

Rapport

SKÄRHOLMEN C TORGET - TRAFIKUTREDNING



RAPPORT
2019-05-14

1 BAKGRUND OCH SYFTE

Tyréns har tidigare medverkat i framtagandet av åtgärdsförslag kring hur varutransporter ska ske i Skärholmens C och hur olovlig trafik ska kunna undvikas på torgytorna. Projektet genomfördes 2017. Delar av förslaget har genomförts, men det finns kvarstående åtgärder.

Detta projekt syftar till att ta fram genomförbara åtgärdsförslag, genomföra en översyn av tidigare förslag samt föreslå placering av föreslagna åtgärder.

I projektet genomförs intervjuer med intressenter som kan påverkas av åtgärder som minskar tillgänglighet till torget. Även en omvärldsspaning görs för att se på andra torg som har liknande problem och förutsättningar.

Slutligen så undersöks möjligheterna att placera öppningsbara pollare, på vilka platser förutsättningarna finns utan att påverka lastfaret som ligger under centrumet. Körspårsanalyser genomförs för räddningsfordon inne i centrumet för att säkerställa åtkomst.

2 KONTAKTER MED INTRESSETER

2.1 SVAR SOM ERHÅLLITS

2.1.1 SVENSKA KYRKAN (08-680 94 30)

Svenska kyrkan Skärholmen har sin huvudingång mot Skärholmstorget Huvudingången används vid begravningsverksamhet, transporter behöver då köra in på torget. Det ligger mycket vördighet i att bära in kistan genom huvudingången och handlingen är av stor betydelse för kyrkan.

- Hur ofta förekommer kistbegravningar i genomsnitt en vecka? Finns det något ungefärligt antal?

Svar: Varierar mycket, men mellan 1-4 ggr i månaden.

- Hur går det till? Kör in, lämnar av kistan/går in med i kyrkan och kör sedan därifrån?

Svar: Transporten kör fram till entré, kistan bärs in och bilen står kvar under ceremonin som tar 45 min, om inte annan transport måste ske under tiden, ovanligt.

- Finns någon annan transport som behöver använda huvudentrén? Betyder den att fordon måste köra in på torget? Eller kan de genomföras från parkering via den entrén med vagn eller liknande?

Svar: Nej, inga andra tillfällen då denna lösning är nödvändig.

- Används lastfaret överhuvudtaget? För vilken typ av leveranser?

Svar: Ja, lastfaret används flitigt och är den vanliga vägen för större leveranser till verksamheten, städmaterial osv. Mindre leveranser som hanteras mer skyndsamt går inte sällan via entrén från Bodholmsplan.

- Skulle det vara en total omöjlighet att använda faret för kistor, rent praktiskt och av etiska skäl?

Svar: Inte tänkbart. Att ta emot och sedan ta farväl av de som ska begravas är del av ceremonin och ska ske på ett värdigt sätt genom kyrkans tänkta entré, inte via källare, hiss eller bakväg.

2.1.2 MICASA FASTIGHETER (08-508 361 40)

Driver trygghetsboendet i sydvästra hörnet av centrumet. I fastigheterna finns andra verksamheter utöver trygghetsboendet så som butiker, restauranger och mottagningar.

- 1) Enligt våra uppgifter har er fastighet tillgång till det underjordiska lastfaret. Stämmer det för hela fastigheten eller bara delar av den?
Svar: Lastfaret når ena änden av fastigheten, en adresspunkt, men inlastning från faret når troligen alla delar av byggnaden genom byggnadens källargång.
- 2) De verksamheter som har tillgång till lastfaret, använder man det för alla leveranser eller beroende på vilken typ av varor? Om det trots tillgång inte används fullt ut, vad är orsaken till det /vad uppmuntrar till andra tillvägagångssätt?
Svar: Gissningsvis använder ingen lastfaret i dagsläget. Har inte använts i någon utsträckning de senaste åren. Osäkert om kännedomen finns? I dagsläget ingen efterfrågan, de flesta har problemfria lösningar, når sina lokaler ändå via bakgårdar. Osäkert om alla har tillgång till nycklar osv.
- 3) Om delar av fastigheten inte har tillgång till lastfaret, hur är det tänkt att deras leveranser ska gå till? Fungerar det utan att olovlig trafik?
Svar: Det fungerar. Inga särskilda föreskrifter. Men de ska inte behöva köra olovligt på gångtor. Vad de känner till kör man in på bakgård.
- 4) Hur många leveranser kommer till boendet en normal vecka? Vad för typ av leveranser? Används lastfaret av boendet eller stannar de på parkering?
Svar: Ett trygghetsboende är i stort sett ett vanligt boende. Några särskilda leveranser förekommer inte.
- 5) Övriga verksamheter som huserar i lokaler mot gångytorna, vad är det för typer av verksamheter? Har de tillgång till lastfaret från sina verksamhetslokaler? I så fall, använder man det?
Svar: Mindre aktörer; butiker, restaurang, mottagning. Troligen tillgång men nyttjas inte.
- 6) Uppmanar ni alla hyresgäster med tillgång till lastfaret att använda det? Om ja, men de ändå inte gör det, vad tror du är anledningen? Finns någon särskild orsak eller handlar det bara om att det är enklare att köra fram?
Svar: Nej. De uppmanas inte. Veterligen används som sagt bakgårdar. Olovlig körning ska inte behövas och uppmuntras såklart inte. Medveten om att det förekommer ändå, vet dock inte specifikt till vilka verksamheter.
- 7) Finns det någon typ av transport (till särskild verksamhet) som enligt din uppfattning måste få lov att köra in på gångytorna?
Svar: Nej. De flesta bör idag klara sina leveranser via bakgårdar.
- 8) Finns möjlighet att dra leveranser i dragvagnar från vändplanen utanför och söder om fastigheten?
Svar: Det skulle säkert funka för lokaler närmast vändplan där avstånd inte blir för långt.

