

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2016-09-23

Ärende  
SL 2016-0239

Handläggare  
Jens Plambeck  
08-686 1651  
jens.plambeck@sll.se

Trafiknämnden  
2016-10-25, punkt 16

Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

## Information om pågående utredning om ett eventuellt regionalt låncykelsystem

### Ärendebeskrivning

Trafikförvaltningen utreder hur det ska vara enkelt för resenären att kombinera låncykel med kollektivtrafik samt möjligheterna att införa någon form av regionalt låncykelsystem.

### Bakgrund

Mot bakgrund av den regionala cykelplanen har trafikförvaltningen under hösten 2014 genomfört en utredning avseende nyttor och risker med olika lösningar för kombinationsresande mellan cykel och kollektivtrafik.

Utredningen (*Utvärdering av kombinationsresande med cykel och kollektivtrafik*, 2014-12-15, dnr SL 2014-2807), utgick från de tre kombinationsresealternativ som tas upp i den regionala cykelplanen: cykelparkering, låncykelsystem och medtag av cykel i kollektivtrafiken. Utredningen visade på att de alternativ som ger mest nytta är cykelparkeringar vid kollektivtrafikens knutpunkter och låncykelsystem.

I juni 2015 beslutade därför trafiknämnden att ge uppdrag till trafikförvaltningen

- att gå vidare med fördjupade studier om ett eventuellt regionalt låncykelsystem med ambition om att ha infört ett sådant i Stockholm kring år 2017.

Årtalet syftar på Stockholms stads avtal med nuvarande låncykeloperatör som går ut i oktober 2017. Utredningen om ett regionalt låncykelsystem skulle också göras utifrån principen att trafikförvaltningen inte ska utforma eller ta på sig en roll som ger en negativ inverkan på landstingets intäkter samt att det inte ska ske i egen regi. Utredningen inleddes under våren 2016 och avser att

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2016-09-23Ärende  
SL 2016-0239Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

återkomma till trafiknämnden i början på 2017 med förslag på inriktning för fortsatt arbete.

## **Pågående utredning om ett eventuellt regionalt låncykelsystem**

### *Inledning*

”Det ska vara enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik.” Så lyder ett av de målen som anges i den regionala cykelplanen som är en viktig plattform för trafikförvaltningens arbete med kombinationsresor. Trafikförvaltningen har därför utifrån ett resenärsperspektiv samt målen i trafikförsörjningsprogrammet börjat titta på olika lösningar med ambitionen att uppnå följande effektmål:

- Låncykel i kombination med kollektivtrafiken ger resenären fler hållbara transportlösningar.
- Låncykel i kombination med kollektivtrafiken upplevs enhetligt och bör fungera över kommungränser i Stockholms län.
- Låncykel i kombination med kollektivtrafik ger resenären fler start- och målpunkter i regionen
- Det är enkelt och attraktivt för resenären att kombinera låncykel med kollektivtrafik avseende information, orientering och användning.

Utredningen har som utgångspunkt att det ska vara enkelt att kombinera låncykel med kollektivtrafik (resenärsperspektiv), och om det utifrån den grundförutsättningen finns möjligheter att införa någon form av regionalt låncykelsystem. Det ska dock ej ske i egen regi och inte ha en negativ inverkan på landstingets intäkter. En viktig omständighet i utredningen är att landstinget inte äger marken utan det gör kommunerna. Utredningen tar fasta på att låncyklar ska vara en förlängning av kollektivtrafiken och att längre cykelresor görs med egen cykel.

### *Nulägesanalys*

I maj och juni genomfördes en kartläggning av befintliga och tilltänkta låncykelsystem i Stockholms län. Kartläggningen baseras på resultat från intervjuer med tre kommuner<sup>1</sup> som har infört låncykelsystem, en enkät till 17

---

<sup>1</sup> Stockholm, Solna och Sundbyberg, 2016

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2016-09-23Ärende  
SL 2016-0239Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

kommuner som idag inte har något lånecykelsystem samt intervjuer med två operatörer<sup>2</sup>. Sammanställningen syftar till att ge en bild av framför allt kommunernas men även operatörernas intresse, förutsättningar, förväntningar, motiv och drivkrafter samt övriga viktiga utvecklingsaspekter för ett regionalt lånecykelsystem. Nedan kommer några korta slutsatser från enkäten och intervjuerna.

