



Trafikkontoret
Trafikplanering
Stockholms stad

trafikplancity@stockholm.se

Stockholm 2017-09-06

Dnr T2017-01102

Remissyttrande angående Trafik- och gatumiljöplan för City

Härmed lämnas ett gemensamt yttrande från Sveriges Bussföretag och Stockholms läns Bussbranschförening.

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv. Stockholms läns Bussbranschförening är en regional förening inom Sveriges Bussföretag och företräder bussföretagen inom Stockholms län.

Remitterat förslag

Den remitterade Trafik- och gatumiljöplanen ska visa hur en vision för City:s utveckling skulle kunna implementeras. I planen redovisas idéförslag om hur ett antal gator och platser skulle kunna förändras. Av det remitterade materialet framgår att syftet med remissen är främst att få synpunkter på dessa idéförslag.

Antalet idéförslag som redovisas är 26 stycken. Det är inte färdiga förslag, utan de ska endast betraktas som utkast och idéer enligt remissen. Merparten av förslagen innebär att gatuutrymmet för att gå och cykla och för att skapa ”offentliga rum” ökar och utrymmet för biltrafik, inklusive busstrafik minskar. Sålunda handlar 21 av förslagen om att utrymmet för gång och cykel ska öka, vilket medför att utrymmet för trafik med motordrivna fordon minskar, eller försvinner helt.

Ställningstagande av Sveriges Bussföretag i sammanfattning

Sveriges Bussföretag är mycket intresserad av en dialog och ett fortsatt nära samarbete med Stockholms stad i syfte att öka busstrafikens framkomlighet och en bättre stadsmiljö.

Sveriges Bussföretag avstyrker de idéförslag som innebär att framkomligheten och förutsättningarna i övrigt försämrats för busstrafiken. Det innebär att flertalet idéförslag avstyrks.

Den remitterade planen är motsägelsefull och märklig. Sveriges Bussföretag tycker att den inte ger ett seriöst intryck. Om kollektivtrafiken ska främjas och ges möjligheter till



att utvecklas och få förbättrad framkomlighet, vilket anges som mål i planen, är det ytterst märkligt att redovisa ett stort antal idéförslag som innebär det motsatta.

Stockholms stad måste inse att om det tillgängliga gatuutrymmet för den motoriserade trafiken krymper kraftigt drabbar det även nyttotrafiken i form av yrkesmässig trafik med bl a buss och lastbil. Denna trafik är nödvändig för att staden och samhället ska fungera. Det är inga fordon i yrkesmässig trafik som trafikerar Stockholm för "nöjes skull" utan för att staden ska fungera.

Det är inte ett effektivt och rimligt utnyttjande av det totalt tillgängliga gatuutrymmet att avdela en mycket stor del av det för cykelbanor och gångbanor. Det innebär att utrymmet för den motordrivna vägtrafiken, däribland busstrafiken, blir väldigt litet och kapacitetssvagt.

Det är även ytterst märkligt och motsägelsefullt att befintliga kollektivtrafikkörfält tas bort, vilket är fallet i några av idéförslagen.

De presenterade idéförslagen innebär, om de skulle genomföras, att gatuutrymmet för motordrivna fordon blir mycket trångt. I vissa av förslagen skulle körbanan, med två körfält t ex endast bli 6,5 m. Det är för smalt. Bussar, liksom lastbilar, är som bekant stora fordon och kräver sitt utrymme för att kunna ta sig fram. Förutom från framkomlighetssynpunkt medför det risker från trafiksäkerhetssynpunkt att ha för trångt gatuutrymme. Det blir även väldigt känsligt för störningar, t ex om vägarbeten ska genomföras eller då olyckor inträffar. Fordonen har då "ingenstans att ta vägen" och det blir mycket svårt att finna nya vägar för trafiken.

Ibland snöar det som bekant även rejält i Stockholm. Problemen vintertid med snöröjning och upplagade snövallar krymper det tillgängliga utrymmet ytterligare för de motordrivna fordonen. Det orimliga i att bygga breda cykelbanor och därigenom krympa det tillgängliga utrymmet för busstrafiken är än mer orimligt i ett vinterperspektiv.

