

Handläggare
Monica Fredriksson
08-508 26 218**Till**
Trafiknämnden
2023-03-23

Nya inslag i stadsmiljön: laddstolpar, leveransboxar och elsparkcyklar. Svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
Avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har remitterat en skrivelse från Skönhetsrådet om nya inslag i stadsmiljön, till exempel laddstolpar, leveransboxar och elsparkcyklar. Rådet uppmanar kommunfullmäktige att uppdra åt stadens förvaltningar att samordna sig och ta fram en tydlig strategi för hur gator, torg, parker och vattenrum upplåts och hur eventuella nya objekt ska gestaltas.

Trafikkontoret håller med Skönhetsrådet om att det är viktigt att klargöra vilka funktioner som ska ta det offentliga rummet i anspråk. Kontoret har nyligen gjort om stadsträdgårdsmästarens roll och genomfört en organisatorisk förändring för att stärka kontorets arbete med bland annat det offentliga rummet. Under 2023 kommer kontoret påbörja en revidering av stadens strategi för offentliga rum. Kontoret har för avsikt att inom ramen för detta arbete hantera de frågor om prioriteringar och gestaltning av nya objekt i det offentliga rummet som Skönhetsrådet lyfter. Kontoret anser att detta är bästa sättet att hantera frågorna.

Remissen

Kommunstyrelsen har remitterat en skrivelse från Skönhetsrådet, för yttrande senast 12 april 2023. Skrivelsen handlar om nya inslag i stadsmiljön, till exempel laddstolpar, leveransboxar och elsparkcyklar.

Skrivelsen i korthet

Skönhetsrådet anser att det offentliga rummet är stadens viktigaste tillgång och att stor försiktighet måste iaktas när nya objekt tillåts breda ut sig i det utrymme som är allmän egendom. Rådet uppmanar därför kommunfullmäktige att uppdra åt stadens förvaltningar att samordna sig och ta fram en tydlig strategi för hur gator, torg, parker och vattenrum upplåts och hur eventuella nya objekt ska gestaltas. Skrivelsens grundfråga är vilka verksamheter som är rimliga att ta offentlig mark i anspråk för, och vilka som bör hänvisas till privat mark.

I skrivelsen lyfts bland annat frågan om leveransboxar, där Staden har upplåtit gatumark till leveransboxar under en provperiod till aktörerna Iboxen och PostNord. Rådet anser att försöket med tydlighet visat att boxarna inte hör hemma i gaturummet och att de är mycket störande ur ett stadsbildsperspektiv. Rådet anser att privat pakethantering inte kan vara en fråga för kommunens mark och att boxarna bör avlägsnas i sin helhet vid försökets slut. Pakethantering bör enligt rådet ske på fastighetsmark.

Gällande laddstolpar anser Skönhetsrådet att gatumark som huvudregel inte bör upplåtas till laddinfrastruktur för privatbilism. Rådet anser att staden genom att bygga fast sig i kostsamma fysiska system minskar gatornas generalitet och prioriterar uppställning av bilar. De laddstolpar som inte kan undvikas bör utformas enhetligt och utifrån stadsmiljöns förutsättningar. Rådet anser att dessa, för bästa resultat, bör underställas en gestaltningstävling.

Vad gäller elsparkcyklar välkomnar Skönhetsrådet den nya lagstiftning som förbjuder framfart på trottoarer men anser att betydligt mer måste göras för att fordonen ska ses som en tillgång snarare än en belastning. Staden bör exempelvis tydligare arbeta med s.k. geofencing som minskar antalet platser som dessa fordon kan lämnas på, exempelvis bör de inte gå att parkera på trottoarer. Tydligare krav, villkorade med höga viten, bör ställas på ägarföretagen så att oseriösa aktörer försvinner från marknaden.

I skrivelsen lyfts även företeelsen med reklambåtar som trafikerar stadens vatten. Skönhetsrådet anser att reklam inte hör hemma på stadens fjärdar och att företeelsen bör hindras med de medel som kan ställas staden till förfogande. Om lagändringar krävs bör staden verka för detta.

Skrivelsen bifogas tjänsteutlåtandet, bilaga 1.

