



Sändlista remiss

Instans	Svar
Trafikförvaltningen	x
Polisen	x
Brandförsvaret	x
Taxiförbundet	
Cykelfrämjandet	
Nyttotrafikkommittén	x
Stockholms läns bussbranschförbund	
NTF	
PRO	
Stockholms handelskammare	x
Fotgängarnas förening	
Alecta	
AMF Fastigheter	
Axfast	
Hufvudstaden	x
Jernhusen	x
KLP	
Ramsbury	
Svenska kyrkan	
Vasakronan	
Stadsbyggnadskontoret	x
Exploateringskontoret	
Stockholm business region	x
Miljöförvaltningen	x
Norrmalms stadsdelsförvaltning	x

Sammanfattning av remissyttranden

Instans	Yttrande	Kommentar
Trafikförvaltningen	Trafikförvaltningen ser positivt på alternativet utan biltrafik. En avstängning av Klara Norra Kyrkogata innebär dock att de bussar som idag trafikerar denna gata måste ges andra färdvägar och hållplatslägen. Trafikförvaltningen förutsätter att staden kan garantera fullgoda alternativ för vändning av ersättningsbussar och annan busstrafik i anslutning till spårvägens ändhållplats samt erforderlig hållplatsyta för Södertörnsbussarna i attraktivt centralt läge. Trafikförvaltningen har i granskningen samrått med Spårväg City.	I samband med arbetet med programmet har de frågor som tas upp i remissyttrandet diskuterats med Trafikförvaltningen. Några alternativa lösningar för den berörda busstrafiken har därvid tagits fram. I det fortsatta arbetet kommer trafikkontoret att fortsätta detta samråd med trafikförvaltningen för att hitta fullgoda alternativ.
City polismästardistrikt	Citypolisen förordar alternativet utan bilar. Den ökade ytan för gångtrafik skulle kunna bli en plats där ordningsstörande personer befinner sig, vilket skulle kunna skapa en otrygg miljö främst kvällar och nätter. Rätt belysning kan vara till hjälp. Polisen känner oro för framkomligheten för polisbilar och föreslår att ett särskilt körfält inrättas för utryckningstrafik.	Den föreslagna förändringen och standardhöjningen av gaturummet samt förbättring av gatubelysning kommer sannolikt att bidra till att skapa en tryggare miljö. I den vidare planeringen kommer kontoret att beakta utryckningstrafikens behov.
Polismyndigheten i Stockholms län	Ut trafiksäkerhetssynpunkt är alternativet utan biltrafik att föredra.	
Stockholms brandförsvär	Brandförsvaret ser positivt på att gatan ges en sådan utformning att konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter minimeras. I den fortsatta planeringen ska hänsyn tas till framkomlighet för räddningsfordon. Gatan är primär utryckningsväg och framkomligheten för	Frågan om kontaktledningarna hanteras av Trafikförvaltningen inom projekt Spårväg City. I den fortsatta planeringen kommer trafikkontoret att samråda med Stockholms brandförsvär så att synpunkterna kan arbetas in i den

	räddningsfordon får inte försvåras. Brandförsvarets stegbilar måste ha plats för uppställning så att samtliga delar av byggnaderna går att komma åt. Kontaktledningar får inte försvåra arbetet. Hänsyn måste tas till åtkomst av släckvatten, där vissa delar av gatan idag saknar brandposter.	slutliga lösningen.
Stockholms Nyttotrafikkommitté	Nyttotrafikkommittén ser svårigheter med leveranser till verksamheterna längs den aktuella sträckan om det blir förbud mot biltrafik. Förslaget att kunna sköta varudistribution på gångytan vissa tider är en trafiksäkerhetsrisk. Kommittén kräver att det inrättas en central varumottagning för leveranser till Klarabergsgatan. Vi vill också ha en analys av konsekvenserna i andra delar av City för kollektivtrafiken för gods och personer. Kommittén saknar redovisning hur varuförsörjningen ska ske på gatans södra sida mellan Klara Östra Kyrkogata och Sergels torg. Det är nödvändigt att buss och taxi ska få trafikera kollektivkörfälten.	De flesta verksamheter varuförsörjs redan idag via lastfar under fastigheterna. Det är endast den södra delen mellan Nils Ferlins Torg och Klara Östra Kyrkogatan som tills vidare föreslås varuförsörjas från gatan. Varudistributionen föreslås ske på tider då gångtrafiken är mindre. Liknande situation finns på andra gångytor i innerstaden bl.a. Biblioteksgatan och Götgatan. Leveranserna till dessa fastigheter blir svårare i alternativet med biltrafik, eftersom man även då måste använda gångbanan men denna är betydligt smalare i biltrafikalternativet. Taxi och buss som inte går i linjetrafik får inte trafikera kollektivkörfälten och hållplatsområdet, då det annars skulle uppstå framkomlighetsproblem för spårvagn och buss
Stockholms Handelskammare	Handelskammaren ställer sig inte bakom en avstängning av Klarabergsgatan för biltrafik. Hamngatan-Klarabergsgatan är sedan länge utpekad som det enda fungerande öst-västliga stråket för biltrafiken i innerstaden. Den västra	Trafikkontoret anser att det är stora nackdelar med att behålla biltrafiken på Klarabergsgatan med den förväntade gångtrafikökningen och byggandet av Spårväg City. City är promenadstadens mittpunkt och

