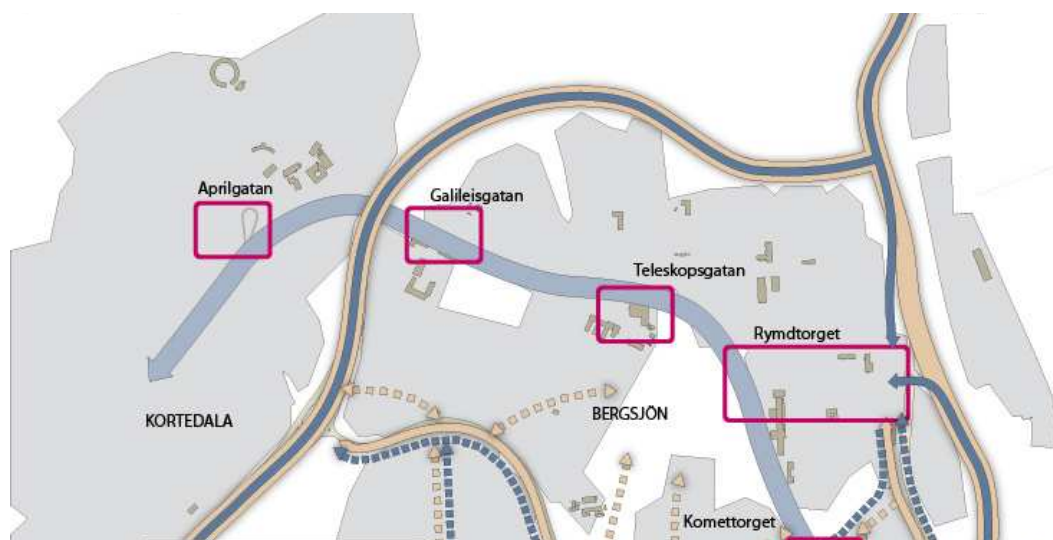




Göteborgs Stad
Trafikkontoret



Trafikutredning för Bergsjön

Underlag till programmet

Dnr: 0726/13

2014-04-25

Trafikstrategi för bergsjön

Arbetsmaterial

Dnr: 0726/13

Medverkande:



Göteborgs Stad
Trafikkontoret

Beställare:

Trafikkontoret Göteborgs Stad
Box 2403
403 16 GÖTEBORG
Vxl 031-368 00 00

Kontaktperson:

Per Brathammar



Konsult:

Ramböll Sverige AB
Vädursgatan 6
412 50 Göteborg
+46 (0)10 – 615 60 00
infosverige@ramboll.se

Uppdragsansvarig:

Harald Lundström

Handläggare:

Stephan Schumpp

Innehållsförteckning

1	Bakgrund och syfte	4
2	Förutsättningar	4
2.1	Övergripande mål och strategi.....	5
2.2	Projektmål	5
2.2.1	Struktur av gatunät.....	5
2.2.2	Kvalitet av gatunätet.....	6
2.3	Befintligt och prognostiserat trafikflöde	6
3	Övergripande insatser	8
3.1	Omstrukturering av vägnätet.....	8
3.2	Kopplingen mellan kollektivtrafiksystem samt gång- och cykelstråk.....	9
3.3	Strukturförändring med stadsmässiga gatumiljöer	9
4	Lokala insatser	11
4.1	Kopplingen mellan, Utby, Bergsjön och Kortedala:	11
4.1.1	Utökning av spårvagnslinje genom Mellby dalgång: Alternativet med busslinje - en mer hållbar lösning.	11
4.1.2	Siriusgatan: Ett första steg mot att förvandla Almanacksvägen till en boulevard och frigöra ytor för framtida utvecklingar	12
4.1.3	Gärdsåsgatan: Utöka sammankopplingen mellan Utby och Bergsjön med ett sammanhängande trädgårdstad och anpassad lokalgata.	13
4.2	Rymdtorget.....	14
4.3	Förankra och utöka Rymdtorget attraktivitet.....	15
4.3.1	Ny tillfart från norr och söder	16
4.3.2	Bergsjötorget, Komettorget och Rymdtorget.....	16
4.3.3	Bergsjön, Kosmos-, Universums- och Atmosfärgatan	21
4.4	Övriga utredda alternativ	21
4.4.1	Rymdtorget	21
4.4.2	Lägga igen gc-tunnel vid Rymdtorget alt. även för fordonstrafik här, viktig koppling norrut till Merkuriusgatan.....	21
5	Slutsats.....	22

1 Bakgrund och syfte

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett program för Bergsjön framtida utveckling. Programmet sammanställer olika utredningar som gjorts med fokus på utvecklingspotential, vilket ledde till en önskan om att förändra förutsättningarna för resandemönstret till, från och i Bergsjön. Dessa förändringar och de övergripande dokumenten som styr över Göteborgs kommun Utbyggnadsplanering samt Trafikstrategin behöver stämma översens. Denna rapport syftar till att utreda nya anpassningar av trafiksystemet som krävs i Bergsjön, såväl övergripande som lokala. Sammanfattningsvis tas följande fram:

- En anpassad övergripande trafikstruktur.
- Justeringar av lokala anpassningar.

2 Förutsättningar

Utgångspunkt för arbetet är programmet som Stadsbyggnadskontoret har tagit fram för Bergsjöns utveckling. Programmet består av olika utredningar och sammanställer diverse förtätningsåtgärder som kommer att förändra förutsättningarna för rörelsemönstret i området.

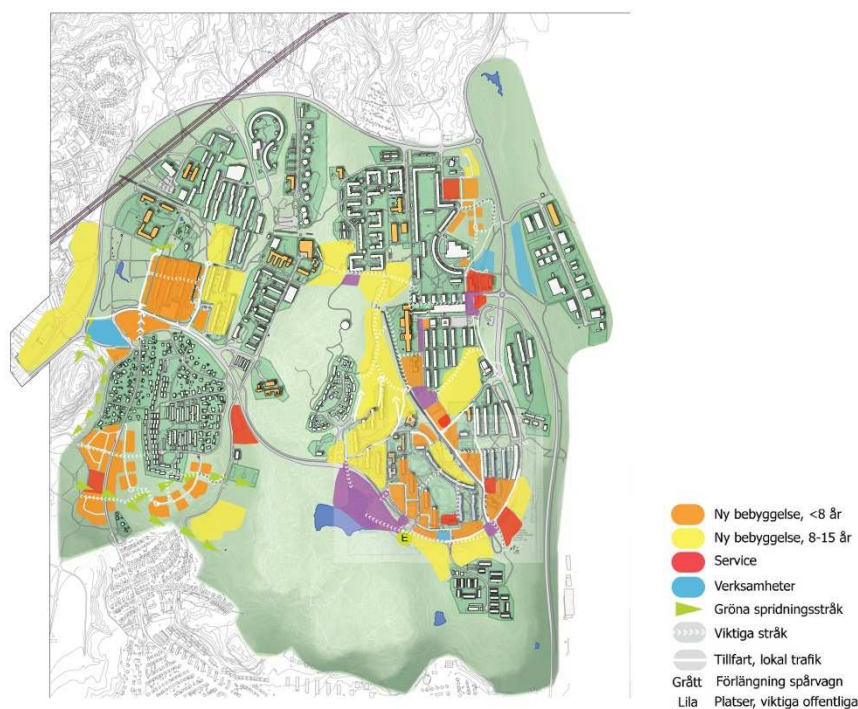


Bild 1. Plankarta som illustrerar förtätningspotentialen i Bergsjön.