Ärendets beredning

Ärendets har beretts inom trafikkontoret, i samråd med miljöförvaltningen.

Trafikkontorets synpunkter

Stadens offentliga rum – gator, torg och andra allmänna platser – är en av Stockholms största och viktigaste tillgångar. De utgör en arena för stadens grundläggande syfte: möten mellan människor för utbyte av idéer, kultur, varor och tjänster. När staden växer delar fler människor på de offentliga rummen, vilket ökar möjligheten till interaktion. Det krävs varsamma avvägningar för att nyttan av detta ska gagna så många som möjligt.

Kontoret har under de senaste åren sett ett ökat anspråk på det offentliga rummet. Inslag som laddinfrastruktur, parkering för cyklar och bilar, kollektivtrafikkörfält, cykelinfrastruktur, gröna ytor, lastplatser, breda gångbanor, fysiska terrorhinder och uteserveringar är exempel på sådant som kräver utrymme och har varit en del av det offentliga rummet under mer eller mindre lång tid. För varje plats behöver kontoret göra avvägningar mellan dessa intressen och samtidigt värna om framkomligheten.

Leveransboxar

Skrivelsens grundfråga är vilka verksamheter som är rimliga att ta offentlig mark i anspråk för, och vilka som bör hänvisas till privat mark. Kontoret har som ovan nämnts sett ett ökat anspråk på det offentliga rummet. En ny tendens är att det handlar om ganska stora anspråk och nya aktörer som, till skillnad från till exempel restauranger med uteserveringar, vill ha hela sin verksamhet på offentlig plats. Detta är fallet med leveransboxar/paketboxar.

Pilottesten

Hösten 2020 tog företaget Iboxen kontakt med trafikkontoret. De hade önskemål om att etablera en ny infrastruktur för leverans av paket och försändelser över hela Sverige. För att utreda lämpligheten i att använda offentlig plats för

leveransboxar/paketboxar beslutade kontoret att genomföra ett test med två olika aktörer, vars upplägg skilde sig något åt. Aktörerna var Iboxen och PostNord. Testet påbörjades våren 2021 och pågick fram till årsskiftet 2022/2023.

Kontoret har utvärderat piloten med slutsatsen att paketboxar framförallt bör placeras på kvartersmark. Kontoret beslutade därför att avsluta pilottesten den 31 december 2022 men låta paketboxarna stå kvar tillståndstiden ut, vilket innebär till mitten av mars 2023. Därefter hänvisas främst till placeringar på kvartersmark. Undantag kan komma att göras för placeringar där det är långt till andra paketombud, vilket främst handlar om platser i ytterstaden. Förutsättningarna är att paketboxen passar in i stadsbilden och inte skapar hinder eller otrygghet. Enstaka platser kan komma att beviljas även i innerstaden, på platser där det visar sig finnas ett stort behov och där kontoret efter en samlad bedömning anser att paketboxen passar in i stadsbilden och inte skapar hinder eller otrygghet på platsen.

Kontoret har tagit fram ett antal kriterier som måste vara uppfyllda om en paketbox ska fungera på platsen, till exempel ska placering inte vara tillåten mot fasad eller på gångbana/trottoar där den kvarvarande gångbanebredden blir mindre än 3,5 meter.

Kontorets utvärdering bifogas tjänsteutlåtandet, se bilaga 2.

Laddstolpar

Stockholm ska ha en utsläppsfri innerstad och vara en fossilfri organisation till 2030. Då behöver det vara enkelt för alla som behöver ha bil att ha en elbil istället för fossilbil. Detta uppnås framförallt genom att erbjuda laddning där bilarna parkerar, särskilt nattetid. Då många bilägare förlitar sig helt på gatuparkering är det nödvändigt att en viss del av parkeringsplatserna på gatemark förses med laddstolpar, och kontoret har sedan 2016 haft politiska uppdrag om att arbeta för etablering av laddinfrastruktur på gatemark.

Kontoret delar emellertid synpunkten att laddstolpar på gatemark riskerar att låsa in platser som kan behövas för annat, och det är därför viktigt att löpande pröva behovet av nya laddstolpar så att laddinfrastrukturen optimeras för att uppnå stadens miljömål.