Sveriges Bussföretag anser att Stockholms stad bör ägna väsentligt mer kraft på att förbättra förutsättningarna för nyttotrafiken med bussar än vad som varit fallet hittills. Fler kollektivtrafikkörfält bör anordnas. Bussar bör i ökad utsträckning prioriteras före bilar i gatukorsningar. Bärigheten är dålig på i princip hela vägnätet i Stockholm vilket medför problem för den tunga trafiken. Bärigheten är extremt dålig på vissa mycket strategiskt viktiga broar för den tunga trafiken som t ex Vasabron. Likaså finns det alldeles för få uppställningsplatser för bussar i Stockholm och de få som finns reduceras dessutom ständigt till antalet. Flertalet av idéförslagen innebär att angöringsytor tas bort. Det innebär inte enbart problem för distributionstrafik med lastbil eller för taxi och färdtjänstfordon. Det innebär också problem för bussar i beställningstrafik som behöver släppa av eller hämta resenärer t ex vid hotell. Det är ett problem som redan idag är stort i Stockholm, mot bakgrund av att angöringsytor och uppställningsplatser är en bristvara och snålt tilltagna. Denna problematik måste uppmärksammas mer av Stockholms stad.

Sveriges Bussföretags uppfattning om remitterat förslag

Den remitterade planen är informativ och är lättläst. Det väsentliga i planen är de idéförslag som redovisas och det är främst dessa som det efterfrågas synpunkter på. Sveriges Bussföretag anser att idéförslagen är märkliga, orimliga och motsägelsefulla. Det

redovisas som mål och viktiga kvalitéer att utveckla att det ska gå snabbare och vara enklare att resa med kollektivtrafiken, att företagen och handeln ska kunna utvecklas m.m. Flertalet av idéförslagen innebär tvärt emot att förutsättningarna för busstrafiken försämras.

Stockholms stad verkar glömma bort, eller bortse från att nyttotrafiken med bl a buss i Stockholm behövs för att staden, landet och samhället ska fungera. Stockholms stad verkar också alltför ofta bortse från det regionala, nationella och även det internationella perspektivet.

I planen redovisas att beslut om olika gators användning måste tas på en strategisk, övergripande nivå. Sveriges Bussföretag instämmer i det och anser att Stockholms stad måste ha en helhetssyn. Dessvärre är det detta som hittills ofta lyst med sin frånvaro. Om staden vill ha kollektivtrafik med buss och vill att staden ska vara intressant för turister och andra besökare att komma till med buss samt ha möjlighet att bese staden från buss måste staden inse att busstrafiken måste ges goda förutsättningar.

Sveriges Bussföretag avstyrker idéförslagen som innebär att framkomligheten för bussar försämras eller att förutsättningarna i övrigt för busstrafiken påverkas negativt. Bussar och andra fordon som används i yrkesmässig trafik måste få plats och ges förutsättningar för god framkomlighet. Det uppnås inte om det tillgängliga utrymmet för dessa krymper. Några av idéförslagen innebär att befintliga kollektivtrafikkörfält tas bort, om de skulle genomföras. Sveriges Bussföretag anser att det är ytterst olämpligt och motsägelsefullt.

För busstrafiken är framkomligheten helt avgörande om det ska vara attraktivt att resa med buss. Framkomligheten har dock successivt försämrats i Stockholm för busstrafiken. Det beror inte endast på att det är personbilar som är ”i vägen”. Utan det beror även på den stora mängden vägarbeten som genomförs, att väginfrastrukturen blir allt trängre och det blir svårare att ta sig fram med buss pga. att infrastrukturen byggts om och utnyttjas på annat sätt, t ex för caféer och cykelbanor samt att trafik leds på annat sätt och den stora mängden evenemang som genomförs i Stockholm. Exempel på det senare är Kulturfestivaler, ”Bilfria dagar”, löp- och cykellopp, parader etc. Sveriges Bussföretag anser självfallet att vägarbeten och andra aktiviteter måste få genomföras men anser att planeringen av dessa kan förbättras så att trafiken med buss inte störs i så hög grad som f n är fallet. Att ta sig fram med buss i Stockholm i olika riktningar är förenat med stora svårigheter. För att ta sig fram krävs i många fall stora omvägar med de nackdelar det innebär, bl a avseende trängsel, miljö- och klimatpåverkan samt ekonomiska förluster och tidsförluster.