	delen av Mäster Samuelsgatan är viktig för handeln och stadsmiljön. Det skulle innebära stora nackdelar för hela City att öka trafiken där. Längre körvägar i City ökar dessutom belastningen på gatunätet totalt sett och medför rimligen ökade utsläpp. Klarabergsgatan är väl lämpad för biltrafik. Det är bättre att biltrafiken går där än någon annanstans i City. Det är en bred gata och en storskalig miljö, som kommer att bli svår att göra attraktiv för uteserveringar och handel. Det är nödvändigt att hitta en lösning som innebär att distributionen till butikerna i kvarteret Orgelpipan kan klaras av. Utan fungerande distribution är det inte möjligt att ha vare sig butiker, serveringar eller någon annan verksamhet i huset. Handelskammaren har hela tiden ifrågasatt nyttan av Spårväg City. Stockholm behöver fungerande kollektivtrafiklösningar och attraktiva gatustråk. Men det behövs även biltransporter för människor och gods. Enligt vår mening går därför en avstängning av Klarabergsgatan mot utvecklingen av en attraktiv innerstad i Stockholm.	visionen är att City ska vara en inbjudande första anhalt för besökare. Klarabergsgatan, Drottninggatan och området kring Sergels Torg är några av stadens mest välbesökta platser, och kommer bli det ännu mer då kollektivtrafiken byggs ut i City. En begränsning av biltrafiken på Klarabergsgatan kommer att leda till att det blir lite krångligare att köra bil i City, samtidigt som det blir enklare och mer attraktivt att resa kollektivt, gå eller cykla. Alternativ för biltrafiken finns, och omfördelningen kommer att ske främst lokalt men även längre från City. Det blir mer biltrafik på Mäster Samuelsgatan, men vissa negativa effekter av större förändringar är oundvikliga. På längre sikt väntas ändå biltrafiken i City minska tack vare utbyggnad av kringfartsleder, förbättrad kollektivtrafik och utbyggt cykelvägnät samt utveckling av trängselskatten.
Hufvudstaden AB	Huvudstaden ser positivt på att Klarabergsgatan utvecklas och moderniseras. Det är dock viktigt med god framkomlighet för biltrafik och vi är därför positiva till alternativet med biltrafik. Det måste finnas angoringsmöjlighet bl.a. till apoteket. Infästning av linspänn för kontaktledningar ska ske i separata stolpar och inte i fasader. Det är bra att	Det är ingen skillnad mellan alternativen vad gäller angoringsmöjlighet till fastigheten. Det kommer att vara möjligt att angora från Klarabergsviadukten i anslutning till fastigheten. Frågan om kontaktledningarnas infästning kommer att utredas vidare i samråd med fastighetsägarna.

	transporter med cykel främjas. Vi vill att den påbörjade dialogen mellan staden och fastighetsägarna fortsätter.	
Jernhusen	Jernhusen är mycket positiva till att skapa en attraktivare, livligare och tryggare gatumiljö med ett utvecklat handels- och restaurangutbud. Den nya utformningen skulle dock tagits fram tillsammans med de större berörda fastighetsägarna och det är problematiskt att staden inte studerar helheten utan endast en etapp av Klarabergsgatan. • Det saknas en tydlig vision för Klarabergsgatans långsiktiga utveckling. • Hur påverkas det kommersiella utbudet längs Klarabergsgatan och angränsande kvarter av en bilfri gata? • Det saknas trafikanalyser som mer exakt belyser hur de olika resenärsslagen påverkas • Hur tas det ökande antalet cyklister om hand och var ordnas cykelparkering? • På vilka prognosantagande grundas programutredningen? Torget och avstängningen av Klara Västra Kyrkogata får inte negativt påverka angöringsmöjligheterna längs gatan. Frågan om infästning av kontaktledningarna måste utredas vidare i samråd med berörda fastighetsägare.	Staden har tagit fram ett program för ny utformning av Klarabergsgatan som i mars redovisades för berörda fastighetsägare. Förslaget har nu remitterats till bl.a. fastighetsägarna som getts tillfälle att lämna synpunkter. Dessa synpunkter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med en ny utformning av Klarabergsgatan. Hela Klarabergsgatan ingår i utredningen, inte bara en etapp. Kontoret anser att det finns en tydlig vision för Klarabergsgatan – att ta bort biltrafiken och utveckla gatan för gående, cyklister och kollektivtrafik. Det kommersiella utbudet styr fastighetsägarna över (och slutligen marknaden), men förutsättningarna för handel bör förbättras påtagligt om biltrafiken tas bort. Trafikanalyser och cykelfrågor belyses i utredningen. Prognosantaganden kan man fördjupa sig i det underlag som finns till utredningen. Frågan om kontaktledningarnas infästning kommer att utredas vidare av Trafikförvaltningen i projekt Spårväg City.
Stadsbyggnads-	Stadsbyggnadskontoret är positivt till en	Trafikkontoret kommer att samordna