Kontoret anser att dagens system där kontoret tecknar nyttjanderättsavtal med privata aktörer som på egen bekostnad sätter upp laddinfrastrukturen på gatemarken, i stort fungerar bra.

I de avtal som tecknats med aktörerna har kontoret bland annat ställt krav på färgsättning och att varje stolpe ska betjäna minst två p-platser. Dessa krav ställdes konsekvent på de 100 första laddplatserna som etablerades. Staden hade då ett mål om 500 laddpunkter på gatumark senast 2020. Då utbyggnadstakten gick relativt långsamt, samtidigt som de politiska målen för utbyggnaden ökade till 2000 platser på gatumark senast 2022, såg sig kontoret nödgat att i viss mån frångå kraven på utformning för att få in fler aktörer på marknaden och öka takten i utbyggnaden.

Idag finns ca 500 laddplatser på gatumark. Kontoret kan konstatera att utformningen lämnar en del i övrigt att önska på vissa platser, och har därför tagit fram tydligare kriterier för laddstolpar som nu kommer att implementeras. Kriterierna kommer få till effekt att de laddstolpar som hädanefter anläggs i staden håller en högre gestaltningsmässig kvalitet. Kontoret anser inte att det är nödvändigt med en gestaltningstävling utan befarar att detta bara skulle försena utbyggnaden av laddstolpar och göra att intresset för etablering minskar.

Kriterierna för att etablera normalladdare uppdaterades i december 2022, och innebär bland annat att kontoret från år 2024 ställer krav på maxhöjd om 120 cm. Placering av snabb- och ultraladdare beviljas enbart på strategiska platser och en särskild utredning görs för varje sådan laddare. Samtliga kriterier finns på stadens hemsida: <https://tillstand.stockholm/tillstand-regler-och-tillsyn/parkering/ansok-om-att-etablera-nya-laddplatser-for-elbil/>

I årets budget har kontoret fått i uppdrag att utreda och ta fram regelverk för etablering av laddinfrastruktur på allmän platsmark. Detta uppdrag kommer även inkludera fortsatt arbete med gestaltningsfrågan avseende laddstolpar.

Elsparkecyklar

Kontoret har sedan elsparkcyklarna först introducerades i Stockholm haft regelbundna avstämningar med de olika bolag som bedrivit uthyrning av elsparkcyklar i Stockholm. Från att de första elsparkcyklarna placerades ut år 2018 ökade antalet elsparkcyklar snabbt och i slutet av sommaren 2021 fanns det över 23 000 elsparkcyklar i Stockholm. Situationen blev ohållbar, med stora konsekvenser för framkomligheten, och det blev nödvändigt att på olika sätt begränsa antalet. Trafiknämnden beslutade därför om att sätta ett maxtak på 12 000 elsparkcyklar som fördelas mellan de bolag som ansöker om polistillstånd. Tillsammans med de ändrade reglerna för framförande och parkering som regeringen beslutade

om 2022 har situationen med elsparkcyklar blivit betydligt bättre. Det finns dock fortfarande behov av förbättringar. Nu i vintertid är det cirka 6 000 elsparkcyklar ute, ändå gjordes drygt 1 500 kortflyttar av felparkerade elsparkcyklar under december månad. Detta är något som trafikkontoret kommer fortsätta att följa upp i samarbete med elsparkcykelbolagen.

Trafikkontoret instämmer i Skönhetsrådets önskan om bättre geofencing av elsparkcyklarna, men tyvärr är inte GPS tillräckligt exakt i stenstadens kvarter. Dels får mottagaren inte kontakt med tillräckligt många satelliter och dels studsar signalen på husen, vilket gör att exaktheten blir lidande. Det gör i sin tur att det blir omöjligt att begränsa parkering så exakt som skulle vara önskvärt.