Av det remitterade materialet framgår att 60 procent av alla bilresor i City utgörs av genomfartstrafik. Av genomfartstrafiken står privata personbilsresor för hälften, yrkestrafik med lastbil och personbil för 35 procent och tjänsteresor med personbil för 14 procent. Utifrån det kan konstateras att om det fanns möjligheter till att köra kring/runt Stockholm City på ett effektivt sätt skulle genomfartstrafiken försvinna från Stockholms innerstad. Det är vidare värt att notera att det är så stor andel av genomfartstrafiken som utgörs av yrkestrafik.

Stockholms stad bör lägga mer kraft på att förbättra förutsättningarna för nyttotrafiken med bl a bussar i Stockholm. Det är enligt Sveriges Bussföretags uppfattning

uppseendeväckande och provocerande att inte mer görs. Mer kollektivtrafikkörfält bör anordnas. Bussar bör i ökad utsträckning prioriteras före bilar i gatukorsningar. Bärigheten bör förbättras då den är nedsatt på i princip hela gatunätet i Stockholm. Bärigheten är extra dålig på vissa strategiskt viktiga broar, t ex Vasabron. Stockholms stad borde för länge sedan tagit tag i och åtgärdat dessa brister. Det är även stor brist på uppställningsplatser för bussar. Antalet uppställningsplatser har minskat fortlöpande under de senaste 10 åren.

Keolis presenterade under försommaren 2017 en rapport om framkomligheten i trafiken i Stockholm "När Stockholm växer måste bussen fram." I rapporten redovisas bl a att förseningar i busstrafiken i Stockholms innerstad orsakar samhällskostnader på ca 1,5 miljarder kronor per år.

Stockholm är en populär stad att besöka. Många reser till Stockholm med buss. Sveriges Bussföretag presenterade i april 2017 en "Turistbussrapport". Av den framgår att Stockholm är den klart dominerande destinationen med 1,0 miljoner inrikes bussresor per år (år 2016). Därefter är Stockholms län exklusive Stockholm (757 000 bussresor) och Skåne län (735 000 bussresor) de största destinationerna för inrikes bussresor.

Under innevarande år besöker även ungefär 650 000 kryssningsresenärer Stockholm under perioden maj-september. De reser med stora kryssningsfartyg och flertalet av dessa resenärer vill åka runt med buss för att titta på vår vackra huvudstad. Dessa besökare, liksom andra turister som kommer till Stockholm med buss, bidrar till en stor turistekonomisk omsättning och är mycket betydelsefulla för staden, dess näringsliv och hela samhället, från ekonomisk synpunkt och från andra synpunkter. HUI Research presenterade en rapport i juni 2015 "Beställningstrafikens betydelse för Stockholms stad". I rapporten uppskattas den turistekonomiska omsättningen till ca 1 135 miljoner kr som turistgrupper genererar genom utnyttjande av beställningstrafik med buss i Stockholms stad (år 2014). Det bidrar även till att skapa 870 teoretiska årsverken inom besöksnäringen. Betydelsen av beställningstrafik med buss, inklusive turistbusstrafik, måste enligt Sveriges Bussföretags uppfattning uppmärksammas mer av Stockholms stad och ges bättre förutsättningar.

Nästan samtliga idéförslag som presenteras i remissen om hur gator och platser skulle kunna förändras innebär att det tillgängliga utrymmet för biltrafiken, inklusive busstrafiken, minskar. Ofta är det endast ett körfält i vardera riktningen som föreslås finnas. Sveriges Bussföretag anser att det inte är lämpligt att krympa det tillgängliga utrymmer för biltrafik på detta sätt. Stockholm växer och det blir allt fler människor i staden som ska färdas och trafikförsörjas på olika sätt. Det kommer alltid förekomma vägarbeten och det kommer alltid hända saker i trafiken såsom olyckor, att fordon går sönder m.m. Sådana händelser kan medföra mycket svåra trafikstörningar om väginfrastrukturen har för liten kapacitet och är för trång.

Stockholms stad måste inse att om det tillgängliga vägutrymmet för den motoriserade trafiken krymps kraftigt drabbar det även nyttotrafiken i form av yrkesmässig trafik med bl.a. buss och lastbil. Det är inte ett effektivt och rimligt utnyttjande av det totalt tillgängliga gatuutrymmet att avdela en mycket stor del av det för cykelbanor och gångbanor. Det innebär att utrymmet för den motordrivna vägtrafiken, däribland busstrafiken, blir väldigt trångt. Bussar är som bekant stora fordon och kräver sitt

utrymme för att kunna ta sig fram. Förutom från framkomlighetssynpunkt medför det risker från trafiksäkerhetssynpunkt att ha för trångt gatuutrymme.