- 9) En lösning skulle vara att helt täppa till smitvägarna så att inga bilar kan köra in, vad tror du det skulle leda till?
Svar: Det skulle säkert väcka missnöje bland de som kör olovligt idag. Men det göra ju all förändring. Det skulle vara övergående, speciellt då det redan idag är olovligt. Möjligt att det skulle leda till efterfrågan på lastfaret, att man tar tag i det och uppmanar till inlastning den vägen. Idag betalar Micasa för samfällighet som inte nyttjas.

2.1.3 STADSTEATERN SKÄRHOLMEN

Kommunal verksamhet (har ej tillgång till lastfaret), med vissa leveranser under veckorna. Vissa transporter i behov att komma in till lastkajen.

- 1) Har ni många leveranser till teatern under veckorna? Kan du uppskatta ett ungefärligt antal leveranser under en normalvecka?
Svar: Får väldigt blandat med leveranser, det kan vara allt från trycksaker och popcorn till stora teaterscenografier. Mest är rekvisita av olika slag. I snitt 6 leveranser per vecka.
Mindre leveranser som kommer med post eller budfirma behöver inte köra nära utan kan nyttja lastzon bakom kyrkan.
12-meterslastbilar kan angöra lastkajen men får till följd att gångstråket blockeras.
- 2) Hur ofta får ni större leveranser?
Svar: Ett par gånger om året sker det. Primärt teaterscenografier som kommer med lastbil och släp eller på trailer, kommer inte in på Bodholmsplan överhuvudtaget utan då behöver omlastning ske, på annan plats (inte ens skolgården klarar detta?). Omlastning från 12-metersekipage kan exempelvis ske på skolgården i närheten om bilen har baklyft.
- 3) Har ni behov av att använda er lastkaj till alla varuleveranser som kommer till teatern? Eller finns det enklare typer av leveranser som kan dras med exempelvis pirra eller dragvagn?
Svar: Inte till alla leveranser. De som kommer med post eller budfirma kan exempelvis stanna på lastzon bakom kyrkan.

De största leveranser som kommer till teatern kommer på 24-metersekipage.

2.2 KONTAKTER HAR TAGITS MEN EJ ÅTERKOMMIT MED SVAR

2.2.1 SWEDBANK SKÄRHOLMEN

Ligger på Måsholmsplan, finns möjlighet att köra hela vägen fram till kontor. Verkar ej ha bankomat utan ser ut att ligga längre in i centrumet.

- Hur ofta kommer värdetransporter?
- Finns möjlighet att nyttja lastfaret istället eller är det sämre ur säkerhetssynpunkt?
- Kan de välja att stanna i vändplan istället? Finns några riktlinjer från värdetransportföretagen?

Ej återkommit i frågan men tror inte man ska täppa till denna plats med tanke på att blåljus behöver infart.

2.3 KONTAKTER EJ TAGNA I DETTA SKEDE

2.3.1 JESSICA SJÖGREN, TILLSTÅNDSENHETEN STOCKHOLMS STAD

Ansvarig för dispenser från lokala trafikföreskrifter. Brukar normalt hänvisa till närmast tillåtna gata vid lastning/lossning istället för att ge dispenser.

- Finns det utfärdade dispenser idag för torghandlare på torget? Kyrkan?
- Kan det bli aktuellt med nya dispenser?

