



Stockholms Handelskammare

Stockholms stad
Trafikkontoret
Trafikplanering

dnr T2017-01102

HK dnr 2017-0053

trafikplancity@stockholm.se

Stockholm den 14 september 2017

Remissyttrande avseende Trafik- och gatumiljöplan för City

Handelskammaren är en näringslivsorganisation för Stockholms län och Uppsala län och består av omkring 2 000 företag som är medlemmar i organisationen.

Handelskammaren väljer att besvara de två remisserna i samma dokument eftersom det finns flera beröringspunkter.

Tidigare remissyttrande

Handelskammaren har tillsammans med City i Samverkan Stockholm, Svensk Handel, Transportföretagen och Visita tidigare lämnat ett gemensamt remissyttrande daterat den 31 augusti 2017. I yttrandet efterlyste organisationerna bland annat att trafik- och gatumiljöplanen i det fortsatta arbetet tillförs ett tydligare näringslivsperspektiv, återspeglar ett regionalt ansvarstagande samt grundligare analyserar förutsättningar och konsekvenser av förslagen.

Sammanfattning

Handelskammaren anser att varken Program för City eller Trafik- och gatumiljöplan för City kan ligga till grund för det fortsatta arbetet med att förbättra Citys attraktivitet och funktion.

Handelskammarens utgångspunkt är att Stockholms attraktivitet är avgörande för regionens utveckling och i detta ljus ter sig de föreslagna planerna som en tilltalande långsiktig vision.

De åtgärder som efterlyses för att öka innerstadens attraktivitet är dock inte möjliga att genomföra så länge Stockholms citykärna utgör som en getingmidja för hela regionen. Utan Östlig förbindelse är den vision Stockholms stad presenterar orealistisk. Handelskammaren uppmanar därför staden att omgående ompröva sitt ställningstagande om Östlig förbindelse.

Planerna uppvisar en låg förståelse för stadens funktion och betydelse för företag och handel. Trafik- och gatumiljöplanen föreslår omfattande inskränkningar i framkomligheten för bilar och bussar för att ge mer utrymme framför allt för cykeltrafiken.

Inga åtgärder som kan kompensera för bortfallet av framkomligheten för biltrafiken finns med i förslaget. Flera av åtgärderna är mycket ingripande och bör i många fall inte genomföras.

När det gäller pågående och planerade projekt handlar mycket om upprustning av torgytor och gångbanor. Det är något som Handelskammaren välkomnar. I avsnittet om idéförslag saknas hänsyn till tillgänglighet, framkomlighet och stadens funktion.

Handelskammaren riktar även skarp kritik mot hanteringen av planerna i remissförfarande som har varit kort och över semestertider.

Förslagen och bristen på konsekvensanalyser inger inte förtroende. Stadens funktionssätt måste analyseras och beskrivas utförligare

Stockholms City är navet i en region som är betydligt större än Stockholms stad. City är en angeläget för hela Stockholms län, men också för hela Sverige. Staden måste ta ett större regionalt ansvar. Det skulle också vara ett sätt att visa ledarskap i frågor om stad och land, för innerstad och förort.

Övergripande om planerna

Handelskammarens utgångspunkt är att Stockholms attraktivitet är avgörande för regionens utveckling. I detta ljus ter sig de föreslagna planerna som en tilltalande långsiktig vision, som dock måste villkoras en lösning av regionens infrastrukturproblematik innan den kan förverkligas.

Såsom huvudstad med en helt unik geografisk position i en skärgård mellan Östersjön och Mälaren har Stockholms stad ett ansvar för att infrastrukturen i huvudstadsregionen och hela landet fungerar. De åtgärder som efterlyses för att öka innerstadens attraktivitet är inte möjliga att genomföra så länge Stockholms citykärna fungerar som en getingmidja för hela regionen.

Allvarliga brister

Båda planerna har en grundläggande brist då de inte tar tillräckligt hänsyn till stadens funktion och vad som krävs för en levande stadsmiljö. Båda planerna uppvisar en låg förståelse för ekonomiska realiteter och företagens villkor. Något som är avgörande för ett framgångsrikt arbete med trafik- och gatumiljö i en stad.