2.1 Övergripande mål och strategi

Göteborgs trafikstrategis huvudmål för resor är att:

- Stärka resmöjligheterna till, från och mellan stadens tyngdpunkter och viktiga målpunkter (kollektivtrafik).
- Öka tillgången till nära service, handel, mötesplatser och andra vardagliga funktioner (gång och cykel).
- Effektivisera trafiksystemet.

Göteborgs trafikstrategis huvudmål för stadsrummet är att:

- Ge gående och cyklister förtur (anpassning av hastighet och fokus på närmiljön).
- Skapa fler stadsrum som passar vardagslivet, arbetslivet och sällskapslivet (skapa förutsättningar för att vistas i staden).
- Skapa mer finmaskiga och sammanhängande gatunät. Utöka rörelsemönster i staden med fokus på ett varierande gatunät).

För att anpassa vägnätet till Göteborg stads mål med trafikstrategin behöver Bergsjöns vägnät struktureras om och vägmiljöns kvalitet förändras med syfte att förtäta och skapa en bättre närmiljö i enlighet med utbyggnadsplaneringen. Bergsjöns trafikflödesprognos ger idag utrymme för att införa dessa förbättringar. Anpassningar av gatunätet i Bergsjön kan genomföras med övergripande samt lokaliserade trafikinsatser.

2.2 Projekt mål

Stadsbyggnadskontoret (SBK) har i samverkan med Trafikkontoret kommit fram till ett antal önskvärda utformningar av vägnätet i Bergsjön. Det viktigaste är att bryta den så kallade rådande SCAFT-planeringen.

2.2.1 Struktur av gatunät

Genom att anpassa befintlig SCAFT-struktur i syfte att blanda funktioner av utemiljön ökar man vistelsekvalitet, attraktivitet och trygghet. Detta kan åstadkommas genom att:

- Strukturera gatunätet och välja gatorna som inte kan förtätas för att leda genomfartstrafik.
- Göra vissa gator mindre attraktiva för genomfartstrafik och öka potentialen för framtida exploateringar genom mer stadsmässighet och minskad barriäreffekt.
- Öka kopplingar mellan olika kollektivtrafiksystem samt gång- och cykelstråk för att skapa levande knutpunkter, öka vistelsekvaliteter samt även öka den passiva tryggheten.
- Öka interna och lokala förbindelse och därefter skapa liv i de områden som idag inte används.

2.2.2 Kvalitet av gatunätet

Genom att bygga längs större trafikleder kommer dessa att smalnas av och bli mera stadsmässiga. Känslan av att området är avsett för lokaltrafik ska stärkas av utformningen som kommer att anpassas för låga hastigheter där i första hand gående, cyklisterna och kollektivtrafiken ska prioriteras framför bilresor.

Det finns ett antal verktyg att ta hjälp av för att uppnå målet med hållbart resande. Exempelvis finns flera mobility management-metoder som hjälper till att implementera hållbara reslösningar kopplade till nya detaljplaner. Det är ofta fördelaktigt för byggherren som också kan stoltsera med en extra insats på hållbarhetsområdet. Hur parkeringar utformas och lokaliseras i förhållande till andra trafikslag som cykel är en viktig del i detta tänk.

2.3 Befintligt och prognostiserat trafikflöde

Prognosen för framtida exploatering ställt i relation till dagens trafikflöde visar att gatumiljön i vissa fall är överdimensionerad för vad som krävs för att klara av framtida exploatering.

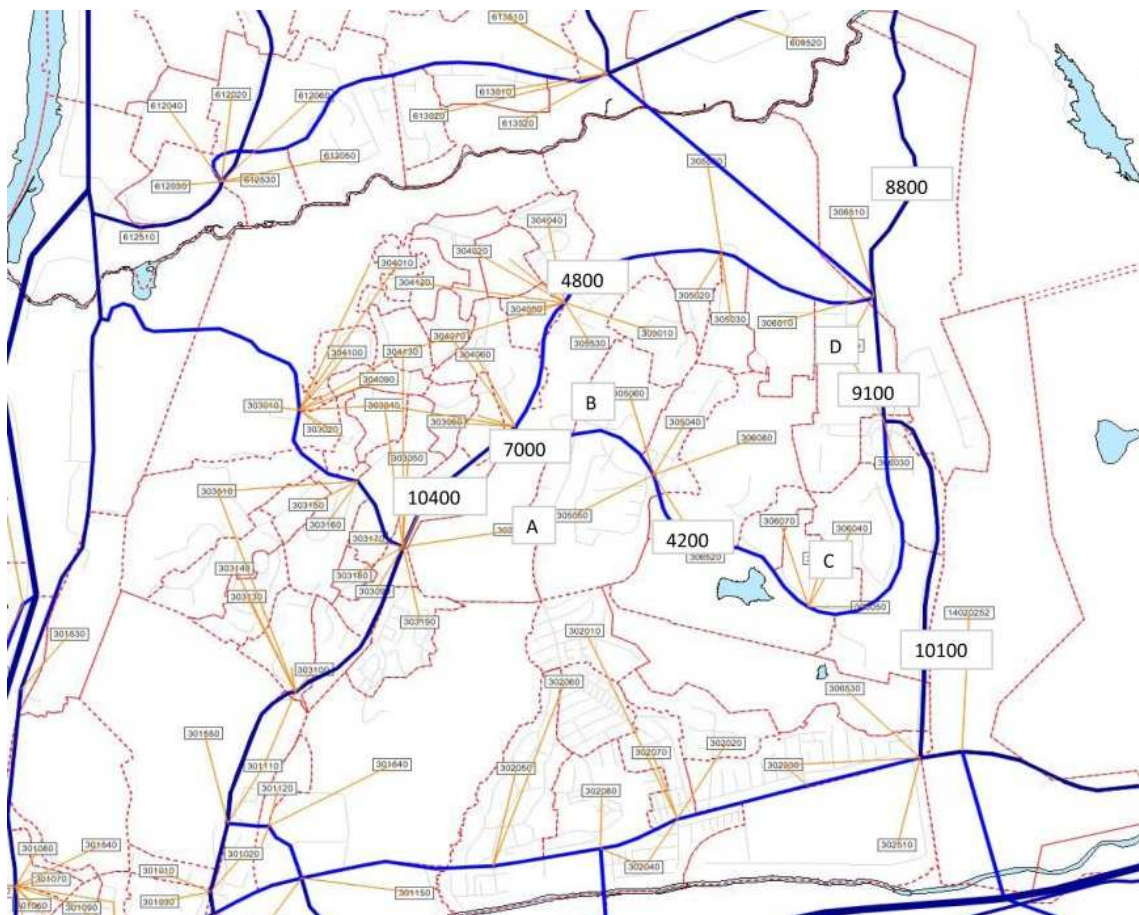


Bild 2. Befintliga trafikflöden i Bergsjön. Siffrorna avser antal fordon per dygn.

