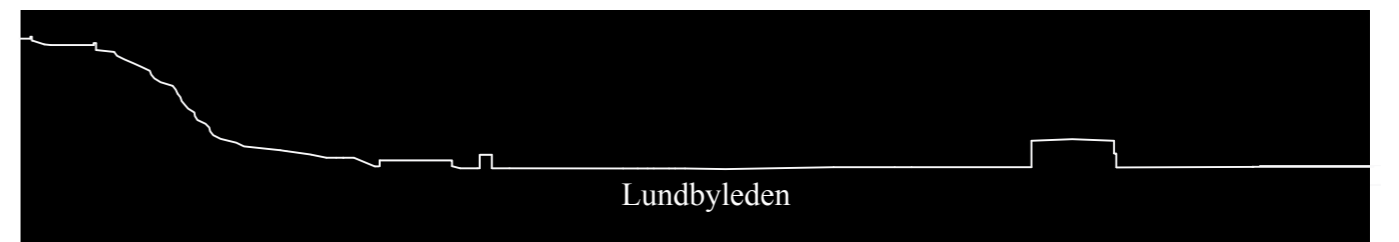
ritningar och bilder

Ramberget och Herkulesgatan
 examensarbete vid Chalmers Arkitektur
 Lisa Söderström





typsektioner Stadslandskap 1:4000



typsektion Transportkorridoren 1:4000



Gränsen mellan Hisingen och Göteborg Den stora Lundbyvassen nedanför Rambergets klippvägg muddrades i slutet av 1800-talet. Det var Göteborgs Stad som ritade muddringsplanen och betalade per tunna fylla. Vid samma tid etablerades den samlade bebyggelsen öster om berget vid Kvillebäckens utlopp i Göta Älv. När Lundby socken inkorporerades i Göteborg 1906 hade Brämaregården redan blivit ett tätt befolkat näringscentra. Intill den sydvästra bergsidan låg de gamla Rambergskvarteren, med en blandad bebyggelse från en- och tvåfamiljshus till landshövdingehus.⁸ På berget anlades en stads-park med vida utsikt över det som ännu var bondlandet. Dagens transportkorridor kan sägas utgöra den historiska gränsen mellan Göteborg Stad och det gamla lantliga Hisingen.

Stadslandskapet idag Lundbyleden är idag en av Göteborgs mest trafikerade vägar. Den övertogs av vägverket 1991 (nu Trafikverket) och utgör liksom hamnbanan ett riksintresse. Rumsligt struktureras transportkorridoren av Rambergets klippvägg och av älven. Den samverkar inte med den övriga stadsväven och stadslandskapet karaktäriseras av genomfartstrafikens skyltar och entydiga signaler. Gaturummen närmast klippväggen bär ännu spår av en mindre skala och något av parkens karaktär. Området präglas av trafikens buller och avgaser och av att ha blivit en "utkant" eller "baksida" i staden.

