

HandläggareKarin Engberg
08-508 26 052**Till**Trafiknämnden
2023-08-24

Stockholm stads hyrcykelsystem. Svar på skrivelse från Dennis Wedin (M) och Markus Berensson m.fl. (C)

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden godkänner kontorets tjänsteutlåtande som svar på skrivelsen.

Gunilla Glantz
FörvaltningschefUlrika Falk
AvdelningschefMartin Hubertson Merbom
Enhetschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har mottagit en skrivelse angående Stockholms stads hyrcykelsystem, av Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C). Skribenterna uttrycker sin oro och anser att det saknas politisk vilja att gå till botten med bristerna kring lånecyklarna. De ifrågasätter att tjänsten fortsätter byggas ut, trots att avtalet inte följs.

Efter att skrivelsen lämnades till trafiknämnden har staden hävt avtalet för lånecyklarna och det sker i dagsläget ingen fortsatt utbyggnad av tjänsten. Kontoret kommer att återkomma till nämnden om fortsatt utveckling i frågan.

Bakgrund

Trafikkontoret har mottagit en skrivelse angående Stockholms stads hyrcykelsystem, av Dennis Wedin m.fl. (M) och Markus Berensson m.fl. (C) vid trafiknämndens sammanträde den 16 februari 2023.

Skribenterna uttrycker sin oro och anser att det saknas politisk vilja att gå till botten med bristerna kring låncyklarna. De ifrågasätter att tjänsten fortsätter byggas ut, trots att avtalet inte följs. I skrivelsen ställs nio frågor angående stadens avtal om låncyklarna. Frågorna återges tillsammans med kontorets svar under rubriken Trafikkontorets synpunkter.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom trafikkontoret.

Trafikkontorets synpunkter

Kontoret vill börja med att klargöra att det för närvarande inte sker någon utbyggnad av systemet. Den 16 maj i år hävde staden avtalet för låncyklarna med omedelbar verkan och kontoret kommer att återkomma till nämnden om fortsatt utveckling i frågan. Nedan följer skribenternas frågor och kontorets svar.

Hur många felfria cyklar bedömer trafikkontoret att leverantören idag har i drift?

I dagsläget är inga cyklar i drift. Den 30 april 2023 inträffade ett rambrott på en av hyrcyklarna vilket ledde till en personskada. Eftersom allvarliga brister i cyklarnas kvalitet visade sig kvarstå, trots att kontrollrutiner genomförts av Citybike Sweden AB, togs tjänsten ur drift med omedelbar verkan. Den 16 maj hävde staden avtalet med Citybike.

Har leverantören vid något tillfälle haft tillräckligt med cyklar i drift enligt avtalets lägstakrav?

Det har vid enstaka tillfällen varit fler cyklar i drift än avtalets lägstanivå.

Kan trafikkontoret garantera att alla de krav som trafikkontoret ställt i sin anmodan till rättelse till den 10 januari 2023 nu är uppfyllda och om inte – vilka rättsliga åtgärder har vidtagits?

Den anmodan om rättelse som skickades ut den 8 december 2022 handlade om att låncykelbolaget på eget initiativ hade pausat tjänsten p.g.a. risk för brand i batterierna. Staden krävde att systemet skulle vara i drift igen senast den 10 januari 2023, för att

inte riskera hävning. Staden fick sedan information från Citybike Sweden AB om att brandrisken i batterierna var åtgärdad via en diod som skulle monteras in i varje cykel. Den 10 januari informerade Citybike staden om att de hade 1 151 tillgängliga cyklar och skulle passera 1 200 cyklar den dagen, vilket var i nivå med avtalet. Staden gjorde då bedömningen att de i det läget uppfyllde kraven i avtalet vad gällde antal cyklar och att anmodan om rättelse var uppfylld. Därefter har en rad andra problem uppstått, och kontoret hävde avtalet med omedelbar verkan den 16 maj 2023.

Varför har uppgifter sekretessbelagts till nämndens ledamöter om stadens kravställande till leverantören?

Det beror på att Citybike åberopar företagssekretess för vissa handlingar som rör deras verksamhet och organisation etc.

Till vilket belopp uppgår de obetalda viten som leverantören är skyldig Stockholm stad?

Vitesbeloppet uppgår enligt Stockholms stad till drygt 33 miljoner varav drygt 6 miljoner är betalt. Cirka 27 miljoner återstår att betala. Då staden och Citybike inte är ense om hur avtalet ska tolkas och beräknar vitesbeloppen på olika sätt har staden stämt Citybike och frågan ska avgöras i tingsrätten. Dom väntas komma under 2024.

Vilken vitesnivå beräknar trafikkontoret att leverantören ådrar sig dagligen?

Vitet uppgår till 100 kronor per saknad cykel och dag, beräknat på 90 procent av fordonsflottan. Saknas alla cyklar i ett fullt utbyggt system blir vitet 463 500 kronor per dag.

Enligt uppgift är bara en mycket liten del av vitena betalda. Har Stockholms stad på något sätt gett anstånd med betalning?

Stockholms stad har inte gett anstånd med betalning av vite.

Föreligger det inte en rättslig skyldighet för Stockholms stad att agera, har staden verkligen möjlighet att frångå de krav man ställt i upphandlingen?

Staden har inte frångått kraven. Inom avtalets ramar har dock parterna rätt att göra vissa ändringar. Se närmare under nästa fråga.

Hur många krav måste leverantören bryta mot, och hur länge, för att Stockholms stad juridiskt ska agera och säga upp avtalet?

Detta är en bedömningsfråga, där staden innan avtalet sades upp den 16 maj har behövt göra en noggrann avvägning av vilka konsekvenser en hävning av avtalet skulle få, både ekonomiskt, rättsligt och för stockholmarnas tillgång till ett lånecykelsystem. Om staden häver ett avtal på för svaga grunder kan staden bli föremål för en rättslig process, där det inte är säkert att en domstol gör samma bedömning som staden gjort. I värsta fall kan staden få ett skadeståndskrav, som är relaterat till de intäkter bolaget skulle ha fått från försäljning av reklamtid, om staden inte hade hävt avtalet. Detta skulle innebära stora kostnader för staden, och är en av förklaringarna till att avtalet inte sades upp tidigare.

Bilaga

1. Skrivelse angående Stockholms stads hyrcykelsystem