

Handläggare

Anna Lindén

Telefon: 08-508 288 07

Till

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

2023-02-21, p 11

Nya inslag i stadsmiljön: laddstolpar, leveransboxar och elsparkcyklar

Remiss från kommunstyrelsen, Dnr. 2022/1143

Förvaltningens förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att överlämna följande tjänsteutlåtande som svar på remissen från kommunstyrelsen
2. Beslutet justeras omedelbart.

Sammanfattning

Miljöförvaltningen har tagit del av remissen från kommunstyrelsen. Förvaltningen delar Skönhetsrådets syn på en restriktiv hållning till paketboxar och reklambåtar i stadsmiljön och vattenmiljön. Elsparkcyklarna är förvaltningen i grunden positiva till och hänvisar till de olika regleringar som trafikkontoret infört för att fordonen ska kunna framföras säkert och inte hindra annan framkomlighet. Miljöförvaltningen håller dock inte med Skönhetsrådet om behovet av en gestaltningstävling för laddstolpar, även om en mer enhetlig utformning av laddstolpar vore önskvärd. Förvaltningen föreslår istället att trafikkontoret ställer mer omfattande krav på stolparnas utseende i samband med tecknande av nya nyttjanderättsavtal för nya laddgator. Målet om en utsläppsfri innerstad kräver en snabb utbyggnad av laddinfrastruktur där bilarna parkerar.

Bakgrund

Skönhetsrådet är stadens expertorgan med uppdrag från kommunfullmäktige i frågor om stadsbild kultur- och naturmiljö. I rådets reglemente preciseras att det kan tillskriva den del av staden rådet finner lämpligt i ovanstående frågor. Eftersom frågan om hur det offentliga rummet används och utvecklas spänner över flera förvaltningen har rådet valt att tillskriva sin uppdragsgivare,

kommunfullmäktige, för att uppmärksamma dom på behovet av en sammanhållen strategi för stadens viktigaste tillgång, stockholmarnas rum. Rådet uppmanar kommunfullmäktige att uppdra stadens förvaltningar att samordna sig och ta fram en tydlig strategi för hur och i vilken omfattning gator, torg och vattenrum ska upplåtas samt hur nya inslag i stadsmiljön ska gestaltas. I skrivelsen lyfts fyra olika föremål och verksamheter som under de senaste åren tagit plats i det offentliga rummet.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom Miljöförvaltningen.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Förvaltningen lämnar följande synpunkter på rådets förslag.

Leveransboxar

Skrivelsen: Staden har upplåtit gatumark till leveransboxar under en provperiod till aktörerna Iboxen och PostNord. Boxarna har ställts ut i det offentliga rummet för att betjäna den allt större e-handeln. Rådet anser att försöket med tydlighet visat att boxarna inte hör hemma i gaturummet och att de är mycket störande ur ett stadsbildsperspektiv. Privat pakethantering kan inte vara en fråga för kommunens mark och boxarna bör avlägsnas i sin helhet vid försökets slut. Pakethantering bör ske på fastighetsmark.

Trafikkontoret har nyligen utvärderat pilottestet med leveransboxar på gatumark. Slutsatsen från trafikkontorets utvärdering är att paketboxar framförallt bör placeras på kvartersmark. Trafikkontoret beslutade därför att avsluta pilottesten den 31 december 2022 och därefter främst hänvisa till placeringar på kvartersmark. Miljöförvaltningen delar trafikkontorets uppfattning.

Laddstolpar

Skrivelsen: Staden arbetar med att bygga ut laddinfrastruktur för privatbilar längs gator och i parkeringsgarage. Målet är 4 000 laddstolpar till årets slut, varav hälften ska vara placerade på privat mark. Ett antal bolag har ansökt om att uppföra laddstolpar på olika platser och trots föreställningar om sammanhållen gestaltning är utförandet mycket heterogent. Skönhetsrådet anser att gatumark som huvudregel inte bör upplåtas till laddinfrastruktur för privatbilism. Lika lite som att bensinpumpar ska flankera gatorna bör laddstolpar göra det. 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.

