



Kontaktperson
Per Magnus
Gatuavdelningen
Centrala distriktet
Telefon: 08-508 262 79
per.magnius@tk.stockholm.se

Till
Trafiknämnden 2006-09-19

Upprustning av Fjällgatan. Återremiss

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets förslag till vidare arbete enligt utlåtandet.

Göran Gahm
tf

Per Magnus

Sammanfattning

Det beslut som Katarina-Sofia stadsdelsnämnd fattade 2006-05-17 innebär i praktiken att göra Fjällgatan till en lokal återvändsgata och att förbjuda turistbusstrafiken att trafikera gatan. Vidare uppmanas trafikkontoret tillsammans med stadsdelsförvaltningens tjänstemän lösa turistbusstrafiken och turisternas tillgänglighet till Fjällgatan på något annat sätt än dagens lösning.

Trafiknämnden beslutade 2006-06-13, i huvudsak, att kontoret skulle utreda Katarina-Sofias stadsdelsnämnds beslut och återkomma med ett nytt förslag till beslut, vilket detta utlåtande utgör.

Fjällgatan är den enda utsiktsplatsen med attraktiv kulturbebyggelse i Stockholm som går att nå direkt med buss. Detta gör att företagarna inom turistbussnäringen kan erbjuda sina kunder, turisterna, en bekväm och lättillgänglig utsiktsplats över Stockholm. Något som deras kunder uppskattar. Om turistbussarna tvingas stanna exempelvis på Folkungatan eller Renstiernas gatan och deras kunder måste gå till fots ca 150m upp på Fjällgatan, så är inte längre Fjällgatan unik som turistdestination.

Med logiken att turistbussnäringens kunder, som utgör den stora majoriteten av turisterna på Fjällgatan, ska gå till fots, så finns det nämligen gott om andra likvärdiga utsiktspunkter istället, exempelvis Mosebacke eller Monteliusvägen, dit bussarna skulle kunna åka med sina kunder.

Om nu turistbussarna skulle tas bort från Fjällgatan, så faller hela upprustningens idé och trafikkontorets utgångspunkt, nämligen att minska turistbussarnas störningar för de boende och områdets verksamhetsutövare, detta då merparten av turisterna kommer att försvinna. En sommardag kan så många som 5000 turister komma i turistbussar för att besöka Fjällgatan.

Turistbussnäringen är helt beroende av attraktiva destinationer. Fjällgatan ger en unik upplevelse, den kan ses som en "naturtillgång" som turistbussnäringen exploaterar. Turistnäringens första grundsten är upplevelser. Näringens övriga tre grundstenar är: äta, resa och bo. Tillväxt och sysselsättning inom dessa områden är helt beroende av att den första grundstenen finns. Trafikkontoret, i sitt uppdrag som väghållare, får inte förvägra turistbussnäringens och indirekt hela turistnäringens rätt att nyttja Fjällgatan, lika lite som tjänstemännen får förhindra andra näringsverksamheter som är beroende av framkomlighet och gator för sin framgång. Kontoret är satt att hjälpa näringslivet, likväl som de boende. Om tjänstemännen, som väghållare, ska inskränka någons näringsverksamhet, i detta fall turistbussnäringens, så måste detta beslut tas av trafiknämnden, som ansvariga för stadens trafikfrågor.

Kontoret föreslår därför att arbetet med "Upprustning av Fjällgatan" utgår, tills vidare, ur kontorets investeringsprogram. Fjällgatan läggs i stället in i programmen för planerat och löpande underhåll och eventuella åtgärder prioriteras där jämlikt övriga gator. Turistbusstrafiken blir kvar oförändrad tills vidare. Detta hindrar inte att Katarina-Sofia stadsdelsnämnd kan genomföra sin beslutade parkupprustning.

I enlighet med Trafiknämndens beslut den 13 juni 2006, har trafikkontoret tillsammans med turistbussnäringen och de olika destinationernas intressenter samt fastighetsägare påbörjat en större turistbussutredning. Syftet är att hitta en långsiktig strategi för stadens turistbusshantering, både avseende destinationer och turistbussparkering. Fjällgatan kommer som del i detta arbete att utredas vidare och i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Ovan arbete bedöms att vara klart till turistsäsongen börjar igen våren 2007. Arbetet och resultatet kommer att läggas fram till Trafiknämnden för behandling under våren 2007.

Bakgrund

Katarina-Sofia stadsdelnämnd beslöt i den 21 juni 2005 om upprustning av Fjällgatan. Tjänstemän på stadsdelsförvaltningen, markkontoret och trafikkontoret arbetade därefter tillsammans fram ett gemensamt förslag till upprustning av Fjällgatan, såväl parkområden som gatan.

