



Handläggare:  
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till  
Trafikkontoret

## Remiss av Trafik- och gatumiljöplan för City

Svar på remiss från Trafikkontoret (dnr T2017-01102).

### Sammanfattning

Trafiknämnden vill ha synpunkter på förslag om Trafik- och gatumiljöplan för City. I den framtagna planen framgår att gångtrafikanter och cyklister ska prioriteras istället för biltrafik.

Bland förslagen i trafik- och gatumiljöplanen ingår bredare gång- och cykelbanor, fler gågator och förbättrade vistelsezoner för att minska de barriärer som biltrafiken utgör för cyklister och gående.

Koncernledningen och dotterbolagen ser i sammanhanget att det är viktigt att det finns god framkomlighet och angoringsplatser för både besöksnäring och transporter. Många av de förslag som läggs fram i planen bedöms kunna minska tillgängligheten för flera av Stockholm Parkerings anläggningar. Förslagen som anges bör därför analyseras och optimeras, för att säkerställa att både parkering och transporter ska fungera tillfredställande. Risken är annars att trafiksituationen förvärras på andra ställen i staden, vilket inte löser trafikmiljöfrågan på övergripande nivå.

Koncernledningen är sammantaget positiv till den framtagna trafik- och gatumiljöplanen för City och dess ambitioner om att förbättra för gångtrafikanter och cyklister. Staden har höga ambitioner inom området, och i stadens budget för 2017 framgår att det behövs åtgärder för att minska biltrafiken och att gatumiljön behöver anpassas för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

### Ärendet

Trafiknämnden har tagit fram en trafik- och gatumiljöplan för City med trafikflöden, resvanor och kultur- samt vistelsevärden. Vidare ingår pågående och planerade projekt och möjliga förändringar för olika gator och platser.

I trafik- och gatumiljöplanen för City framgår att gångtrafikanter och cyklister ska prioriteras istället för biltrafik, vilket möjliggörs genom att föreslå möjligheter till bredare gång- och cykelbanor, fler gågator och förbättrade vistelsezoner. Förslagen syftar också till att minska de barriärer som biltrafiken utgör för cyklister och gående.

Finansierings- och prioriteringsfrågor ingår inte i de förslag som läggs fram. Dessa frågor hanteras i stadens ordinarie budgetprocess och planering.

Trafikkontoret har remitterat ”Trafik- och gatumiljöplan för City” till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Business Region, Stockholms Hamn och Stockholm Parkering. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

### **Underremiss**

#### ***Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

Stockholms Hamn ser att remisserna av Program för City samt Trafik- och gatumiljöplan för City är sammanlänkade och väljer därför att yttra sig över båda remisserna gemensamt. Det är positivt att vattenvägarna och tillgänglighet till stadens kajer lyfts fram i de båda dokumenten. I området som avses i remisserna, City, är det främst Blasieholmen med Strömkajen, Museikajen och Nybrokajen som direkt berör Stockholms Hamn. Stockholms Hamn har inga synpunkter på de delar som avser detta område men vill gärna påminna om att sjötrafiken till och från kajerna, samt eventuell service till de trafikerande fartygen, bör tas hänsyn till i den fortsatta planeringen. Bolaget anser i enlighet med remisserna att en förbättrad framkomlighet i city generellt bidrar till en mer tilltalande och attraktiv stad, vilket är viktigt ur ett besöksnäringssperspektiv.

Varje år reser omkring tio miljoner passagerare till och från Stockholm med färjetrafiken och de internationella kryssningsfartygen. Dessa passagerare anländer via Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården och tar sig runt i staden till fots, med kollektivtrafik, med turistbussar och med taxi. De chartrade turistbussarna som på kort tid ska visa upp Stockholm för besökarna behöver god framkomlighet och ankomningsplatser i staden. Stockholms Hamn vill därför påminna om att även fortsättningsvis ta hänsyn till denna busstrafik, som är en del av den kollektiva trafiken (*bilaga 1*).

#### ***Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

I en växande stad ställs ökade krav på optimerat nyttjande av det gemensamma gatuutrymmet. När bilar som tidigare parkerat på gatan, erbjuds parkeringsplats i bolagets anläggningar under jord, frigörs yta för samhällsnyttiga ändamål i gatumiljön. För att skapa de värden som eftersträvas i gatumiljöplanen är det därför viktigt att goda förutsättningar ges för parkering på kvartermark. Följande kan dock särskilt kommenteras vad gäller några av de förslag som presenterats.

