

UTVÄRDERING AV FÖRSÖKSVERKSAMHET MED FOODTRUCKS I STOCKHOLM

2014-08-31



Innehåll

1. SAMMANFATTNING	3
2. INLEDNING.....	4
2.1 Bakgrund	4
2.2 Syfte och avgränsning.....	4
2.3 Metod och genomförande	4
3. RESULTAT AV INTERVJUER OCH ENKÄTER MED FOOD TRUCKAR.....	5
3.1 Inledning.....	5
3.2 Regler, avgifter och kontakter med trafikkontoret	5
3.3 Var står Food Truckar – hur hittar de platser?	8
3.4 Kluster.....	9
3.5 Food Truckarnas uppfattning om inställning från – andra matställen och allmänheten.....	9
3.6 Kraven på fordonen.....	10
3.7 Kommentarer från de som inte förnyat sina tillstånd.....	11
3.8 Kommentarer i massmedia och mejl.....	11
4. RESULTAT AV ÖVRIGA INTERVJUER.....	12
4.1 Inledning.....	12
4.2 Andra matställens synpunkter	12
4.3 Allmänhetens synpunkter	14
4.4 Offentligt anställda	15
4.5 Intresseorganisationer	18
5. SLUTSATSER.....	18
5.1 Försäljningstider, avgifter och andra regler	18
5.2 Kluster.....	19
5.3 Kraven på fordonen.....	19
5.4 Andra matställens synpunkter	19
5.5 Framkomlighet	20

1. SAMMANFATTNING

Ett av de tydligaste resultaten av intervjuer och enkäter är att tiden man får stå på en plats med nyttotillstånd C önskas utökas till minst tre timmar. Detsamma gäller tidsbegränsningen inom vilken man får utnyttja tillståndet 08 – 22.00. En majoritet av både innehavare av foodtruckar och andra uppgiftslämnare i utvärderingen anser att det främst bör tillåtas att använda tillståndet efter 22.00 eller att det inte bör finnas någon restriktion.

Önskemål om fasta platser förekommer också relativt ofta samtidigt som andra menar att det går emot hela idén med Food truckar. Regelsystemet har också berörts av många. Både innehavare av tillstånd och andra näringsidkare. Det finns också en klar majoritet för att öppna upp platser i city. Många både bland foodtruckar och andra anser att uppföljningen av regelsystemet måste bli bättre samt att olika enheter inom trafikkontoret måste kunna lämna enhetliga svar på vad som gäller.

Det råder blandade synpunkter bland foodtruckarna om kluster, en del vill ha det så obyråkratiskt som möjligt. Gärna utpekade platser men inte som man måste boka genom någon som ska ha provision. Reserverade p-platser kan räcka anser en del. Stadens idé med att aktivera platser med kluster sammanfaller inte riktigt med food truckarnas önskemål eller behov. Lösningen ligger sannolikt i att branschen försöker samordna sig i en ideell organisation.

De flesta anser att avgiften är rimlig och ganska många anser att den är låg och räknar med att den kommer höjas. Näringsidkare med fasta matställen tycker att avgiften bör höjas. Några tycker att det skulle vara bra om tyngre fordon än 3,5 tillåts för att bland annat kunna ha mer last. De menar att man kan begränsa längd och bredd i stället. Andra typer av fordon är ingen stor fråga.

Fler bilar per tillstånd bör i så fall begränsas till max två per tillstånd.

2. INLEDNING

2.1 Bakgrund

Trafikkontoret fick i budget 2013 i uppdrag att pröva möjligheten att tillåta s.k Food truckar provoperioden utgår 2015-03-31 och en utvärdering ska ske hösten 2014.

Utdrag ur budget för 2013:

Ett rikt utbud av mat är en viktig del av en attraktiv stad och genom att utöka antalet tillstånd för matvagnar tar Stockholm ytterligare ett steg mot att bli en av Europas främsta matstäder. Mobila serveringar och försäljnings/uthyrningsställen bidrar till en levande stadsmiljö för stockholmare och besökare. Trafik- och renhållningsnämnden ska under 2013 arbeta för att utöka antalet tillstånd för mobila försäljningsställen för mat och tjänster.

Trafikkontoret annonserade inte efter intressenter. Det behövdes inte eftersom intressenter anmälde sig på eget initiativ när de läste om försöksverksamheten i media.

Uppdraget att genomföra utvärderingen har gjorts av Torsten Malmberg (uppdragsledare) och Jesper Magnusson från TMS.

2.2 Syfte och avgränsning

Uppdraget innebär att analysera och klargöra hur verksamheten fungerat, både för näringsidkare, allmänhet och avseende eventuella hinder för framkomligheten i staden. Därutöver ska kostnaderna för tillståndet och intresset för en permanentning och eventuell utveckling analyseras. Någon djupare information om regelsystem och liknande lämnas inte i rapporten då beställaren får anses vara bekant med vad som gäller.

2.3 Metod och genomförande

Utvärderingen har genomförts genom intervjuer med representanter för 10 Foodtruckar och enkäter till övriga 33 med tillstånd vid tiden för utvärderingen juni – augusti 2014. De 10 som valdes ut för intervju representerade ett urval av ”erfarna” och nya truckar samt en så bred mix av matutbud som möjligt och en blandning av män och kvinnor i förhållande till den andel de utgör av tillståndshavarna.

De som hade tillstånd 2013 men valde att inte förnya det inför 2014 har fått en enkät.

Representanter för anställda inom trafikkontoret, miljöförvaltningen och SBRD samt för intresseorganisationer som Stockholms Handelskammare och City i samverkan har intervjuats. Representanter för transportsnäringen, cykelfrämjandet och trafiksäkerhetsorganisationer har kontaktats via mejl och erbjudits möjlighet att lämna sina synpunkter.

Information från allmänheten har inhämtats via intervjuer och sociala media samt indirekt via en enkät beställd av Stockholms Handelskammare som vi tagit del av.

Andra näringsidkare inom matbranschen med fasta matställen har intervjuats.

3. RESULTAT AV INTERVJUER OCH ENKÄTER MED FOOD TRUCKAR

3.1 Inledning

Intervjuer har gjorts med 9 food truckar *Vegan soul train, SOOK, Jamerica, Kantarellkungen, Köftebilen, Odjuret, Boardwalk, Frick&Hagberg, Freds Food Truck*. Bilarna har varit med olika länge där några av bilarna har startat relativt nyligen medan andra har kört nästan från starten. Utöver representanter för bilarna har Walter Carajavel som representerar Curbside intervjuats samt Martin Lagerberg som representerar GatMat och BunBun samt klustren främst Brunkebergs torg.

Ett intresse för mat verkar vara gemensamt för de intervjuade. De flesta har en bakgrund i matbranschen, drivit krog eller sysslat med catering i en eller annan form. Många har inspirerats av food truckar i USA. Några bedriver verksamheten på egen hand tillsammans med en partner utan anställda, men många verkar ha anställda som sköter försäljningen från bilen.