kontoret	utveckling av gatumiljön längs Klarabergsgatan. Alternativet utan biltrafik förordas då det är i linje med stadens vision för City och framkomlighetsstrategin. Alternativet ger god framkomlighet för de prioriterade trafikslagen samtidigt som en levande gatumiljö kan ta plats. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att det fortsatta arbetet vad gäller utformning och gestaltning kommer att ske i relation med övriga projekt i anslutning till aktuell gatusträckning och i samråd med berörda parter.	med andra projekt och samråda med berörda parter längs Klarabergsgatan i det fortsatta arbetet.
Stockholm Business Region	SBR anser att alternativet utan biltrafik är att föredra. Det lyfter fram gatans kvaliteter där gående, cyklister och kollektivtrafik (inklusive taxi) prioriteras och möjliggör en god helhetsmiljö och ett attraktivt stadsliv i enlighet med Promenadstaden. SBR bedömer inte att handeln kommer att påverkas negativt genom att biltrafiken försvinner utan att det faktum att det blir större flöden av gående och kollektivtrafik snarare har en gynnsam effekt. Sammantaget ger detta förutsättningar att göra Klarabergsgatan till en attraktiv bytespunkt för resenärer med tåg, spårväg och buss samtidigt som miljön lyfts för alla som vistas på gatan.	
Miljöförvaltningen	Miljöförvaltningen förordar alternativet utan biltrafik. Det förslaget följer övrig inriktning i staden som framkomlighetsstrategin. Möjligheter att transporter till berörd handel kan ske genom samdistribution bör belysas i fortsatt arbete, liksom bullersituationen med enbart bussar och spårväg. Är det möjligt att genom det	Varudistributionen är en fråga som kommer att behöva utredas vidare i samråd med fastighetsägarna när beslutet om trafiklösning är fattat. Omvandling av kontor till bostäder är en fråga som redan hanteras av stadsbyggnadskontoret i samråd med

	bilfria alternativet omvandla viss kontorsverksamhet utmed gatan till bostäder? Möjligheter till enkelsidiga bostäder?	fastighetsägarna.
Normalms stadsdelsförvaltning	Stadsdelsförvaltningen förordar det bilfria alternativet då vi tror att det bidrar till att uppnå stadens mål om en levande attraktiv och trygg stadsmiljö i världsklass	

Strategisk Planering
Planering

BREV
2013-04-19

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Pauline Sedin
08-6863475
pauline.sedin@sll.se

Klarabergsgatan

Trafikkontoret har fått i uppdrag från trafik och renhållningsnämnden att utreda en ny utformning av Klarabergsgatan där Spårväg City integreras i den färdiga utformningen på ett attraktivt och funktionellt sätt.

Trafikkontoret har skickat över en utredning för granskning, som beskriver utformning och konsekvenser av Klarabergsgatan mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergels Torg utan biltrafik och jämfört med ett alternativ med biltrafik.

Trafikförvaltningens synpunkter

Trafikförvaltningen ser positivt på en utformning som prioriterar gående, cyklister och kollektivtrafik och tar bort biltrafiken. Dock uppstår det problem för busstrafiken när Klara Västra Kyrkogata föreslås stängas av vid Klarabergsgatan där en av Citybanans entréer ska ligga. Dels för den busstrafik som går mot Södertörn och som idag går söderut via Klara Västra Kyrkogata – Vattugatan och sedan vidare på Centralbron, dels för linje 69 mot Djurgården som går via Klara Västra Kyrkogata norrut. För närvarande går den Klara Norra Kyrkogata på en ombyggnad av OP 6. Om denna lösning måste permanentas innebär det konflikter med spårvagnen när den är på plats, eftersom 69:an måste korsa spåren. Trafikförvaltningen anser inte att det är en bra lösning, då bussarna allvarligt riskerar försämra punktligheten för spårvägstrafiken när denna slutligen trafikeras med en turtäthet varannan minut och alla vändrörelser ska hinnas med inom dessa korta tidsintervall. Dessutom behöver vändmöjligheter för ersättningstrafik för spårvägen åstadkommas och då anser Trafikförvaltningen att möjligheten att vända medsols i sträckningen Klara Norra Kyrkogata – Mäster Samuelsgatan – Vasagatan – Klara Västra Kyrkogata bör beaktas.