Ett förslag till program för upprustning var klart för samråd i slutet av 2005. Utgångspunkterna vid arbetet av programmet var flera. Bland annat:

- Fjällgatan är en av Stockholms finaste utsiktsplatser och som sådant ett av stadens främsta turistmål. Fjällgatan är en av de fyra primära destinationerna för stadens turistbusstrafik. De andra tre är Stockholms stadshus, Kungliga slottet och Vasamuseet.
- Fjällgatan har en bebyggelse med anor från 1700-talet. Fjällgatan ligger i ett område av riksintresse för kulturmiljövården och skyddas därmed genom Naturresurslagen.
- Fjällgatan är också ett levande bostadsområde och där även flera små och stora företagare verkar. Fjällgatan uppfattas inte bara av de närmast boende som sin hembyggd, utan lika mycket av andra Stockholmare, där gatan med sin luftiga sträckning högt ovan Stadsgården och med sin pittoreska bebyggelse är som en sinnebild för "vårt" vackra gamla Stockholm.

Programförslaget skickades på remiss till Stockholms stadsmuseum, Rådet för skydd för Stockholms skönhet och AB Stadsholmen samt remitterades inom trafikkontoret och stadsdelsförvaltningen. Dessa hade inga principiella invändningar mot förslaget som helhet.

Den 6 december 2005 genomförde stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret ett samrådsmöte för Fjällgatans boende och företagare. Under mötet framförde flera boende sitt missnöje med den tilltagande och störande turistbusstrafiken. Många boende ansåg även att turistbusstrafiken skulle bort helt från gatan. Vidare uttrycktes det oro för att upprustningsförslaget skulle medföra att Fjällgatan skulle kunna användas som smitväg (från Folkungagatan till Katarinavägen via Fjällgatan).

Tjänstemännen tog till sig synpunkterna och inarbetade de som var möjliga att göra inom ramen för programmets utgångspunkter. Bland annat studerades olika möjligheter till att göra så att gatan inte blev en smitväg, att boendeparkeringarna skulle vara kvar, tillgodose angöring till verksamhetsutövarna, särskilt transporter till och från vårdentreprenören inom området m.m. Turistbusstrafiken togs dock inte bort.

Ett slutligt upprustningsförslag av Fjällgatan låg klart i februari 2006 för beslut i berörda nämnder. Innan upprustningsförslagen skulle behandlas i respektive nämnder så gjordes ytterligare ett samråd i samband med Katarina-Sofias stadsdelsnämnds medborgarmöte den 16 mars 2006, där trafikkontoret och markkontoret var inbjudna för att redovisa upprustningsförslaget. Detta möte blev ett stormigt möte där förespråkarna för turistbusstrafikens borttagande var mycket upprörda över att trafikkontoret inte tagit hänsyn till deras åsikter. En intressegrupp ”Gruppen Rädda Fjällgatan” hade bildats med syfte att få bort turistbusstrafiken och i övrigt göra Fjällgatan till en lokal återvändsgata.

Tjänstemännen tolkade inte att uppdraget att upprusta Fjällgatan omfattade en total omlokalisering av turistbusstrafiken, utan endast syftade till att rusta upp gatumiljön och förbättra trafiksituationen med utgångspunkten att turistbusstrafiken skulle vara kvar. Utifrån detta antagande tog tjänstemännen på stadsdelsförvaltningen och trafikkontoret fram ett gemensamt tjänsteutlåtande med förslag till genomförandebeslut för upprustning av Fjällgatan.

Vid påföljande Katarina-Sofia stadsdelsnämnd den 17 maj 2006 beslöt nämnden att godkänna den del av stadsdelförvaltningens och trafikkontorets gemensamma tjänsteutlåtande som omfattade parkupprustningen. Det beslöts vidare att återremitera förslaget till förvaltningen/trafikkontoret för att göra en ny trafiklösning, med syfte att få bort turistbusstrafiken från Fjällgatan och undersöka alternativa platser för turistbussuppställning samt att inte medge genomfart för biltrafiken, d.v.s. göra Fjällgatan till en lokal återvändsgata utan turistbusstrafik.

Dagen innan, vid Trafiknämndens möte den 16 maj 2006, bordlades det gemensamma tjänsteutlåtandet. Beslut togs i ärendet på efterföljande Trafiknämnd den 13 juni 2006. Nämnden beslutade att återremitera ärendet i de delar som avser trafikföring och parkering, att godkänna övriga delar (d.v.s. parkupprustningen) samt att uppdra åt kontoret att tillsammans med stadsdelsnämnden utreda olika förslag till alternativa turistbussuppställningsplatser i enlighet med Katarina-Sofia stadsdelsnämnds beslut den 17 maj 2006 och återkomma med ett nytt förslag till beslut. Vidare framförde nämnden kritik mot att kontorets förslag inte var samstämmigt med stadsdelsnämndens beslut och att beslutsunderlaget var bristfälligt och saknade vägledning för trafiknämndens ledamöter.

Trafikkontorets synpunkter

Trafikkontorets tjänstemän är satta att vara väghållare och tvingas därigenom ofta väga olika särintressen mot varandra. I Fjällgatan har turistbussnäringen stora ekonomiska intressen, som nu står i konflikt med områdets boende och företagare. Denna konflikt har blivit tydligt i och med förslagsarbetet till upprustningen av Fjällgatan.