Enkäten skickades ut till 33 personer och företag som har tillstånd till att bedriva verksamhet med food truckar i Stockholms stad. Av dessa har 20 svarat på enkäten. De flesta svaren kom de närmsta dagarna efter utskicket. Resultatet innebär att 61 % har svarat på enkäten. Påminnelser per mejl och därefter med telefon gav endast två extra svar. Av de som inte svarat hade flertalet nya tillstånd. På telefon uppgav några av dessa att de inte ansåg att de hade någon erfarenhet då de inte varit ute med bilen ännu. Någon ingick i team vars representant blev intervjuad. En som vi ansåg var särskilt intressant att få svar från (LIDL) fick flera mejl och telefonsamtal och en telefonintervju bokades in, dock utan resultat. Bortfallsanalysen visar därmed att en majoritet av de som varit i drift tillräckligt länge har svarat på enkäten och att resultatet därmed kan anses representativt för de vid enkättilfället aktiva food truckarna.

3.2 Regler, avgifter och kontakter med trafikkontoret

På ett generellt plan uppger de flesta av de intervjuade att verksamheten fungerar bra, även om några även berättar att det är ganska tufft att få det att gå runt. De flesta upplever att reglerna är rimliga. Några av reglerna anses hindra att man effektivt kan driva en riktigt bra verksamhet.

Den regeln som samtliga tar upp som det största hindret är att man endast får stå i två timmar. Det tar tid att göra iordning allting innan man ska börja att sälja maten, och där försvinner en del av tiden. Minst en timme till skulle behövas, men flera av truckarna skulle gärna se att man får stå ännu längre. Någon anser att det borde vara två timmars försäljning som gäller, och att tiden innan och efter man öppnar inte bör räknas in. De flesta anser att tre timmar är lagom även om det finns de som menar att 4 eller till och med 8 timmar borde gälla. Åtta timmar motiveras av att personalen skulle få jobba heltid. En annan aspekt som lyfts fram är att tiden för att köra från beredningsköket till försäljningsstället tar mycket tid. Många använder därför bara lunchtiden. Försäljningstiden blir alltså proportionellt liten i förhållande till förberedelsestider.

Två av de intervjuade ansåg att nyttoparkeringstillståndet som egentligen är avsett för hantverkare var dåligt anpassat för verksamheten med food truckar, och att det borde övervägas att införa en annan typ av tillstånd som är bättre lämpat för food truckar, särskilt avseende tiden det får användas.

Begränsningen att man endast får stå mellan klockan 8-22, är de flesta negativa till. Framförallt är det möjligheten att arbeta natt, att stå utanför musikställen och barer som anses attraktivt men några tog också upp möjligheten stå innan klockan åtta på morgonen och servera tidig frukost. Flera menade att de kan bidra till att det finns fler "vanliga" människor ute sent på kvällen.

Flera tog upp att de ansåg att det behövs bättre uppföljning från stadens sida kring reglerna. I vissa fall upplevs de som ganska oklara och att det ofta är så att ingen riktigt vet vad som gäller. Så trots att reglerna i sig är rimliga så skulle de behöva förtydligas och följas upp bättre. Dessutom uttryckte några att staden och även skattemyndigheten i högre grad skulle utföra kontroller av food truckarna för att säkerställa att regler följs. Det kan handla om att bli effektivare på att kommunicera ut vad som faktiskt gäller och att se till att berörda inom staden, främst trafikkontoret, kan regelsystemet. Det uppges att det inte är ovanligt att olika svar ges från olika enheter inom trafikkontoret som tillståndsenheten och parkeringsbevakningen.

Det upplevs av flera att man inte får stå på de platser där det är mest folk, utan att man blir hänvisad till bakgator. Detta påverkar mycket på sommaren då lunchgästerna från arbetsplatser minskar drastiskt. Flera uppger att de inte är aktiva i stan mitt i juli. Turisterna kan inte väga upp, då det inte är tillåtet att stå i City och Gamla stan. Att öppna upp för truckarna att stå på flera platser var därför något som respondenterna ansåg vara väldigt viktigt. Många vill ha möjlighet att stå på de gator där blåbussarna går men anser också att det borde avsättas platser i City.

Flera ansåg att det börjar bli trångt i takt med att allt fler food truckar börjar rulla. Då är det ändå inte, enligt uppskattningar, från de intervjuade mer än mellan 20 och 30 truckar aktiva. Många anser att fler platser måste bli tillgängliga och fler kluster öppnas. Problem att hitta platser diskuterades på ett branschmöte 1 juli. Där diskuterades att varje truck aktivt bör leta efter nya platser och till nästa möte som ska vara den 2 september redovisa två nya platser vardera. Flera menade att det inte finns en marknad för 100 tillstånd, kanske högst 50. Det uttrycktes farhågor att många kommer att servera väldigt lika mat. Någon menade att staden borde ha någon form av reglering av den mat som serveras, så att det blir en större variation av utbudet som serveras. Det som kommer ske är att de bästa kommer överleva samt att truckarna får öka sin kontakt med fastighetsägare och erbjuda service som alternativ till lunchmatsal till anställda. Det är ganska attraktivt med food truckar för fastighetsägare i områden utan matställen, menade någon.

På frågan om de ville ha möjlighet att kunna bedriva sin verksamhet med flera food truckar så var svaren blandade. Flera uppgav att de gärna skulle vilja ha möjlighet att kanske två

food truckar, att det skulle ge en bra möjlighet till att expandera verksamheten. Samtidigt så påtalar många att de inte vill ha en situation där en aktör har många food truckar. Det skulle riskera att leda till en situation där det som idag känns fräscht och "hippt" med food truckar riskerar att försvinna. Flera föreslog att man kanske skulle ha en gräns på två truckar per företag.

Även på frågan om avgiften ansågs rimlig var svaren blandade. Flera ansåg att avgiften var rimlig, men att den inte borde höjas. Några ansåg att den kanske borde höjas något för att det ska bli mer rättvist i förhållande till fasta matställens kostnader. Någon ansåg att om avgiften höjs så borde även antalet platser utökas och att det blir möjligt att stå längre än i två timmar. Det påpekades att man i Göteborg och Malmö erbjuder fasta platser för avgiften, men avgiften där uppges också vara väsentligt högre, uppemot 40 – 50 000 kronor. På frågan om hur avgiften är i relation till restaurangers fasta avgift, så berättade en food truck ägare att han dels har köpt en bil för 800 000kr, och dels betalar hyra för produktionslokal där han tillreder maten. Enligt honom blir därför kostnaderna liknande som de för restauranger. En annan berättade att han hade kommit billigare undan om han hade haft möjlighet att slippa avgiften och endast betala för vanlig parkering istället. Han ansåg avgiften vara rimlig men ställde sig samtidigt undrande till varför den fanns, och även han uttryckte att han tyckte att den var dåligt anpassad för food truckar. En svarade att han tyckte avgiften var för hög eftersom det är ett test, och att man därför inte vet om man kommer att tjäna in avgiften. Ytterligare en åsikt var att man inte borde behöva en hel årsavgift om man inte får sitt tillstånd för än en bra bit in på året. Någon annan ville se en möjlighet att betala in avgiften per månad och inte allt på en gång, då det kändes tungt precis när man startar upp verksamheten. Någon föreslog en differentierad avgift beroende på hur miljöeffektiv bilen var, man skulle t ex kunna klara det mesta av elförsörjningen med solceller menade han.