Om staden väljer att stänga Klara Västra Kyrkogata för busstrafik förutsätter Trafikförvaltningen att staden kan garantera fullgoda alternativ för dels

Stockholms läns landsting
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

Strategisk Planering
Planering

BREV
2013-04-19

Diarienummer

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

vändning av ersättningsbussar och annan busstrafik i nära anslutning till spårvägens ändhållplats, dels erforderlig hållplatsyta för Södertörnsbussarna. Ett krav är att hållplatserna ska ligga i ett läge som är attraktiv för resenärerna, då syftet är att avlasta tunnelbanans Gröna linje mellan T-Centralen och Gullmarsplan, där det under framförallt högtrafik kan vara mycket trångt. Förläggs bussarna på en mindre attraktiv plats sker en överströmning till tunnelbanan som inte är önskvärd.

Trafikförvaltningen har i granskningen samrått med projekt Spårväg City.

Med vänliga hälsningar

Pauline Sedin

Remissyttrande gällande programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan

Klara närpolis är det mest resursstarka närpolisområdet i City polismästardistrikt och omfattas geografiskt av församlingarna Klara, Jacob och Storkyrkoförsamlingen. Det är således det minsta till ytan men samtidigt det mest brottskoncentrerade området i hela Stockholms län. Förmodligen i hela Sverige.

Klara närpolis bedriver övervakning av allmän ordning, säkerhet och trafik samt även spaning i området, nästan dygnets alla timmar. Kontinuerlig uppföljning av förekomst av brottsstatistik och andra händelser genomförs löpande. Klara närpolis lämnar även remissyttranden i tillståndsärenden ärenden gällande både användande av offentlig plats samt behov av ordningsvakter.

Med anledning av ovan sagda får Klara närpolis anses ha den mest rättvisande bilden av läget i aktuellt område, sett utifrån *polisiärt perspektiv*. Svaret är belyst inte enbart ur ett trafikperspektiv.

Nedan redovisade svar i prioriteringsordning

Trafik / Säkerhet

I detta hänseende får det anses att blandning av olika trafikslag skall förekomma så lite som möjligt och därför är en gata **utan** biltrafik att föredra.

Ordning

Man skall inte bortse från en inte omöjlig konsekvens avseende utökad yta för gångtrafik och att detta kan skapa mer plats där ordningsstörande personer samlas och uppehåller sig vilket kan skapa en otrygg miljö. Inte minst på kvällar och nätter. Dock borde detta kunna avhjälpas med bla. rätt belysning. Övrig tid förväntas detta inte göra utgöra något större problem.

Framkomlighet

Väcker frågeställningar kring vad det kan få för konsekvenser, dels på själva Klarabergsgatan, dels i dess närområde. Allmän framkomlighet har Klara närpolis inte några närmare synpunkter på men ser farhågor kring framkomlighetsproblem för egen personal med fordon i ingripande- och övervakningshänseende.

Ett konkret förslag är säkra utryckningsväg längs Klarabergsgatan genom att ett särskilt körfält eller motsvarande inrättas på platsen.

Sammanfattning

En samlad bedömning ger vid handen att Klara närpolisområde är av uppfattningen att förslaget **utan** biltrafik är att föredra.

Namnlös

Yttrande över programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan.

Med tanke på den beräknat kraftiga ökningen av oskyddade trafikanter efter utbyggnad av Citybanan och Spårväg City, anser trafikenheten att från trafiksäkerhetssynpunkt är alternativet utan biltrafik att föredra. Härmed skapas större ytor för både gångtrafikanter och cyklister och vi slipper de situationer då gående ska korsa körbanan för att komma till- eller från hållplatsområde i gatumitt.

Vi är väl medvetna om att det bilfria alternativet medför ökad belastning på det intilliggande gatunätet med köbildning och vissa framkomlighetsproblem. Samråd i ärendet har skett med City polismästardistrikt, Klara närpolisområde.

För polismyndigheten i Stockholms län

Anders Kalén



Stockholms Stad
Trafikkontoret
Att. Kristoffer Tengliden
Box 8314
104 20 Stockholm

Ang. programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan

Storstockholms brandförsvär (SSBF) har av Stadsbyggnadskontoret i Stockholms stad erbjudits möjlighet till yttrande avseende rubricerat ärende. Yttrandet behandlar hanteringen av tekniska olycksrisker och möjlighet till räddningsinsatser. Med tekniska olycksrisker avses i detta sammanhang sådana olycksrisker, exempelvis brand, explosion och utsläpp av farliga ämnen, som kan kopplas till exempelvis industrianläggningar, transportsystem och kemikalier. Olycksrisker bör beaktas för att tillgodose krav på hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt risken för olyckor enligt plan- och bygglagen (2010:900). Olycksrisker är dessutom att betrakta som en olägenhet enligt miljöbalken (1998:808) och ska beaktas i planers och programs behovsbedömningar samt eventuella miljökonsekvensbeskrivningar.

Underlag för yttrande

Som underlag för yttrandet har SSBF tagit del av följande handlingar:

- Granskningsbrev
- Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan (Grontmij)

Hantering av olycksrisker

Brandförsvaret ser positivt på att gatan ges sådan utformning att konflikter mellan biltrafik och oskyddade trafikanter minimeras. Antal gående i området bedöms öka inte minst då Citybanan blir klar.