En tung buss har som regel en bredd om 2,50–2,55 m. Sedan sticker sidobackspeglar ut en bit. Tunga lastbilar kan vara upp till 2,60 m breda om det handlar om tempererade transporter med särskilt isolerade skåppåbyggnad. Dubbeldäckade bussar har ofta en höjd om 4,10–4,20 m och enkeldäckade turistbussar har ofta en höjd runt 3,80 m. Att i vissa av idéförslagen föreslå körbanor med två körfält för motordrivna fordon med en sammantagen bredd om 6,5 m är otillräckligt. Gatuutrymmet för motordrivna fordon bör inte krympas över huvud taget. Och att ha så smala gator som 6,5 m gör det näst intill tekniskt och praktiskt omöjligt för tunga fordon att ta sig fram. Betänk att de tunga fordonen som regel inte är ensamma på vägen. Betänk vilken situation som kan råda vintertid med snöröjning och snövallar. Tänk också på vad som händer vid vägarbeten eller vägtrafikolyckor, eller andra störningar som uppstår i trafiken.

Detaljerade kommentarer och synpunkter på idéförslagen

Birger Jarlsgatan söder om Sturegatan

Förslaget innebär att busskörfältet söderut tas bort. Det innebär även att hållplatser utformas som stopphållplatser, där bilar skulle få vänta bakom bussarna. Stockholms stad säger i planen att det kan påverka busstrafikens framkomlighet negativt och för att kunna bedöma effekterna behöver det utredas. Sveriges Bussföretag anser att det är olämpliga åtgärder och att ingen utredning behövs för att konstatera det. Idéförslaget avstyrks.

Birger Jarlsgatan norr om Sturegatan

Förslaget innebär att busskörfältet söder om Eriksbergsgatan tas bort och att stopphållplatser, där bilar väntar bakom bussarna anordnas. Stockholms stad säger i planen att det påverkar busstrafikens framkomlighet negativt och för att kunna bedöma effekterna behöver det utredas. Sveriges Bussföretag anser att det är olämpliga åtgärder och att ingen ytterligare utredning behövs. Förslaget bör förkastas.

Blasieholmen

I planen utgås från att ett Nobel Center byggs på Blasieholmen. I idéförslaget redovisas ”Gatorna på hela Blasieholmen anpassas till gång- och cykeltrafikens förutsättningar. Cykelparkeringar placeras där besöksmål finns.” Enligt idéförslaget omvandlas Blasieholmsgatan till gågata och gång- och cykelytor breddas i övrigt på holmen. Hovslagargatan liksom gatan på Nybrokajen ”klippas av” vid ett framtida Nobel Center. Den redan nu mycket trånga väginfrastrukturen för bussar blir enligt förslaget alltså ännu trängre. Planeringen för bussar och andra tunga fordon på Blasieholmen är definitivt inte seriös från stadens sida. Det är bara att konstatera att det inte kommer att vara möjligt för bussar att ta sig fram till/på Blasieholmen och ett framtida Nobel Center. Idéförslaget avstyrks.

Gustav Adolfs Torg

Idéförslaget innebär att förutsättningarna för gång- och cykeltrafiken förbättras samt att stora vistelseytor skapas. Trafiken på Strömgatan och Norrbro begränsas, vilket skulle

göra torget i princip fritt från biltrafik. Det skulle påverka busslinjer och turistbussangöringen på Strömgatan. För att kunna bedöma effekterna behöver det utredas, enligt förslaget.

Detta förslag avstyrks. Gustav Adolfs Torg med anslutande gator har mycket stor betydelse för beställningstrafiken, inklusive turistbusstrafiken i Stockholm. Det är som en "hjärtpunkt" för denna trafik. Torget med anslutande gator har även stor betydelse för linjetrafiken med buss. Detta förslag är inget som behöver utredas. Konsekvenserna för besöks- och turistnäringarna m fl om det genomförs skulle bli förödande.