Regeln om att man inte får ha saker ståendes utanför trucken fanns det generellt sett förståelse för. Det som några tog upp var att de gärna hade haft en papperskorg ståendes utanför. Någon föreslog att man kanske kunde ha en radie på en halvmeter runt trucken där möjligheten finns att ha en papperskorg och kanske en menyskylt.

Däremot upplever ingen att det har varit problem med nedskräpning. Flera påpekar att de flesta kunder tar med sig maten och går, därför vet de inte om kunderna slänger sitt skräp någon annanstans efter att de har ätit. Men runt truckarna så är det generellt sett inte något problem med nedskräpning, anser de.

Samtliga tyckte att kontakten med trafikkontoret generellt fungerar bra nu och ingen hade något negativt att säga om hur kontakten har skötts, utan de upplevde den som bra och konstruktiv vid de tillfällen som de har brutit mot regler. Några av de som var först ut menade att det i början var en del problem med oklara besked. Nu kvarstår det lite på så sätt att andra enheter inom trafikkontoret inte alltid vet vad som gäller. Någon refererade också till ett möte de alla var inbjudna till som de upplevde positivt men ingen av de förslag på krav de lämnade hade åtgärdats när de nya tillstånden kom.

3.3 Var står Food Truckar – hur hittar de platser?

Flera berättar att det kan vara svårt att hitta platser att stå på. Speciellt i början hade många svårt att hitta bra platser att sälja på. Efter hand har det blivit enklare att hitta lämpligare platser men samtidigt så upplever flera av de svarande att det kan vara knepigt att hitta bra platser att stå på ibland. Speciellt med de begränsningar som finns. Har man otur så finns risken att man inte hittar någon plats, eller att man hittar en dålig plats där inte kunder hittar till bilen. Någon berättar att det har hänt att man fått köra tillbaks till sin lokal utan att hitta någon plats. Någon annan menar att det handlar om kreativitet och att de gemensamt försöker hitta nya platser som fungerar. Någon menar att det inte är några problem nu, men om det blir 100 food truckar så kommer det bli svårt. De intervjuade berättar att det är ett relativt bra samarbete mellan food truckarna. Ofta tipsar man varandra om bra platser att stå på. Om man åker till en plats där det redan står en food truck så är det ofta inga problem att ställa sig bredvid. Det ses ofta snarare som något positivt då food truckarna tillsammans bildar en liten food court, vilket ökar alternativen för gästerna och hjälper till att dra mer människor till platsen. Det har hänt att det har uppstått konflikter mellan food truckar, men det var vanligare i början. Nu fungerar ofta samarbetet så bra att det sällan uppstår några konflikter mellan de olika food truckarna. Generellt så är stämningen mellan food truckarna väldigt god och flera berättar att man har väldigt bra kontakt med sina kollegor. Det påpekas av någon att en plats kan vara utmärkt men bara runt gathörnet så fungerar det inte. Därför är de besvikna på staden som stoppat några bra platser t ex vid Östermalms torg och vid Spårvägmuseet. Någon menar att det borde skapas särskilda p-platser för food truckar.

Alla food truckarna berättar att de i huvudsak står i innerstaden. Men flera har även testat att åka i ytterstaden. De berättar dock att det inte är samma respons utanför innerstaden. Dessutom är mycket koncentrerat till centrumanläggningar, vilket är privat mark. Det kan därför vara svårt att hitta bra platser att stå på utanför innerstaden där det finns mycket folk. Flera berättar också att om de har kört i förorten så har det varit på kvällarna, då det är få personer i rörelse utanför innerstaden på luncherna. Har man stått utanför innerstaden på en lunch så är det i anslutning till en stor arbetsplats, exempelvis hos Telia i Farsta.

Samtliga berättar att det är vanligt att folk hör av sig till dem och vill att de ska stå vid exempelvis någon arbetsplats eller vid ett evenemang. Det är vanligt att både företag och privatpersoner hör av sig till food truckarna med förslag på vart de ska stå. De åker även mycket på festivaler och cateringuppdrag när de tillfrågas.

Flera är med i olika nätverk som organiserar stadens truckar. Bland annat Streetkåk, Hitta trucken och Stockholm food truckar. En berättade att han valt att inte gå med i ett nätverk då han anser att de försöker tjäna pengar på food truckarnas verksamhet, vilket han ogillar. Han försöker därför organisera food truckarna utanför nätverken. Andra är mer positiva och tycker att det är bra att nätverken finns, då det förenklar både för kunderna och för dem själva att hålla reda på vart man kan stå för dagen och vart det är upptaget. De flesta är mycket aktiva på sociala medier. Framförallt är det Facebook, Instagram och Twitter som man använder för att annonsera ut vart man står för dagen och att man har öppet. Det är den viktigaste kundkontakten för food truckarna.

Några av de mest aktiva jobbar med att skapa food courts på kvällarna. Det innebär att de på eget initiativ bestämmer sig för att tillsammans med 5- 6 bilar vara på samma plats en viss kväll i veckan.

3.4 Kluster

Samtliga tycker att idén med klusterplatser är bra och att det borde finnas fler platser där man kan skapa kluster. Däremot var åsikterna blandade för hur klustret vid Brunkebergs torg har fungerat. Några upplever det som att vissa food truckar blir gynnade samtidigt som andra inte får stå alls. Någon uppger sig ha ansökt om att få stå flertalet gånger men aldrig fått möjligheten, samtidigt som andra food truckar har fått stå många gånger. Någon berättar att det varit problem med bokningssystemet. En berättar att han har stått där, men upplever det som att platserna ibland är orättvist fördelade, och att det kanske bör vara upp till staden att se till så att det blir bättre fördelat.

Flera är mycket negativa till att staden lämnat ut ansvaret för fördelning av platser till ett privat företag som sedan tar ut en provision för att man får stå där. Dessa anser att de själva inom branschen klarar av att skapa kluster mindre byråkratiskt, enbart genom att gemensamt bestämma att i kväll samlas vi på en viss plats och de som hänger på först får plats. De är också oftast negativa till den typ av kluster som Brunkebergs torg representerar och tycker att krav på toaletter, alkoholutbud och organiserad städning byråkratiserar och gör det komplicerat. Därmed försämras den flexibilitet som food truckar verksamheten i grunden står för.