- Hamngatan väster om Norrlandsgatan  
Förslaget om att gångbanor och cykelbanor breddas och att körbanan smalnas av till två körfält som endast används av kollektivtrafik innebär att gatan stängs för biltrafik. Förslaget decimerar bolagets möjlighet att genomföra sitt uppdrag i sin anläggning Gallerian, eftersom den stängda gatan minskar tillgängligheten och därmed även medför negativa konsekvenser för trafikmiljön i området.

- Hamngatan öster om Norrlandsgatan

Förslaget om att gång och cykelbanor ska ges större utrymme och biltrafiken begränsas från Strandvägen påverkar bolagets anläggning Gallerian, eftersom den begränsade biltrafiken minskar tillgängligheten och intresset att parkera i garaget.

- Klara Västra Kyrkogata och Rödbodagatan

Förslaget innebär att möjligheten att ta sig till Vattugaraget via Klarafarets in- och utfart på Rödbodagatan med bil skulle försvinna. Detta innebär en kraftig försvagning av bolagets möjligheter att nyttja anläggningen. Bolaget anser vidare att borttagandet av Klarafaret kan begränsa möjligheten att sätta skyddsrummet i krigsdrift, vilket måste belysas närmare innan en stängning kan bli aktuell. Ett borttagande av Klarafarets in- och utfart begränsar bolagets möjlighet att omvandla Vattugaraget till ett samnyttjat garage där boende och arbetande i området delar parkering under dygnets olika delar.

Förslagen bedöms också ge negativa effekter för bolagets anläggningar vid Tegelbacken, Hötorgsfaret och Konserthuset. Därutöver saknas godsmottagning för leveranser på Vattugatan och Herkulesgatan. Vidare anser bolaget att trafikkontoret skulle kunna harmonisera sina taxor med garagen i området för att prioritera angöring (*bilaga 2*).

***Stockholm Business Region AB:s (SBR) remissvar har i huvudsak följande lydelse:***

SBR ställer sig i huvudsak positiv till framlagt förslag och ser att det är viktigt att Stockholms centrala affärskvarter (CBD) utvecklas och expanderar för att kunna stå sig i den internationella konkurrensen. Storleken, kvaliteten och placeringen av högkvalitativa kontorslokaler i Stockholms CBD-område måste tillåtas öka för att upprätthålla stadens övergripande konkurrenskraft. En positiv utveckling i CBD är också viktig för att säkerställa att det finns lägre kvalificerade arbetstillfällen i CBD samt i stadens övriga delar. Bolaget vill också betona behovet av att verksamheter ska kunna fortsätta att fungera under utveckling och ombyggnation av City.

Även besöksnäringen behöver ett fungerande, attraktivt city som förändras och utvecklas. Inte minst restauranger och levande storstadsmiljöer. Bolaget ser att den snabba tillväxten av de utomeuropeiska besökarna understryker behovet av att Stockholm utvecklas i en riktning som känns välkomnande för besökare från olika delar av världen. Ny teknik kan användas för att styra flöden och därmed hysa fler människor och samtidigt undvika trängsel. City används för olika evenemang och måste också i framtiden kunna fylla den funktionen. Bolaget poängterar vidare vikten av god framkomlighet för distributions- och leveranstransporter. Samtidigt som samlastning och tekniska lösningar blir allt viktigare är det en konkurrensfördel för enskilda företag om de kan erbjudas logistiklösningar som passar deras behov och ändamål.

Bolaget ser ett behov av att staden hittar nya sätt att utveckla det offentliga rummet. Antingen med egen rådighet, i samarbete med andra eller genom uppdrag till aktörer som närbelägna fastighetsägare. Det finns t.ex. många kajmiljöer i anslutning till City som bör kunna nyttjas och utvecklas på ett bättre sätt. Givet att hänsyn tas till ovanstående har bolaget inte några synpunkter på pågående och planerade projekt eller idéförslag i framlagd trafik- och gatumiljöplan för city (*bilaga 3*).

**Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen ser positivt på planens förslag om att förbättra för gångtrafikanter och cyklister i City. I Stockholms stads budget för 2017 framgår att det behövs åtgärder för att minska biltrafiken och att gatumiljön behöver anpassas för gång-, cykel- och kollektivtrafik för att klara stadens ambitioner för både framkomlighet och klimat- och miljömål.

I sammanhanget lyfter SBR fram att det är viktigt att Stockholms centrala affärskvarter utvecklas samtidigt som god framkomlighet för transporter säkerställs, vilket koncernledningen instämmer i. Stockholm Parkering framför att många av förslagen riskerar att minska tillgängligheten för deras anläggningar, och därmed medför negativa konsekvenser för närliggande trafikmiljö. Koncernledningen ser därför ett behov av att analysera förslagen mer djupgående och utifrån ett bredare perspektiv; vilka effekter får en åtgärd på övriga trafikflöden i city, övriga innerstaden och utanför samt hur kan dessa optimeras för att säkerställa att både parkering och transporter till och från handel och för andra behov ska fungera tillfredställande. I annat fall är risken att trafiksituationen förvärras på andra ställen i staden, vilket inte löser trafikmiljöfrågan på övergripande nivå.

Koncernledningen anser, vilket Stockholms Hamn också anför avseende sjötrafiken till och från kajerna, att det är viktigt att det finns god framkomlighet och anöringsplatser i staden för besöksnäringen och de chartrade turistbussar som på kort tid ska visa upp staden. Trafik- och gatumiljöplan för City tar inte upp avfallshanteringen, vilket istället hanteras i stadsbyggnadsnämndens remiss om Program för City. Koncernledningen ser dock att avfallshanteringen är en viktig fråga. Därför bör den ändå tas upp i trafik- och gatumiljöplanen för att sedan hänvisa till ett mer fördjupat underlag i Program för City, vilket också Stockholm Vatten och Avfall anför i sitt remissvar om Program för City.

Med beaktande av framförda synpunkter ställer sig koncernledningen sammantaget positiv till förslaget om Trafik- och gatumiljöplan för City. De olika förslagen till åtgärder bör dock alltid analyseras mot dess effektivitet och styrande inverkan på utvecklingen. För mer utförliga och kompletterande kommentarer hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar.



Jonas Schneider

Vice VD

**Bilagor**

1. Remissvar Stockholms Hamn AB
2. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB
3. Remissvar Stockholm Business Region AB



*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## **Remiss av Program för City samt Trafik- och Gatumiljöplan för City**

### **Bakgrund**

#### *Ärendet*

Stockholms Hamnar har tagit emot remisserna av Program för City samt Trafik- och gatumiljöplan för City från Stockholms Stadshus AB för besvarande senast 2017-08-24 respektive 2017-08-21. Program för City är ursprungligen remitterad från Stadsbyggnadskontoret och Trafik- och Gatuplan för City är remitterad från Trafikkontoret, men Stockholm Stadshus AB håller ihop svaren från bolagen.

Stockholms Hamnar har tagit del av remisserna och väljer att yttra sig över dessa båda remisser samlat, i de delar som berör Stockholms Hamnar, eftersom synpunkterna är övergripande och rör båda ärendena.

#### *Förslaget*

Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till *Program för City*. Programmet syftar till att uttrycka Stockholms stads intentioner för utvecklingen av City ur ett helhetsperspektiv. Programmet illustrerar hur *Vision för City 2030* kan konkretiseras och utgöra stöd, vägledning och verktyg för samtliga aktörer i den kommande planeringen av Citys utveckling. Programmet redovisar både konkreta frågor och åtgärder som enkelt kan genomföras, och större frågor som kräver ytterligare fördjupning och kan genomföras i ett längre perspektiv.