⁸Rambergskvarteret Lundby hembygdsförening skriftserie nr 3 1994

rumslig undersökning

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



1. Transportkorridoren i landskapet



2. Amorf stadslandskap vid Lindholmsalléns östra del



3. Trafikrummets karaktär intill Lundbyleden



4. Landmärket Ättestupan vid Lindholmsmotet



5. Herkulesgatan längs med klippväggen



6. Herkulesgatan vid Ättestupan



7. Södervänd bergssida



8. Gamla Rambergsvägen högst upp mot grönskan



9. Herkulesgatan tätt intill klippväggen



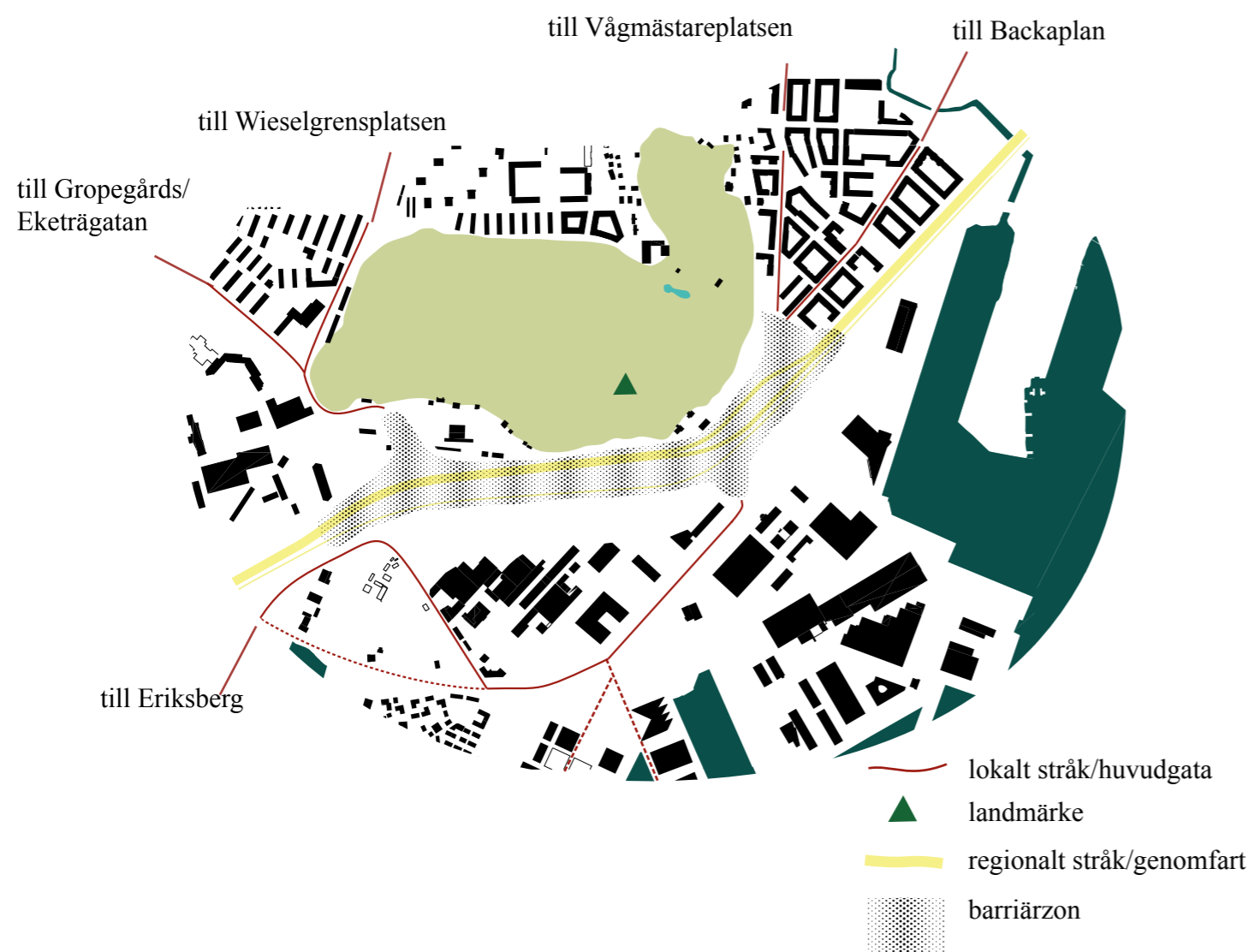
10. Entrén från Herkulesgatan till Keillers Park