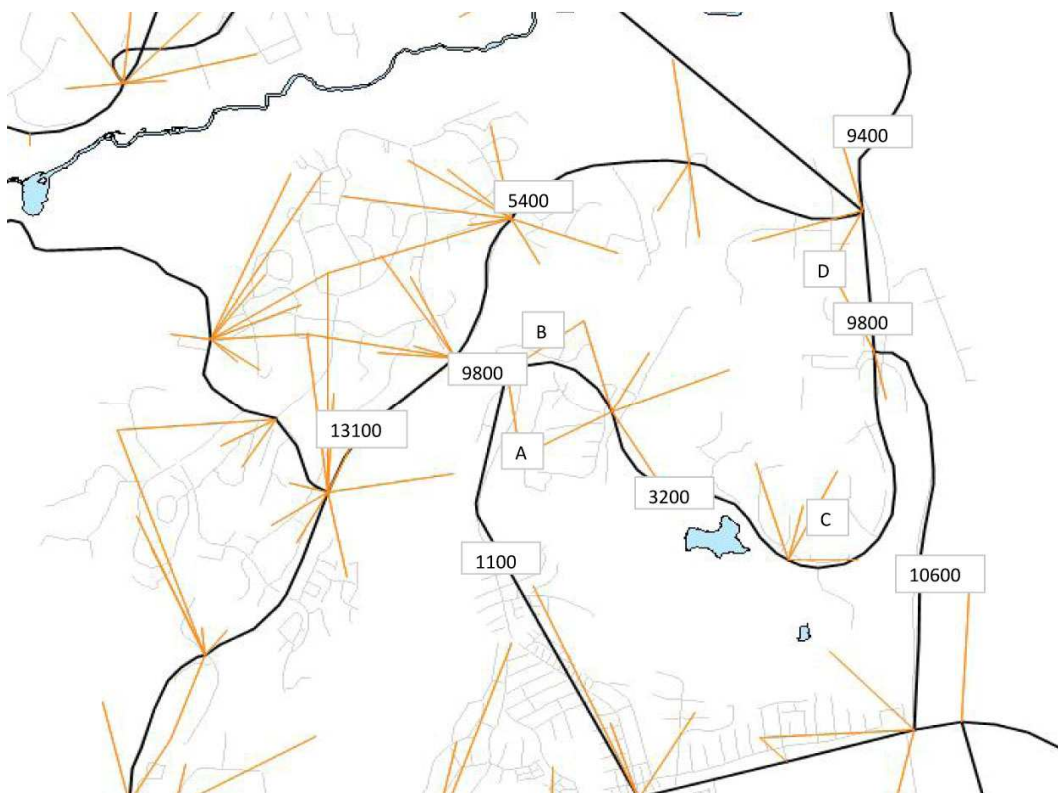


Bild 3. Framtida trafikflöden i Bergsjön med nya exploateringar, reducerad hastighet på Bergsjövägen mellan Almanacksv o Mellbyleden samt öppnad Gäldsåsväg

3 Övergripande insatser

3.1 Omstrukturering av vägnätet

Genomfartstrafiken väljer idag i första hand att färdas längs Ljusårgatan. Denna väg ligger längre ifrån bostadsområdena och stora delar av den går under en större kraftledning, vilket gör att området längs kraftledningen idag inte kan anses bli aktuellt för exploatering. Idag finns heller inga planer på att förlägga kraftledningen under mark.

Bergsjövägen bör göras mindre attraktiv för genomfartstrafik och barriäreffekten som vägen idag bidrar med behöver minskas. Detta innebär att Bergsjövägen reduceras i bredd för att tillsammans med nya exploateringar kunna skapa mer stadsmässiga miljöer.

Kollektivtrafikförbindelser mellan Bergsjön och dess omgivning bör utökas och Rymdtorget förankras som ett viktigt centrum med varierande kollektivtrafikmöjligheter.

Flera möjligheter bör skapas för att byta färdesmedel mellan bil, kollektivtrafik, gång och cykel.

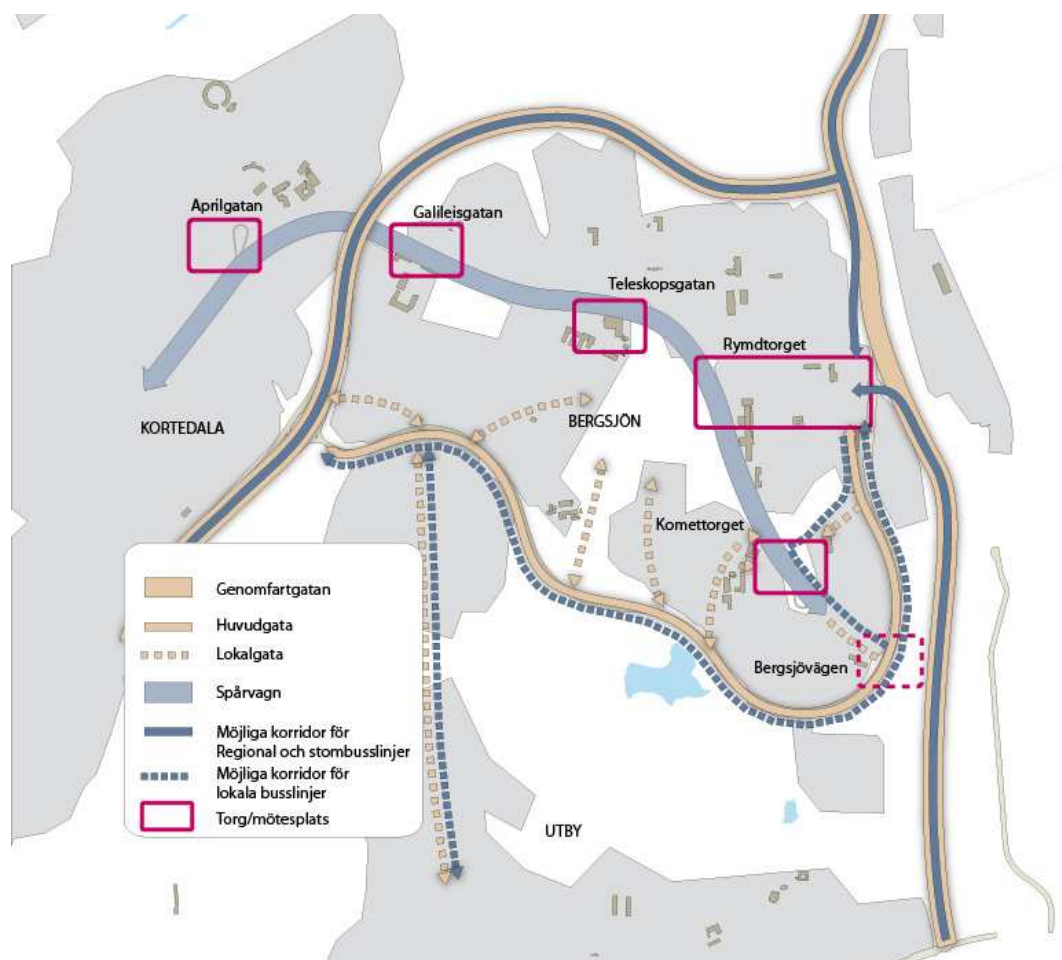


Bild 4. Illustration visandes huvudsakliga korridor för olika trafikslag.

3.2 Kopplingen mellan kollektivtrafiks-system samt gång- och cykelstråk

Att koppla ihop de kollektiva trafikslagen till en och samma knutpunkt skapar förutsättningar för en förbättrad attraktivitet för området samt utökad rörelsestruktur vid knutpunkten vilken medför en utökad trygghet i området.