2.3.2 PETER ENGLUND, STOCKHOLMS STAD

Ansvarig kontakt mot torghandlarna i Skärholmen. Frågor gällande torghandel och hur de hanterar av- och pålastning.

- Hur är tanken att de ska parkera då de kört in och lastat av sina grejer på torget? Var parkerar de?
 - o Kan man tänka sig liknande lösning som vid Hötorget, efter avlastning kan de erbjudas att hyra parkeringsplats i garaget under centrum? Kanske även ha sina grejer där?
- Hur går tankarna då de använder sina bilar som försäljningsstånd?
- Tror på tanken om att ha någon typ av lösning som medför dragande av varor mm från Bodholmsplan? Finns någon liknande lösning vid något annat torg i staden?

2.4 SAMMANFATTNING

2.4.1 MICASA

Vid telefonintervju har det framkommit att de inte använder lastfaret trots tillgång till det. Det har inte använts i någon utsträckning de senaste åren.

De verksamheter som ligger i Micasas fastigheter har dock inget behov att köra in på gångytorna, då de har tillgång till deras lokaler från fastigheternas bakgårdar. Viss olovlig körning förekommer i alla fall till verksamheterna.

Vissa verksamheter bör kunna dra leveranser från parkering om de ligger tillräckligt nära.

Att tappa till infarten från parkeringen kan leda till visst missnöje, men kan även leda till ökad efterfrågan att använda lastfar eller köra in på bakgårdarna. Missnöjet kommer från de som olovligen kör på gångytorna. Men bör vara ett övergående problem.

2.4.2 SVENSKA KYRKAN

Svenska kyrkan har ett behov att kunna köra in till sin huvudingång vid begravningar (1-4 gånger i månaden, ibland mer eller mindre).

Kyrkan använder lastfaret och entrén till Bodholmsplan flitigt kring leveranser och sophämtning med mer. Vilket är positivt. Men för begravningar måste de kunna köra in till huvudentrén.

Det leder till att öppningsbara pollare måste finnas i anslutning till Skärholmens torg, antingen från Bodholmsplan eller Skärholmsplan. Från Bodholmsplan är det cirka 85 meter till entrén, från Skärholmsplan cirka 150 meter.

2.4.3 STADSTEATERN

Mail skickats till scenchef som svarat. I snitt 6 leveranser i veckan, mycket kommer med post eller bud och kan nyttja lastzon bakom kyrkan. 12-metersekipage kan angöra lastkajen (med följd att promenadstråket blockeras helt) eller lasta om på exempelvis skolgård om bilen har baklyft. Större ekipage måste lastas om på annan plats, sådana leveranser är dock sällsynta (ett par gånger om året).

2.4.4 SWEDBANK

Kontakt har tagits men de har inte återkommit med svar på frågorna. Kontorschefen nyanställd och kunde inte svara.

Tveksamt vad det kan förekomma för typ av transporter då det inte ligger någon bankomat vid Swedbank enligt de kartor som finns. Bankomaterna ligger inne i centrum och hur de hanteras ingår inte i vårt uppdrag.

3 OMVÄRLDSSPANING

3.1 SARA EKLUND, TRAFIKKONTORET VALLENTUNA KOMMUN

Trafikplanerare involverad i arbetet med Tuna torg, en offentlig plats med handel och events med liknande problematik som Skärholmens torg.

- 1) Hur ska inlastning/angöring till lokaler ske? Vilka formella trafikregler gäller runt centrum?

Svar: Tuna torg har sin framsida inåt, dvs vänder sig med entréer och butiksfasader mot torget i centrumets mitt. En konsekvens av detta är att centrumet ser trist ut från utsidan. Å andra sidan sett till angöring och inlastning relativt tillgängligt. De flesta lokaler har varuintag från insidan. Men mindre och icke genomgående lokaler som saknar kontakt med utsidan och därmed också denna praktiska lösning för varuintag mm. Varor till dem ska lastas av på utsidan och köras med vagn. Förbud mot bil- och cykeltrafik gäller.

- 2) Vilka problem har ni haft? Hur uppdagades dessa? Säkerhet, slitage.

Svar: Tuna torg byggdes om för några år sedan. Från att tidigare ha varit mer möblerat öppnades torget upp för att ge plats för mer ytkrävande evenemang, servering. Tyvärr har den nya utformningen lett till mer problem med motortrafik, bilar och lastbilar som kör fram till lokaler. Säkerhetsfråga men också att trafiken sänker platsens attraktivitet.

- 3) Vilka aktörer måste komma in på torget med motorfordon? Vem får köra/angöra var och med vilka tillstånd? Hur gick ni tillväga för att ta reda på det faktiska behovet och på vilka grunder ges tillståndet?