Andra pekar på förebilder för food truckar kluster på annat håll och menar att det är just möjligheten att få sitta ner, kanske kunna köpa ett glas vin och ha tillgång till toalett som lockar ytterligare människor. Den entreprenör som fått stadens uppdrag att organisera de tre utsedda klustren Brunkebergs torg, Ropsten och under Liljeholmsbron är mycket besviken på de platser staden pekat ut som klusterplatser och menar att det bara är vid Brunkebergs torg som det finns förutsättningar och där staden erbjuder något som motiverar att någon ska betala en avgift för att ansvara för ett kluster. De flesta andra anser också att framför allt Ropsten inte har bra förutsättningar, under Liljeholmsbron kanske kan fungera men den tillåtna platsen anses för liten.

En idé som flera förde fram var att man borde ordna mindre klusterplatser runt om i staden, exempelvis reserverade parkeringsplatser för food truckar där det är möjligt att stå under lunchen.

3.5 Food Truckarnas uppfattning om inställning från – andra matställen och allmänheten

Samtliga berättar att mottagandet från allmänheten har varit mycket bra, och att de nästan uteslutande har fått positiv respons. Flera anser att det har varit det allra positivaste med att köra food truck, att man får en sådant bra mottagande. De berättar att de flesta food truckar håller en mycket hög kvalitet som uppskattas av människor samt att det har lett till ett ökat matutbud i staden. Någon berättar att truckarna anses vara trendiga, vilket drar

mycket folk till truckarna. I början var det några klagomål om generatorer som lät, men i takt med att man har byggt in elgeneratorerna eller bytt till mindre och tystare har dessa klagomål minskat. Några nämner att de fått synpunkter på matlukt, runt trucken.

Mottagandet från restauranger och andra näringsidkare har varit mer blandat. Samtliga intervjuade är medvetna om att det har varit konflikt mellan restaurangägare och food truckar, och vissa har även själva vid ett fåtal tillfällen haft problem med andra näringsidkare. Någon har varit utsatt för allvarliga hot och fysiska attacker mot food trucken. Det som är vanligt är att restaurangägare har tagit kort på bilarna när de upplever det som att de står fel, eller står i vägen. Detta är något som flera har varit med om. Samtidigt så uppger de att det har blivit bättre. Det var mer konflikter i början, när många restaurangägare inte visste om att de hade tillstånd att stå på den aktuella platsen. Med tiden har konflikterna lugnat ner sig. Flera tar även upp att de försöker att inte stå precis utanför andra restauranger, då man inte vill skapa bråk. Någon menar att det är brister i kommunikationen som till viss del ligger bakom de konflikter som varit, då restaurangerna inte vet vilka regler som gäller för food truckarna, och ibland inte food truckarna själva heller. Han anser därför att det är viktigt med bättre kommunikationer mellan staden, restaurangerna och food truckarna.

Flera berättar att de har fått positiv respons från restauranger och att många restauranger tycker det är bra att matutbudet i Stockholm blir mer varierat.

Någon menar att det går att förstå andra matställens frustration. De har mycket fasta kostnader. Dessutom står det i avtalet enligt samme uppgiftslämnare att man inte får stå för många gånger på samma ställe under en kort period. Han menar också att branschen får jobba med det, inte för många på samma plats och kanske inte alltid samma platser.

3.6 Kraven på fordonen

Generellt så anser samtliga intervjuade att de flesta krav som ställs på bilarna är rimliga. Flera tycker att reglerna är bra och att de är enkla att följa. Någon upplevde det dock som att det är olika krav på olika bilar, och att vissa bilar som rullar kanske inte borde blivit godkända. Han efterlyste bättre uppföljning och klarare regler och krav för vad som faktiskt gäller. Några menade att kravet på max 3,5 ton var till nackdel. Det leder lätt till att bilen blir överlastad då det begränsar hur mycket råvaror man kan ha med sig och hur bra kylanläggning man kan ha. De menade att det är bättre att begränsa vilken storlek bilen får ha. För vikten och storleken hänger inte alltid ihop,

Vad som har varit ett problem för flera av food truckarna är elverket, och det är något som flera har haft problem med. Många hade i början elverk som stod utanför, vilket man inte får enligt reglerna. De flesta har löst det problemet genom att bygga in elverket i bilen. Det har dock varit dyrt att bygga in. Någon berättar att de håller på att bygga om bilen så att de ska kunna använda gas till matlagningen, vilket skulle eliminera problemet med elverket. De flesta var positiva till kraven på att elverken ska vara inbyggda.

På frågan om de skulle tänka sig något annan typ av fordon, exempelvis mindre eller större så var svaren blandade. En av respondenterna berättade att han gärna skulle haft en något större bil, då det hade gett en större arbetsyta. Även begränsningen på 3,5 ton ansåg han till viss del vara ett hinder då han gärna skulle ha möjligheten att ha bättre utrustning, exempelvis rostfri utrustning. Andra ansåg att de begränsningar som finns idag är rimliga och att större food truckar skulle vara i vägen och ta mer plats. En respondent berättade att han gärna skulle vilja ha en mindre typ av fordon.

Luckan som food truckarna har var inget som någon av respondenterna hade något direkt problem med. En svarade att det kanske hade varit skönt med bara en skjutlucka, men samtidigt så finns det fördelar med hur luckan är utformad, då den ger ett visst regnskytt. Det var därför inget som respondenterna hade några större synpunkter på.

3.7 Kommentarer från de som inte förnyat sina tillstånd

Det har inte gått att genomföra några intervjuer med någon av de 9 som inte förnyade sitt tillstånd. Därför har dessa bara kontaktats via enkät och även där har det varit svårt att få in svar trots påminnelser både per mejl och via telefon. Endast två personer har svarat. Det går alltså inte att få fram någon samlad bild av varför de 9 inte förnyade sina tillstånd. Det kan vara personliga skäl och mycket annat. Den ena som svarade hade mycket neutrala svar och angav annat jobb som skäl. Den andre var starkt kritisk till regelsystemet och fann det otydligt och angav det som direkt orsak till att tillståndet inte förnyades. Det han var kritisk mot överensstämmer i stor sett med det som framförs av de som förnyat sina tillstånd. Det handlar om tider för försäljning och platser var man får stå.

3.8 Kommentarer i massmedia och mejl

Här följer en sammanfattning av de artiklar och mejl som delgetts TMS av Trafikkontoret. Innehållet tangerar det som redovisas i avsnitt 3.5 men bedöms ha ett värde då det levereras av andra uppgiftslämnare.