Möjligheten till att enkelt kunna byta mellan olika kollektiva trafikslag, men också mellan andra och då inte minst hållbara trafikslag, ökar centrumkänslan och betydelsen av Rymdtorget till exempel som en attraktiv mötesplats och som ett centrum för flera viktiga samhällsfunktioner som handel, kulturhus, skola, kyrka och vårdcentral. Det ger invånarna möjlighet till att enklare välja kollektiva transportmedel framför bil och ökar också tryggheten i området.

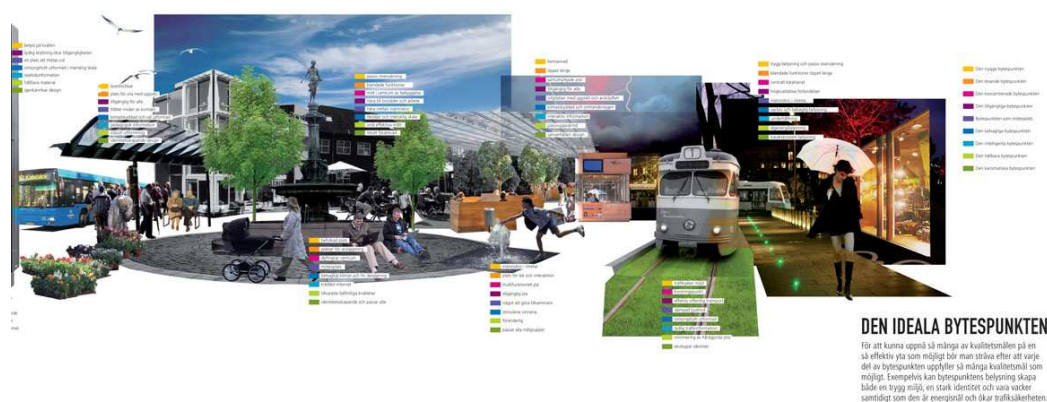


Bild 5. Illustration från den ideella bytespunkten K2020.

3.3 Strukturförändring med stadsmässiga gatumiljöer

Idag är Bergsjön något av ett typexempel på det planeringsideal som under 60-talet gick under benämningen SCAFT, eller SCAFT-planering. Honnörordet var trafikseparering och resulterade i otaliga viadukter avsedda för gång- och cykeltrafik i och omkring bostadsområdena i kombination med genomfartsgator med hög barriäreffekt och förutsättningar för höga hastigheter. I dagens planeringsideal ses SCAFT-planeringen som viktig att bryta. Bland annat skapar den oattraktiva miljöer och framhåller bilkörningen i planeringen på bekostnad av mera hållbara trafikslag. I ett modernt planeringsperspektiv är det därför viktigt att istället bryta de gamla SCAFT-planeringsprinciperna och integrera samtliga trafikslag i samma trafikrum. Detta kan göras genom att ha kvarterstrukturen framför ögonen vid planering och släppa in trafiken närmare bostäderna. Det ger också förutsättningar för att möjliggöra för en tätare exploatering i områden som tidigare haft en mycket låg exploateringsgrad.



Bild 6 SCAFT-planeringsprincip



Bild 7 Anpassning av SCAFT-planeringsprincip

Det har tidigare visat sig vara svårt att kommunicera det nya tänket med att ta in biltrafik i områden som sedan tidigare varit trafikseparerade. Det har framför allt varit boende i området som känt sig oroliga sedan de inte förstått vilka positiva effekter det nya tänket kan ge. Det är därför viktigt att under hela planeringsgången marknadsföra de positiva effekterna som det nya tänket och de goda intentionerna kommer att ge så att de boende blir positivt inställda redan från början. En strategi för detta bör därför sättas upp redan från början.

Att samla alla trafikslag i ett gemensamt trafikrum skapar en mer stadsmässig miljö och ger förutsättningar för förtätningar. Det skapar även mer liv och rörelse med fler människor som rör sig i utemiljöerna och möjligheter ges också för nya attraktiva platsbildningar. Genom att öppna upp ett antal gator eller skapa nya som korsar huvudstråken i området förstärks de fysiska förutsättningarna till bättre befolkade stråk, speciellt om verksamheter och bostäder kan varvas med varandra.

Mycket av tryggheten i ett område bestäms av i vilken utsträckning det finns personer i rörelse i området under dygnet. Utformning med inriktning på gaturum som tillåter biltrafik i låg fart men sätter fokus på oskyddade trafikanter och

människor i rörelse skapar attraktiva miljöer för människor att vistas, bo och leva i. Närhet och enkelhet till hållbara transportslag förstärker effekten och fungerar uppmanande till att människor ska utnyttja de hållbara trafikslagen. Rätt utformning av gaturummet ger möjligheter för områdets befolkning att enkelt komma åt sina bostäder med bil för t ex lossning och lastning.

Det blir också enklare att skapa tydliga portar in till Bergsjön. Dessa tydliggör var Bergsjön börjar och slutar och ger ett positivt välkomnande till Bergsjöbesökaren som också anpassar sig till rådande förhållanden med sänkta hastigheter och större hänsynstagande mot Bergsjöborna som resultat.

4 Lokala insatser

4.1 Kopplingen mellan, Utby, Bergsjön och Kortedala:

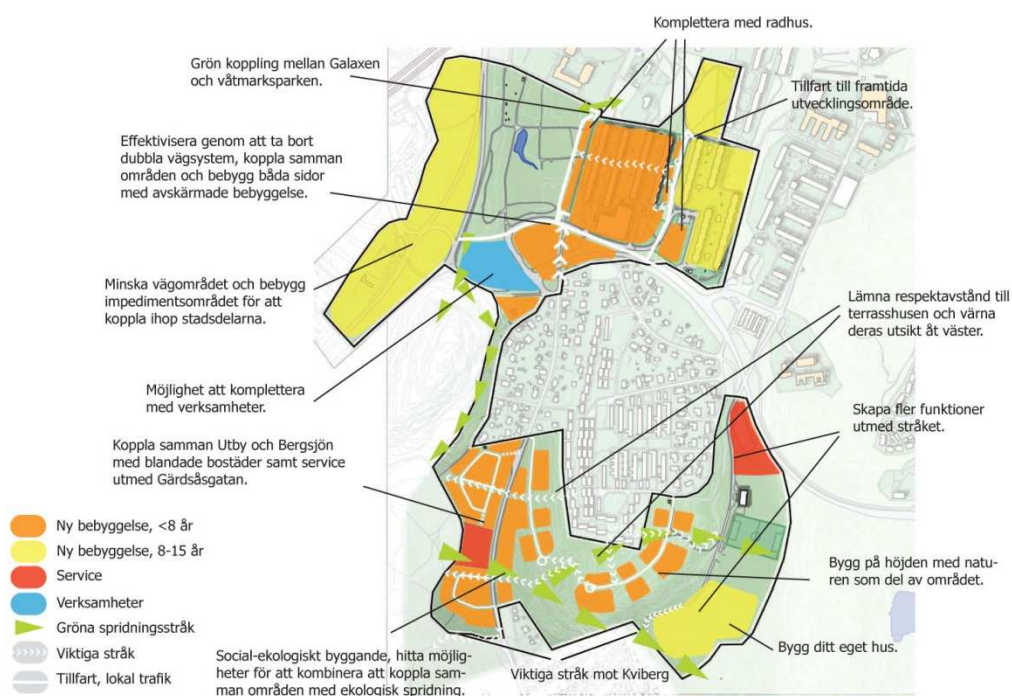


Bild 8 utvecklingsförslag från programmet

4.1.1 Utökning av spårvagnslinje genom Mellby dalgång: Alternativet med busslinje - en mer hållbar lösning.

Det har funnits ett stort engagemang i arbetet med Bergsjön för att framhäva fördelarna med spårväg till Utby. Tankarna är inte nya och det har funnits förslag på att förlänga spårvägen till Utby via en bergstunnel. Insatserna som krävs för att bygga spårvagnslinjen i relation till antal resenärer som potentiellt skulle använda linjen samt närheten till befintliga expressbusslinjer talar inte för en sådan åtgärd utifrån ett hållbarhetsperspektiv och trafikeringsperspektiv.

