

Utlåtande 2009: RII (Dnr 314-2790/2008)

Utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och förort

Motion av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) (2008:85)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande
Motion (2008:85) av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) om Utvidgning av
Stockholm City Bikes till närförort och förort anses besvarad med vad som
anförs i detta utlåtande.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Ann-Margarethe Livh, Maria Hannäs, Margareta Johansson och Stellan Hamrin (alla v) föreslår i en motion (2008:85) att systemet med reklamfinansierade låncyklar, Stockholm City Bikes, ska utökas till närförort och vissa förorter samt att systemets öppettider förlängs.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd och Stockholm Business Region AB för yttrande.

Stadsledningskontoret konstaterar att låncykelsystemet byggs ut i den takt som är möjlig efter att lokaliseringar prövas och tillstånd ges.

Trafik- och renhållningsnämnden konstaterar att Clear Channel inte kommer att utöka lånecykelsystemet till närförorter och förorter innan de placerat ut ca 125 stationer innanför stadens tullar. Öppettiderna för lånecykelsystemet har utökats från kl. 06.00-18.00, till kl. 06.00-22.00 fr.o.m. maj månad 2009.

Farsta stadsdelsnämnd anser att det är möjligt att lånecyklar kan vara en bra idé vid exempelvis Gullmarsplan och Liljeholmen. I de flesta övriga närförorter anser nämnden att det kommer att vara svårt att få cykelstationerna att fungera då systemet med lånecyklar bygger på närhet mellan stationerna, bra lägen för kommunikationer och reklamintäkter.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd anser att samarbetet mellan Stockholms stad och Clear Channel som resulterade i Stockholm City Bikes är ett utomordentligt sätt att marknadsföra cykeln som ett användbart alternativ i Stockholmstrafiken. Utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och vissa förorter samt att utöka utlåningstiden per dygn, är ett förslag som helt är i överensstämmelse med stadens miljöprogram samt i förlängningen de nationella miljömålen.

Norrmalms stadsdelsnämnd är huvudsakligen positiv till förslaget om att utöka området för Stockholm City Bikes till närförort och vissa förorter samt en förlängning av utlåningstiden för cyklarna.

Stockholm Business Region AB kan möjligtvis se en fördel i att utöka lånetiden men har ingen uppfattning kring utbyggnad av Stockholm City Bikes.

Mina synpunkter

Stockholm City Bikes har mottagits väl av stockholmarna samt turister. Lånecyklarna har blivit en del i stadens infrastruktur och används flitigt och är ett uppskattat färdmedel i Stockholms innerstad.

Intentionen med lånesystemet är att utvidga det till närförort. Det är dock inte stadens roll att tvinga Clear Channel att bygga ut systemet om de i dagsläget inte har intresse i det. För att lånecykelsystemet ska fungera optimalt är det viktigt att det är tätt mellan stationerna, så att brukarna har lätt att hitta en lämplig station i anslutning till sin målpunkt. Systemet byggs därför ut från centrum, där huvuddelen av brukarna har sin målpunkt för cykelresan, och vidare utåt. För mer detaljerad redogörelse hänvisar jag till trafikkontorets bilagda tjänsteutlåtande.

Utökning av lånecykelsystemet till närförorter och förorter har diskuterats med Clear Channel och preliminärt kommer utökning att genomföras när man utplacerat ca 125 stationer innanför stadens tullar.

Vad gäller öppettiderna för lånecykelsystemet har trafik- och renhållningsnämnden beslutat att genomföra ett försök under säsongen 2009 att staden tillsammans med Clear Channel Sverige AB utökar öppettiderna för lånecyklarna under kvällstid från kl.18.00 till kl. 22.00

Detta ska utvärderas och trafikkontoret avser att återkomma till nämnden med förslag rörande öppettider för kommande säsong 2010.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Motion (2008:85) om utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och förort.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet *Carin Jämtin* (s) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen föreslå kommunfullmäktige besluta följande.

1. Avslå föredragande borgarråds förslag.
2. Bifalla motionen.
3. Därutöver anför följande.

Att förbättra möjligheten att välja cykel som transportmedel, även för turister, ligger helt i linje med Socialdemokraternas cykelplan. Vi anser att satsningarna på cykeltrafik generellt bör öka snarare än minska så som skett under den nuvarande majoriteten.