Möjlighet till räddningsinsatser

Vid planeringen av området behöver hänsyn tas till tillgänglighet och framkomlighet för brandförsvarets räddningsfordon, dels för planerad ny exploatering och dels för befintlig bebyggelse.

Klarabergsgatan är idag en primär utryckningsväg av stor betydelse vid larm till adresser i City. Det innebär att framkomligheten för brandförsvarets räddningsfordon inte får försvåras.

Enligt Boverkets byggregler (samt även äldre byggnadsbestämmelser) är det tillåtet att projektera byggnader där brandförsvarets stegutrustning förutsätts kunna utgöra den alternativa utrymningsvägen från bostäder och kontorsmiljö, förutsatt att brandförsvaret kan vara på plats inom rimlig tid. Denna lösning är den vanligaste för bostäder upp till åtta våningars höjd. Detta gör att brandförsvarets bärbara stegar samt i de flesta fall brandförsvarets stegfordon måste ha plats för uppställning och för att komma åt samtliga delar av en byggnad som projekterats på detta vis.

Byggnaderna behöver även vara åtkomliga för brandförsvarets räddningsfordon för räddnings- och släckinsatser.

För framkomlighet kräver brandförsvarets räddningsfordon normalt BK2 väg. Ibland behöver så kallade räddningsvägar byggas för att brandförsvarets höjdfordon ska kunna utnyttjas som alternativ utrymningsväg från byggnader. Brandförsvaret hjälper gärna till för att vid behov dimensionera en sådan väg på rätt sätt.

Vid ombyggnad av Klarabergsgatan behöver även hänsyn tas till tillgång av släckvatten. Brandpostnätet i området kan behöva kompletteras för att uppnå minimikraven i Va verksföreningen dimensioneringsregler för brandpostnät. Gäller speciellt på sträckan Klarabergsgatan västerut / Klarabergsviadukten där brandposter idag saknas samtidigt som nya byggnader har byggts eller planeras.

Spårvägens kontaktledningar planeras och utformas så att en räddningsinsats intill gatan inte försvåras och att brandförsvarets maskinstegar snabbt kan ställas upp och resas mot angränsande byggnader.

Träd eller annan vegetation kan inte planteras på gatan eller motsvarande så nära respektive fasad att åtkomligheten för brandförsvarets stegutrustning kan komma att försvåras vid en livräddnings- eller släckinsats.

Övrigt

Brandförsvaret stödjer gärna Stadsbyggnadskontoret i det fortsatta arbetet eller om något av ovanstående verkar oklart.

Sändlista

nils-goran.nilsson@grontmij.se

Storstockholms brandförsvär

Kjell Wahling
Brandingenjör

Internkontroll		
Handlagt av:	Granskat av:	
Kjell Wahling	Lars-Olof Bergman	



Stockholms Nyttotrafikkommitté

Grundad 1957

Samverkansorgan för företag och fackföreningar inom den yrkesmässiga trafiken i STOCKHOLMS LÄN

Stockholm 2013-04-17

Grontmij AB
Nils-Göran Nilsson
Box 47303
100 74 Stockholm

Ang. programutredning Klarabergsgatan.

Stockholms Nyttotrafikkommitté har tagit del av programutredningen för ny utformning av Klarabergsgatan.

Vid genomgång av materialet kan vi utläsa att det blir svårigheter med leveranser till verksamheterna mellan Cityterminalen och Sergelrondellen om förbud mot biltrafik blir alternativet. I förslaget framkommer att man skulle kunna köra på gångbanan vissa tider mellan Cityterminalen och Klara Östra Kyrkogatan. Denna lösning ser vi som en uppenbar trafiksäkerhetsrisk för oskyddade trafikanter som inte räknar med att stora fordon skall komma körande på gångbanan vilket kommer att utgöra en irritation bland fotgängare och cyklister.

För varumottagning till hela Cityområdet utmed Klarabergsgatan kräver vi att det inrättas en central varumottagning med mottagare som har rätt att kvittera levererade varor som därefter distribueras genom interna transporter till området.

Rapportern har heller inte tagit hänsyn till den andelen av transporter som skapas av den ökande internethandeln

Vidare nämns i rapportern att förändringar skapar ett ökat trafiktryck på andra delar av city och det kan inte nonchaleras utan kräver en analys vilka konsekvenser det får för både kollektivtrafiken för gods och personer.

Vändplatsen som planerats på Klara Östra Kyrkogata i anslutning till Klarabergsgatan är så liten att det inte går att använda denna för större fordon. Sträckan mellan Klara Östra Kyrkogata och Sergels torg har även verksamheter som kräver leveranser, hur detta skall ske framgår inte av programutredningen.

För buss och taxi har vi kunnat utläsa att dessa trafikslag skall få trafikera busskörfälten vilket är nödvändigt för undvikande av långa omkörningsvägar och en försämrad miljö i andra delar kring Cityområdet. Hur lösningen för Södertörnsbussarna skall lösas framgår inte av programutredningen.

