

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2024-05-14

Ärendenummer SMF-2023-05476

Handläggare

Nicole Rosendahl

Telefon: 0736-62 44 09

E-post: nicole.rosendahl@stadsmiljo.goteborg.se

Svar på uppdrag om att ta fram ett underlag för åtgärder kring tillgängligheten vid Mosaiska begravningsplatsen

Förslag till beslut

Stadsmiljönämnden förklarar uppdraget att ta fram underlag för åtgärder kring tillgängligheten till den Mosaiska begravningsplatsen (SMN SMF-2023-05476 § 204) för fullgjort.

Sammanfattning

Nämnden har givit förvaltningen i uppdrag att ta fram underlag för åtgärder kring tillgängligheten till den Mosaiska begravningsplatsen vid Svingeln. Förvaltningen har studerat ärendet och tagit fram förslag och underlag på åtgärder på kort sikt och lång sikt. Förslaget på kort sikt innefattar mindre åtgärder för att höja tillgängligheten av den befintlig gångbana längs med begravningsplatsen.

Sammantaget, utifrån den nuvarande situationen vid Svingeln, finns det inte tillräckligt med utrymme i gaturummet för att rymma alla funktioner. Utan att plocka bort eller omprioritera platsens funktioner, är det svårt att förbättra eller tillskapa nya värden och kvalitéer, så som ökad tillgänglighet. Därmed anses de mindre åtgärderna som lämpliga för att på något sätt försöka förbättra situationen.

Förslagen som utretts på lång sikt innebär större strukturförändringar i trafiksystemet för att kunna möjliggöra för tillgänglighetsåtgärder men även andra kvalitéer och värden. Ytterligare arbete och samordning med andra förvaltningar behövs för att säkerställa genomförbarheten av dessa åtgärder.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Föreslagna åtgärder påverkar i olika grad ekonomin. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att åtgärderna på kort sikt medför relativt små kostnader eftersom åtgärderna är mindre i omfattning.

Åtgärderna på kort sikt är främst anknutna till begravningsplatsen entré, medan förslaget på lång sikt har större kvalitativa effekter och påverkar ett större influensområde. Förslaget på lång sikt bedöms som mycket kostnadskrävande eftersom det innefattar omfattande strukturförändringar inom trafik- och stadsmiljön. Att se över en större strukturell förändring som riktar sig in till att minska vägtrafikarbetet och därmed kunna prioritera andra funktioner så som gång-, cykel- och kollektivtrafiken, ses som försvarbart för att svara upp mot platsens behov. Vid en sådan förändring kan även andra kvalitéer och behov studeras och utvecklas, så som förbättrad situation för lokala näringsidkare,

verksamheter, grönstruktur och dagvatten/skyfalls hantering. Att minska vägtrafikarbetet är ur ekonomisk dimension för staden positivt, detta med hänsyn till bland annat hälsoaspekter och utsläpp. Att se över en strukturell förändring föreslås ske i samordning med andra planer för området så som en eventuell Bangårdsförbindelse, ny gång och cykelbro från Svingeln/Olskroken till Gullbergsvass.

Bedömning ur ekologisk dimension

Föreslagna åtgärder på kort sikt förväntas inte ha en stor inverkan på den ekologiska dimensionen. Åtgärderna är av mindre karaktär vilket kräver mindre resurser, samtidigt som åtgärderna inte kommer bidra till stora förändringar kopplat till exempelvis resebeteenden eller liknande ekologiska mål. Åtgärderna har ingen påverkan på omgivande miljö eller naturmark, eftersom inga nya ytor tas i anspråk som inte redan är avsedd för trafikala ändamål.

På lång sikt kan åtgärderna som syftar till att omvandla ytor för biltrafiken till annat användningsområde kan få större positiv påverkan kopplat till målen om att minska vägtrafikarbetet, förbättra luftkvalitén, sänka bullernivåer, samt bidra till att fler reser mer hållbart. Åtgärderna på lång sikt bör inte heller ha en påverkan på omgivande miljö och naturmark, särskilt eftersom inga nya ytor bör tas i anspråk, utan i stället bör den hårdgjorda motortrafikens yta användas till annat. Däremot är åtgärderna av större karaktär och är därmed mer resurskrävande och har större negativ påverkan på miljön.