Idag finns det ett lånecykelsystem i Stockholm som infördes under förra mandatperioden. Det är, som framgår av motionen, till stora delar utbyggt i innerstaden, dock inte fullt ut. Vi anser att det bör byggas ut helt och fullt i innerstaden.

För att underlätta möjligheten att använda lånecyklar för resor mellan innerstaden och ytterstaden bör stationer etableras också utanför innerstaden. I ett första steg bör det ske vid de stora målpunkterna. På så sätt kan människor som vill ta cykeln, exempelvis när de ska till mässan, eller bara ska hälsa på en bekant. Genom lånecykelsystemet så har man fördelen att kunna cykla dit när det är ljust men åka kollektivt hem när det är mörkt. På så sätt blir man inte bunden av en egen cykel eller vädret. Vi vet också att många avstår från att ha egen cykel på grund av stöldrisken. Då är lånecykelsystemet bra.

Reservation anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. bifalla motionen
2. därefter anför

De stockholmare som väljer att cykla bidrar inte till utsläpp från bil eller kollektivtrafik. De ska uppmuntras att cykla och fler ska upptäcka fördelarna med cykel som transportmedel.

Vänsterpartiet vill med motionen lyfta frågan om stadens ansvar att påverka Clear Chanel att utveckla Stockholm City Bikes. I dagsläget finns 80 stationer vilket är ungefär hälften av det antal som kontrakterats. Clear Chanel vill vidare inte bygga ut stationer i närförort och förort innan de placerat 125 stationer innanför tullarna. Staden måste ta sitt ansvar för låncyklarna. Dels genom att i samtal med Clear Chanel hela tiden utveckla systemet, stockholmarna ska märka att det tillkommer stationer och att servicen blir bättre. Dels ska staden aktivt arbeta för att hitta platser där stationer kan placeras. I Lyon och Paris används utrymme som avsatts för kantstensparkering. För att snabba på processen och utbyggnaden av låncykelstationer måste kantsensutrymme tas i anspråk även i Stockholm.

Det är bra att tiden för att låna en cykel utökats från klockan 18:00 till klockan 22:00. Vi vill även se en utökning av perioden på året som det är möjligt att låna en cykel från Stockholm City Bikes.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

Motion (2008:85) av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) om Utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och förort anses besvarad med vad som anförs i detta utlåtande.

Stockholm den

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Ulla Hamilton

Ylva Tengblad

ÄRENDET

Ann-Margarethe Livh, Maria Hannäs, Margareta Johansson och Stellan Hamrin (alla v) föreslår i en motion (2008:85) att systemet med reklamfinansierade låncyklar, Stockholm City Bikes, ska utökas till närförort och vissa förorter samt att systemets öppettider förlängs.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Farsta stadsdelsnämnd, Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd, Norrmalms stadsdelsnämnd och Stockholm Business Region AB för yttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Clear Channel Sverige AB driver sedan 2006 i Stockholm ett låncykelsystem kallat Stockholm City Bikes. Systemets driftsättning bygger på det avtal som tecknades mellan Clear Channel och Stockholm Stad genom trafikkontoret. Låncykelsystemet genererar intäkter till staden genom uttagandet av upplåtelseavgifter för cykelställ och reklamvittriner. Övriga kostnader och intäkter från systemet tillfaller entreprenören. Avtalet löper till år 2014.

Låncykelsystemet har blivit en framgång och har sedan starten ökat i popularitet hos både stockholmare och turister.

Systemets utbyggnad bygger på avtalets konstruktion samt på kommersiella överväganden från entreprenören. En grundläggande tanke bakom etableringen av stationerna är att låncyklarna ska komma att utgöra ett komplement till kollektivtrafiken. Stationerna bör också bilda ett sammanhållet nät, där en cykel kan lånas från en station för att lämnas på en annan.

Stadsledningskontoret konstaterar att låncykelsystemet byggs ut i den takt som är möjlig efter att lokaliseringar prövas och tillstånd ges. Avtalets option ger möjlighet att mer än fördubbla antalet cyklar som är tillgängliga idag, nyetableringar prövas kontinuerligt av trafik- och stadsbyggnadsnämnden gemensamt.