Stockholms Nyttotrafikkommitté

Harald Ljung



Stockholms Handelskammare

Trafikkontoret, Trafikplanering
Box 8311
104 20 Stockholm

Bilagor
Infoga namn på bilagor

Stockholm, den 3 maj 2013

130075

Remissvar avseende Programutredning för Klarabergsgatan

Stockholms Handelskammare har givits tillfälle att lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Handelskammaren kan inte ställa sig bakom en avstängning av Klarabergsgatan för biltrafik. Hamngatan-Klarabergsgatan är sedan länge utpekat som det enda fungerande öst-västliga stråket för biltrafiken i innerstaden. Kungsgatan har genomfartsförbud. Mäster Samuelsgatan har inte kapacitet eller utformning för att klara den trafiken. Det är redan i dag mycket besvärligt i korsningen Mäster Samuelsgatan-Norrandsgatan.

Den västra delen av Mäster Samuelsgatan är viktig för handeln och stadsmiljön. Det skulle innebära stora nackdelar för hela City att öka trafiken där. Längre körvägar i City ökar dessutom belastningen på gatunätet totalt sett och medför rimligen ökade utsläpp.

Klarabergsgatan är väl lämpad för biltrafik. Det är en bred gata och en storskalig miljö, som kommer att bli svår att göra attraktiv för uteserveringar och handel. Den långa Åhlénfasaden utgör en påtaglig begränsning när det gäller möjligheterna att skapa en omväxlande och attraktiv gatumiljö. Det är alltså betydligt bättre att biltrafiken går där än någon annanstans i City.

Det är nödvändigt att hitta en lösning som innebär att distributionen till butikerna i kvarteret Orgelpipan kan klaras av. Utan fungerande distribution är det inte möjligt att ha vare sig butiker, serveringar eller någon annan verksamhet i huset.

Handelskammaren har hela tiden ifrågasatt nyttan av Spårväg City. Spårvägen innebär mycket stora investeringar och en begränsad trafiknytta i förhållande till busstrafiken. Spårvägen tar större utrymme i gaturummet än vad bussarna gör.

Om Spårväg City innebär en total undanträngning av biltrafiken på Klarabergsgatan är det uppenbart att det är en gökunge i åtminstone ett tydligt perspektiv.

Stockholm behöver fungerande kollektivtrafiklösningar och attraktiva gatustråk. Men det behövs även biltransporter för människor och gods. Enligt vår mening går därför en avstängning av Klarabergsgatan mot utvecklingen av en attraktiv innerstad i Stockholm.

Fredrik Johansson

Anna Wersäll

Chef Analys o Policy

Näringspolitisk expert

Stockholm 2013-04-19

Grontmij AB
Nils-Göran Nilsson

Remiss programutredning Klarabergsgatan

Hufvudstaden är tomträttsinnehavare av kvarteret Orgelpipan 7. Vi har granskat programutredningen och återkommer med följande synpunkter.

- Vi ser positivt till att Klarabergsgatan utvecklas och moderniseras. Vi tror dock att det även i framtiden är viktigt med en god framkomlighet för biltrafik i Stockholms innerstad. Inom en snar framtid kommer dagens bilpark att ersättas av mer miljövänliga fordon. Vi är därför i dagsläget positiva till förslaget med bibehållen biltrafik på Klarabergsgatan.
- Oavsett vilket förslag som väljs så måste det finnas angöringszoner för transporter och leveranser till vår fastighet. Exempelvis har vi ett dygnetrunt öppet apotek där korta stopp erfordras. Vidare är det viktigt att tillgodose de behov som funktionshindrade ställer på den fysiska gatumiljön.
- Åtkomlighet för ambulanser och räddningstjänsten förutsätter vi att ni beaktar fullt ut.
- Infästning av linspännen för kontaktledningar skall enligt vår uppfattning ske i separata stolpar och inte i fasader. Lösningen med infästningar i fasad har visat sig skapa problem vid renoveringar och ombyggnationer samt att driften av spårvagnen då kommer att störas.
- Att främja transporter med cykel tycker vi är bra. Saker att beakta är bl.a. att tillse att kollisioner med andra trafikslag (gång-, biltrafik) förhindras samt att det skapas möjligheter för god snöröjning etc.

Med bakgrund av ovanstående önskar vi fortlöpande information kring det fortsatta arbetet samt att den påbörjade dialogen mellan fastighetsägare och Stockholms Stad fortsätter.

Med vänliga hälsningar

Hufvudstaden AB

Anders Nygren
Chef Fastighetsutveckling

Grontmij AB
Nils-Göran Nilsson
Box 47303
100 74 Stockholm
nils-goran.nilsson@grontmij.se

Handläggare, tfn
Fredrik Johansson, 076-897 67 56
E-post
fredrik.johansson@jernhusen.se

Datum
2012-04-17
Ert datum
2013-04-03

Vår beteckning
J 2013-0042
Er beteckning

Remissvar avseende Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan

Bakgrund

Jernhusen AB har tagit del av Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan (Granskningshandling, april 2013) och önskar framföra följande.