Rent tekniskt är förläggning av en sådan spårväg möjligt att åstadkomma via en bergstunnel, men förhållandena rent topografisk mellan Bergsjön och Utby gör att tunneln måste börja strax efter Rymdtorget för att klara den höjdskillnad på 54

2014-04-25

Trafikutredning för Bergsjön

Dnr: 0726/13

K:\Planavdelningen\Planer\Pågående\13-0376 Program för Bergsjön\08. Utredningar\Trafik\Trafikutredning
20140505\Bergsjön__Trafikutredning_140505_v2.docx

meter som finns mellan de båda områdena. Även om tunneln börjar tidigt så kommer det innebära en lutning på omkring fyra procent. Det skulle också innebära att några av dagens spårvagnshållplatser skulle kunna behöva läggas under jord, med allt vad det innebär gällande drift och trygghet.

Det skulle också vara möjligt att förlägga spårvägen längs den befintliga Mellbyleden ner till Utby och därmed undvika en sträckning i tunnel. I det förslag som studerats skulle dock betydande infrastrukturella insatser i form av ramp/bro över Mellbyleden krävas.

I första hand ska spårväg anläggas längs stråk där behovet av kapacitetsstark kollektivtrafik ger stora möjligheter att avlasta området från intensiv biltrafik och leda till betydande positiva effekter för hållbart resande. Ofta betonas fördelarna med en så kallad ”spåreffekt”, vilket är en effekt som skapar trygghet för de boende i området och är en indikation på att samhället långsiktigt satsar i området. Dessa investeringar gagnar samhället under en lång tid framöver då man skapar tillgång till god spårbunden kollektivtrafik som är påkostad, välutredd, och som inte går att förflytta/lägga om i en handvändning.

4.1.2 Siriusgatan: Ett första steg mot att förvandla Almanacksvägen till en boulevard och frigöra ytor för framtida utvecklingar



Bild 9 Siriusgatan (Google)

Det har under projektets gång diskuterats mycket hur olika avgränsningar för planprogrammet ska göras. Bland annat har frågan om Almanacksvägen och dess gigantiska cirkulationsplats ska ingå i planprogrammet eller inte diskuterats. Genom att optimera kapaciteten efter behovet skulle en stor del av de impediment, som trafikinfrastrukturen idag ger upphov till, kunna frigöras och användas till nybyggnation. Det finns inget behov av dubbla körfält i vardera riktningen på Almanacksvägen med en prognos på 13 200 fordon/dygn. En väl utformad dubbelriktad gata skulle klara denna belastning. Dessutom kan kopplingen till en effektivare och tryggare kollektivtrafik ge möjligheter att minska trycket på gatunätet. Borttagande av den västra vägen med trafik i södergående riktning skulle ge möjligheter till att föra Kortedala närmare Bergsjön. Utformningen skulle ge upphov till ett gaturum som mer skulle kunna anpassas till den idag

skyltade hastigheten på 70 km/h (60 km/h på sikt). Idag bedöms den faktiska hastigheten ligga betydligt högre, kanske på 90 km/h, med stora trafiksäkerhets- och bullerproblem som konsekvens. Problemen är så stora att något måste göras för att åstadkomma en lösning på problemet. Kostnaderna beräknas uppgå till mellan 25 och 100 miljoner kronor, beroende på vilken typ av lösning som förordas och det finns idag stor risk att kommunen kommer stå för en stor del av kostnaderna om inga åtgärder vidtas. Här finns potential för kommunen att redan nu i planprogrammet studera om en del av kostnaderna skulle kunna tas av exploatering på de impediment som idag inte fyller någon funktion.

4.1.3 Gärdsåsgatan: Utöka sammankopplingen mellan Utby och Bergsjön med ett sammanhängande trädgårdstad och anpassad lokalgata.



Bild 10 Gärdsåsgatan (Google)

Genom att koppla Utby och Bergsjön med Gärdsåsgatan utifrån ett trädgårdsstadskoncept är syftet att knyta ihop stadsdelarna. En lägre hastighet och bra kollektivtrafikförbindelser skulle medföra mervärde för de befintliga bostadsområdena och öka områdets attraktivitet för framtida exploatering.

En god kollektivtrafik är av stor vikt om området ska exploateras. Vägen ska planeras genom att underlätta för busstrafik, ge en god framkomlighet för boende (med tanke på säkerhet och barn) och begränsa genomfartstrafik. Detta kan göras genom att anlägga timglashållplatser, cykelprioritera, bygga slingriga bilvägar, eller genom annan utformning av vägar.

Att öppna upp Bergsjön mot sin omgivning är en förutsättning för att komma från SCAFT:s planeringsprinciper. På detta sätt suddar man ut de tidigare skarpa gränserna för att istället komma åt blandstadskoncept. Detta behöver ses som en ömsesidig fördel för alla berörda stadsdelar: Bergsjön skulle vinna i att skapa en bättre attraktivitet för exploatering längs Bergsjövägen och Utby skulle få bättre tillgång till anläggningar och fritidsområde (kulturhus, Bergsjön, handelsmöjligheter). Sammankopplingen mellan dessa områden med olika

karaktär behöver göras genom att skapa en gatumiljö med en mindre skala och stark karaktär som medför mervärde för alla stadsdelar.

4.2 Rymdtorget

Det har visat sig svårt att få till en byteshållplats mellan buss och spårvagn på Rymdtorget. Det finns fyra olika förslag som studerats, varav ett idag ansågs vara för avancerat och valdes bort. Detta bortvalda alternativ hade möjliggjort byte mellan trafikslagen på Rymdtorget, men det fanns andra saker som gjorde förslaget svårt att genomföra. Bland annat skapades oönskade barriäreffekter vid Rymdtorget och det var svårt att få ytorna att räckas till vid ett genomförande av förslaget. Med tanke på det idag direkt malplacerade stråket för spårväg mellan Rymdtorget och Komettorget kräver detta dock stora strukturella förändringar inne i Bergsjön. Ett alternativ är därför att koncentrera omstruktureringarna i samband med att det nya kulturhuset byggs, bygga ett nytt "shared space", det vill säga ett torg där de olika trafikslagen, inklusive gångtrafik, får samsas om samma yta. Jämför gärna med Skvallertorget i Norrköping. Detta innebär också att trafiken tas in närmare torget och hastigheten, med rätt utformning, kommer att reduceras betydligt. Detta är positivt för Bergsjöns centrum, Rymdtorget.