Stadsledningskontoret är positivt till en utökning av öppettiderna och etablering av fler stationer. Ökat öppethållande gynnar både permanentboende och besökare. Låncykelsystemet i sig stöder flera mål i stadens miljöprogram och kontoret konstaterar att fler stationer och förlängda öppettider leder till ökad måluppfyllelse i miljöprogrammet.

Nyetableringar och förlängning av öppettider faller dock på trafikkontoret såsom

avtalsägare att förhandla med entreprenören.

Stadsledningskontoret föreslår att motion (2008:85) av Ann-Margarethe Livh, Maria Hannäs, Margareta Johansson och Stellan Hamrin alla (v), anses besvarad med vad som anförs i detta tjänsteutlåtande.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 18 augusti 2009 följande

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner kontorets utlåtande som remissvar på motionen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Sebastian Wiklund (v), *bilaga 1*.

Ersättaryttrande gjordes av ersättaren Hampus Rubaszkin (mp), *bilaga 1*.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 1 juli 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Utökning av låncykelsystemet till närförorter och förorter har kontoret diskuterat med Clear Channel och preliminärt kommit överens om att genomföra denna utökning när man utplacerat c:a 125 stationer innanför stadens tullar.

Öppettiderna för låncykelsystemet har utökats från nuvarande kl.06.00-18.00, till kl.06.00-22.00 from maj månad 2009.

Bakgrund

Utökning av låncykelsystemet till närförorter och förorter.

Våren 2006 slöts kontrakt mellan Clear Channel Sverige AB och Stockholms stad genom dess trafiknämnd rörande införandet av ett reklamfinansierat låncykelsystem, kallat Stockholm City Bikes. Kontraktet gällde drift av systemet från och med säsongen 2006 till och med säsongen 2014. På grund av överklagande till länsrätten från en konkurrent samt att bygglovshandläggningen var omständlig kunde inte Stockholm City Bikes invigas enligt plan. Idag finns c:a 80 stationer i drift, vilket är ungefär hälft-

ten av det kontrakterade antalet.

För att låncykelsystemet skall fungera optimalt är det viktigt att det är tätt mellan stationerna, så att brukarna har lätt att hitta en lämplig station i anslutning till sin målpunkt. Därför är det viktigt att systemet byggs ut från centrum, där huvuddelen av brukarna har sin målpunkt för cykelresan, och vidare utåt. För att det skall vara möjligt att utöka låncykelsystemet till närförorter och förorter enligt förslag i motionen bör antalet stationer i innerstadsdelarna först öka till c:a 125 stationer. Detta för att underlätta logistiken med att reglera antalet cyklar på stationerna. Efter detta bedömer kontoret det lämpligt att starta en utbyggnad i knutpunkter i närförorter som t ex Gullmarsplan, Brommaplan, Stora Essingen med flera platser. Noteras kan dock att flera av de platser som föreslås i motionen redan har cykelstationer. Det gäller t ex Karlaplan, Hammarby sjöstad, Danvikstull och Ropsten. Andra platser som föreslås i motionen, t ex Djurgården och Gärdet, har både trafikkontoret och Clear Channel undersökt. Tyvärr har det visat sig svårt att kunna sätta upp stationer där, då Kungliga Djurgårdsförvaltningen och Nationalstadsparkslagen ej tillåter etablering av reklamskyltar. Eftersom det är i huvudsak reklamskyltarna som finansierar låncyklarna har detta omöjliggjort cykletablering på dessa platser.

Motionen jämför vidare med Paris och Lyon. I dessa städer har man valt att placera cyklarna i huvudsak i den del av gaturummet som används för kantstensparkering. På det viset har dessa städer snabbt lyckats få många platser för cykelstationer och kunnat välja platser där cyklarna behövs och inte där de fått plats.

När det gäller prissättningen av låncykeltjänsten så är den billigare, under förutsättning att man vill cykla mer än 30 minuter i Stockholm, där den kostar 200 kr för en hel säsong, än i de refererade städerna. Dessutom finns en stor risk

med timtaxa. I de mest attraktiva delarna av centrala Paris kan det många gånger vara svårt att hitta en ledig plats för sin cykel och då måste brukaren betala, trots att resan sedan länge är avklarad.