Svar: Generellt ingen. Tillstånd för enstaka tillfällen /evenemang kan ges. Sedan försök att stoppa trafiken ökat har inga direkta klagomål inkommit, men missnöje visas indirekt när pollare körts av eller försvunnit. Man tar hittar nya sätt att ta sig in. Öppning vid övergångsställe har blivit smitväg.

- 4) Med vilka åtgärder har ni begränsat åtkomsten? Om låsbara pollare, vilken sort och hur kontrolleras vem som får tillträde genom nyckel/kod? Hur funkar det? Vem kontrollerar att regler efterföljs? Vilka har reaktionerna varit? Utvärdering?

Svar: Låsbara pollare har installerats. Dispens från trafikförordningen kan sökas hos trafikkontoret. Nyckel till dessa kan kvitteras ut hos kommunen vid enstaka tillfällen för större evenemang. Inte att sättas i bruk och endast för begränsad tid, ej återkommande. Det har vid fåtal tillfällen hänt att denna nyckel försvunnit. Specialnyckel som inte kan kopieras hos vanlig nyckelservice. Anledning till att regler bryts har bara att göra med lathet, de gör det så lätt för sig som möjligt. För att slippa dra och bära. Ser inga påföljder mot regelbrott.

- 5) Ytterligare åtgärder/förändringar planerade?

Svar: Eftersom låsbara pollare inte funkat måste nya förändringar göras. Dessa blir fysiska. Som i att inventera hela centrum och täppa till alla möjliga smitvägar in, göra det praktiskt omöjligt; planteringar, krukor, möblering. En låsbar infart måste fortsatt finnas för evenemang och uttryckningar. Det handlar ju också om att tydliggöra och göra faktiska lastplatser till enda rimliga alternativet. Se till att förutsättningarna är ok. Lutningar, avstånd, gatubeläggning osv.

3.2 SPANING PÅ TORG, GÅGATOR, AVGRÄNSANDE HINDER OCH/ELLER MÖBLERING

En enkel studie av ett antal svenska torg i den traditionella bemärkelsen visar att de sällan är helt avspärrade. Detta är knappast anmärkningsvärt med tanke på att torget sett till sitt ursprungliga syfte ska vara en öppen och tillgänglig plats. Motortrafik var historiskt inte heller något bekymmer. Att jobba med barriärer och gränser är således ett sentida fenomen, en anpassning till den säkerhetsrisk som mötet mellan motorfordon och oskyddad trafikant utgör. Men öppenheten verkar även fortsatt vara ett ideal som eftersträvas och som i de allra flesta fall fungerar väl. Detta bekräftas bland annat av Möllevångstorget i Malmö och Hötorget i Stockholm, båda helt oskyddade torg med omfattande handel och angränsande butikslokaler/restauranger i behov av angöring. De kännetecknas av stora öppna ytor utan tydlig avgränsning utmed en eller flera sidor. Denna typ av yta är svår att stänga av utan att skapa oönskade barriärer som skärmar av siktlinjer och den öppna vy som denna typ av torg faktisk ska utgöra i den täta stadsbilden. På dessa ytor har därtill få något att vinna på att köra olovligt. Mer än just leveranserna till torghandeln. Den anstads kvarter inramade platsen erbjuder knappast några smitvägar osv. Ser vi på Trädgårdstorget i Linköping, en liknande torgyta med samma behov av leveranser och angöring till butiker mm, så syns en viss anpassning. Utmed den trafikerade Sankt Larsgatan står busskurer, cykelställ, parkbänkar mm tätt placerade, gör det om inte omöjligt så i alla fall svårt för motortrafik att köra in på torgytan och markerar på så sätt en funktionell uppdelning. På torgets kortsidor finns dock fortfarande öppningar för angörande trafik och leveranser. Denna typ av markör och delvisa avgränsning förekommer på flera liknande torg.