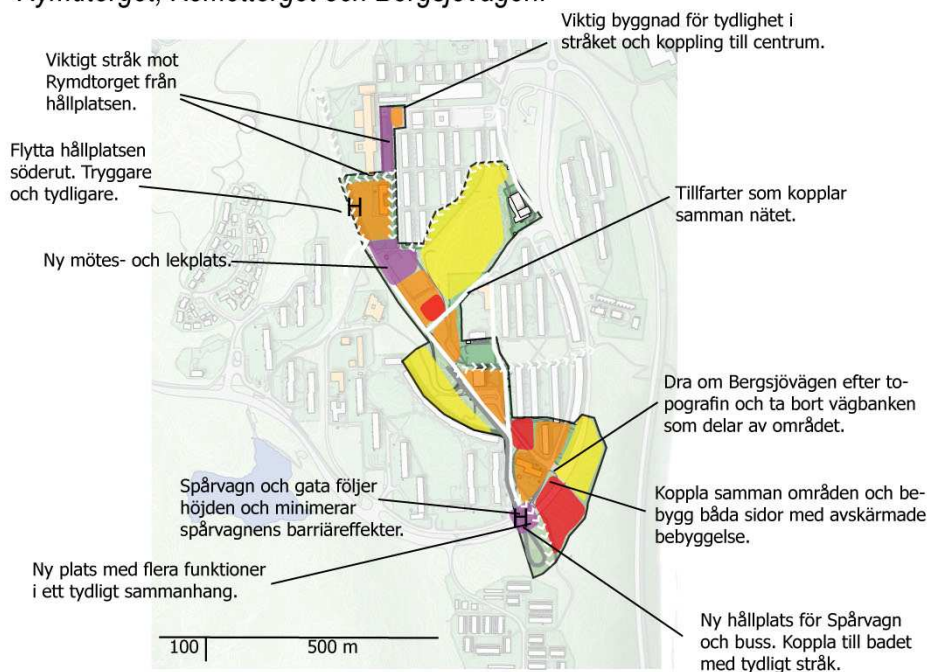


Bild 11 Rymdtorget (Google)

Platsen kommer att få en bättre centrumfunktion med möjligheter till byte mellan olika kollektivtrafikslag. Spårvagnshållplatsen vid Rymdtorget är idag oattraktivt placerad. Det är dock nödvändigt att stärka kopplingen till hållplatsen genom orienterbarhet och tydlighet, inte minst ur ett trygghetsperspektiv. Detta kan göras på olika sätt och flera alternativ har diskuterats, ifrån att flytta spårvagnshållplatsen söder ut till att skapa ett tryggt och gent gångstråk genom den idag befintliga Bergsjöskolan. Detta är viktigt för att förstärka Rymdtorget som ett centrum.

4.3 Förankra och utöka Rymdtorgets attraktivitet

Rymdtorget, Komettorget och Bergsjövägen.



Bergsjön, sjön, Kosmos-, Universums- och Atmosfärgatan.

Framtida utvecklingsområde med bebyggelse i etager som har upp höjdskillnaderna. Tillfarter är möjliga i flera nivåer från söder.

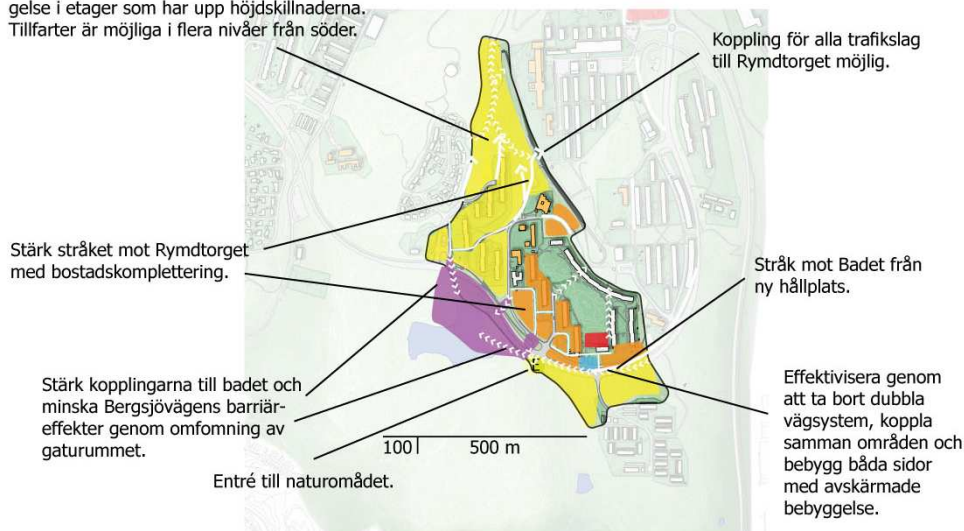


Bild 12 utvecklingsförslag från programmet

4.3.1 Ny tillfart från norr och söder

Förslaget syftar till att skapa en ny port till Bergsjön. Genom att dra lokaltrafiken in till centrala Bergsjön med ett samordnat trafiksystem (kollektiv, gång- och cykel samt bil) kommer Rymdtorget i högre grad bli befolkat även under kvällstid. Det behöver dock ses i ett övergripande sammanhang och riktar sig mot de planerade nya anläggningarna: kulturhus och framtida etableringspotential som skulle kunna åstadkommas i samband med marken som frigörs.



Rymdtorget kommer att få ett gång-, cykel-, och kollektivtrafikkprioriterat system som tillåter bilanvändning vid vissa ställen. Konceptet "shared space" medför högre kvalitativa utemiljöer, bidrar till ett livligare torg och medför bättre passiv säkerhet genom olika rörelsemönster.

Den från norr kommande kollektivtrafiken får en mer gen gata in till Rymdtorgets bussterminallägen. Gatan kommer att bidra till att öka Rymdtorgets attraktivitet genom att bättre koppla Bergsjön till sin omgivning. En förbättring av busstillgängligheten kopplad till en tydligare bussterminal bidrar till att öka torgets verksamhetsattraktivitet. På detta sätt kan man tillsammans med en etableringsstrategi för lokalföretagarna medföra en omfattande ökning av dagsinpendlingarna till området. Detta medför en ytterligare möjlighet att öka Rymdtorgets kvaliteter.

Utformningen av gatu- och torgmiljöer behöver ses med en hög kvalitativ nivå som syftar till att utöka områdets attraktivitet och vistelseförmåga. Att samla ihop flera olika trafikslag kan lätt upplevas som en stor infrastrukturanläggning. Vikten av kvaliteten för torgbildning behöver ses över genom ett väl bearbetat förslag som blandar trafiklösningar, framtida exploatering, medborgardialog och grundar sig på en hög standard som passar omgivningen.

En tydligare och mer välkomnande port till Bergsjön skapas.

4.3.2 Bergsjötorget, Komettorget och Rymdtorget

Byte mellan buss och spårvagn inte kommer att kunna ske utan ett visst gångavstånd vid Rymdtorget, är det därför viktigt att det finns någon annan plats där ett byte mellan de olika kollektiva transportslagen enkelt kan ske. Olika förslag på en sådan plats har diskuterats.

Ett alternativ är att dra ner bussen till Komettorget för att sedan bygga en bussgata som enligt ett gammalt förslag skulle gå nordost ut, längs med berget för att sedan kopplas till Rymdtorgets busshållplats.

Det andra alternativet handlar istället om att dra ut spårvägen till Bergsjövägen, i dess nuvarande sträcknings förlängning, eventuellt med en avvikelse söder ut den sista biten för att skapa en platsbildning med kollektivtrafik som ligger närmare Bergsjöns badplats med omgivande attraktiva miljöer.