I vissa områden har det uppstått flera konflikter mellan restaurangägare och food truckar. Flera av restaurangerna har den största andelen av sina kunder på lunchen och när en stor del av kunderna försvinner så förlorar de en stor del av sin omsättning. Det anses därför som ett stort problem att de står där under lunchen och tar många kunder, då det är dessa timmar som får det att gå ihop för många restaurangägare. I vissa fall har konflikterna gått så långt att hot har förekommit. Det har förekommit vid flera tillfällen att krögare ringer till staden eller skickar lappisor på truckarna. Vid ett tillfälle fick Boardwalk Streetfood ta emot mordhot av en krögare i söderort. Men även restaurangägare har i vissa fall upplevt sig trakasserade av food truckar. Det är tydligt att flera restaurangägare oroar sig för den nya konkurrensen, och flera restauranger upplever det som att de kommer att bli tvungna att säga upp personal då omsättningen och vinsten minskar på grund utav food truckarna.

Flera näringsidkare upplever det som att food truckarna står i vägen och försvårar för kunder och leveranser, vilket drabbar dem inte bara ekonomiskt utan även driftmässigt. I vissa fall har food truckar ställt sig precis utanför entrén på restauranger och butiker. Vissa

restaurangägare påtalar även att truckarna har stått längre än två timmar och inte följer regelverken. Flera restaurangägare har även skickat mail till trafikkontoret där de skriver att de upplever förhållandena som orättvisa, då de som fasta restauranger står med väldigt stora fasta kostnader som bilarna slipper.

I en artikel uttrycker dock ägaren för Bun Bun truck att krögarnas oro kommer att gå över. De säger att de förstår krögarna kan känna en oro, men att det finns plats för alla. Vidare berättar han att de faktiskt drar nytt folk till områdena, vilket kan hjälpa till att bredda kundkretsen.

Samtidigt så upplevs mottagandet från allmänheten ha varit bra. Flera har hört av sig med mail till trafikkontoret och till tidningar och påpekat att det är bra mat som food truckarna serverar och att det är upp till restaurangerna att servera bättre mat om de inte vill förlora kunder.

I ett inkommet mail till trafikkontoret ställs frågan om de externa kraftkällor som truckarna använder sig av. Inga externa kraftkällor får stå utanför fordonet, men annars är inte externa kraftkällor reglerade då det finns miljövänliga alternativ. I många fall är dock förmodligen inte de externa kraftkällorna miljövänliga och ofta bullrar de även mycket. Bland annat har en bostadsrättsförmedling klagat på att bilarna har högljudda och oisolerade el-aggregat som står och bullrar i två timmar, något som upplevs som mycket störande. Om försöket ska permanentas så ska bör det undersökas om de i fortsättningen går att ställa krav på miljövänligare och tystare alternativ.

4. RESULTAT AV ÖVRIGA INTERVJUER

4.1 Inledning

Det här avsnittet avser att beskriva omvärldens syn på food truckar. Omvärlden representeras av andra näringsidkare som bedriver sin verksamhet från fasta matställen, allmänheten, intresseorganisationer och anställda i Stockholms stad som i sin yrkesutövning kommer i kontakt med foodtruckar

4.2 Andra matställens synpunkter

Intervjuerna har gjorts med restauranger och caféer på utvalda platser i Stockholms innerstad där det är vanligt att food truckar står. Innehållet tangerar avsnitt 3.5 och 3.8 men är med för att det redovisar synpunkterna från andra matställens synpunkter. Platserna som har valts ut är Marieberg, Kungsholmstorg, Kungsbrogatan och Götgatan vid skrapan samt Marievik. Vid samtliga dessa platser utom Marievik är det vanligt att det står en eller flera food truckar och vid några av dessa platser har det även förekommit konflikter mellan food truckar och restaurangägare. I Marievik har det förekommit en bil vid olika tillfällen ibland flera dagar i rad.

De flesta av de intervjuade uppgav att de var negativa till food truckar. Endast en representant, från en större cafékedja, uppgav att de inte hade något emot truckarna då

det inte påverkat deras verksamhet märkbart. I Marievik var restaurangerna neutrala eller positiva men de ansåg det viktigt med tydliga regler om att det inte skulle få vara flera food truckar på samma gång samt helst inte varenda dag. En restaurangägare var i grunden positiv men tyckte att det var lite problem att en foodtruck kunde ställa sig så att hans bästa matplatser fick vattenutsikten skymd. I övrigt berättade flertalet att truckarna hade påverkat verksamheten. För många av näringsidkarna så har det varit ett stort inkomstbortfall på luncherna som man upplever vara en direkt konsekvens av truckarna. Till vilken grad de har blivit påverkade skilde sig mellan de olika restaurangerna. En restaurangägare som driver flera restauranger berättade att hon hade lagt ner och sålt sin verksamhet vid en av platserna då truckarna gjorde det omöjligt för henne att gå runt. Truckarna stod ofta några meter från restaurangen och de dagar de stod där kunde omsättningen minska med mer än hälften. I början så stod det endast en truck där i veckan, vilket hon upplevde var okej, men snart så stod de utanför varje dag vilket i längden ledde till en ohållbar situation och hon valde då att avveckla verksamheten. Andra ger liknande svar och berättar hur omsättningen och lönsamheten sjunker kraftigt när truckarna står i närheten. Flera säger att de har blivit eller kommer bli tvugna att säga upp personal. Framförallt är det ett stort problem på lunchen. Flera av restaurangerna riktar sig i huvudsak mot lunchgäster och konkurrensen från truckarna gör att allt fler upplever det vara svårt att gå runt. Endast två av de intervjuade på de ställen där truckar står dagligen upplevde att de inte hade förlorat kunder eller intäkter på grund av truckarna. Flera av restaurangerna har ett liknande koncept med lunchrätter och take-away, samt många gånger ett liknande sortiment som truckarna erbjuder. Truckarna blir därför en direkt konkurrent till dessa restauranger och när de ställer sig strax utanför så tar de många av restaurangernas potentiella gäster.

I Marieberg har det varit mycket konflikter mellan food truckar och restauranger och enligt respondenterna i området har det inte blivit bättre, utan snarare värre då allt fler truckar tillkommer. Redan i början när det enbart stod en truck åt gången började de märka skillnad, och i takt med att allt fler tillstånd har delats ut så kan det nu stå ett flertal truckar samtidigt på platsen, vilket gör att restaurangerna upplever det svårare att få tillräckligt med gäster. I Marieberg så berättade respondenterna att de är beroende av lunchen för att gå runt, då det inte bor tillräckligt med människor i området för att det ska gå att gå runt på middagen. En berättade att det redan innan truckarna började köra var överetablerat med restauranger, och att truckarna nu håller på att göra situationen ohållbar. Därför skickade restaurangerna i Marieberg under våren in ett gemensamt brev till trafikkontoret där de påtalade detta. Det har dock inte gett någon effekt och situationen i området har blivit ännu svårare då fler och fler truckar ställer sig i området och gatorna omkring. Det är enligt restaurangägarna inte ovanligt att det står fem truckar på platsen en lunch.