Miljöförvaltningen tycker att dagen system, där trafikkontoret tecknar nyttjanderättsavtal med privata aktörer som på egen bekostnad sätter upp laddinfrastrukturen på gatumarken, fungerar bra. I de avtal som tecknas med aktörerna ställs krav på färgsättning och att varje stolpe ska tjäna minst två p-platser för att hålla det enhetligt. Förvaltningen gör bedömningen att det inte är nödvändigt med en gestaltningstävling utan befarar att detta bara skulle försena utbyggnaden av laddstolpar. Det vore bättre och effektivare att trafikkontoret sätter upp en kravspecifikation på laddutrustningen gestaltning i nyttjanderättsavtalen.

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 därför nödvändigt att viss del av gatumarken kommer behöva laddstolpar. Under 2021 lät trafikkontoret forskningsinstitutet RISE räkna på hur många laddstolpar som skulle behövas på gatumark i ett optimerat system. Resultatet visade att 12-15 procent av alla parkeringsplatser skulle behöva laddmöjlighet för att alla ska kunna fullgöra sitt laddbehov om fordonsflottan består av nästintill 100 procent laddbara bilar. Vill staden minska bilarnas intrång i gatumiljön behöver åtgärder vidtas för att minska bilismen, och därmed även behovet av parkering på gatumark.

Reklambåtar

Skrivelsen: Sedan 2021 trafikerar reklambåtar stadens vatten med mycket störande ljusreklam. Staden har sedan ett initiativ från Skönhetsrådet 1925 aktivt arbetat med riksreklamplatser där ljusreklam tillåts och i övrigt varit restriktiv med att upplåta ytor för kommersiella budskap. Reklam på vatten är en företeelse som rundar dessa bestämmelser och snedvrider konkurrensen med andra reklamaktörer som följer stadens riktlinjer. 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.

Miljöförvaltningen har begränsad rådighet i frågan. Det saknas möjlighet att ställa miljökrav på framdriften av båtarna eftersom de inte är tillståndspliktiga.

Förvaltningen har därför varit i kontakt Stockholms Hamnar.

Stockholms Hamnar gör bedömningen att verksamheten inte är i

direkt strid med något hamnspecifikt regelverk. Det finns idag ingen möjlighet för Stockholms Hamnar att förbjuda den aktuella båttrafiken. Idag rör det sig om ganska få båtrörelser som inte stör övrig trafik.

Verksamhet i begränsad omfattning bedöms inte som ett hinder för sjöfarten. Skulle företeelsen däremot öka, kan potentiella risker för sjösäkerheten och framkomligheten i hamnområdet uppstå.

Elsparkeyklar

Skrivelsen: Sedan 2018 har delar av stadens gaturum belamrats med privata elsparkcyklar som ställts ut och ofta lämnats trafikfarligt parkerade. Rådet välkomnar den nya lagstiftning som förbjuder framfart på trottoarer men anser att betydligt mer måste göras före fordonen kan ses som en tillgång snarare än en belastning. Staden bör exempelvis tydligare arbeta med s.k. geofencing som minska 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.

Miljöförvaltningen är i grunden positiva till elsparkcyklar som transportmedel i urban miljö. Däremot delar förvaltningen uppfattningen att mer bör kunna göras för att gatumiljön ska vara säker för alla trafikanter.

Att använda sig av geofencing kan vara en väg framåt om det utformas rätt. Att differentiera cykelbana mot gångbana skulle kräva geofencing med en precision som kan vara svår att åstadkomma med dagens teknik. Det enklaste, och mest pålitliga, sättet är troligen att införa parkeringszoner för elsparkcyklarna. Då skulle de tillåtas parkering inom vissa zoner på liknande sätt som stationsbaserade hyrcyklar. Nackdelen är att flexibiliteten, som är elsparkcyklarnas styrka, skulle minska.

Malin Tappefur
Avdelningschef
Miljöförvaltningen

Anna Hadenius
Förvaltningschef
Miljöförvaltningen

Bilagor

Bilaga 1, Nya inslag i stadsmiljön, remiss från KS