Ett tydligt exempel på det är Cityplanens försök att beskriva de tre hållbarhetsmålen där ekonomisk hållbarhet definieras som följer:

I City handlar arbetet med ekonomisk hållbarhet om att använda urbana ekosystemtjänster, till exempel upplevelsevärden, fördröjning av dagvatten, trädskugga och grönskande rekreations- och lekmiljöer.

Detta måste betecknas som anmärkningsvärt. Förståelse för förutsättningarna för olika typer av företag att verka i City tycks helt saknas.

Planerna duger inte för "the Capital of Scandinavia"

Stockholms stad är Sveriges och Nordens absoluta centrum för banker, försäkringsbolag, andra företag inom finansiella tjänster, detaljhandel, hotell, restaurangnäring, IT-tjänster, advokatbyråer, konsulttjänster, storföretagens huvudkontor och internationella företags Nordenkontor.

Stockholm är Sveriges största och viktigaste besöksnäringsmål som omsätter stora summor och står för många arbetstillfällen. För att besöksnäringen ska fungera behövs hotell och restauranger och det behövs framkomlighet och uppställningsplatser för turistbussar, liksom fungerande infrastruktur för leveranser. Att stadens planer inte återspeglar att dessa företag behöver möjligheter till transporter av människor och gods, utveckling av lokaler och fungerande fysisk strukturer är djupt oroande.

Ekonomisk hållbarhet handlar om andra saker än lekplatser och träd. I City handlar det framför allt om tillgänglighet och framkomlighet i trafiken. Det handlar också om goda förutsättningar för en levande handel och för restauranger, kaféer, hotell, kulturinstitutioner och besöksnäring att bedriva sin verksamhet. Det kräver transporter, tillgänglighet, lämpliga lokaler och bra skötsel av gator och torg. Frågor som lyser med sin frånvaro i Cityplanen, vilket gör att den inte kan tjäna som ett underlag för det fortsatta arbetet med Citys utveckling.

Än värre är det med förslaget till trafik- och gatumiljöplan för City. Framkomlighet och tillgänglighet finns inte ens med som ett övergripande mål, vilket är synnerligen anmärkningsvärt när det gäller en trafikplan.

Transportbehovet kommer att öka

Stockholm är Europas snabbast växande huvudstad med en befolkningsökning med cirka 35 000 personer per år. En ökningstakt som hållit i sig i ett decennium och inte visar några tecken på att avta. Behovet av transporter av både människor och gods kommer därför att öka, inte minska. Även med en lägre bilanvändning per invånare i framtiden kommer trafiktrycket ändå att öka.

Framtidssäkra planerna

I framtiden kommer biltrafiken att utgöra en mindre miljöbelastning än i dag. Den utveckling som nu sker när det gäller alternativa drivmedel, eldrift, självkörande bilar och delningsekonomi kommer sannolikt snabbt förändra förutsättningarna när det gäller transporter av människor och gods. Bil, buss

och lastbil kan inom kort utgöra bland de billigare och mer miljövänliga trafikslagen. Att då inte planera för att möta denna utveckling kan komma att hämma stadens och regionens utveckling och bidra till ökad trängsel och sämre miljö.

Rimligare avvägningar mellan trafikslag behövs

Trafik- och gatumiljöplanen föreslår omfattande inskränkningar i framkomligheten för bilar och bussar för att ge mer utrymme framför allt för cykeltrafiken. Inga åtgärder som kan kompensera för bortfallet av framkomligheten för biltrafiken finns med i förslaget. Förutom att verka för en snabb utbyggnad av Östlig förbindelse hade planen också kunnat föreslå åtgärder för förbättrad framkomlighet på andra gator.

Handelskammaren anser att det måste göras en rimligare avvägning mellan olika trafikslag och deras behov av gatuutrymme. Cykel står för en mycket liten del av antalet persontransporter i City och kan inte ersätta andra transportbehov, inte minst då vädret har stor inverkan på antalet cyklister som trafikerar stadens gator. Cykel är dessutom ett trafikslag som tar betydligt mer gatuutrymme per resande än vad kollektivtrafiken gör. Därmed inte sagt att det inte finns anledning att göra förbättringar för cykeltrafiken, men den kraftiga omfördelning av trafikutrymme från bil och buss till cykel som planen föreslår är inte rimlig.