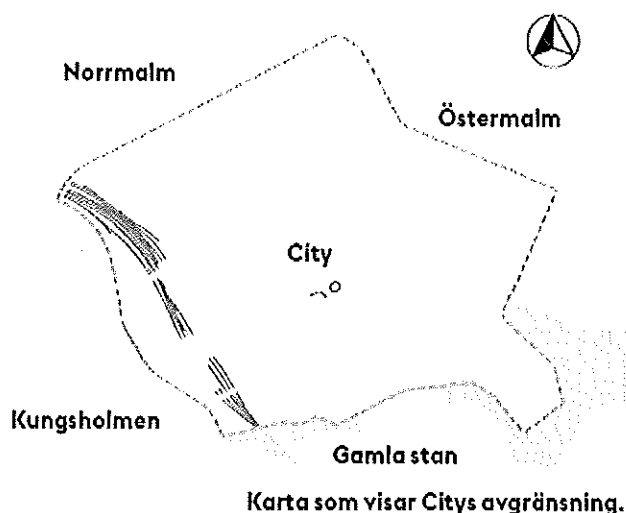
Förslaget är uppdelat i två huvuddelar. Den första beskriver riktlinjer för den fortsatta utvecklingen i City och kan sammanfattas i följande fem punkter:

- Upplevelserikt – människan i centrum
- Unika möjligheter – mer stad
- Starkt näringsliv – mångfald av utbud
- Navet för stadens flöden
- Vattnet – stadens signum

Den andra beskriver förutsättningarna för riktlinjerna och går mer i detalj in i stadens karaktär; kulturmiljö, bebyggelse, stadsbilden, stråk- och rörelsemönster, besöksnäring, mötet med vatten m.m.

Trafikkontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige i Stockholm tagit fram ett förslag till *Trafik- och gatumiljöplan* för City. Utgångspunkten är Vision för City som antogs 2012, och som ska fungera som ett ramverk och inspirationskälla för Citys utveckling. Trafik- och gatumiljöplanen ska visa hur visionen skulle kunna implementeras. Förslaget innehåller en beskrivning av City idag, pågående och planerade projekt samt idéförslag på hur olika gator och områden kan utformas.

Det geografiska område som avses i de båda remisserna framgår från bilden nedan:



Program för City och Trafik- och Gatuplanen finns att laddas ner via denna länk:  
<http://vaxer.stockholm.se/omraden/norrmalm-vision-city/>

### Stockholms Hamn AB:s synpunkter

Det är positivt att vattenvägarna och tillgänglighet till stadens kajer lyfts fram i de båda dokumenten, vilket också ligger i linjer med Stockholms Hamnars kajstrategi. I området som avses i remisserna, City, är det främst Blasieholmen med Strömkajen, Museikajen och Nybrokajen som direkt berör Stockholms Hamnar. Stockholms Hamnar har inga synpunkter på de delar som avser detta område men vill gärna påminna om att sjötrafiken till och från kajerna, samt eventuell service till de trafikerande fartygen, bör tas hänsyn till i den fortsatta planeringen.

De båda dokumenten ger förslag på hur framkomligheten i City kan förbättras, genom att gång- cykel och kollektivtrafik prioriteras i enlighet med Stadens framkomlighetsstrategi. En förbättrad framkomlighet i city generellt bidrar till en mer tilltalande och attraktiv stad, vilket är viktigt ur ett besöksnäringssperspektiv.

Varje år reser omkring 10 miljoner passagerare till och från Stockholm med färjetrafiken och de internationella kryssningsfartygen. Dessa passagerare anländer via Värtahamnen, Frihamnen och Stadsgården och tar sig runt i staden till fots, med kollektivtrafik, med turistbussar och med taxi. De chartrade turistbussarna som på kort tid ska visa upp Stockholm för besökarna behöver god framkomlighet och anlösningsplatser i staden. Stockholms Hamnar vill därför påminna om att i det kommande arbetet med Program

för City samt Trafik- och gatuplan för City även ta hänsyn till denna busstrafik, som är en del av den kollektiva trafiken.

**Förslag**

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remisserna åberopa och överlämna upprättat tjänsteutlåtande.

Stockholm den 14 augusti 2017

Johan Castwall  
VD

### Remissvar ” Trafik och gatumiljöplan för City”

Stockholm Parkering mottog 2017-06-15 en remiss från Trafikkontoret gällande ”Trafik och gatumiljöplan för City”, dnr T2017-01102.

Trafikkontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige i Stockholm tagit fram ett förslag till Trafik- och gatumiljöplan för City. Utgångspunkten är Vision för City som antogs 2012, och som ska fungera som ett ramverk och inspirationskälla för Citys utveckling. Trafik och gatumiljöplanen ska visa hur visionen skulle kunna implementeras.

*Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter*

Stockholm Parkering verkar för en god miljö med ambitionen att förbättra stadsmiljön för den växande stadens invånare genom att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon. I en växande stad ställs ökade krav på optimerat nyttjande av det gemensamma gatuutrymmet.

Med ett ökat krav på mindre biltrafik i boendemiljön och ökade förutsättningar för bra framkomlighet för gående och cyklande, erbjuder Stockholm Parkering alternativa parkeringslösningar genom att bygga nya effektiva och trygga anläggningar under jord. När bilar som tidigare parkerat på gatan, erbjuds parkeringsplats i bolagets anläggningar under jord, frigörs yta för samhällsnyttiga ändamål i gatumiljön.

Bolaget tar en aktiv roll redan i planeringsskedet av anläggningar genom gemensamma parkeringsförutsättningar i form av parkeringsköp, vilket leder till såväl effektivare parkering som markanvändning.

Genom en aktiv roll i stadens planarbete möjliggör bolaget för en minskning av antalet gatuparkeringar och ökad andel parkeringar på tomtmark. Stockholm Parkering är därmed en viktig aktör i utformningen av en såväl klimatsmart som bättre nyttjad stadsmiljö.

För att skapa de värden som eftersträvas i gatumiljöplanen är det därför viktigt att goda förutsättningar ges för parkering på kvartersmark.

Bolaget kommenterar nedan de förslagen i remissen med störst påverkan på bolagets anläggningar:

- **Hamngatan väster om Norrlandsgatan s 82**

Förslaget om att gångbanor och cykelbanor breddas och att körbanan smalnas av till två körfält som endast används av kollektivtrafik innebär att gatan stängs för biltrafik. En av bolagets större anläggningar Gallerian, med hög belägningsgrad drabbas direkt av förslaget, då kundernas möjlighet att färdas till garaget begränsas. Stockholm Parkerings uppgift är avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon genom att ha en hög beläggning på sina anläggningar. Förslaget decimerar bolagets möjlighet att genomföra sitt uppdrag i anläggningen, eftersom den stängda gatan minskar tillgängligheten och intresset att parkera i garaget. Stängningen torde även påverka områdets söktrafik och miljö. Förslaget skulle utöver förlorade intäkter för bolaget, därmed få även negativa konsekvenser för trafikmiljön i området.



- **Hamngatan öster om Norrlandsgatan s 86**

Förslaget om att gång och cykelbanor ges större utrymme och biltrafiken begränsas från Strandvägen för att minska bilköer mot Norrlandsgatan påverkar bolagets anläggning Gallerian, då kundernas möjlighet att färdas till garaget begränsas. Stockholm Parkerings uppgift är att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon genom att ha en hög beläggning på sina anläggningar. Förslaget hindrar bolagets möjlighet att genomföra sitt uppdrag i anläggningen, eftersom den begränsade biltrafiken minskar tillgängligheten och intresset att parkera i garaget. Förslaget skulle utöver förlorade intäkter för bolaget, därmed få även negativa konsekvenser för trafikmiljön i området, då söktrafiken ökar för att finna alternativ parkeringsplats.

- **Klara Västra Kyrkogata och Rödbodagatan s 90**

Förslaget skulle innebära att möjligheten att ta sig till Vattugaraget via Klarafarets in- och utfart på Rödbodagatan med bil skulle försvinna, detta innebär en kraftig försvagning av bolagets nyttjande av anläggningen. Vattugaraget består av 300 parkeringsplatser som Stockholm Parkering hyr ut till privatpersoner och företag i närområdet. 300 parkeringsplatser motsvarar cirka 3 km kantstensparkering på Stockholms gator. Stockholm Parkerings uppgift är att avlasta gatunätet från söktrafik och parkerade fordon genom att ha en hög beläggning på sina anläggningar. Förslaget decimerar bolagets möjlighet att genomföra sitt uppdrag i anläggningen, eftersom den stängda in- och utfarten kraftigt minskar tillgängligheten och intresset att parkera i garaget.