En näringsidkare på Kungsholmstorg berättade att truckarna inte hade påverkat hans verksamhet direkt. Bland annat för att han har ett annorlunda utbud än det som truckarna serverar. Trots det var respondenten kritisk och han upplevde att han indirekt drabbats negativt av truckarnas närvaro i området. Det han upplevde som det stora problemet är att truckarna låter väldigt mycket och släpper ut mycket avgaser från generatorn.

Respondenten ifrågasatte hur miljövänliga elgeneratorerna är och berättade att vissa av truckarna verkade vara slitna eller i undermåligt skick. Detta påverkade honom negativt då det gjorde det svårt för hans gäster att sitta på uteserveringen och han hade fått klagomål från gäster som upplevde det som störande när truckarna befinner sig strax över gatan. Han hade även varit i kontakt med andra i området som upplevde liknande problem med truckarna, och att många butiker och restauranger inte kunde ha öppna dörrar eller fönster, vilket speciellt under sommaren kunde orsaka problem. Att det luktar och kommer rök är något som flera tar upp. Flera av respondenterna ifrågasätter hur miljövänliga truckarna är och klagar på att de låter och sprider avgaser. Flera förespråkar hårdare kontroller av truckarna och ställer sig frågande till vilken tillsyn som miljöförvaltningen har på truckarna, och hur väl truckarna sköter matsäkerheten och renhållningen. En tog upp att han ansåg att truckarna skräpar ner efter sig, och flera tog även upp att truckarna inte alltid håller sina tider, utan att det händer att de står längre än vad de får göra. Flera restaurangägare berättar att de händer att truckarna ställer sig precis framför ingången till deras restaurang, och en berättar att truckarna regelbundet står precis utanför ingången, vilket inte bara skymmer restaurangen, men blockerar även för leveranser och andra transporter som måste passera. När de har pratat med truckarna har de ibland fått otrevliga svar, eller så har de som kört truckarna helt enkelt ryckt på axlarna.

Många av restaurangägarna berättade att de inte är emot food truckar som fenomen. Många tyckte att det är kul att det kommer ny och spännande mat till Stockholm och att utbudet i staden växer, och att konceptet med food truckar är mycket spännande. Däremot så tar flera upp att det borde finnas någon form av reglering så att truckarna inte ska stå för nära andra restauranger. Några respondenter tar upp att det vore bättre att truckarna åker i områden där det är ont om restauranger, istället för i innerstan där konkurrensen redan är hård om gästerna. Någon som inte var negativ till truckarna tyckte att det kunde vara bra när de står i området då det ger ett större matutbud på platsen, och skapar variation från de restauranger som annars ligger i området.

Flera av restaurangägarna tar upp att verksamheterna sker på olika villkor. Restaurangerna har stora fasta kostnader som de inte anser att truckarna har. Truckarna kan komma de timmar under lunchen när det är mest folk, och sedan åka därifrån. Någon var upprörd över att truckarna enbart betalar 12.000kr per år, och ansåg att reglerna måste utformas så att verksamheterna utförs på samma villkor.

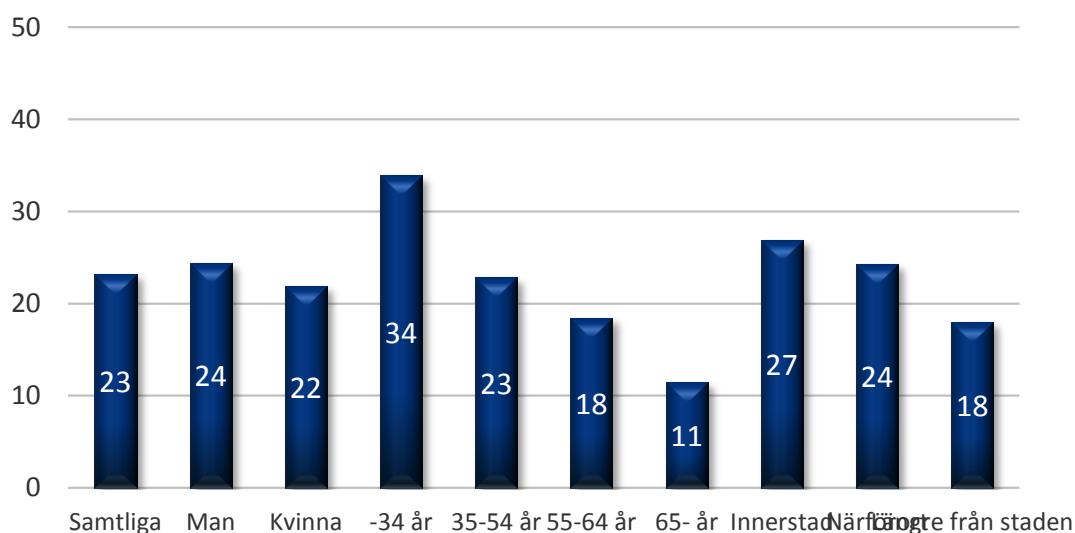
4.3 Allmänhetens synpunkter

Sammanlagt gjordes sju intervjuer med slumpvis utvalda personer. Samtliga intervjuer gjordes i Marieberg. Sex av intervjuerna gjordes med personer som handlade mat av food truckarna och en intervju gjordes med en förbipasserande på andra sidan gatan. På platsen stod det tre food truckar som tillsammans bildade ett mindre kluster.

På frågan om de tillfrågade hade handlat mat från truckarna tidigare svarade två av respondenterna att de hade ätit två gånger tidigare, för två var det första gången och två hade ätit flera gånger tidigare. En hade aldrig handlat av en food truck. På frågan om vad de tyckte om food truckar så svarade samtliga att de ansåg att det var mycket bra att truckarna

finns, och tyckte det var bra att man har börjat med denna typ av verksamhet i Stockholms stad. Ingen hade något direkt negativt att säga om verksamheten. En tog upp att det hände att truckarna inte alltid stod där de utannonserade på internet att de ska stå, och en tyckte att det började bli väldigt många truckar, även om han inte var negativ till truckarna i sig. I övrigt så var dock samtliga kommentarer positiva och alla intervjuade uppskattar att food truckar existerar. Ingen hade följt truckarna aktivt på internet, men en brukade använda en app för att se om det stod några truckar utanför hans arbetsplats ibland. Han berättade även att han vid ett tillfälle åkt iväg för att besöka en specifik truck som han ville handla mat av. I övrigt så handlade de intervjuade av truckarna för att de stod nära deras arbetsplats och de upplevde det som spännande mat att testa.