Tunnelbanan behöver byggas ut

En viktig fråga för att avlasta Citys gatunät som inte alls berörs i planen är utbyggnad av tunnelbanenätet. Tunnelbanan är i dag kraftigt överbelastad i de centrala delarna. Många undviker trängseln i tunnelbanan och använder andra transportsätt i stället, såsom bil och cykel.

Genom det radiella tunnelbanenätet, där alla linjer passerar City, blir belastningen på tunnelbanan högre än vad den skulle vara med fler tvärförbindelser i tunnelbanenätet. Många busslinjer skulle kunna ersättas, åtminstone delvis, med tunnelbana. Det gäller till exempel stombusslinje 4 där en ny tunnelbanelinje mellan Liljeholmen och Fridhemsplan skulle kunna bidra till minskad busstrafik på gatunätet.

Orealistiska förslag utan Östlig förbindelse

Handelskammaren vill betona att de tilltalande visioner som presenteras i planerna tyvärr skulle få motsatt effekt så länge alternativa färdvägar genom Stockholms stad saknas.

Östlig förbindelse innebär att en komplett ringled runt Stockholms innerstad färdigställs. Huvuddelen av den är redan byggd med Södra länken, Essingeleden och Norra länken. Först genom att färdigställa ringen får de andra investeringarna full effekt.

De trafiksimuleringar som Handelskammaren genomfört med hjälp av konsultföretaget WSP visar på en trafikavlastning av hela innerstaden på elva

procent. För vissa gator blir avlastningen upp till 50 procent. De flesta gator i City får en avlastning på cirka 30 procent. Det skulle möjliggöra omvandling av gatuutrymme till gång- och cykelbanor. Utan Östlig förbindelse är sådana åtgärder helt orealistiska. Stadens ställningstagande om Östlig förbindelse måste därför omprövas.

Närmare om planerna

Trafik- och gatumiljöplanen är uppdelad i två delar: pågående och planerade projekt samt idéförslag.

Pågående och planerade projekt

När det gäller pågående och planerade projekt handlar mycket om upprustning av torgytor och gångbanor. Något som Handelskammaren välkomnar. Det är viktigt att City är trevligt och upplevelserikt. Handelskammaren verkar för det i många år, bland annat genom sitt engagemang i City i samverkan.

Men det finns några allvarliga invändningar mot pågående och planerade projekt. Några av dessa beskrivs nedan.

Klarabergsgatan

Avstängningen av Klarabergsgatan för biltrafik innebär att Citys viktigaste östvästliga stråk försvinner. Biltrafiken har nu flyttat till gator Mäster Samuelsgatan och Olof Palmes gata. Där är det numera ofta stillastående köer på dessa smala gator. Särskilt olämpligt är detta på Mäster Samuelsgatan som är en affärsgata med omfattande gångtrafik.

Åtgärder måste, enligt Handelskammaren, därför vidtas för att förbättra framkomligheten på de gator som får ta över trafiken på Klarabergsgatan.

Stallgatan och Nybroplan

På Nybroplan har ett körfält tagits bort och ersatts av ett brett cykelfält. Även på delar av Stallgatan har ett körfält ersatts av cykelbana. Detta trots att det finns en utmärkt cykelförbindelse i Arsenalsgatan–Raoul Wallenbergs torg bara några tiotal meter därifrån.

Åtgärden har begränsad betydelse för att förbättra för gående och cyklister, och det aktuella genomförandet är i dagsläget otydligt för gående och andra trafikanter. Inskränkningen i antalet körfält försvårar framkomligheten på det viktiga stråket Skeppsbron, Strömbro, Stallgatan, Nybroplan, Strandvägen som utgår en förbindelselänk mellan hela Stockholmsregionens nordöstra och sydöstra delar. När Slussenombyggnaden är färdig kommer förmodligen trycket att öka på den förbindelsen. Det är där dagens Österled går. En förbindelse som skulle kunna ersättas av ett fullföljande av ringen runt innerstaden. Så länge inte den är byggd måste trafiken fram här om inte regionen ska lida allvarlig skada

Handelskammaren anser att det finns ett behov av två körfält österut mot Strandvägen på Stallgatan–Nybroplan. Den befintliga cykelbanan vid

Nybroplan och Nybrokajen behöver markeras tydligare, breddas något och göras jämn i stället för att ta en stor del av körfältet.