rumslig undersökning

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström



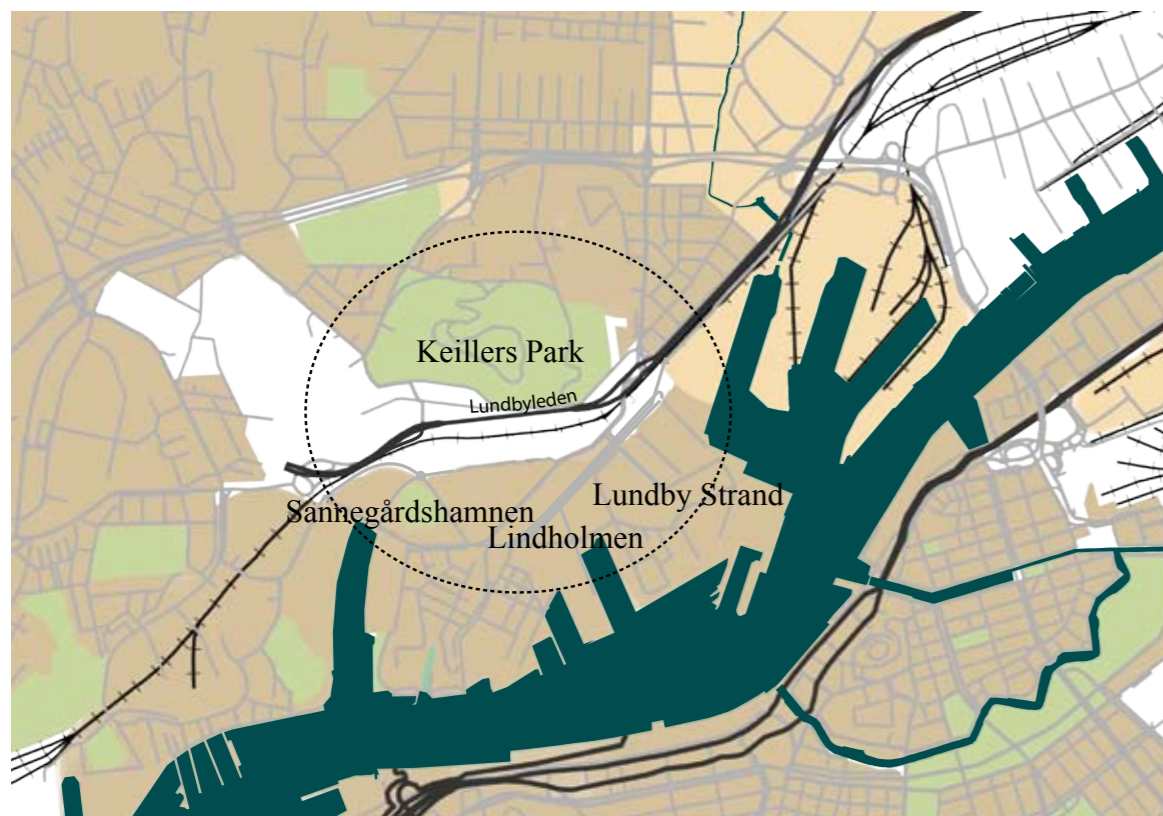
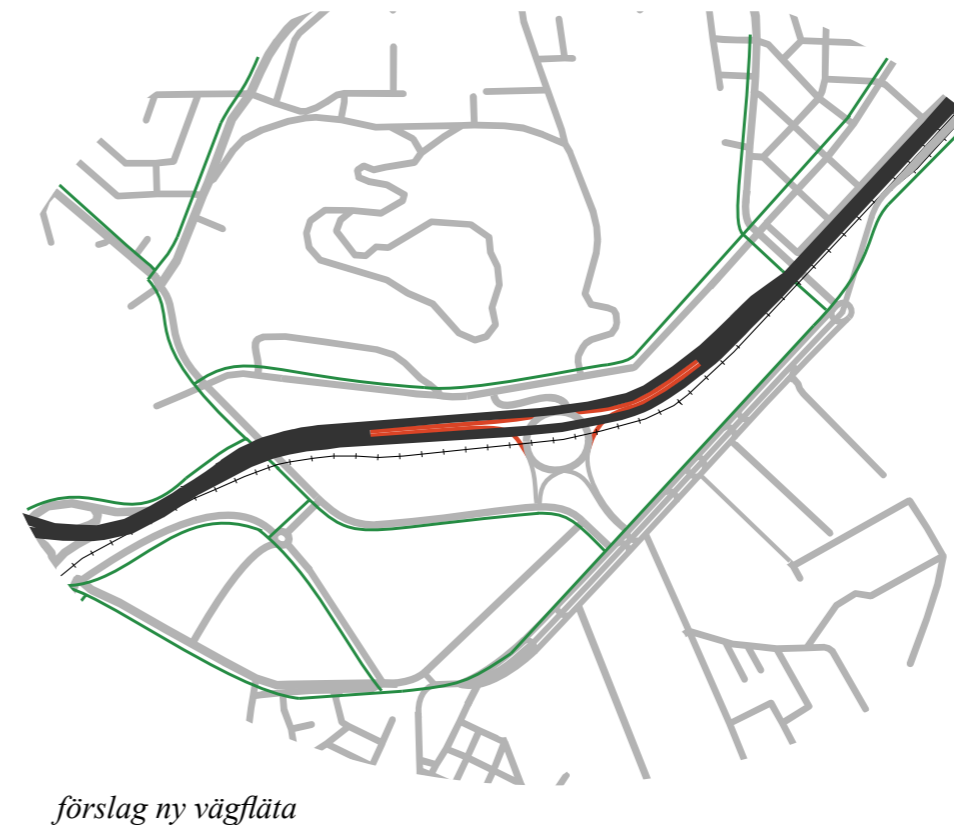