Övergripande synpunkter

1. Jernhusen är mycket positivt inställda till att skapa en attraktivare, livligare och tryggare gatumiljö med ett utvecklat handels- och restaurangutbud. En gatumiljö som bidrar till att skapa urbana mötesplatser. Jernhusen strävar liksom Staden för att skapa bättre framkomlighet för gående och cyklister och öka det kollektiva resandet, och stöder därigenom initiativet för att utveckla Klarabergsgatan.
2. Jernhusen anser dock att den nya utformningen skulle tagits fram tillsammans med de större berörda fastighetsägarna för att säkerställa Klarabergsgatans långsiktiga utveckling. Det känns också problematiskt att Staden inte studerar helheten, utan endast en etapp av Klarabergsgatan. I Nuläget finns flera obesvarade frågor som inte berörs i Programutredningen.
 - a. Det saknas en tydlig vision för Klarabergsgatan långsiktiga utveckling.
 - b. Hur påverkar utformningen det kommersiella utbudet, och hur ser den långsiktiga kommersiella utvecklingen ut för hela Klarabergsgatan?
 - c. Hur kommer det kommersiella utbudet i angränsande kvarter påverkas av en bilfri gata?

- d. Det saknas tydliga trafikanalyser som mer exakt belyser hur de olika resenärslagen påverkas, och vilka konsekvenser detta medför.
- e. Hur skall det ökande antalet cyklister hanteras? Och var skall nya cykelparkeringsplatser anordnas?
- f. Hur varuleveranser och angöringar anordnas framgår inte fullt ut av Programutredningen.
- g. På vilka prognosantagande grundas Programutredningen?

Detaljerad synpunkter avseende projekt Orgelpipan 6

1. Angöringsmöjligheterna till station, bostäder, butiker samt hotell måste säkerställas och får inte på något sätt påverkas negativt.
2. Det föreslagna entrétorget vid stationsentrén väcker några frågor:
 - a. Torget får ej inkräkta på eller negativt påverka angöringsmöjligheterna längs trottoaren Klara Västra kyrkogata.
 - b. Hur anordnas vändzon?
3. Förslaget torde innebära en utökning av stadens "Tätskiktsprojekt" längs Klara Västra Kyrkogata, vilket i så fall måste samordnas med byggnadsarbetena för Orgelpipan 6.
4. Iordningställande av nya ytskikt/beläggningar mm närmast Orgelpipan (Klarabergsgatan och Klara Västra Kyrkogata) bör utföras i anslutning till och samordnas med slutförandet av byggnadsarbetena för Orgelpipan 6. Staden förutsätts bära samtliga kostnader för detta.
5. Om det blir aktuellt med inspänning av kontaktledningarna i fasader så kan detta bli problematiskt vid eventuellt underhåll av fasader. Därför måste frågan utredas vidare tillsammans med berörda fastighetsägare innan ett inriktningsbeslut fattas.



Handläggare: Martin Schröder
Tfn 08 508 266 28

Till
Grontmij AB
c/o Nils-Göran Nilsson

Remissvar avseende programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan

Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har mottagit programutredning för förslag till ny utformning av Klarabergsgatan. Programhandlingen har tagits fram på uppdrag av Trafikkontoret och med anledning av de förändrade förutsättningar som framdragandet av spårväg City innebär för sträckan mellan Sergels Torg och Klara Västra Kyrkogata.

Utlåtande

Stadsbyggnadskontoret är positivt till en utveckling av gatumiljön inom nu aktuellt programområde. Att kollektivtrafiken ges prioriterade utrymmen och därmed ge utrymme att gestalta gatumiljön på ett mer attraktivt sätt än idag är eftersträvarsvärt. Av de två alternativ som presenteras i programutredningen förordar stadsbyggnadskontoret alternativ 2, dvs. det alternativ som inte innehåller utrymmen för biltrafik inom aktuell gatusträckning. Detta alternativ, är som stadsbyggnadskontoret ser det, i linje både med den vision som staden tagit fram för hela Cityområdet och den framkomlighetsstrategi som nyligen behandlats av kommunfullmäktige. Alternativet ger, precis som skrivs i rapporten, god framkomlighet för de prioriterade trafikslagen samtidigt som en levande gatumiljö med utrymme för möblering och uteserveringar kan ta plats.

I övrigt har stadsbyggnadskontoret i detta skede inget ytterligare att tillägga, men förutsätter att fortsatt arbete vad gäller gestaltning och utformning i relation till övriga projekt i anslutning till aktuell gatusträckning sker i samråd mellan berörda parter, där stadsbyggnadskontoret gärna medverkar.