Torsgatan

Torsgatan är en viktig förbindelselänk till Solna. I och med bebyggelsen i Hagastaden med 6 000 nya bostäder och 14 000 arbetsplatser kommer trycket på Torsgatan att öka.

Handelskammaren avstyrker förslaget att i detta läge att ta bort ett körfält från Torsgatan.

Upprustning av Vasagatan

Vasagatans upprustning är ett angeläget projekt. Men det innebär kraftiga inskränkningar i antalet körfält och i angöringsmöjligheterna på gatan.

I och med att Klarabergsgatan stängts av för biltrafik måste all angöring till den nya pendeltågstationen ske från Vasagatan, vilket ökar trafiktrycket där. Många av de restauranger och butiker som ligger utefter Vasagatan har inga andra möjligheter att ta in sina varor än direkt från Vasagatan, vilket gör att de inte kan ligga kvar där om angöringsmöjligheterna försvinner. Däremot är det bra att det blir tillåtet med vänstersväng från Vasagatan upp på Söderleden. Det minskar trycket på gatan och ger smidigare trafikföring.

Handelskammaren anser att tillåta vänstersväng från Vasagatan upp på Söderleden är en åtgärd som borde genomföras omgående eftersom Slussens ombyggnad gör att många väljer denna väg från Norrmalm och Gamla stan mot Södermalm.

Idéförslag

Även i avsnittet om idéförslag saknas hänsyn till tillgänglighet, framkomlighet och stadens funktion.

Cykelbanor på Birger Jarlsgatan

Cykelbanor på Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan har utretts tidigare av trafikkontoret som funnit en sådan åtgärd omöjlig att genomföra. Nu föreslås en lösning där busskörfältet söderut tas bort. Bussarna ska då dela körfält med biltrafiken.

När bussarna stannar vid hållplatser ska biltrafiken vänta bakom. Det innebär en kraftig försämring av framkomligheten på en av stadens viktigaste nord-sydliga förbindelser. Den typen av busshållplatser föreslås även på Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan. Men här finns det redan cykelbana. I stället föreslår trafikplanen att gångbanan breddas och att cykelbanan läggs utanför trädraden. Ett körfält från Birger Jarlsgatan in på Norrlandsgatan tas bort. Detta visar tydligt att syftet i första hand är att försämma framkomligheten för biltrafiken.

Gångtrafiken är inte särskilt omfattande på sträckan. Att lägga cykelbanan utanför trädraden ökar risken för de mycket farliga konflikterna mellan tung

trafik och cyklar. En lösning som Handelskammaren varnade för redan för 20 år sedan när cykelbanorna på Sveavägen planerades. Precis som vi förutspådde då har den typen av lösning skördat flera cyklisters liv.

Handelskammaren anser att staden inte bör genomföra planerna på cykelbana på Birger Jarlsgatan söder om Stureplan. Gatan är för alltför smal och en alltför viktig förbindelselänk mellan innerstaden och Roslagstull för att det ska vara möjligt att minska trafikytorna ännu mer än vad som redan gjorts i samband med de nya busskörfälten för några år sedan. Norr om Stureplan bör cykelbanan ligga kvar i sitt nuvarande läge innanför trädraden.

Hamngatan

Planen föreslår att Hamngatan stängs av helt för trafik. Det är en orimlig tanke att stänga av en av viktigaste och mest trafikerade gatorna i City. Det kommer att göra det omöjligt att ta sig från Östermalm till City och vidare till Regeringsgatan och stråket söderut. Det skulle effektivt stänga av förbindelsen mellan innerstadens olika delar och en viktig del av den genomfartstrafik och distributionsväg som dominerar i City i dag. Utan en Östlig förbindelse är detta ett fullständigt orealistiskt och verklighetsfrånvänt förslag då ett helhetsperspektiv saknas.

Handelskammaren avstyrker förslaget att Hamngatan stängs av helt för trafik.

Klaratunnelns östra gren

Klaratunnelns östra gren föreslås stängas av för att den trafiken i stället ska flyttas till Klarastrandsleden, som i dag har stillastående köer en stor del av dagen, och till Sveavägen, där planen samtidigt föreslår minskat antal körfält. Att leda trafiken på hårt belastade gator i stället för i en tunnel som redan finns måste vara en felprioritering.