Förlängda öppettider under kvällstid

Kontoret har fått många samtal och e-mail från brukarna av låncykelsystemet. En genomgående önskan är att öka antalet låncyklar och framförallt förlänga öppettiderna på kvällarna från kl.18.00 till kl.22.00. Detta önskemål har hörtsammats och från maj månad 2009 har öppettiderna utökats med fyra ytterligare timmar på kvällen. Om man lånar sin cykel kl.22.00 kan man alltså ha den fram till kl.01.00 på natten enligt gällande regler.

Försöket med att utöka öppettiderna för låncyklarna kostar staden 1,5mkr exklusive moms för 2009. Denna kostnad avser Clear Channels ökade personalkostnader inklusive fordon, för att åka runt bland cykelstationerna och reglera antalet cyklar mellan stationerna samt ta bort cyklar som har blivit defekta efter kl.22.00.

Reaktionen på de ökade öppettiderna har varit väldigt positiv och mycket uppskattad av brukarna. Det enda negativa som framkommit är att många skulle vilja ha cyklarna tillgängliga för lån ännu senare. Kontoret och Clear Channel har diskuterat detta och kommit fram till att kl.22.00 är en lämplig sluttid för lån. Dels är kostnaderna för ytterligare öppettider mycket höga och dels är det kanske inte i alla lägen lämpligt att

cykla senare än kl.01.00. När säsongen 2009 är slut skall försöket utvärderas och kon-
toret återkommer till nämnden med förslag rörande öppettider för kommande säsong
2010.

Slut

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 26 mars 2009
följande

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Särskilt uttalande gjordes av Birgitta Holm m.fl. (m), Vladan Bošković (fp)
och Bertil Fredriksson (kd), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Gunnar Sandell m.fl. (s), Mats E P Lindqvist
(mp) och Malin Larsson (v), *bilaga 1*.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 4 mars 2009 har i
huvudsak följande lydelse.

Motionärerna anser att det är en självklarhet att låncyklar ska finnas tillgängliga i
närförorter. Eftersom systemet med låncyklar bygger på närhet mellan stationerna,
bra lägen för kommunikationer och reklamintäkter är det möjligt att låncyklar kan
vara en bra idé vid exempelvis Gullmarsplan och Liljeholmen. I de flesta övriga när-
förorter kommer det vara svårt att få cykelstationerna att fungera.

Att erbjuda reklamfinansierade låncyklar i ytterstaden på platser där det finns
koppling till större naturområden medför flera problem. I motionen föreslås bland
annat en station vid Farsta strand för att man med låncykel ska kunna ta sig vidare
längs med Magelungen och genom Rågsveds friområde. Enligt Clear Channel är det
grundläggande att det finns många stationer i närheten av varandra.

En station i Farsta strand har inte någon koppling till någon annan närbelägen låne-
cykelstation vilket innebär att cykeln måste lämnas tillbaka där den lånades i Farsta
strand alternativt till någon station flera kilometer därifrån. Det innebär risk för drifts-
problem för företaget med fulla eller tomma cykelställ och frustration för den som
exempelvis vill lämna tillbaka en cykel och kommer fram till ett fullt cykelställ. Runt
Magelungen är strandpromenaden mestadels gångväg och cykelförbud råder på stora
delar av sträckan.

Hittills har cykelstationerna endast varit öppna för utlåning på dagtid fram till

klockan 18.00 vilket förslagsställarna anser vara alltför kort tidsrymd. Förvaltningen delar denna synpunkt, men enligt Clear Channel skulle det kosta företaget alltför mycket i drift och underhåll att utöka öppettiderna att gälla även kvällstid.

Att cykla kan vara ett enkelt, hälsosamt och trevligt sätt att upptäcka naturområden på. Det kan också vara ett alternativ till att använda bil eller kollektiva färdmedel. Inrättande av låncykelstationer i vissa närförorter kan vara intressant men i ytterstan finns det i dagsläget enligt förvaltningen alltför många argument som talar emot en etablering.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby-Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 24 mars 2009 följande

Stadsdelsnämnden godkänner förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen från Kommunstyrelsen.