Studeras istället det aktuella torget i Skärholmen, så kännetecknas det av en inramad torgyta i en modernistisk och trafikseparerad centrummiljö som nås via smala passager som kopplar samman lokaler med återvändsgator och leveranser från bilnätet utanför. Dessa miljöer påminner mer om gågator än om öppna torg likt de ovan beskrivna. Tittar vi då istället på ett antal gågator runt om i landet är inte heller de helt avspärrade, troligen av den anledningen att det inte är möjligt, handeln måste ha sina leveranser och bakgårdar i en traditionell stadskärna går inte att nå. En studie av gågator i Karlskrona, Kristianstad och Göteborg visar dock tydligt att entréer/passager in på gågatorna ofta gjorts så trånga som bara möjligt med exempelvis pollare och

krukor. Den fortsatta gatan möbleras sedan rikligt för att göra körningen krånglig och höga hastigheter i stort sett omöjliga att komma upp i. Att köra här kräver koncentration för att inte förstöra fordonet, troligen ett avgörande incitament för de flesta. Utformning och möblering tvingar på så sätt motortrafikanter till aktsamhet och att köra på de gåendes villkor och säkerhetsrisken hålls nere. Detta syns inte minst på Drottninggatan efter terrordådet 2017. Här går det fortfarande att ta sig in på några ställen, men möbleringen är mycket strategiskt utformad; soffor, stora krukor varvas med betonglejon i en följd som inte påverkar rörelsemönstret för gående, men gör det väldigt svårt att ta sig fram med bil och större fordon.

Nedan följer några bilder från ett antal offentliga miljöer med olika typer av avspärning eller avgränsande möblering:



Trädgårdstorget i Linköping, exempel på delvis avgränsad torgyta



Utsatt läge (Rosenbad) och riktigt tunga, höj- och sänkbara pollare



Drottninggatan strax norr om Rosenbad, mot shoppingstråket i norr



Liljeholmen, nytt torg där man tydligt vill hålla biltrafik borta



Liljeholmstorget där transporter nödvändiga, torgytans funktioner delas upp med pollare. Rent funktionsmässigt hade annan markbeläggning funkat, men säkerhetsaspekten måste ha varit avgörande?



Kista – Jan Stenbecks torg – nivåskillnader och möblering som naturliga avgränsning mot omgivande biltrafik



Torg i Malmö – även här har den gestaltningsmässiga idén ett tydligt syfte att utgöra gräns mellan torgyta och gatan utanför



Tensta – modern gestaltning i område från samma tid som Skärholmen

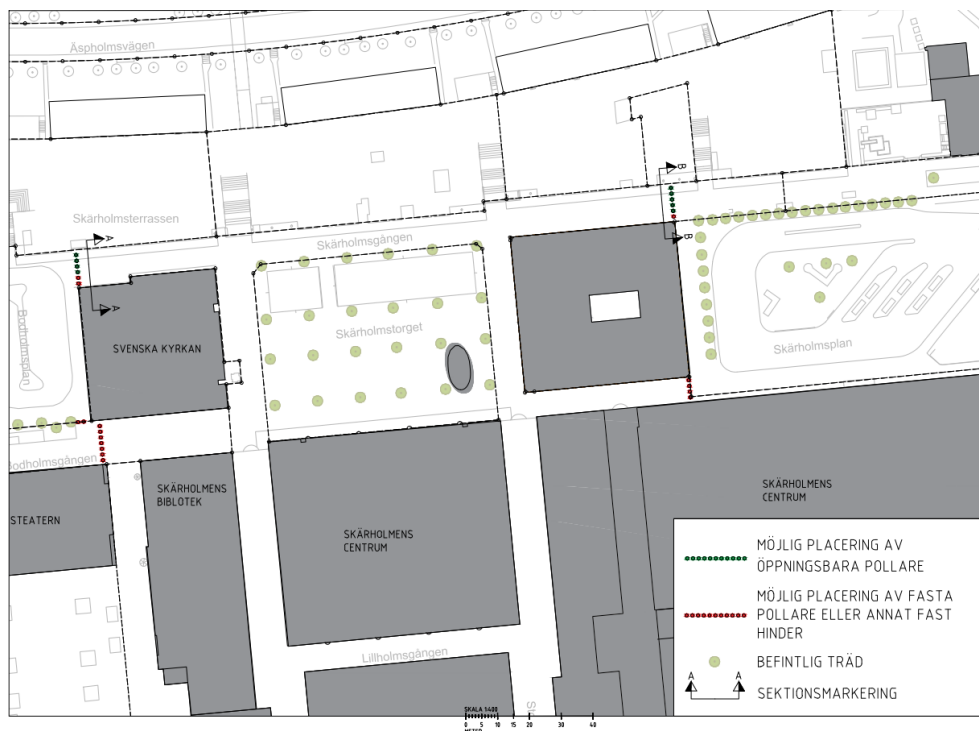


Angered i Gbg – område likt Skärholmen, där man uppenbart har haft samma problem och stängt igen vägarna in till det centrala torget

4 MÖJLIGA PLACERINGAR AV ÖPPNINGSBARA POLLARE

I arbetet har analys gjorts för att undersöka möjliga placeringar av öppningsbara pollare som medger tillgång till Skärholmstorget och även in i centrumet från södra sidan.