Handelskammaren anser att Klaratunnelns östra gren fortsatt ska vara öppen för trafik.

Sveavägen

Även på Sveavägen vill man ta bort körfält. Denna gata utgör en viktig pulsåder i hela regionen. Med minskad kapacitet både på Sveavägen och Birger Jarlsgatan blir det utomordentligt svårt att ta sig mellan norra och södra Stockholm.

Ett körfält på Sveavägen bör enligt Handelskammaren inte tas bort.

Kungsgatan

Kungsgatan öster om Sveavägen är ett viktigt öst-västligt stråk för bilar och bussar. Planens förslag att ta bort ytterligare körfält på Kungsgatan skulle skapa stora trafikproblem i City.

Hötorgsfaret

På Sveavägens västra sida söder om Kungsgatan föreslås att angöringsmöjligheterna tas bort eftersom det skulle kunna ske i Hötorgsfaret. Detta förefallet vara illa underbyggt.

Faret har av historiska skäl begränsningar – som inte har åtgärdats. Hötorgsfaret är byggt för vänstertrafik och med en fri höjd (2,8 m) som gör att många lastbilar inte kan köra in där. Många butiker och restauranger vid Sveavägen och angränsande gator kan inte använda Hötorgsfaret på grund av den låga höjden och den trånga och komplicerade trafikföringen inne i faret.

När biografen Sergel byggdes fanns möjlighet att öka takhöjden i Hötorgsfaret. Staden valde att inte ta den kostnaden då. Nu visar sig konsekvenserna av ett kortsiktigt beslut.

Handelskammaren anser att angöringsfältet på Sveavägens västra sida måste vara kvar för att varuförsörja många av de butiker och restauranger som finns i området.

Remisshantering

Handelskammaren vill också rikta skarp kritik mot hanteringen av planerna. Att två så tunga och viktiga förslag av avgörande betydelse för hela regionens funktion remitteras i början av sommaren med svarstid till sista augusti tyder på att staden inte vill ha genomarbetade remissvar. Att Handelskammaren har fått förlängd remisstid mildrar inte vår kritik mot hanteringen i stort. Staden omöjliggör med detta förfarande den konstruktiva dialog som är nödvändig för att alla aktörer ska kunna bidra till en långsiktigt hållbar omdaning av stadskärnan.

Slutsats

Stockholms City är navet i en region som är betydligt större än Stockholms stad. City är en angeläget för hela Stockholms län, men också för hela Sverige.

Staden kan inte betrakta City endast som en kommunal angelägenhet. City måste fungera för alla de verksamheter som finns där. Men på grund av årtal av eftersatt utbyggnad av infrastrukturkapaciteten är City också utsatt för omfattande genomfartstrafik. Stora delar av regionens trafik går rakt igenom City. Såsom understryks i planen består 60 procent trafiken av genomfartstrafik där resan varken påbörjas eller avslutas i Stockholms City. I ljuset av detta är det helt orimligt att Stockholms stad på eget bevåg ska begränsa rörligheten för människor och företag i hela regionen.

Ingen av de två planerna har några förslag som har med stadens funktion att göra. De medför tvärtom omfattande inskränkningar i möjligheterna att leva och verka i Stockholm, inte bara i City utan i hela regionen. Staden måste ta ett större regionalt ansvar. Det skulle också vara ett sätt att visa ledarskap i frågor om stad och land, för innerstad och förort.

Handelskammaren anser att varken Program för City eller Trafik- och gatumiljöplan för City kan ligga till grund för det fortsatta arbetet med att förbättra Citys attraktivitet och funktion. Förslagen och bristen på konsekvensanalyser inger inte förtroende. Stadens funktionssätt måste analyseras och beskrivas utförligare i arbetet med trafik- och gatumiljöplaner. De remitterade planerna uppvisar en låg grad av förståelse för att en stad till stor del är en plats för handel, tjänster och annan kommersiell verksamhet.

FÖR STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE

Maria Rankka
Verkställande direktör

Fredrik Sand
Ansvarig infrastruktur och transporter

Daniella Waldfogel
Ansvarig stadsmiljö