Alt A – Dra ut spårvagnen till Bergsjövägen och flytta hållplatsen Rymdtorget.

- ”Gata” från Rymdtorget, Komettorget till Bergsjövägen.

Fördelen är att en ny platsbildning skapas som en knutpunkt på Bergsjövägen där buss och spårvagnar kan mötas samt att bussen kan fortsätta sin färd längs Bergsjövägen till Rymdtorget, utan att åka in i området. Platsen skulle bli attraktiv med närhet till bad, natur, god kollektivtrafik och ett mera stadsmässigt Bergsjön. Den forna vändhållplatsen behövs inte längre, vilket gör att hela gatan kan kläs i byggnader på ett tätare sätt. Nackdelen är att det krävs investeringar i nya spår samt att restiden med spårväg blir något längre.

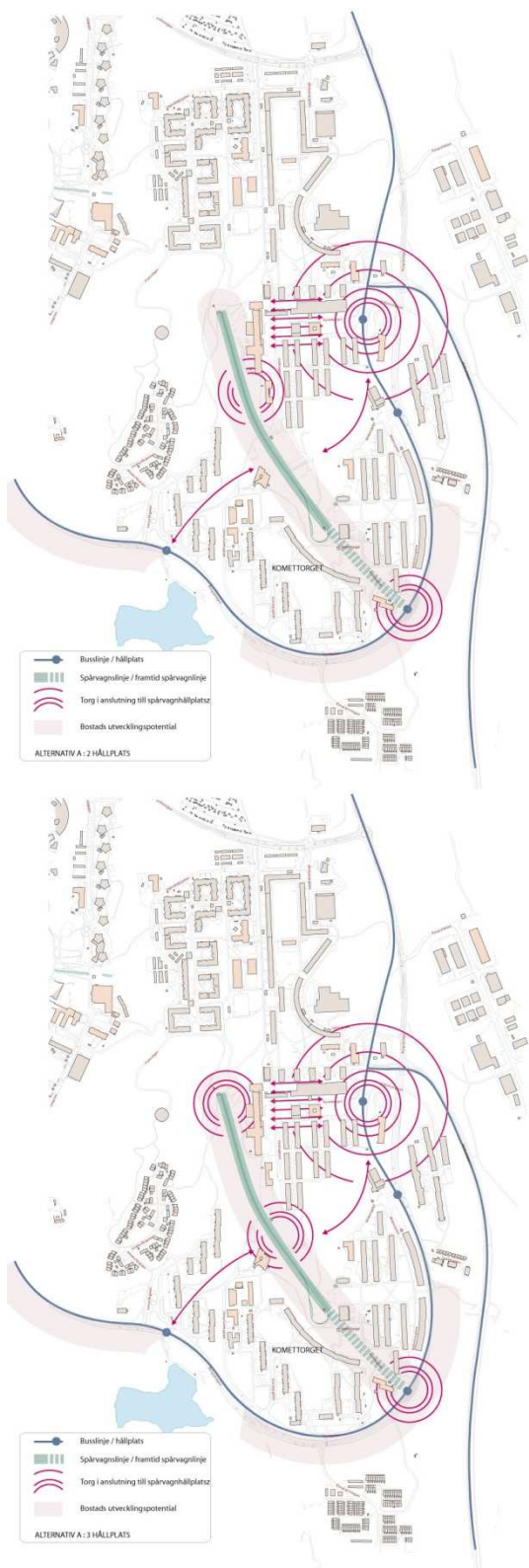


Bild 9. Illustration av alternativ A med varierande station

- Spårvagn dras ut till Bergsjövägen längs bergskanten. Skiss och kostnader.

Förslaget är i princip samma som ovan, men är sannolikt en ännu attraktivare lösning som gör att platsbildningen kommer ännu närmare det attraktiva Bergsjöbadet. Eventuellt blir även barriäreffekterna något mindre med det här förslaget.

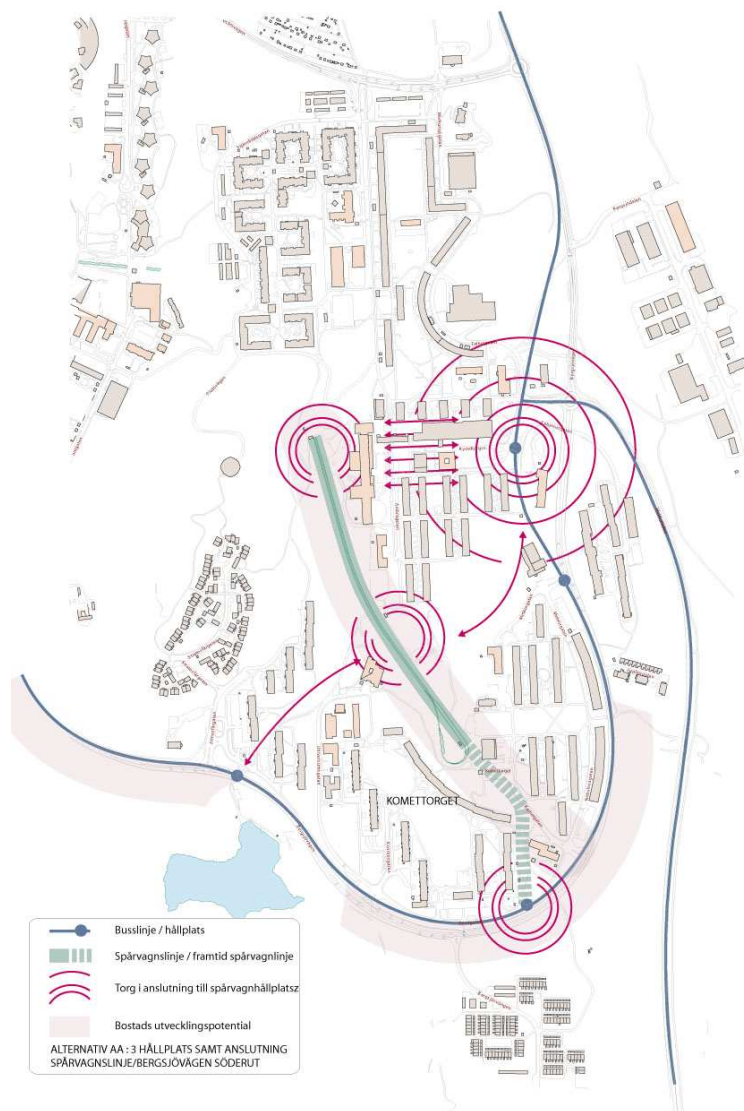


Bild 10. Illustration av alternativ A med anslutning till Bergsjönsvägen längs bergkanten.

Alt B – Behålla spårvagnen som den är. Dra buss mellan Rymdtorget och Komettorget.

- Buss mellan Komettorget och Rymdtorget.

Fördelen är att förslaget är studerat sedan tidigare. Det stärker Komettorget som plats och gör det mera attraktivt. Det skapar större förutsättningar för att utveckla en mötes- eller handelsplats på Komettorget. Nackdelen är att det bildas en ny

effektivt torg med effektiva resmöjligheter vilket kan i viss mån konkurrerar Rymdtorget.

Rymdtorgets spårvagnshållplats kan flyttas något söder ut, vilket ger ett mer bebott stråk att förhålla sig till för personer som ska ta sig till Rymdtorget kvällar och nätter.