Hamngatan väster om Norrlandsgatan

Idéförslaget innebär att gångbanorna breddas och kompletteras med fler träd, att cykelbanorna breddas och att körbanan smalnas av till två körfält som endast används av kollektivtrafiken. För närvarande är körbanan 18,8 m bred med särskilda kollektivtrafikkörfält för spårvagn och buss. Förslaget innebär att körbanan, med två körfält skulle bli 6,5 m. Förslaget avstyrks då det innebär en försämring för busstrafiken jämfört med befintlig situation. En körbana om 6,5 m är väldigt smal och när det blir trafikstörningar, t ex när det händer olyckor, blir fel på fordon eller då vägarbeten måste utföras är det svårt att hantera situationen då det inte är möjligt för trafiken att välja ett annat körfält.

Hamngatan öster om Norrlandsgatan

Idéförslaget innebär att gång- och cykelbanor breddas, kollektivtrafikkörfältet västerut från Nybroplan tas bort, ett av tre spårvägsspår tas bort, körbanan på Hamngatan minskar i bredd från nuvarande 14,1 till 10,5 m. Förslaget avstyrks då det försämrar framkomligheten för busstrafiken.

Klaratunneln

Idéförslaget är att stänga tunnelns östra gren för biltrafik i ena eller i båda riktningarna. En stängning av östra Klaratunneln skulle enligt förslaget kunna flytta trafik och öka framkomligheten på mer trafiktåliga länkar. Förslaget avstyrks då Sveriges Bussföretag anser att det endast flyttar framkomlighetsproblem till annan plats. Den befintliga väginfrastrukturen behövs. Vad finns det för trafiktåliga länkar som har en överkapacitet och dit trafik kan flyttas?

Kungsbron

Idéförslaget innebär att ett av de f n två körfälten mellan Cityterminalen och Vasagatan omvandlas till ett brett busskörfält som också kan användas av cykeltrafiken. Det skulle minska biltrafikens framkomlighet eftersom all biltrafik samlas i ett körfält. Det kan enligt förslaget innebära långa köer som då också skulle kunna försämra busstrafikens framkomlighet. Detta område är av stor betydelse för busstrafiken och för samhället bl a genom att Cityterminalen är belägen i anslutning till Kungsbron. Det understryker betydelsen av att busstrafiken har god framkomlighet. Sveriges Bussföretag delar uppfattningen att förslaget måste utredas vidare.

Kungsgatan

Idéförslaget innebär att gångbanorna breddas på båda sidorna av Kungsgatan från nuvarande 5 m till 8 m. Därmed behöver körbanan för motordrivna fordon smaltas av från nuvarande 14 m till 8 m. Två breda körfält skulle finnas istället för dagens fyra. Idag är ett av dessa körfält i vardera riktningen busskörfält. De två körfälten som enligt idéförslaget skulle finnas delas av buss-, taxi- och cykeltrafiken. Leveranstrafik till fastigheterna skulle få använda körfälten i lågtrafiktid och angöra på gångbanorna för att inte hindra buss, cykel och taxitrafiken. Förslaget är positivt om det totalt sett medför en bättre framkomlighet för busstrafiken på Kungsgatan och inte heller medför att framkomligheten försämras för busstrafiken på andra gator. Sveriges Bussföretag är inte säkert på att det blir fallet om förslaget genomförs. Det är ont om öst-västliga förbindelser med kapacitet i Stockholm. Privatbilismen behöver söka sig till andra gator om Kungsgatan regleras på föreslaget sätt. Därmed kan nya framkomlighetsproblem uppkomma på andra platser. Sveriges Bussföretag anser att det inte finns behov av att bredda de redan nu breda gångbanorna. En lösning som innebär att distributionsfordonen ska köra upp på gångbanorna för lossning och lastning blir inte bra från trafiksäkerhetssynpunkt. Sveriges Bussföretag instämmer i att förslaget måste utredas vidare.

Nybroplan

Idéförslaget innebär bl.a. att ett körfält längs Nybrohamnen tas bort och istället utökas ytorna för gång- och cykeltrafiken. Ett körfält tas även bort från Strandvägen i riktning mot Hamngatan. Enligt förslaget skulle det innebära att framkomligheten för både kollektivtrafik och biltrafik ökas. Sveriges Bussföretag anser att det skulle vara värdefullt men har svårt att se att effekten av förslaget skulle bli det och ställer sig därför tveksam till det. Förslaget bör utredas vidare för att mer bli på det klara vilka effekter det medför.