Bedömning ur social dimension

Både förslaget på kort och lång sikt syftar till att skapa en säkrare och tryggare trafikmiljö samt förbättrad tillgänglighet för fotgängare.

Förslagen på kort sikt bedöms inte täcka det behov som församlingen lyfter, men bedöms som kritiska att få till ändå, i väntan på en eventuell större strukturell försändning av platsen och närområdet, som behövs för att täcka det behov som platsen och församlingen har.

Ärendet

Vid stadsmiljönämndens sammanträde 2023-08-24 fick Stadsmiljöförvaltningen i uppdrag att ta fram underlag för åtgärder kring tillgängligheten till den Mosaiska begravningsplatsen ((SMN SMF-2023-05476 § 204)). Bakgrunden till att frågan kommit upp är att den judiska församlingen har inkommit med en skrivelse kring behovet.

Beskrivning av ärendet

I ärendet ombes Stadsmiljöförvaltningen att ta fram underlag som syftar till att förbättra tillgängligheten kring den mosaiska begravningsplatsen vid Svingeln. Detta skall enligt ärendet syfta till att förbättra trafiksäkerheten och tillgängligheten till/vid begravningsplatsen, då det idag saknas yta för gående samt tydliga passager.

Förutsättningar på platsen

Svingeln, och ytorna i anslutning till Mosaiska begravningsplatsen förvaltas av Stadsmiljöförvaltningen. Svingeln är en av Göteborgs stads större kollektivtrafik knypunkter. På södra sidan av Friggagatan vid Svingeln finns det flertal målpunkter, så som service, restauranger med mera. På norra sidan är det enbart hållplatslägena samt begravningsplatsen som är målpunkter.

Gångbanan längs med begravningsplatsen är enbart uppkopplad till övrigt gångtrafiknät via passagen mellan hållplatslägena. Gångbanan upphör väster om begravningsplatsen och i öster saknas en gångkoppling öster ut, upp mot Olskroken. Det är enbart passagen vid hållplatsläget som kopplar knyter an gångbanan till det övriga gångtrafiknätet.

Platsen utanför begravningsplatsen är idag ett aktivt transportrum, för kollektivtrafiken (buss och spår), motortrafik, cyklister och gående. Prioriteringen i gaturummet har getts till de motoriserade trafikslagen och särskilt till busstrafiken.

Problemformulering

Det finns flera utmaningar relaterade till gång- och cykeltrafik samt allmän tillgänglighet längs med Friggagatan samt över Friggagatan. Biltrafiken och busstrafikens fyra körfält samt bussarnas hastighet medför att Friggagatan upplevs som en stor barriär i gaturummet. På båda sidorna av Friggagatan är gångbanorna för smala, även cykelbanan på södra sidan är för smal utifrån det flöde som finns. På norra sidan är även placeringen av skyltar och stolpar olycklig på gångbanan, vilket försämrar tillgängligheten då dessa påverkar den faktiska användningsbredden av gångbanan. Vid begravningsplatsens entré är det även begränsat med utrymme som försvårar för folk att ta sig in och ut via entrén. Dessutom finns det enbart en passage mellan norra och södra sidan, denna i anslutning till hållplatslägena för busstrafiken.

För ett antal år sedan genomförde staden en ombyggnation vid Svingeln för att öka kapaciteten för kollektivtrafiken. Samtidigt har det också visat sig orsaka problematik för den mosaiska begravningsplatsen, då dess anslutande gångbana har blivit smalare i och med ombyggnationen.

Förvaltningens bedömning

Bedömningen är att det är svårt att förbättra tillgängligheten vid och intill begravningsplatsen utifrån församlingens behov med bibehållna funktioner i gaturummet. Utrymmet som krävs för att förbättra tillgängligheten i den mån som önskas får inte plats

i gaturummet utan att plocka bort någon annan funktion eller att påverka kollektivtrafikens framkomlighet i stor utsträckning.

Tidigare utredningar

Stadsmiljöförvaltningen har sedan tidigare utträtt frågan om förbättrad tillgänglighet vid begravningsplatsen och återkopplat till församlingen. Vad som framkom var att det inte går att få till en ny passage i anslutning till församlingens entré på grund av utrymmesbrist. Det går inte heller att bredda gångbanan väster ut utan att bussar tar gångbanan i anspråk i sina svängrörelser. Enligt tidigare utredning går det däremot att vid entrén och öster ut till passagen vid hållplatserna få till en mindre breddning. Detta bekräftas i den utredning som nu också har genomförts.

