

Mellanrum #76 Göteborgs Stadsmuseum 2016-08-31

## LINBANOR OCH HÅLLBAR TILLGÄNGLIGHET - FÖR VEM OCH HUR?



**Kvällens Mellanrum tar upp de linbanelinjer som lagt fram som förslag inför Göteborgs 400-årsjubileum. Vad skulle det innebära för de olika stadsdelarna och vad innebär det att ha en hållbar tillgänglighet?**

Moderatorn Marian Söderholm från Göteborgsregionens Kommunalförbund presenterade Emma Josefson och Per Bergström Jonsson som båda arbetar med Projektet Linbana på trafikkontoret i Göteborgs stad. Idén med just en linbanelinje dök som ett förslag från medborgarna i en dialog för 7 år sedan. Tanken är inte ny. Till jubileumsutställningen 1923 byggdes en linbana uppför berget inne på Lisebergsområdet men dessa monterades ned året därpå. Det är vanligt att linbanor i urbana miljöer byggs inför evenemang. Så är delvis fallet denna gång i och med 400-årsjubileet men tanken är att från början planera linbanan som en permanent integrerad del av kollektivtrafiken. Detta innebär till exempel att linbanorna inte kommer att ha en egen avgift utan ingår i västtrafiks kort och biljetter.

Som det ser ut idag är planen att bygga tre stycken linbanor över Göta Älv. Den första, lila linjen är tänkta att bestå av fyra stationer och sträcker sig ifrån Järntorget till Lindholmen, Lundby och Wieselgrensplatsen. Den gula linjen ska sträcka sig ifrån Backaplan till Bäckebo, Hjällbo och Kortedala. Den bruna linjen ska ha sträckningen

Svingeln, Gullbergsvass, Ringön och Brunnsbro. Dessa platser har valts ut för att få bort en del av trafiken från Brunnsparken och Centralstationen som idag fungerar som nav och flaskhals. Stationerna är också valda för att överbrygga naturliga och tillverkade hinder såsom vatten, berg och större vägar. De exakta placeringarna för stationerna är ännu inte beslutade.

De gondoler som är tilltänkta kommer att ta mellan 25 och 35 personer med plats för barnvagn och eventuella cyklar. Tanken är att en ny gondol anländer var 45:e sekund och stannar upp för påstigning i tjugo sekunder. Alla stationer kommer att ha spärrar och de går att utforma så att påstigning kan ske på gatuplan. Gondolerna kommer inte att vara bemannade, men kameraövervakning kommer att finnas och personal kommer alltid att finnas på plats på stationerna. När det gäller övrig säkerhet räknas en linbana var 50 gånger säkrare än biltrafik i städer och tre gånger säkrare än buss och spårvagn (statistiken kommer ifrån Österrike). Banorna måste byggas högt, dels för att förhindra insyn, men även för att inte påverkas för mycket av väderförhållanden.

Ana Gil Solá forskar på Göteborgs Universitets avdelning för kulturgeografi. Hon talade om den sociala hållbarhetsaspekten som ofta hamnar i skymundan när det tas fram underlag för infrastrukturella förändringar. Då rörlighet handlar om upprepade rumsliga förflyttningar så handlar tillgänglighet om individens möjlighet att få tillgång till och att nå olika resurser. Social hållbarhet handlar om ökad tillgänglighet för alla sociala grupper. Att exkluderas från ett mål eller en resurs kan bero på bristande tid och ekonomiska möjligheter, men även psykologiska aspekter såsom rädsla och otrygghet. Generellt har linbaneprojektet i Göteborg en tämligen god social hållbarhet ur ett rättviseperspektiv, framförallt den gula och den bruna linjen som inte sträcker sig mellan stationer som redan har andra goda förbindelser.

Efter fikat följde en frågestund med publiken. En fråga gällde vart stationerna skulle placeras på Wieselgrensplatsen. Stationernas placering beror på om den är bytespunkt eller en målpunkt. Då Wieselgrensplatsen ofta används för byten kommer stationen sannolikt vara i anslutning till spårvagnar och bussar.

En besökare undrade om inte Angered och Bergsjön hade varit bättre mål för en linje då dessa områden expanderar och sannolikt kommer att få större betydelse. De är dock inte praktiska för en linbana då den låga hastigheten gör att längre sträckningar blir svåra.

Det tas även upp att projektet inte är det enda som föreslagits till jubileet och att många tidigare spektakulära projekts inte blivit av. Per från trafikkontoret är visserligen nervös men säger att projektet inte konkurrerar vare sig med plats eller arbetskraft då områdena inte ligger i sträckningen för västlänken och att arbetskraft måste tas utomlands ifrån då vi inte har erfarenhet av linbanebyggande i Sverige. Ett slutgiltigt besked måste dock komma innan slutet av 2018 för att byggandet av den första linjen rimligtvis ska hinna bli klart till 2021.

Gustav Magnarsson  
Göteborg 2016-09-01