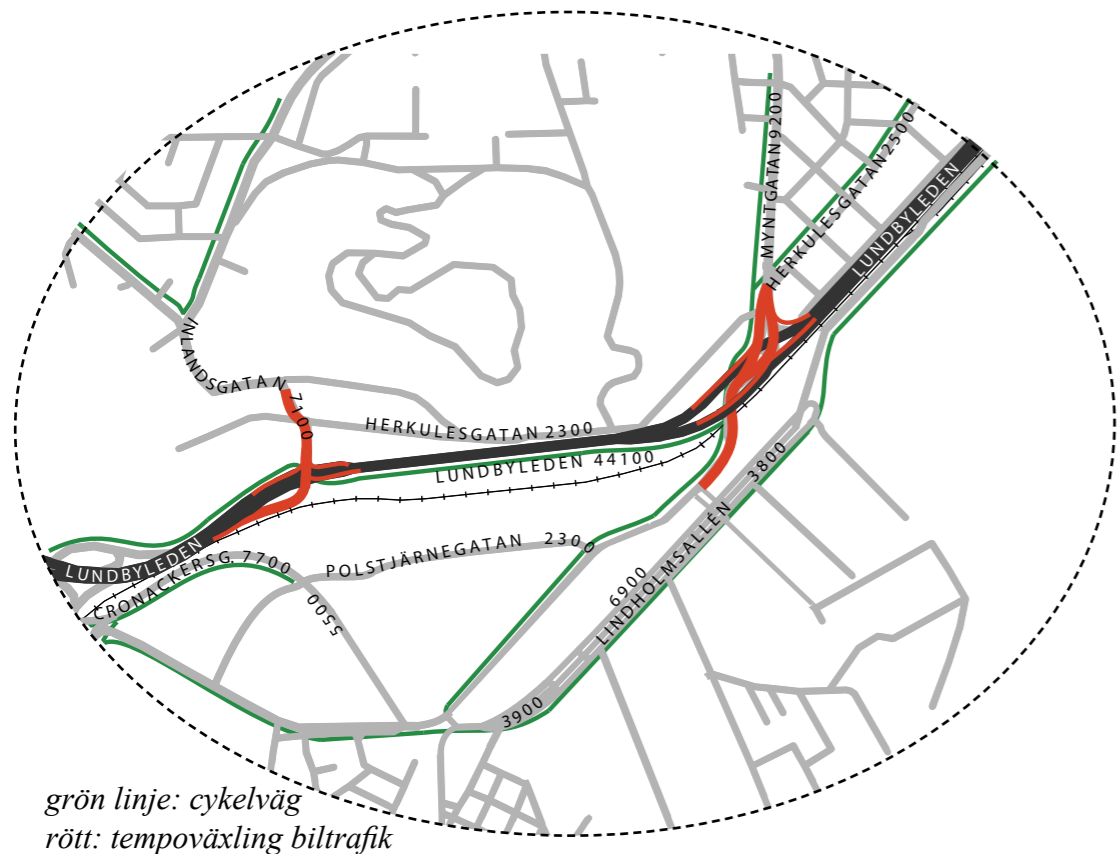
sammanförda lokala stråk och ny bebyggelse i förhållande till grönområdet och som en mur ut mot leden