För att ordna en reglerad parkering har trafikkontoret identifierat och målat upp cirka 700 rutor avsedda för parkering av elsparkcyklar. Dessutom har bolagen själva finansierat strax under 100 ställ som placerats ut med markupplåtelse. Utöver detta är det tillåtet att parkera elsparkcyklar i samtliga cykelställ i staden. Av de rutor som målats upp är ca 80 procent placerade på gångbana eller andra gångytor och de övriga är målade i körbanan på ytor som inte går att använda till parkering. Förhoppningen var att hitta fler platser i körbana, men tyvärr är få av de ytor som inte redan används för andra ändamål lämpliga att tas i bruk, eftersom de behöver vara fria från hinder så att bussar och annan tung trafik ska kunna komma fram. För att klara parkering för 12 000 elsparkcyklar måste därför den övervägande delen ske på gångbana.

Genom att vara ett alternativ för the last mile, alltså delen av kollektivtrafikresan från hållplats till målpunkt, kan elsparkcyklarna göra att kollektivtrafiken blir flexiblare och bli ett starkare alternativ till bilen. Då elsparkcyklarna är en relativt ny företeelse behövs mer forskning på detta, och trafikkontoret följer frågan noga. Under våren kommer trafikutvecklingsrapporten för 2022 att tas upp i trafiknämnden, med bland annat data och analys av elsparkcykelanvändandet under 2022.

Reklambåtar på stadens vatten

Stockholms Hamnar har tillsammans med trafikkontoret tagit fram en kajstrategi, som antogs av kommunfullmäktige år 2022. En av strategins principer är att vattenrummet som infrastruktur och offentlig miljö ska utvecklas. Vattenrummet ska i större utsträckning vara en plats för kultur, nöje och rekreation. Utifrån varje kajs unika förutsättning ska nya kreativa lösningar skapas för att ge mervärde till kajen. Detta samtidigt som kvaliteter som

viktiga utblickar, siktlinjer och vattenspegel respekteras i största möjliga utsträckning och i enlighet med stadens byggnadsordning. Enligt kontoret går reklambåtarna emot dessa principer.

För att realisera målen om att skapa mer levande och attraktiva kajer finns ett antal frågeställningar som kajstrategin identifierat som viktiga att hantera inom staden. En sådan är ansvarsfördelning, t.ex. för vattenupplåtelse. För vattenområden som ingår i Stockholms Hamnars nyttjanderätt för hamnverksamhet i enlighet med avtal har Hamnen upplåtelseansvar. För vattenområden som inte ingår i Stockholms Hamnars nyttjanderätt, typiskt sett vattenområden som inte ansluter mot kaj, har exploateringsnämnden upplåtelseansvar.

Strategi för offentliga rum

I skrivelsen föreslås att staden ska ta fram en tydlig strategi för hur gator, torg, parker och vattenrum upplåts och hur eventuella nya objekt ska gestaltas.

Trafikkontoret delar Skönhetsrådets uppfattning att de offentliga rummen är stadens viktigaste tillgång. Kontoret har huvudansvaret för att ta hand om och utveckla stadens offentliga rum. Det finns sedan 2018 en strategi för offentliga rum, som kompletterar stadens framkomlighetsstrategi. Strategin lyfter fem planeringsprinciper för hur staden ska levandegöra gator, torg och allmänna platser i staden så att stockholmare kan mötas, vistas och flanera i trevlig miljö. Under 2022 antogs, som ovan nämnts, en ny kajstrategi som närmare beskriver utveckling av stadens kajer. Under 2023 kommer kontoret påbörja budgetuppdraget om att utveckla Strandvägen och Skeppsbron genom att ta bort långtidsparkering.

Trafikkontoret håller med Skönhetsrådet om att det är viktigt att klargöra vilka funktioner som ska ta det offentliga rummet i anspråk. Kontoret har nyligen gjort om stadsträdgårdsmästarens roll och genomfört en organisatorisk förändring för att stärka kontorets arbete med bland annat det offentliga rummet. Under 2023 kommer kontoret påbörja en revidering av stadens strategi för offentliga rum. Kontoret har för avsikt att inom ramen för detta arbete hantera de frågor om prioriteringar och gestaltning av nya objekt i de offentliga rummen som Skönhetsrådet lyfter. Kontoret anser att detta är bästa sättet att hantera frågorna.

Slut

Bilagor

1. Skrivelsen från Skönhetsrådet
2. Utvärdering av pilottest med paketboxar