Hänsyn har tagits till ledningar som ligger i marken som har kunnat utläsas på samlingskartor erhållna från Stockholms stad. Ledningar som ligger på fastighetsmark finns inte utmärkta i dessa kartor, för att få information om dessa behöver fastighetsägaren kontaktas. Se skisser nedan för förslag på möjliga placeringar av öppningsbara pollare.



Möjliga placeringar av öppningsbara pollare vid Skärholmstorget.



Möjlig placering av öppningsbar pollare i södra delen av centrumet.

Då vi inte har haft någon information om utrymmet mellan markbeläggning och lastfarets konstruktion under centrumet går det inte att utreda vilken dimensionering pollarna kan ha. Detta behöver kompletteras med för att slutföra utredningen.

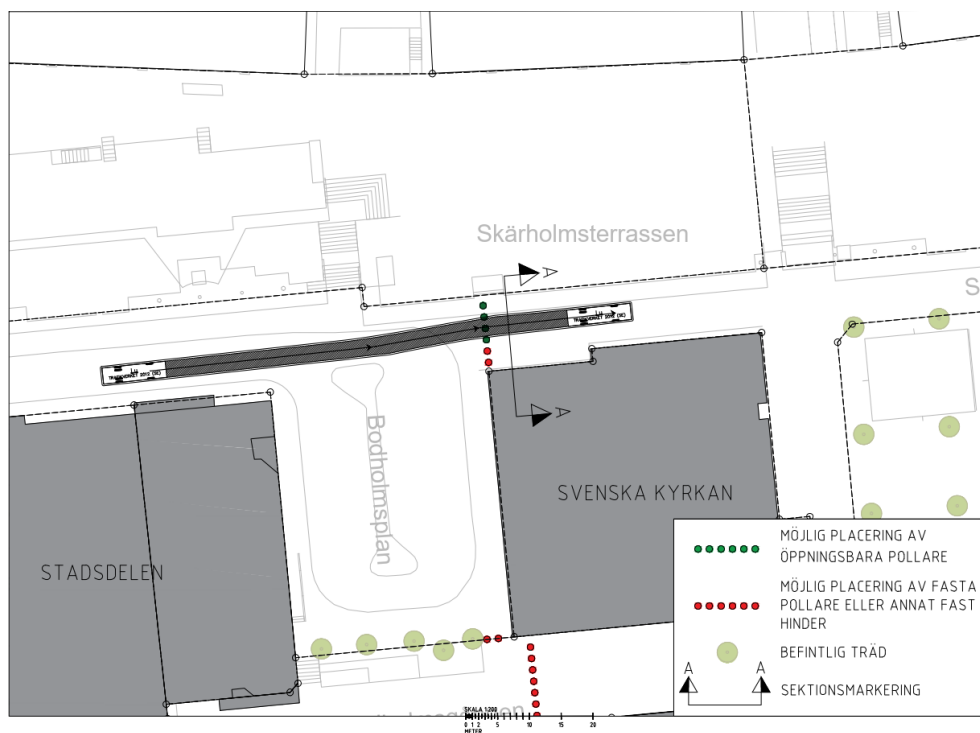
4.1 KÖRSPÅRSANALYS

Enklare körspårsanalyser har genomförts för typfordon Lu (räddningsfordon) så att möjliga placering av de öppningsbara pollarna medger att fordonen kan köra in i centrumet. Väl inne i centrumet är vändmöjligheterna för stora fordon begränsade, vilket kan betyda att de behöver backa ut. Det kan då göras med att en av räddningspersonalen går framför det backande fordonet och ser till att det är fri väg.

4.1.1 BODHOLMSPLAN

Placeringen av de öppningsbara pollarna som föreslås på Bodholmsplan ger en god tillgång för fordon till Skärholmstorget, om de behöver tillgången. Befintliga ledningar i marken påverkas inte heller. För Svenska kyrkan finns möjligheten att angöra sin huvudentré, dock behöver vändning inne på torget utredas ytterligare. Utrymme för att placera vändplats framför entrén bedöms svårt att få plats med, dock bedöms utrymme för att genomföra backvändning finnas. Exakt placering för detta bör dock undersökas vidare.