Barriärverkan I och II Dagens trafiklösning innebär en dubbel barriär i stadsutvecklingen. Dels utgör passagen ett besvärligt och otryggt moment i varje dagsresa inom eller genom Lundby. Det uppbrutna bebyggelsemönstret och trafikens buller och avgaser skapar en otrygg och besvärlig miljö, en barriärzon. Området upplevs som en baksida i staden och den mentala bilden förstärker den fysiska barriären. För oskyddade trafikanter är det otryggt att passera området, gångbanor och cykelvägnät håller inte samman.

Samtidigt begränsas utvecklingsmöjligheterna för områdena på var sida om trafikapparaten. Eftersom stråkbildningen mellan centrala Hisingen och Norra Älvtranden hindras utvecklas den segregerade staden. "Barriärmolnet" intill Hisingens stora landmärke präglar vår uppfattning om staden runt Ramberget och därmed bebyggelsens värde och utvecklingsmöjligheter. Även det regionala stråket påverkas av stadsvävens brist på tvärförbindelser.

Lokalt perspektiv på övergripande struktur Projektet återupprättar Herkulesgatans sträckning förbi Ättestupan (vid på/avfarten till dagens Lindholmshot). Det nya planskilda motet får en placering som bättre samverkar med stadslandskapets lokala stråk och flöden. Bebyggelsen kan kompletteras längs med den södervända klippväggen och två direkta passager öppnas för att länka de lokala stråken till varandra. Lindholmen och Lundby får en smidigare entrésituation samtidigt som Keillers Park kan göras mer tillgänglig i stadsdelen. Buller och avgaser minskar i Brämregården.





Genomfartsleden gör ännu stora delar av norra Älvstranden till en separerad enklav i stadsväven, tillgängligt enbart via något av trafikmoten. Också Rambergets grönområde är till stora delar otillgängligt.



I projektet föreslås att Herkulesgatan verkar sammanhållande längs med genomfartsleden. Tvärförbindelserna kan sägas förankra älvstranden i Ramberget.

Från barriär till nya marker

Jag valde att avgränsa projektområdet till marken mellan Rambergets klippvägg och Hamnbanan. I avgränsningen hittade jag ett rumsligt grepp om den trafiksituation som är projektets utgångspunkt, och som jag ofta upplever som besvärlig i min egen vardag. Ur mitt användarperspektiv kunde jag ta fram en relativt liten förändring av den övergripande infrastrukturen som skulle lösa flera av den lokala stadsutvecklingens utmaningar. Lundby är en av de stadsdelar i Göteborg som planeras för att växa. Här finns en varierad bebyggelse- och grönstruktur, kommunikationsstråk och en strategisk knutpunkt. Den fysiska miljöns brister orsakas i första hand av de barriärer och störningar som genomfartsleder och den ökande trafiken skapar. Inom projektet kunde stadslandskapet göras mer sammanhållet, byggbar mark frigöras och det stora grönområdet på Ramberget bli mer tillgängligt och närvarande i staden.

Litteratur:

Bengtsson Arvid *Stadsparker* Göteborg 1988

Eriksson Folke *Lundby på Hisingen* Göteborg 1994

Lagerqvist Gunnar *Trafik på staden villkor* Vägverket 2000:88

Lundby hembygdsförening *Kvillebäcken* skriftserie nr 5 1998

Lundby hembygdsförening *Rambergskvarteret* skriftserie nr 3 1994

Persson Bengt *Staden ser på vägen -med arkitekters ögon* ARKUS 2001

SBK Göteborgs Översiktsplan *Lundby Loklat program (18)* 2009

SBK och Norra Älvstranden Utveckling AB *Norra Älvstranden* Göteborgs 2001

Vägverket *E6.21 Lunbyleden Eriksbergsmotet- Ringömotet* 85436910 2009

Längs med Lundbyleden I projektet prövas hur en ytsnål trafiklösning kan ansluta Lundbyleden till stadsbebyggelsen runt Ramberget. Den nya kopplingen skulle ge stadsdelen Lundby en tydligare regional entrésituation samtidigt som trafikleden som barriär kan överbryggas. I första hand undersöks stadsförnyelsen intill den mäktiga klippväggen men det kompletterade gatunätet förbättrar även förutsättningarna för stadsutvecklingen på norra älvstranden. En av de planskilda passagerna studeras ur fotgängarens och cyklistens perspektiv. Projektet visar att genomfartens gestalt kan spela en viktig roll för hur lokala stråk och grönstruktur håller samman i stadslandskapet. Ett trafikpräglad område i gatustrukturens utkant kan vändas till en integrerad stadsmiljö med fastigheter i bra lägen.



sammanfattning

Ramberget och Herkulesgatan

examensarbete vid Chalmers Arkitektur

Lisa Söderström