Regeringsgatan

Idéförslaget innebär att gångbanorna breddas med plats för uteserveringar och nya träd på båda sidor och nya cykelbanor. Därmed skulle körbanan behöva smaltas av till två körfält och parkering och angöring tas bort. Körbanan föreslås minska i bredd från dagens 13,5 m till 6,5 m. Det är enligt Sveriges Bussföretags uppfattning alldeles för smalt och kommer medföra stora trafik-, framkomlighets- och trafiksäkerhetsproblem. Om det blir trafikolyckor, fordon får stopp, eller vägarbeten måste utföras är det mycket svårt att leda om trafiken med en körbana om endast 6,5 m. Att ta bort angöringsytorna leder till problem för nyttotrafiken. Bussar som kör grupper i beställningstrafik som behöver angöra till hotell eller andra platser måste också ha möjlighet till det, utan att hindra all övrig trafik. Förslaget avstyrks och bör inte genomföras.

Strömgatan

Idéförslaget innebär att bredare gångbanor och en cykelbana skulle anläggas. Om det ska vara möjligt måste körbanan smaltas av och en alternativ plats för turistbussangöringen hittas, enligt förslaget. Sveriges Bussföretag anser att det är ett dåligt förslag och avstyrker det.

Strömgatan är liksom Gustav Adolfs Torg av mycket stor betydelse för beställningstrafiken med buss och även för viss linjetrafik. Många bussar trafikerar Strömgatan och gatan är också en mycket viktig angöringsplats för turistbussar med sitt centrala läge med många besöksmål i närheten. Förslaget innebär att körbanan skulle minska i bredd från nuvarande 12,2 m till 6,5 m. Som tidigare nämnts är det en alldeles för smal körbana som medför problem för tunga fordon m fl. Att i förslaget konstatera att en alternativ plats för turistbussangöringen behöver hittas är närmast naivt mot bakgrund av den stora brist som finns på angörings- och uppställningsplatser för bussar och hur svårt det är att hitta nya.

Sveavägen norr om Kungsgatan

Idéförslaget innebär att cykelbanor ska finnas på båda sidor om Sveavägen och den idag befintliga cykelbanan på ena sidan breddas. Ett körfält tas bort och angöringsmöjligheterna efter vägen minskas. Förslaget avstyrks då det påverkar busstrafikens framkomlighet negativt och även möjligheten att stanna och släppa av passagerare och ta upp passagerare för bussar i beställningstrafik påverkas negativt.

Tegelbacken

Idéförslaget innebär att stora vistelseytor skapas samt att gång- och cykeltrafiken ges generösa ytor. Enligt förslaget kan det skapas ”genom att minska dagens överdimensionerade trafikytor”. En ny cykelbro byggs längs Centralbron.

Förslaget innebär att körbanorna för motorfordon minskas och att trafiken läggs om. I förslaget nämns ”Att minska trafikytorna och ändra trafikföringen har viss påverkan på framkomligheten för bilar och bussar. För att kunna bedöma effekterna behöver detta utredas.” Sveriges Bussföretag avstyrker förslaget och anser att det inte behöver utredas ytterligare. Det är för övrigt märkligt att i förslaget påstå att trafikytorna är överdimensionerade vid Tegelbacken.

Tegnérgatan

Idéförslaget innebär att Tegnérgatan mellan Sveavägen och Birger Jarlsgatan får enkelriktade cykelbanor på vardera sidan om körbanan och en breddad gångbana. Det kräver att körbanan smalnas av till ett körfält och angöringen på ena sidan tas bort. Körbanans bredd minskas från dagens 12,0 m till 6,0 m. Förslaget medför försämrad framkomlighet för busstrafiken och avstyrks. Effekterna av förslaget behöver inte utredas mer utan förslaget bör avföras.

Vasaplan

Idéförslaget innebär att Vasaplan omvandlas till ett torg med träd, sittplatser, uteserveringar och cykelparkeringar. Sveriges Bussföretag konstaterar att förslaget innebär att framkomligheten för busstrafiken försämras. Vid Vasaplan är ett par hotell belägna. Bussars angöring till dessa hotell försvåras även om förslaget genomförs. Förslaget avstyrks.

Med vänlig hälsning
Sveriges Bussföretag

Jan Bosaeus, styrelseordförande

Pär Åkerberg, styrelseordförande
Stockholms läns Bussbranschförening