Bolaget anser att borttagandet av Klarafaret kan begränsa möjligheten att sätta skyddsrummet i krigsdrift. Detta måste belysas närmare innan en stängning kan vara aktuell.

Stockholm Parkering anser vidare att borttagandet av Klarafarets in- och utfart skulle begränsa bolagets möjlighet att omvandla Vattugaraget till ett samnyttjat garage. Ett samnyttjat garage ökar möjligheten till högre beläggning och nyttjandegrad, genom att erbjuda boende och arbetande i området parkering under dygnets olika delar. Om Klarafarets in- och utfart via Rödbodagatan försvinner, torde konsekvenserna inte enbart drabba bolaget och dess kunder negativt. Stängningen torde även påverka områdets söktrafik, miljö och stadsmiljö. Förslaget skulle därmed få mycket negativa konsekvenser för trafikmiljön i området.

- **Kungsgatan s 94**

Förslaget att bredda gångbanor för att ge mer plats åt fotgängare och vistelse och körbanan smalnas av och stängs för allmän biltrafik drabbar bolagets samtliga anläggningar i området, men får i synnerhet negativa konsekvenser för bolagets anläggning Konsterhusgaraget. Förslaget skulle utöver förlorade intäkter för bolaget, därmed få även negativa konsekvenser för trafikmiljön i området, då söktrafiken ökar för att finna alternativ parkeringsplats.

- **Slöjdgatan s 108**

Förslaget att stänga in- och utfart via Slöjdgatan till Hötorgsfaret kommer att påverka parkeringsanläggningarna i faret. Konsekvensen av stängningarna torde drabba Stockholm Parkering så väl som övriga parkeringsbolag i faret.

- **Sveavägen norr om Kungsgatan s 114**

Förslaget att minska körfält på Sveavägen för breddade och sammanhängande cykelbanor får konsekvenser för bolagets anläggning Konserthusgaraget. I förslaget konstateras att de borttagna körfälten påverkar biltrafikens framkomlighet negativt. Bolaget anser att borttagandet av körfält på en högtrafikerad gata i city kommer att skapa köbildning. Utöver förlorade intäkter för bolaget innebär förslaget troligtvis även försämrade trafikmiljö och miljö i området.

- **Tegelbacken s 116.**

Förslaget i remissen innebär att stora vistelseytor skulle skapas och att trafikytorna skulle minskas.

Bolaget vill påminna om förslaget på utformning av en korttidsparkering mellan Stockholm Waterfront och Stadshusbron. Bolagets tanke är att parkeringen ska fungera för besökare som snabbt ska besöka Stockholm Waterfront. Korttidsparkeringen skulle kunna minska söktrafiken runt Tegelbacken.

### **Leveranstrafik**

Utöver ovan anförda synpunkter vill bolaget framföra att det i remissförslagets ritning över Godsmottagning saknas viktiga in-/ utfarter för leveranser på Vattugatan och Herkulesgatan (sid 27 i remissen).

### **Bilparkering**

För att prioritera lastning, lossning och angöring skulle trafikkontoret kunna se över taxor i city så de mer harmoniserar med taxor för garagen i området.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

---

Christian Rockberger, VD

---

# Stockholm

---

## Business Region

### Trafik- och gatumiljöplan för City

#### Svar på remiss

##### **Stockholm Business Regions förslag till beslut**

Stockholm Business Region överlämnar följande tjänsteutlåtande som svar på remiss om trafik- och gatumiljöplan för City.

Ärendet anmäls som kontorsyttrande på styrelsens sammanträde den 19 september 2017.

Olle Zetterberg

Anna Gissler

#### **Bakgrund**

Stockholms stadshus AB har till Stockholm Business Region översänt remiss om trafik- och gatumiljöplan för City.

Svar på remissen ska vara Stockholms stadshus AB tillhanda senast den 21 augusti 2017.

#### **Ärendet**

Trafikkontoret har på uppdrag av kommunfullmäktige i Stockholm tagit fram ett förslag till Trafik- och gatumiljöplan för City. Utgångspunkten är Vision för City som antogs 2012, och som ska fungera som ett ramverk och inspirationskälla för Citys utveckling. Trafik- och gatumiljöplanen ska visa hur visionen skulle kunna implementeras.

#### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts av Invest Stockholm.