Stockholm Visitors Board anser att Fjällgatan är Stockholms överlägset bästa utsiktsplats som är tillgängligt med buss. Ingen annan plats kan uppvisa de kvaliteter som Fjällgatan har som turistdestination som kan nås med buss. Detta gör Fjällgatan unik för turistbussnäringen. Om turistbussarna måste stanna exempelvis på Folkungatan eller Renstiernas och deras kunder måste gå till fots ca 150m upp på Fjällgatan, så är inte längre Fjällgatan unik som turistbussdestination. Med logiken att turistbussnäringens kunder, som utgör den stora majoriteten besökare på Fjällgatan, ska gå till fots så finns det nämligen gott om andra likvärdiga utsiktspunkter istället, exempelvis Mosebacke eller Monteliusvägen. Om då turistbussarna tas bort från Fjällgatan så faller hela upprustningens idé, nämligen att minska turistbussarnas störningar för de boende och områdets verksamhetsutövare, då merparten av turisterna försvinner. En sommardag kan så många som 5000 turister komma i turistbussar för att besöka Fjällgatan.

Utifrån utgångspunkten att turistbussnäringen fortfarande ska kunna verka på Fjällgatan, så anser trafikkontoret att det framtagna upprustningsförslaget är väl avvägt och tar hänsyn till såväl de boende, företagarna som turistbussnäringen. Förslaget skulle göra att trafiksituationen blir mycket bättre än i nuläget. Om gatan enkelriktas kan gångbanorna fredas från fordonstrafik (annars måste boendeparkeringar tas bort) och turistbussarna eller bilarna behöver inte åka upp på gångbanorna och stryka utefter husväggarnas fönster vid möten eller omkörningar. Beläggningarna och gatans bärighet skulle ha förbättrats så att buller och vibrationer från bussarna minskades. Detta förutom att hela gatumiljön skulle få en rejäl ansiktslyftning, med vackrare beläggning och belysning. Trafikkontoret ser också en mycket lite risk för att en smitväg skulle skapas. Om det dock skulle bli så, så har trafikkontoret som väghållare flera trafiktekniska möjligheter att motverka detta.

Trafikkontoret anser att upprustningsförslaget skulle ha medfört en klar förbättring för de boende utifrån nuläget. Men givetvis, att göra Fjällgatan till en lokal återvändsgata utan turistbusstrafik, är ännu bättre för de boende än den lösningen som trafikkontoret föreslagit i sitt upprustningsförslag.

Viljan att stoppa trafiken på "vår" gata är en önskan de boende utefter Fjällgatan delar med många Stockholmare, som känner sig drabbade av "andras" trafik. Dilemmat mellan den enskildes och det allmännas intressen har i detta fall, liksom i de flesta liknande fall, ingen "rätt" eller "fel" lösning, utan är bara ett svårt ställningstagande för väghållaren: "mot" eller "för".

De av staden satta väghållarna, trafikkontorets tjänstemän, har dock ett helhetsansvar och har i uppdrag att ta hänsyn till så många olika intressegruppers väl som möjligt. Turistbussnäringen är helt beroende av attraktiva destinationer. Fjällgatan ger en unik upplevelse, den kan ses som en "naturtillgång" som turistbussnäringen exploaterar. Turistnäringens första grundsten är upplevelser. Näringens övriga tre grundstenar är: äta, resa och bo. Tillväxt och sysselsättning inom dessa områden är helt beroende av att den första grundstenen finns. Trafikkontoret, i sitt uppdrag som väghållare, får inte förvägra turistbussnäringens och indirekt hela turistnäringens rätt att nyttja Fjällgatan, lika lite som tjänstemännen får förhindra andra näringsverksamheter som är beroende av framkomlighet och gator för sin framgång. Trafikkontoret är satt att hjälpa näringslivet, likväl som de boende. Om tjänstemännen, som väghållare, ska inskränka någons näringsverksamhet, i detta fall turistbussnäringens, så måste detta beslut tas av trafiknämnden, som ansvariga för stadens trafikfrågor.

Trafikkontorets förslag

Kontoret föreslår att arbetet med "Upprustning av Fjällgatan" utgår tills vidare ur kontorets investeringsprogram. Fjällgatan läggs i stället in i programmen för planerat och löpande underhåll och eventuella åtgärder prioriteras där jämlikt övriga gator. Turistbusstrafiken blir kvar oförändrad tills vidare. Detta hindrar inte att Katarina-Sofia stadsdelsnämnd kan genomföra sin beslutade parkupprustning.

I enlighet med Trafiknämndens beslut den 13 juni 2006, har trafikkontoret tillsammans med turistbussnäringen och de olika destinationernas intressenter samt fastighetsägare påbörjat en större turistbussutredning. Syftet är att hitta en långsiktig strategi för stadens turistbussshantering, både avseende destinationer och turistbussparkering. Fjällgatan kommer som del i detta arbete att utredas vidare och i samråd med stadsdelsförvaltningen.

Ovan arbete bedöms att vara klart till turistsäsongen börjar igen våren 2007. Arbetet och resultatet kommer att läggas fram till Trafiknämnden för behandling under våren 2007.

SLUT