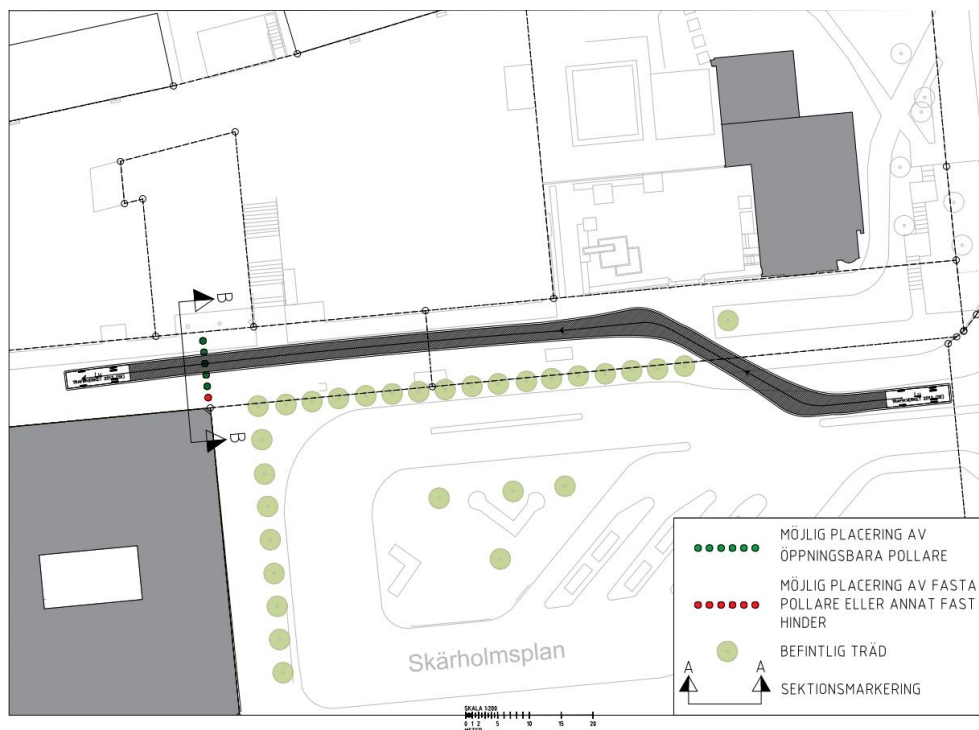
Utrymme söder om kyrkan för att placera öppningsbara pollare finns ej på grund av ledningar i marken varför fasta pollare eller andra typer av fasta hinder föreslås söder om kyrkans fastighet. Stadsteaterns lastkaj ska dock vara tillgänglig för leveranser.



4.1.2 SKÄRHOLMSPLAN

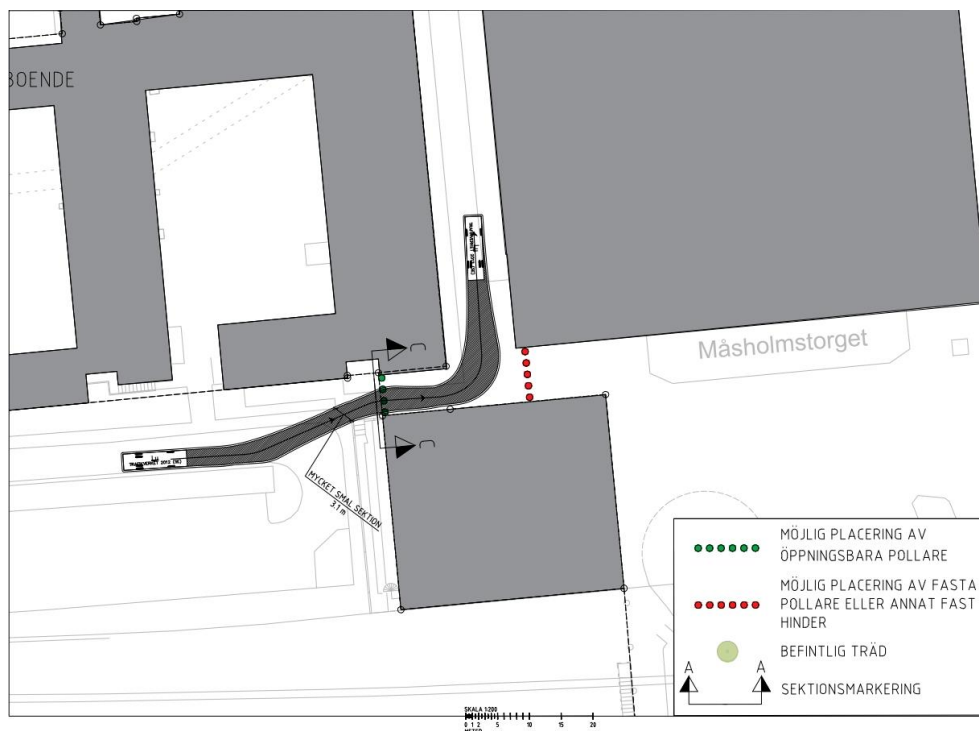
En möjlig placering av öppningsbara pollare är från Skärholmsplan, mellan busstorg och fastighet med nedgång till tunnelbanestation. Pollarna kan placeras i höjd med fastighetskant. Mellan busstorget och gångbanan går en trädallé som ska bevaras. En viktig anledning till att ha möjlighet för räddningstjänst att köra in på Skärholmstorget från östra sidan, då de angör från Skärholmsvägen. Körspårsutredning visar att räddningsfordon klarar den snäva "s-svängen" för att köra upp på gångbanan. Kantsten

bör vara möjlig att köra upp på enligt bilder från plats, annars kan fasning av kantsten behöva genomföras.