Hässelby-Vällingby stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2009 har i huvudsak följande lydelse.

I Stockholm stads miljöprogram för åren 2008 – 2011 finns ett mål om miljöeffektiva transporter, ett av delmålen innebär att staden ska verka för att andelen personer som åker kollektivt, cyklar och går ökar.

Det är viktigt att cykeln ses som ett seriöst transportmedel och att planeringen av infrastrukturen medger att cykeln kan användas fullt ut. Om önskemålet är att fler ska cykla av miljö- och folkhälsoskäl så måste cyklisterna erbjudas en bra och säker cykelmiljö. Det innebär bl.a. att det finns bra och säkra cykelvägar. Det bör också finnas stöld- och väderskyddade parkeringsplatser. Förvaltningen anser att det ligger i stadens intresse att främja cykeln som ett viktigt transportmedel.

Samarbetet mellan Stockholm stad och Clear Channel som resulterade i Stockholm City Bikes är enligt förvaltningen ett utomordentligt sätt att marknadsföra cykeln som ett användbart alternativ i stockholmstrafiken. Motionärernas förslag dels om utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och vissa förorter dels om att utöka utlåningstiden per dygn, är ett förslag som helt är i överensstämmelse med stadens miljöprogram samt i förlängningen de nationella miljömålen.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 19 mars 2009 följande

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Yildiz Kafkas (mp), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningen är i stort positiv till motionens förslag. Låncyklarna kan användas av stadens invånare för att ta sig till och från jobbet, men också av turister för att upptäcka Stockholm på ett enkelt och miljövänligt sätt. Förvaltningen tror liksom förslagsställarna att en utökning av lånetiderna skulle göra systemet än attraktivare för användarna. Man kan idag låna cyklar mellan 06.00 - 18.00. Enligt den information som når användarna på Stockholm City Bikes hemsida kan man återlämna cyklar dygnet runt, men i praktiken måste cyklarna vara tillbaka kl. 21, då lånetiden är max tre timmar.

På Norrmalm finns 26 stationer för låncyklar. Placeringen av stationerna bestämdes till stor del när ansvaret för den typen av markupplåtelser låg lokalt på stadsdelsnämnderna. Numera är det trafikkontoret som hanterar dessa markupplåtelser. Enligt förvaltningens tidigare erfarenheter är det viktigt att ha i åtanke att stationerna är relativt utrymmeskrävande, och att önskemål om optimal exponering av reklamen gör att det ibland kan vara svårt att komma överens om lämpliga placeringar för stationerna. På platser där väldigt många människor och bilar passerar och kan ta del av reklamen kan det vara svårt att få plats med cykelstationerna utan att inkräkta på tillgängligheten. Förvaltningen ser gärna att låncyklarna sprids utanför innerstaden, men tror att det kan bli vissa problem eftersom en del av de platser som föreslås kanske inte anses som tillräckligt attraktiva ur reklamexponeringsperspektiv.

Stockholm Business Region AB

Stockholm Business Region AB:s tjänsteutlåtande daterat den 19 februari 2009 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Business Region kan konstatera att Stockholm City Bikes har mottagits väl av turister, både från Sverige, Europa och övriga världen. Låncyklarna används flitig och är ett uppskattat färdmedel för att se Stockholms innerstad. Bolaget kan möjligtvis se en fördel i att utöka lånetiden men har ingen uppfattning kring utbyggnad av Stockholm City Bikes.

RESERVATIONER M.M.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl (s) och ledamoten Kajsa Stenfelt (v) enligt följande

Det är glädjande att kontoret har diskuterat med Clear Channel om utökning av lånesystemet till närförorter och förorter, och att lånetiden har utökats. Det är emellertid viktigt att utökningen ses i ett större sammanhang rent tidsmässigt. När nu Citybanan byggs, är det viktigt att det finns möjlighet att låna en cykel vid t.ex. Alvik, och vid arbeten med Danvikslösen att det finns lånecyklar vid Gullmarsplan etc etc. Vi önskar att kontoret beaktar dessa aspekter vid fortsatta förhandlingar.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt följande

Miljöpartiet delar kontorets uppfattning att lånecykelsystemet till att börja med ska byggas ut i innerstaden för att därefter expandera. Detta arbete går dock alldeles för långsamt.

