



Bertil Strid
Anläggning
08-508 268 73
bertil.strid@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-08-28

Håkan Carlbom
Trafikstyrning
08-508 26326
hakan.carlbom@tk.stockholm.se

Lånecyklar, utlösande av option

Förslag till beslut

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt Trafikkontoret att utlösa option nr 1 för lånecyklar enligt avtal med Clear Channel.

Magdalena Bosson
Förvaltningschef

Sammanfattning

I det ursprungliga avtalet med Clear Channel från april 2006 upphandlade Stockholms stad 1 000 lånecyklar fördelade på cirka 80 cykelstationer i Stockholms innerstad. Företaget föreslår i en skrivelse till Trafik- och renhållningsnämnden att option 1 i avtalet utlöses.

Option nr 1 innehåller ytterligare 1 000 cyklar fördelade på cirka 80 stationer. Dessa stationer kan med fördel användas för att förtäta nätverket i innerstaden, men framförallt för att bygga ut lånecykelsystemet i ytterstaden. Det sistnämnda är särskilt viktigt, eftersom stockholmarnas cykelresor i snitt uppgår till ca en mil. Det är även viktigt med cykelstationer utanför innerstaden när trängselskatten införts. Lånecyklarna kan då bli ett utmärkt komplement för den som inte längre vill köra bil in till innerstaden. Det kommer även att finnas utrymme att förtäta i

Bilaga: skrivelse från Clear Channel angående utlösande av option 1

arbetsplatsområden i innerstaden och dess närhet. Entreprenören kommer även att ha ambitionen att försöka ha en cykelstation i anslutning till varje tunnelbanestation i innerstaden och till ca 30 procent av tunnelbanestationerna i ytterstaden.

Det finns flera fördelar för Stockholms stad att utlösa den första optionen. Entreprenörens erfarenhet är att ju fler ställ som invigs, desto fler brukare köper kort. Med 80 nya ställ kommer fler människor att hitta just ”sin” kombination av ställ i närheten av bostad, arbete eller fritidsaktiviteter som gör att låncykel blir ett bättre alternativ än egen bil eller annan kollektivtrafik.

En annan fördel är att entreprenören med fler cyklar i drift även får underlag för fler servicebilar och kan ge brukarna bättre service.

Kontoret anser att fler cykelstationer innebär att låncyklarna blir tillgängliga för fler stockholmare, vilket i sin tur leder till att människor kör bil i minskad omfattning, med positiva effekter på miljön. En övergång från kollektivtrafik till låncyklar påverkar i sin tur såväl miljö som folkhälsa positivt. Stockholm City Bikes är också en stor turistattraktion, som visar stadens miljöengagemang. Utlöses optionen innebär det även ökade upplåtelseintäkter för staden.

Mot bakgrund av detta föreslår kontoret att option 1 om ytterligare 1000 cyklar utlöses.

Bakgrund

En skrivelse från Clear Channel Sverige AB har inkommit till Trafik- och renhållningsnämnden rörande utlösande av option nr 1. Vid utlösande av optionen skall den avropas skriftligen senast 2007-10-31.

I det ursprungliga avtalet från april 2006 upphandlade Stockholms stad 1 000 låncyklar fördelade på cirka 80 cykelstationer i Stockholms innerstad. Hälften av stationerna är försedda med två reklamvitriiner i eurosizformat (samma storlek som bussväderskydden) och hälften med en vitrin. Fram till i mitten av augusti har drygt 50 stationer med plats för ca 600 cyklar placerats ut. Kontoret såväl som entreprenören bedömer att samtliga 1 000 cyklar i den första leveransen kommer att finnas ute under innevarande säsong.

Stockholm City Bikes är helt kommersiellt finansierat via reklamintäkter och brukarintäkter. Dessutom betalar Clear Channel Sverige AB reklamavgift i enlighet med av kommunfullmäktige fastställd markupplåtelseavgift för de reklamvitriiner som finns i anslutning till cykelstationerna. När de första 80

stationerna är på plats kommer Clear Channel Sverige AB betala cirka 1,5 mnkr i årlig markupplåtelse taxa till Stockholms stad.

Analys och konsekvenser

Option nr 1 innehåller ytterligare 1 000 cyklar fördelade på cirka 80 stationer. Dessa stationer kan med fördel användas för att förtäta nätverket i innerstaden, men framförallt för att bygga ut låncykelsystemet i ytterstaden. Det sistnämnda är särskilt viktigt. Trafikkontorets undersökningar av stockholmarnas cykelvanor har visat att man cyklar betydligt längre sträckor än väntat med snittresor på cirka en mil. Det är även viktigt med cykelstationer utanför innerstaden i samband med införande av permanent trängselskatt. Låncykel kan bli ett utmärkt komplement för den som då inte längre vill köra bil in till innerstaden. Det kommer även att finnas utrymme att förtäta i arbetsplatsområden i innerstaden och dess närhet. Entreprenören kommer även att ha ambitionen att försöka ha en cykelstation i anslutning till varje tunnelbanestation i innerstaden och till ca 30 procent av tunnelbanestationerna i ytterstaden. Även detta kommer att vara positivt för låncyklarna och öka deras attraktivitet.

Det finns flera fördelar för Stockholms stad att utlösa den första optionen. Entreprenörens erfarenhet är att ju fler ställ som invigs, desto fler brukare köper kort. Med 80 nya ställ kommer fler att hitta just "sin" kombination av ställ i närheten av bostad, arbete eller fritidsaktiviteter som gör att låncykel blir ett bättre alternativ än egen bil eller annan kollektivtrafik.

En annan fördel är att entreprenören med fler cyklar i drift även får underlag för fler servicebilar och därmed kan ge brukarna bättre service. Istället för två till tre bilar som har halva innerstaden var som distrikt, kan flera mindre distrikt skapas för servicebilarna, som därmed snabbare kan se till att det finns rätt mängd cyklar i ställen. Dessutom innebär det att servicebilarna finns närmare tillhands om något inträffar.

Om trafik- och renhållningsnämnden beslutar att utlösa optionen bör bygglovsprocessen kunna skötas under vintern 2007-08 med målet att samtliga stationer byggs så fort tjälén försvinner, så att allt är klart till att låncykelställen öppnar igen i april. Enligt Trafikkontorets bedömning kommer det att vara enklare både att hitta lämpliga platser och att få bygglov i ytterstaden jämfört med inne i city. Därför torde bygglovs- och markupplåtelseprocessen kunna ske betydligt snabbare än för innerstaden.

Miljömässiga konsekvenser: fler cykelstationer innebär att Stockholm City Bikes kommer att passa för fler stockholmare. Det leder i sin tur till minskad biltrafik i



innerstaden, med goda konsekvenser för miljön, eller att fler väljer att cykla istället för att åka kollektivt, vilket bör ha goda effekter på folkhälsan.

Stockholm City Bikes är också en stor turistattraktion som visar stadens miljöengagemang.

Ekonomiska konsekvenser för staden: Stockholms stad har inga ekonomiska åtaganden i projektet. Inga kostnader är förknippade med att utlösa optionen. Med 80 nya cykelstationer kommer Trafikkontoret att få ungefär 0,8-1,0 mnkr i ökade årliga intäkter från markupplåtelser, beroende på fördelning av stationernas placering mellan ytterstad och innerstad.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden beslutar att uppdra åt trafikkontoret att utlösa option nr 1 för låncyklar enligt avtal med Clear Channel.

Slut