#### **Stockholm Business Regions analys och bedömning**

Stockholm Business Region ställer sig i huvudsak positiv till framlagt förslag. Bolaget har vid tidigare tillfälle inkommit med remissvar avseende samråd om Program för City, stadsdelen Norrmalm och del av Östermalm, Dnr 2017-06022. Nedan har bolaget därför valt att inledningsvis återanvända de delar som bolaget anser är viktiga att belysa i och med en ny trafik- och gatumiljöplan för City.

*Det är en hård konkurrens om de högkvalitativa arbetstillfällena och det är viktigt att Stockholms centrala affärskvarter (CBD) utvecklas och expanderar för att kunna stå sig i den konkurrensen. Dessa jobb kommer inte kunna delas med andra delar av*

*Stockholms län eller till andra svenska städer: Finns arbetstillfällena inte i CBD kommer de lockas till andra skandinaviska eller europeiska städer. Storleken, kvaliteten och placeringen av högkvalitativt kontorslokaler i Stockholms CBD-område måste tillåtas öka för att upprätthålla stadens övergripande konkurrenskraft. Nytt utrymme kommer att behövas för att möta den förväntade ökade sysselsättning. För att vara lika konkurrenskraftig som andra europeiska städer måste Stockholms CBD expandera. Utvidgning av kontor i CBD-området är en förutsättning för staden att attrahera högre kvalificerad arbetskraft än den som kan lockas till de perifera områdena i staden. En positiv utveckling i CBD ger en positiv jobbmultiplikator som kommer att vara viktig för att säkerställa att en bredare del av befolkningen också kan erbjudas lägre kvalificerade arbetstillfällen i CBD samt i stadens övriga delar. Samtidigt vill bolaget betona behovet av att verksamheter kan fortsätta att fungera även under utveckling och ombyggnation av City.*

*Även besöksnäringen behöver ett fungerande, attraktivt city som förändras och utvecklas. Inte minst restauranger och levande storstadsmiljöer. Det är det urbana som lockar. Det finns behov av ytterligare internationellt konkurrenskraftiga inslag och det är nödvändigt att tänka mer kosmopolitiskt kring besökare. Bolaget ser den snabbaste tillväxt från de utomeuropeiska besökarna vilket understryker behovet av att Stockholm utvecklas i en riktning som känns välkomnande för besökare från olika delar av världen. Det kan bl.a. handla om information och hänvisningar på olika språk.*

*För att kunna möta behovet av att fler samsas om utrymmet i City bör ett hållbarhetsperspektiv läggas på utvecklingen där ny teknik kan användas för att styra flöden och därmed kunna hysa fler människor på samma yta samtidigt som trängsel kan undvikas. Nyttjandet av ny teknik har samtidigt en positiv effekt eftersom Stockholm är känt som en tekniktung stad. Genom teknik som är synlig och användbar blir det ett konkret bevis för en av stadens styrkor, inte minst för tillfälliga besökare.*

*City är stockholmarnas vardagsrum i hög grad och det tar sig uttryck i att City används för olika evenemang. Som exempel på sådana evenemang bara under våren 2017 finns ceremonin efter attacken på Drottninggatan och hyllningen av hockeylandslaget efter VM i hockey. City måste kunna fylla den funktionen även fortsatt.*

Utöver ovanstående vill bolaget poängtera vikten av god framkomlighet för distributions- och leveranstransporter. Samtidigt som samlastning och tekniska lösningar blir allt viktigare för att kunna lösa transportsektorns utmaningar är det viktigt att komma ihåg att det är en konkurrensfördel för enskilda företag om de kan erbjudas logistiklösningar som passar deras verksamheters behov och ändamål. Bolaget vill även framhålla behovet av att staden hittar nya sätt att utveckla det offentliga rummet. Antingen med egen rådighet, i samarbete med andra eller genom uppdrag till aktör såsom närbelägna fastighetsägare. Det finns till exempel många kajmiljöer i anslutning till City som bör kunna nyttjas och utvecklas på ett bättre sätt. Givet att hänsyn tas till ovanstående inspel om vikten av ett fungerande och välmående City har bolaget inte några synpunkter på pågående och planerade projekt eller idéförslag i framlagd trafik- och gatumiljöplan för city.

SLUT