Som framgår av kontorets förslag till beslut så har man i städer som Paris och Lyon upplåtit plats för cykelparkeringarna på tidigare kanstensparkeringsytor. Först då kan man få till en snabb utbyggnad på de platser där cyklarna behövs.

Miljöpartiet menar att om man vill jobba för förbättrad framkomlighet i trafiken och en bättre stadsmiljö, så borde det vara en självklarhet att det är värt att offra några bilparkeringsplatser för att få fram fler cykelstationer.

Lånecykelsystemet som det ser ut idag har en hel del brister utöver det allt för få stationerna.

Dessa bör åtgärdas så snart som möjligt, men allra senast då ett nytt avtal tecknas.

Tillgängligheten: Kl 22 är en rimlig tid för sista uthämtning av cykel, men det borde självklart vara entreprenören som står för kostnaden. Reklamen på ställen och cyklarna syns i gaturummet dygnet runt, då ska också entreprenören ansvara för att systemet är i bruk så stor del av dygnet som möjligt

Tillförlitligheten: Under innevarande säsong var det stora problem med systemet under den första månaden. Stationernas teknik fungerande inte, det gick väldigt ofta inte att hämta/lämna cykel. Alltför många cyklar har också tekniska fel. Cyklar med t.ex. bromsfel borde av säkerhetsskäl aldrig komma ut i ställen. Om det inte har gjorts denna säsong så borde det framöver vara så att staden på något sätt kompenseras, och att det regleras hur stora fel det får vara på systemet för att det ska anses vara acceptabelt.

Tekniken: En av de viktigaste faktorerna för att systemet ska bli en framgång är att det finns tekniska lösningar som stöd. Det enda sättet idag för att få veta var det finns en cykel är att titta på den mycket otydliga kartan, och sen ge sig ut att leta efter en station och se om där finns någon cykel. Detta är inte ett acceptabelt system år 2009.

Precis som vi bokar våra tågbiljetter, tvättstugotider och kollar SL-avgångar via mobil och webb, måste ett låncykelsystem vara online för användaren. Systemet ska vara länkat till t.ex. Eniro eller Google maps, så att det går att se ordentligt var stationerna finns. Det ska gå att se hur många cyklar/lediga platser som finns inne. Något som är värt att prova är också möjligheten att reservera en cykel/ledig plats via nätet, t.ex. 15 minuter. På det sättet kan man gå från kontoret och veta att man får en cykel.

Idag fungerar låncyklarna bäst för turister och helgcyklisten. Med ovanstående förbättringar skulle systemet bli en mer seriös del av stockholmarnas pendlingsresor.

Ersättaren Sebastian Wiklund (v) instämmer i gemensamt särskilt uttalande från (s) och (v).

Ersättaren Hampus Rubaszkin (mp) instämmer i särskilt uttalande från (mp).

Farsta stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av Birgitta Holm m.fl. (m), Vladan Bošković (fp) och Bertil Fredriksson (kd) enligt följande

Stockholm City Bikes koncept är att cyklar utplaceras i ett antal cykelställ runt om i Stockholms innerstad. Dessa kan lånas av abonnenter fyllda 18 år i upp till tre timmar per tillfälle. Cyklarna lånas med ett cykelkort/säsongskort och gäller från den 1 april till och med den 31 oktober. Cykelsystemet är öppet för användare dagligen mellan klockan 06.00 och 18.00 och under 2009 kommer företaget att fortsätta bygga ut cykelsystemet med nya stationer i innerstaden.

Intentionerna i vänsterpartiets motion om utvidgad användning av Stockholm City Bikes till närförort och förort är lovvärd men vi anser att man istället för att ha cykelplacering vid Farsta Strand och Magelungen placerar cyklar längs med tunnelbanelinje alternativt tvärförbindelse mellan Farsta-Skarpnäck-Högdalen eller liknande väg.