Stockholms Handelskammare gjorde i januari 2014 en studie med hjälp av demoskop om allmänhetens kännedom om food truckar. 1140 personer tillfrågades om de någon gång köpt mat av en food truck. Resultatet innebar att runt en fjärdedel handlat av en foodtruck. Nedanstående diagram presenteras med tillstånd av Stockholms Handelskammare



De tre staplarna längst till höger anger var de tillfrågade bodde. Innerstad, närförort och längre från staden.

4.4 Offentligt anställda

Intervjuer har gjorts med de av beställaren önskade personerna inom miljöförvaltningen, SBRD, trafikkontoret och stadsmiljöroteln samt ytterligare personer som dessa hänvisat till. Sammanlagt 9 personer.

Miljöförvaltningen

På miljöförvaltningen har intervju gjorts med Eva Ringborg, Daniel Selin avdelningen för livsmedelskontroll och Douglas Lindström på avdelningen för hälsoskydd.

Inom två månader efter anmälan och registrering att verksamheten med foodtrucken startats görs en kontroll. Alla bilar som är igång och bedriver verksamhet har besökts flera gånger. Det har varit få påpekanden och om det har varit något så har det åtgärdats snabbt. Foodtruckar generellt har hitintills varit bättre på att ta reda på vad som gäller.

Miljöförvaltningen har intrycket att de foodtruckar som är aktiva nu gör det i hög grad för att de är intresserade av mat och de bedriver inte verksamheten enbart för intäkterna. De tror att antalet tillstånd kan ökas i förhållande till det antal tillstånd som finns nu. Men de påpekar också att de inte tror att alla 40-tal bilar med tillstånd vid intervjutillfället ännu är aktiva.

Miljöförvaltningen har ingen åsikt om storleken på bilarna. Det handlar om utrustningen i food trucken, vilken kapacitet de har där och hur man har bestämt sig för att använda den i sin verksamhet. Det beror också på om man har utrustning någon annanstans och någon typ av beredningslokal.

Mindre fordon kan betyda att man i större utsträckning är tvungen att ha lokaler på annat håll. Om ett företag inte kan visa för miljöförvaltningen att de klarar av den verksamhet de har tänkt bedriva kan miljöförvaltningen lägga förbud på verksamhet. Klarar verksamheten till exempel inte att kyla ned livsmedel som ska användas vid ett senare tillfälle får de inte hålla på med det eftersom det kan medföra för stora risker.

Hälsoskyddsmyndigheten har ännu inte fått in några klagomål om vare sig buller eller annat från foodtruckar.

Så kallade kluster med möjlighet till toaletter ser miljöförvaltningen positivt på.

SBRD

På SBRD har intervjuer gjorts med Petra Dalunde och Roger Jonsson båda, näringslivspiloter. SBRD blev kontaktade för ca 4 år sedan av flera personer som ville bedriva verksamhet med food truckar och har sedan dess försökt vara ett stöd och driva på för att kunna få tillstånd till det i Stockholms stad. De har upplevt intresset från trafikkontoret som ganska svagt fram till att politikerna blev intresserade. Då hände ganska mycket snabbt.

SBRD är mycket positiva till food truckar. Deras uppfattning är att det även gäller allmänheten generellt men att de hört kritik från de som bor i närheten där food truckar brukar stå, oftast handlar det om lukt. Avgiften kan dock vara för lågt satt menar de. Om avgiften blir högre så tror de att övriga i restaurangbranschen skulle vara positivare.

SBRD ifrågasätter att det ska finnas ett tak på hur många tillstånd som beviljas, kan inte förstå syftet. En begränsning kan leda till att det uppstår handel med tillstånden som är fallet idag med tillstånden för gatukök och korvhandel, menar de. Alla som bedöms vara seriösa bör få tillstånd. SBRD menar däremot att kraven för att få tillstånd kan ökas till exempel avseende hållbarhet och att ekonomin i verksamheten är "vit". Nackdelen är att ju fler krav som ställs upp så ökar kostnaderna för staden att följa upp att reglerna följs. Men SBRD menar att det bör följas upp om tillstånden används, så att inte någon skaffar tillstånd för att förhindra att det blir för många food truckar.

Beträffande regler för tider och platser som food truckar kan utnyttja så anser SBRD att två timmars regeln bör utökas. Det bör även vara tillåtet att bedriva verksamhet efter 22.00 och restriktionerna för var food truckar får stå bör ses över, framförallt bör det skapas platser i city som är tillåtna.

SBRD är positiva till så kallade kluster och ser fördelen med möjlighet till alkoholservering och annan service, men det behöver inte utesluta möjligheter att stå i city och de föredrar egentligen öppna platser.

Om det tillåts flera bilar per tillstånd finns risken att tanken med mångfalden försvinner anser SBRD. Det bör i varje fall vara max 2 bilar per tillstånd anser de.

SBRD tror att det skulle vara positivt om de aktiva i food truck branschen bildar en förening så att staden har en motpart att diskutera med. Det blir inte så effektivt om staden ska diskutera med många olika parter.

Trafikkontoret

På trafikkontoret har Johan Bergqvist - markupplåtare samt Pia Krensler stadsträdgårdsmästare intervjuats förutom representanter för beställarna Lisbeth Gunnarsson och Jan Prestberg. Intervjuerna med Pia och Johan har varit fokuserade på Klusterfrågan.

Valet av platser föregicks av ett omfattande arbete i en arbetsgrupp där bland annat Louise Bill, Pia och Johan ingick, men även trafikdirektören Per Anders Hedkvist var med i diskussionerna. Gruppen analyserade en stor mängd platser som identifierats som möjliga. Det var platser både i innerstaden och i förorten, t ex Skärholmen. Det var allt från skolgårdar till parker. Många platser visade sig vara fastighetsmark och föll därför bort. Andra platser föll bort för att det var svårt att angöra med trucken. Ytterligare andra bedömdes som omöjliga av tillståndsenheten.

Arbetsgruppen hade identifierat gator i innerstaden som ansågs överstora i förhållande till den trafikmängd de har. Det var bland annat Malmskillnadsgatan. Där hade de gärna sett att foodtruckar skulle kunna stå även sent på kvällen och tidiga natten, fram till 02.00. Syftet var att det skulle öka antalet "vanliga" människor som vistades där vilket kan skapa en trevligare social miljö.

Brunkebergs torg kom bland annat till eftersom det sammanföll med kulturförvaltningens projekt med kulturveckan och andra aktiviteter under sommaren. Det var en hel del förberett där redan. Liljeholmen valdes för att man tänkte att det på helgerna skulle kunna komplettera verksamheten på Hornstullsstrand. De skulle kunna "kompisköra". Trafikkontoret tänkte sig 30 bilar. Ropsten såg gruppen som intressant för att de som pendlar till Lidingö kunde utgöra en kundkrets på väg hem på kvällen.