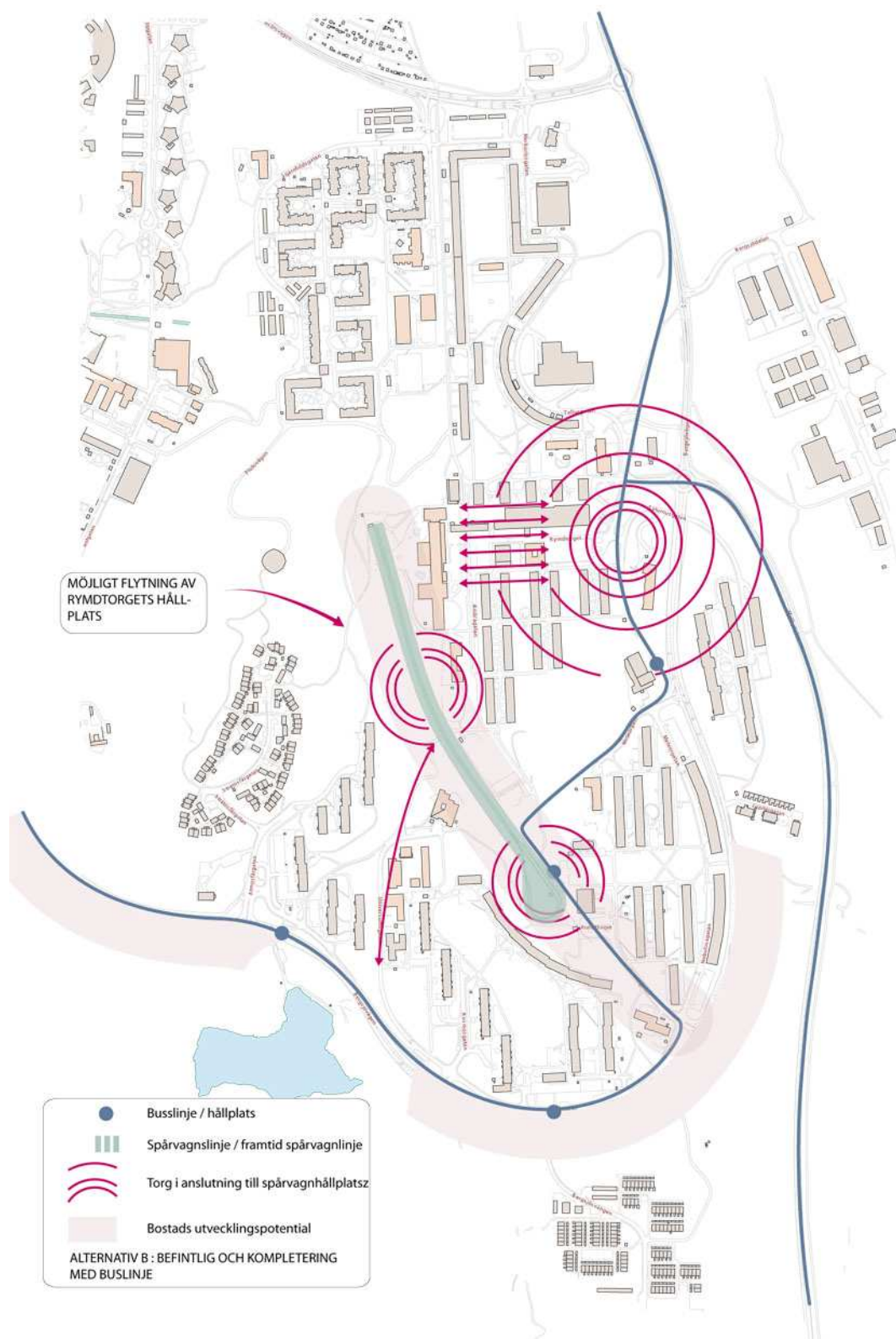


Bild 11. Illustration av alternativ B.

4.3.3 Bergsjön, Kosmos-, Universums- och Atmosfärgatan

- Ny dragning av Bergsjövägen, längs inre matargatan enligt idé på workshop. Den stora fördelen är att det gamla "SCAFT- tänkandet" bryts och att mer plats ges åt byggande längs den nuvarande gatan. En nackdel kan vara att de boende i området upplever det obehagligt att dra in trafik i området, där denna tidigare varit mer begränsad. Kommunikation och dialog med de boende är viktig redan på ett tidigt stadium.
- Alt. Smalna av befintlig Bergsjöväg. Detta förbättrar förutsättningarna för att få ner hastigheter som är mer lämpliga för lokaltrafik och för att göra området mera stadsmässigt. Idag är genomfartstrafiken stor, hastigheterna för höga och vägrummet alldeles för brett.

4.4 Övriga utredda alternativ

4.4.1 Rymdtorget

- Flytta spårvagnshållplatsen vid Rymdtorget. Fördelen blir att det bildas ett nytt gent och mera tryggt stråk upp till Rymdtorget. Nackdelen är att en del av skolan behöver rivs vilket ifrågasätter nya investeringar i skolan. Eventuellt berörs enbart fläktrummet som kanske skulle kunna läggas på den övriga skolans tak. Olika lösningar har diskuterats.
- En enkelriktad spårvagnslinga som skulle ge fördelen med en spårvagnshållplats närmare Rymdtorget. Nackdelen är att Bergsjön från början inte är planerat för detta vilket yttrar sig i oönskade barriäreffekter och platsbrist. Eventuellt skulle en ny typ av spårvagnar behövas som kan vändas utan vändslinga, då de är försedda med förarhytt i båda ändar av spårvagnen.
- Att förkorta spårvagnslinjen och skapa en ny knutpunkt där buss och spårvagn möts, ungefär i höjd med där dagens port under spårväg ligger. Vägen sydväst ut skulle kunna göras om till en bilväg och hållplatsen skulle kunna bidra med ett tryggare gångstråk upp till Rymdtorget, kringgärdat av bostäder.

4.4.2 Lägga igen gc-tunnel vid Rymdtorget alt. även för fordonstrafik här, viktig koppling norrut till Merkuriusgatan.

Frågan är viktig och känns angelägen med tanke på de konsekvenser den ger upphov till med avseende på tryggheten. Det finns en hel del som är gjort men cykeltrafik är en känslig fråga. Genhet är i mångt och mycket A och O när det gäller cykeltrafik, så det gäller att kunna motivera ett gensättande på ett klart och tydligt sätt och kunna beskriva konsekvenserna av detta. En alternativ lösning som är acceptabel och gångbar är viktig att ta med. En cykelväg via torget gör att cyklarna t ex blandas med handlande på torget. En cykelväg som ligger bredvid spårvagnshållplatsen (Rymdtorget) kräver sannolikt omfattande investeringar för att vägen ska bli ljus och trygg.

5 Slutsats

Utredningen visar att det finns en stor potential för att utveckla vägnätet samt utbytet av olika kollektivtrafikförbindelser i Bergsjön. Dessa insatser varierar mycket från att öppna upp en befintlig gata för biltrafik till att utöka spårvagnsnätet med omfattande åtgärder.

Det är dock viktigt att pröva genomförbarheten av dessa åtgärder i en detaljerad nivå för att kunna finjustera förändringar i omgivningen.

Det är också viktigt att bedöma kostnader för dessa förslag för att kunna beräkna kostnadsbelastningen för framtida fastigheter.