Förslag på åtgärder på kort sikt

De åtgärder som föreslås på kort sikt är att utanför begravningsplatsens entré bredda gångbanan ca 1,2m, så den totala bredden blir ca 3,0m. Bedömningen är att gångbanan utanför entrén kan breddas upp så pass mycket utan att påverka kollektivtrafikens framkomlighet, detta eftersom det är raksträcka och att befintliga körfält för busstrafiken är breda, totalt ca 9,5m. Att smalna av dessa till ca 8,3m på raksträcka bedöms ej påverka kollektivtrafikens framkomlighet.

Gångbanan öster ut föreslås breddas ca 0,5m, vilket bidrar till att gångbanan blir som minst 2,0m bred längs med sträckan bort till passagen vid hållplatsläget vilket är minsta rekommenderad bredd på gångbanor som har ett litet gångflöde, enligt Teknisk Handbok. Gångbanan öster ut kan enbart breddas upp ca 0,5m utan att påverka bussarnas framkomlighet, detta med hänsyn till att fordonen behöver mer utrymme vid svängrörelse än på raksträcka. Utredningen utgår ifrån förutsättningen att två bussar ska kunna mötas både i kurva och på raksträcka i 15km/h.

Det föreslås även att de vägmärkesstolpar och reklamskylt som idag står på östra sidan av gångbanan flyttas till bättre placering, så denna utrustning ej förhindrar framkomligheten på gångbanan. Då platsen har en extremt låg standard idag är förvaltningens bedömning att bredda gångbanan är något som bör prioriteras.

Förslag på åtgärder på längre sikt

På längre sikt kan det finnas möjligheter att åtgärda dels tillgänglighetsproblematiken vid begravningsplatsen ytterligare, dels förbättra för ytterligare behov och funktioner, så som exempelvis cykeltrafik. Detta skulle dock innebära stora strukturella förändringar på platsen och i närområdet. Förslagen som utretts är främst åtgärder kopplade till minskad framkomlighet för biltrafiken. Detta eftersom motortrafiken har störst ytanspråk på platsen idag och då kan denna yta ges till andra funktioner så som gång- och cykeltrafik. Ett förslag kan vara att enkelrikta för biltrafiken längs med Friggagatan och Odinsgatan.

Att ta ett större grepp och utreda större strukturella förändringar både på system- och lokalnivå, är inget som förvaltningen tar ställning till i denna utredning. I och med pågående planer i närområdet, så som Bangårdsförbindelsen är det svårt att utreda en bra helhet utan att övriga planeringar har fastställts. Att göra stora strukturella förändringar enbart kopplat till behovet om ökad tillgänglighet vid begravningsplatsen kan inte ses som försvarbart utifrån de resurser som krävs för en sådan omställning.

Slutsatser

Med nuvarande trafiksituation på Svingeln och kommande planer anses det svårt att

förbättra tillgängligheten mer än att de föreslagna åtgärderna på kort sikt. Det kortsiktiga förslaget skulle innebära en liten förbättring för besökare till Mosaiska begravningsplatsen, även om det ur ett fotgängarperspektiv skulle vara önskvärt med tillskapandet av en passage anslutande till församlingens entré. Förslaget på kort sikt som innebär en breddning av gångbanan som ansluter begravningsplatsen kan svara upp mot tillgänglighetsbehovet till en viss grad, men kommer inte täcka hela behovet som församlingen beskriver. Det krävs ytterligare arbete i form av detaljutformning av gångbanebreddningen för att säkerställa genomförbarheten.

Förslaget på lång sikt kan bidra till att fler kvalitéer än enbart förbättrad tillgänglighet till begravningsplatsen omhändertas, men kräver som beskrivet stora strukturella förändringar både på lokal- och systemnivå. En sådan eventuell utredning behöver ske i samarbete med övriga förvaltningar för att vidare utreda dess lämplighet. Förvaltningen bedömer därför att de större strukturella förslagen inte är realistiskt att arbeta vidare med i dagsläget.

Kerstin Elias

Anders Ramsby

Avdelningschef,
Planering och Investering

Förvaltningsdirektör