Särskilt uttalande gjordes av Gunnar Sandell m.fl. (s), Mats E P Lindqvist (mp) och Malin Larsson (v) enligt följande

Vi kan dela förvaltningens uppfattning att den i de inre delarna av staden valda lösningen inte går att fullt ut använda i den yttre staden. Däremot har vi också stort intresse för och behov av tillgång till cyklar. Vi föreslår därför att staden fortsätter att

utreda hur detta ska kunna ske. Kanske detaljhandeln o/e SL kan intresseras för att medverka i ett system med cykeluthyrning?

Norrmalms stadsdelsnämnd

Reservation anfördes av ledamoten Yildiz Kafkas (mp) enligt följande

1. Tillstyrka motionen.
2. Därutöver anförde följande:

Utfallet av initiativet om låncyklar som togs av förra majoriteten är mycket positivt. Nästa steg är att utveckla systemet med stationer för låncyklar ytterligare. Motionärernas förslag är ett utmärkt sätt att göra detta på. Vi anser inte att de farhågor som förvaltningen ger uttryck för vad gäller de i motionen föreslagna nya platsernas attraktivitet ur reklamsynpunkt är så stora att de kan hindra utvidgningen av låncykelstationer. Som varje företag kan även City Bikes kvitta sina eventuella förluster/mindre vinster mot de vinster som görs på andra stationer i centrala lägen. Ett alternativ är att man anpassar även urvalet av reklam som används för finansieringen av verksamheten till dem som bor och arbetar i de föreslagna områdena.



KOMMUNFULLMÄKTIGE

Motioner

2008:85

2008:85

Motion av Ann-Margarethe Livh m.fl. (v) om utvidgning av Stockholm City Bikes till närförort och förort
Dnr 314-2790/2008

Stockholm City Bikes som infördes på initiativ av s, v och mp under föregående mandatperiod har blivit en succé. Stockholm City Bikes är ett samarbete mellan Clear Channel och Stockholm Stad. Driften av Stockholm City Bikes kostar inte Stockholms Stad någonting. Reklam i anslutning till cykelstationerna, på cyklar och på hjälmar samt avgifter från brukarna finansierar Stockholm City Bikes. Det staden däremot kan göra är att i samtal med Clear Channel utöka området för Stockholm City Bikes till närförort och vissa förorter. Vi i Vänsterpartiet anser att lånecyklar självklart ska finnas vid Aspudden, Midsommarkransen, Gröndal, Liljeholmen, Årstaberg, Årsta torg, Globen, Gullmarsplan, Skärmarbrink, Hammarby sjöstad, Danvikstull, Gärdet, Ropsten, Karolinska sjukhuset, Alvik och Stora Essingen.

Vi vill även erbjuda Stockholm City Bikes vid större naturområden som Djurgården, Järvafältet, Årstafältet, Grimstaskogen, Sätmaskogen, Magelungen/Rågsveds friområde och Nackareservatet. Placeras cyklar vid en kollektivtrafikknutpunkt i närheten av naturområdet ges människor möjlighet att upptäcka området på cykel på ett smidigt sätt.

Förslag på cykelstationer:

Karlaplan för Djurgården, Akalla by och Spånga by för Järvafältet, Årsta torg för Årstafältet, Vällingby och Hässelby Gård för Grimstaskogen, Bredäng, Sättra och Skärholmen för Sättra naturreservatområde, Farsta strand och Rågsved för Magelungen/Rågsveds friområde och Hammarby sjöstad/Sickla och Björkhagen för Nackareservatet.

För att ytterligare förenkla för användarna bör Stockholm ta intryck av andra städer i Europa. I Paris och Lyon är cyklarna gratis de första 30 minuterna och det finns många stationer så det är lätt att ställa tillbaka sin cykel och då inte betala något för resan. Dessutom fungerar cykelutlåningen 24 timmar om dygnet 7 dagar i veckan. I Stockholm är all utlåning efter kl. 18:00 omöjlig.

Vi föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande

1. Att inleda samtal med Clear Channel om att utveckla Stockholm City Bikes till närförort och förort
2. Att inleda samtal med Clear Channel om att utöka utlåningstiden för Stockholm City Bikes.

Stockholm den 1 december 2008

Ann-Margarethe Livh

Maria Hannäs

Stellan Hamrin

Margareta Johansson