Tjänsteutlåtande

Datum:
25 april 2013

Diariennr:
SBR 1.7-264/2013

Handläggare:
Petra Dalunde
petra.dalunde@stockholm.se

Telefon:
08-508 280 77

Till
Trafikkontoret
Enheten för Trafikplanering

**Svar på granskningshandling ”Programutredning för ny
utformning av Klarabergsgatan” trafikkontoret 2013-
04-03.**

Förslag till beslut

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på granskningshandling ”Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan” trafikkontoret 2013-04-03.

Ärendet anmäls som ett kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 5 maj 2013.

Olle Zetterberg

Anna Gissler

Ärende

Trafikkontoret har till Stockholm Business Region (SBR) översänt en granskningshandling "Programutredning för ny utformning av Klarabergsgatan", trafikkontoret 2013-04-03.

Svar på granskningshandlingen skulle ha varit trafikkontoret tillhanda 2013-04-19 men pga tidbrist har SBR begärt och fått uppskov till 2013-04-26.

Utbyggnaden av Citybanan och Spårväg City innebär att Klarabergsgatan behöver byggas om eftersom antalet gående på Klarabergsgatan kan komma att fördubblas till 2030, från ca 40 000 gående per dygn till över 80 000. Den kraftiga ökningen av gående riskerar att medföra trängsel och säkerhetsmässiga problem framförallt i korsningarna med Drottninggatan och Klara Västra Kyrkogata.

Trafikkontoret har utrett två förslag på hur gatan kan utvecklas; ett förslag med biltrafik där spårvagn och buss ges ett eget utrymme mitt i gatan. Intill området för kollektivtrafik föreslås ett bilkörfält i varje riktning. För att kollektivkörfält, bilkörfält och även cykelbanor ska inrymmas krävs en avsmalning av såväl den norra som den södra gångbanan. Det andra förslaget, utan biltrafik, innebär att körbanorna för bil utgår vilket skapar bättre utrymmen för gående och cyklister. Även i detta alternativ färdas cykel- och kollektivtrafik i egna banor. De fem viktigaste förändringarna mot dagens utformning kan sammanfattas till:

- Ett bilfritt avsnitt mellan Klara Norra Kyrkogata och Sergelrondellen
- Klara Västra Kyrkogata omvandlas till torg vid den nya entrén till Citybanan
- Biltrafik förbjuds i östlig riktning mellan Cityterminalen och Klara Norra Kyrkogata
- Körbanan kring Sergelrondellen krymps från två till ett körfält
- Klara Östra Kyrkogata dubbelriktas

De flesta faktorer talar för en utformning utan biltrafik i en jämförande studie. Undantaget är konsekvenserna för biltrafiken som tvingas till nya vägval, vilket medför ökad belastning på andra gator i City, framför allt Klaratunneln och Mäster Samuelsgatan.

Stockholm Business Regions synpunkter

SBR anser att alternativet utan biltrafik är att föredra. Det lyfter fram gatans kvaliteter där gående, cyklister och kollektivtrafik (inklusive taxi) prioriteras och möjliggör en god helhetsmiljö och ett attraktivt stadsliv i enlighet med Promenadstaden.

SBR bedömer inte att handeln kommer att påverkas negativt genom att biltrafiken försvinner utan att det faktum att det blir större flöden av gående och kollektivtrafik snarare har en gynnsam effekt.

Sammantaget ger detta förutsättningar att göra Klarabergsgatan till en attraktiv bytespunkt för resenärer med tåg, spårväg och buss samtidigt som miljön lyfts för alla som vistas på gatan.

SLUT

Namnlös

Från: Magnus Lindqvist [mailto:magnus.x.lindqvist@stockholm.se]

Skickat: den 23 april 2013 21:55

Till: Nilsson, Nils-Göran

Ämne: SV: Klarabergsgatan, granskning av programutredning

Hej.

Ser att vi missade datum för synpunkter. Här kommer några korta inlägg från
Mf.

Miljöförvaltningen förordar alternativ utan biltrafik. Det förslaget följer
övrig inriktning i staden som framkomlighetsstrategin.

Möjligheter att transporter till berörd handel kan ske genom samdistribution
bör belysas i fortsatt arbete, liksom bullersituationen med enbart bussar och
spårväg. Är det möjligt att genom det bilfria alternativet omvandla viss
kontorsverksamhet utmed gatan till bostäder? Möjligheter till enkelsidiga
bostäder?

Bra o tydlig rapport och konsekvensbeskrivning.

Magnus Lindqvist / Johan Rosén

Namnlös

Från: Britt Mattsson [britt.mattsson@stockholm.se]
Skickat: den 15 april 2013 20:42
Till: Nilsson, Nils-Göran
Ämne: Re: Klarabergsgatan, granskning av programutredning

Hej,
Norrmalms stadsdelsförvaltning förordar det bilfria alternativet eftersom vi tror att det bidrar till att uppnå stadens mål om en levande attraktiv och trygg stadsmiljö i världsklass.
I övrigt inga synpunkter - vi ser fram emot ett fortsatt arbete.

Med vänlig hälsning,
Britt Mattsson
Norrmalms stadsdelsförvaltning