Huvudproblemet var att kunna hitta platser att avvara - avsätta platser. Svårigheter rent lagmässigt enligt tillståndsenheten.

Stadsmiljöroteln

Roteln menade att det fanns en lucka på marknaden och att inspiration bl a kom från ett besök i San Fransisco. De är särskilt intresserade av att utveckla kluster. Staden behöver EN part att tala med och därför gjordes arrangemanget som gjorde att ett avtal slöts med GatMat.

Tvåtimmars regeln är de tveksamma till. Lite längre tid anser de skulle kunna fungera. Det har inte kommit in några negativa synpunkter till stadsmiljöroteln. Det man känner till är via reportage i tidningar.

Roteln tror att det är bra om foodtrucks utökar sin verksamhet och är aktiva vid olika evenemang.

4.5 Intresseorganisationer

Intervjuer har gjorts med Stockholms handelskammare och City i samverkan. Mejlfråga har ställts till de remissinstanser som Trafikkontoret normalt remitterar till i frågor som har med framkomlighet att göra – ett 20 tal som representerar transportföretag, cykelfrämjande och trafiksäkerhetsorganisationer.

Stockholms handelskammare och City i samverkan har likartade synpunkter. De är båda mycket positiva till food truckar. De vill att även city ska vara öppet för food truckar. Ett av deras argument för det är att antalet anställda i city har ökat väldigt mycket de senaste 10 åren. Det har enligt de båda organisationerna inte mötts av en motsvarande ökning i antalet matställen i city utan har lett till långa köer till lunchställen där. Handelskammaren tycker att det borde vara tillåtet att stå på torg, tex Norrmalmstorg men kanske inte med mer än en food truck åt gången.

Båda framhåller också att food truckar bidrar till att öka mångfalden i matutbud och att det skulle vara positivt för den bild som förmedlas av Stockholm om de tillåts i city. Stockholms Handelskammare anser att det tar för lång tid att få tillstånd. De anser att det borde prövas om det är möjligt att få ett preliminärt tillstånd innan man fått tillgång till sin bil. De framhåller också att det är viktigt med en låg taxa för att ha en positiv effekt på sysselsättningen. De tycker vidare att fler kommuner i länet borde skapa särskilda tillstånd för food truckar.

City i samverkan har gjort en kartläggning som visar att City har ett relativt brett utbud gällande pris, kök och storlekar - men att det kanske är något ensidigt med liknande koncept på alla nivåer och att det även är något tunt - fler aktörer och ett mer diversifierat utbud behövs. Mitt i City finns ett stort hål i utbudet, från Gustaf Adolf torg och längs Malmskillnadsgatan bort mot Sveavägen/Olof Palmes gata.

Responser från Trafikkontorets remissinstanser var svaga. Det kan kanske tillskrivas perioden för utvärderingen – mitt i semesterperioden men också att flera inte kände sig berörda på att deras verksamhet inte påverkas av food truckar. Uppföljning i mitten på augusti har inte heller gett så stor effekt. De kanske viktigaste som SL och representanter för deras entreprenörer var positiva och hade inte upplevt några problem.

5. SLUTSATSER

5.1 Försäljningstider, avgifter och andra regler

Utifrån resultatet av intervjuer och enkäter så bör det prövas om en förändring av såväl tiden en truck får stå på en plats som tidsbegränsningen över dygnet är möjlig. Det samma

gäller att möjligheten att tillåta platser i city bör prövas och om det inte är möjligt så måste det tydligt klargöras varför det inte är möjligt.

Regelsystemet har också berörts av många. Både innehavare av tillstånd och andra näringsidkare. Förslag på hur uppföljning av att regler efterlevs bör presenteras. Utöver att pröva reglerna om tider och platser kan det vara motiverat med en generell översyn av reglerna för att granska om det finns oklarheter, vilket hävdas av många, eller om det är möjligt och önskvärt att begränsa antalet foodtrucks på en plats och antal dagar i t ex en vecka.

Det finns ett beslut om 100 tillstånd, vilket de flesta som bedriver verksamhet med en foodtruck anser är för mycket. Det kommer efterfrågan att visa, men en synpunkt som framfördes av SBRD om att undvika en situation där det blir brist på tillstånd känns angelägen. Likaså att ha en viss koll på om tillstånden används eller inte.

Avgiften bör kunna höjas då det trots allt är en hel del food truckar innehavare som inser att den är låg idag. En höjning kan minska de fasta matställes missnöje och kanske också hindra att oseriösa satsar på en foodtruck. Nackdelen är förstås att det kan stänga kapitalsvaga men seriösa intressenter ute. Det viktiga är att taxan sätts så att den upplevs som rimlig i förhållande till liknande verksamheter.

De flesta anser att det skulle vara intressant att kunna ha fler bilar per tillstånd, men inte fler än två. Frågan kan alltså prövas men det upplevs inte i intervjuerna som särskilt angelägen.

5.2 Kluster

Ingen verkar riktigt nöjd med den konstruktion som idag finns med tre utpekade platser. Alla förkastar Ropsten och Liljeholmen. Gärna utpekade platser men inte som man måste boka genom någon som ska ha provision. Många vill ha det så obyråkratiskt som möjligt. Reserverade p-platser kan räcka anser en del. Stadens idé med att aktivera platser och få folk att använda dessa platser genom foodtruck kluster sammanfaller inte riktigt med food truckarnas önskemål eller behov. Lösningen ligger sannolikt i att branschen försöker samordna sig i en ideell organisation. Frågan är bara vem som ska driva den frågan. Det finns inom branschen tankar på att anlita någon som uppfattas som neutral till den uppgiften.

5.3 Kraven på fordonen

Generellt sett är foodtruckarna nöjda med kraven på fordonen. Några har haft synpunkter på att 3,5 ton ger begränsningar som leder till att många truckar är överlastade. En prövning av möjligheten att tillåta tyngre men inte större bilar bör övervägas. Beträffande andra fordonstyper så råder det blandade åsikter. En del menar att en foodtruck k är en foodtruck och de ser ut på ett visst sätt. Men frågan upplevs inte som stor bland tillståndshavarna.

5.4 Andra matställes synpunkter

Det näringsidkare med fasta ställen önskar är tydligare regler och uppföljning samt mer rättvist pris för tillståndet. Att truckarna inte ska få stå för nära och inte varenda dag samt inte flera truckar samtidigt. Den enda rekommendation som kan lämnas är att priset för tillståndet bör ses över. De övriga frågorna bör nog lämnas till branschen att hantera på egen hand.

5.5 Framkomlighet

Det är inte helt lätt att uttala sig om foodtruckarna ger negativa effekter i framkomlighet. Då så få yttrat sig. Men då SL och deras entreprenörer sagt att de inte upplevt några problem och övriga inte hört av sig trots upprepade påminnelser så kan det nog konstateras att det inte varit några problem