4.1.3 SÖDRA DELEN AV CENTRUMET

I centrumets södra delar finns möjlighet att placera öppningsbara pollare vid infarten från parkeringsplatsen på Ekholmsvägen. Denna plats föreslås då den har en tydlig tillgång till det allmänna bilvägnätet och kan nyttjas vid behov för räddningsfordon att köra in i centrumet från södra sidan. Körspårsutredning visar även att stegbilar (typfordon Lu) klarar den snäva vänstersvängen från parkeringsplatsen. Viss risk finns att det kan finnas VA- och avloppsledningar är kopplade till den befintliga nedstigningsbrunnen. Det har dock inte syns på de material som Tyréns fått tillgång till, för mer information bör fastighetsägaren kontaktas.



Notera smal sektion vid infart från parkering till Bredholmsgången.

5 SLUTSATS

Infarten vid Micasas parkering är en möjlig placering för öppningsbara pollare eftersom verksamheterna inte har några behov att köra in på gångytorna för att leverera varor. De ska ha tillgång till sina lokaler från fastigheternas bakgårdar och kan även ha tillgång från lastfaret. Om öppningsbara pollare placeras där bör Micasa/Stockholms stad informera verksamhetsutövarna om ändringen samt undersöka behovet att nyttja lastfar och liknande.

Från Måsholmsplan in mot Bredholmsgatan är en möjlig placering av fasta pollare. Infart till centrum från den södra sidan finns från Micasas parkering.

Från Bodholmsplan finns möjlighet att ha höj- och sänkbara pollare på kyrkans norra sida, för att möjliggöra infart till Skärholmstorget och angöring till kyrkan. På kyrkans södra sida finns inte möjligheten att ha öppningsbara pollare då det ligger ledningar i marken som kommer i konflikt med pollarna. En vändplan måste utformas för begravningsbil (kistbil, cirka 6 meter lång) och den bör utföras med en starkare överbyggnad än annars på torget.

Från Skärholmsplan finns möjligheten att placera öppningsbara pollare, vilket medger tillgång till Skärholmstorget från den östra sidan. Något som skulle vara positivt för blåjustrafik.

5.1 AKTÖRER SOM BEHÖVER HA TILLGÅNG TILL KOD

Svenska kyrkan behöver ha tillgång till kod/eller vilken lösningen nu blir för att kunna låta sina begravningsentreprenörer köra in på torget vid begravningar.

Förslag är att kyrkan har en stående dispens med kod som de sedan får lämna ut till entreprenörerna vid begravningar. På så sätt behöver nya dispenser inte sökas utan en och samma används. Dock leder det till ett stort ansvar på kyrkan att de inte ska lämna ut till obehöriga. Dock en så pass viktig aktör att det inte bör föreligga något problem.

Stadsteatern får antagligen leveranser som måste plockas in via deras lastkaj till och från. Hur ofta går inte att svara på innan kontakt med ansvarig har erhållits. De bör ha tillgång till kod/dispens, på samma sätt som för kyrkan bör teatern ha ansvaret och sedan lämna ut till leverantörer. De bör dock få till sig att om möjligheterna finns att dra leveranser med dragvagnar så bör det göras.

Torghandeln bör tas ett omtag på om de ska få eller inte få tillstånd att köra in på torget. Staden undersöker möjligheterna att anordna lastplatser på Bodholmsplan för torghandel och kollar på att eventuellt ha någon lösning med gaffeltruck eller gallervagnar. Ragnsells har en trucklösning i lastfaret som de kan tänkas erbjuda torghandeln (mot betalning) vilket skulle kunna undersökas vidare. Finns rimliga lösningar att klara torghandeln utan biltrafik in på torget bör det premieras. Kan detta inte fungera bör torgansvarig ha tillgång till kod och släppa in torghandlare på morgon för avlastning under viss tid.

Centrumets väktare ska ha tillgång.

Stadens driftpersonal ska ha tillgång.

Blåljuspersonal ska ha tillgång.