- 1) Bland de kommuner som har svarat på enkäten och intervjuerna har merparten en positiv inställning till att delta i ett regionalt lånecykelsystem
- 2) Flera kommuner anger att bl.a. öka andelen hållbara resor, möjlighet att erbjuda en kombination av kollektivtrafik och cykel samt ökad folkhälsa är drivkrafterna i en eventuell satsning på ett lånecykelsystem.
- 3) Kommunerna anser att ett regionalt lånecykelsystem bör ha en tydlig samordnande organisation som har överblick över hela systemet och som säkerställer en tydligt grundad ansvarsfördelning mellan aktörer. De behöver ett tydligt förslag från landstinget att ta ställning till.
- 4) De kommuner som uttrycker ett intresse för ett regionalt lånecykelsystem är överens om att placeringen av stationerna bör vara nära kollektivtrafikknutpunkter. Även operatörerna framhåller vikten av att de bör placeras nära där resenären naturligt byter färdmedel.
- 5) Hantering av bygglov och tillgång till passande mark kan vara en begränsande faktor som är viktig att hantera
- 6) Betalsystemet för lånecykelsystemet bör om möjligt integreras med kollektivtrafiken, SL access-kortet, samt vara en del av reseplaneraren
- 7) Användningen har ökat genom åren och befintligt lånecykelsystem har blivit alltmer etablerat

Resultaten från enkäten och intervjuerna kommer beskrivas närmare i utredningens rapport. I nulägesbeskrivningen framgår det också att den vanligaste affärsformen av lånecykelsystem idag är att kommunerna ingår i en tjänstekoncession med lånecykeloperatörer. Lånecykelsystemen finansieras främst genom reklamavtal, vilket möjliggör en subvention av hyrpriset

---

<sup>2</sup> Keolis och Clear Channel, 2016

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2016-09-23Ärende  
SL 2016-0239Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

gentemot användarna. Kommunerna behöver på så sätt alltså inte själva bidra till finansieringen av låncykelsystemen, dvs. finansieringen sker utan skattemedel. Eftersom reklamen är en så pass viktig komponent i finansieringslösningen för låncykelsystemen är exponeringen av reklamen av största betydelse. Stationsplatser där det är stora flöden av människor ger följaktligen högre intäkter och bättre lönsamhet i låncykelsystemet.

Låncykelsystem är svårt för att inte säga omöjligt, att finansiera enbart med brukaravgifter. Det behövs tillskott i form av reklamintäkter eller offentliga medel som skattefinansiering. Likaså är förutsättningarna väldigt olika för reklamfinansiering i olika kommuner. En stor kommun med många invånare eller centralt belägna har helt andra förutsättningar än en liten perifer kommun.

#### *Förutsättningar som påverkar utredningen*

Stockholm stad kommer under våren 2017 påbörja förberedelser inför upphandling av ett nytt reklamfinansierat låncykelsystem med ambitionen att kontrakt ska vara tecknat efter sommaren 2017. Det kommer troligen finnas möjlighet för intilliggande kommuner som har låncykelsystem idag att ansluta till stadens kommande avtal. De centralt belägna kommunerna är attraktiva för reklamfinansierade låncykeloperatörer och det finns troligen utrymme för kommunerna att formulera andra krav på låncykelsystemet inför nästa upphandling

#### *Två fokusområden i utredningen*

Med anledning av Stockholm stads kommande upphandling finns det två fokusområden i utredningen:

1. Trafikförvaltningen kan föreslå krav som gagnar kombinationsresor som kommuner kan ställa i sina egna upphandlingar. Det handlar om vilka tekniska lösningar som trafikförvaltningen kan föreslå till kommunerna att ställa krav på i upphandlingen avseende möjligheterna:
  - att använda en och samma biljettbärare till både låncyklar och kollektivtrafik,
  - att söka och få information om låncyklar och kollektivtrafik via SL:s informationskanaler som t.ex. reseplaneraren samt
  - att lokalisera låncykelstationer i anslutning till kollektivtrafikknutpunkter.

Strategisk utveckling

INFORMATIONSÄRENDE  
2016-09-23Ärende  
SL 2016-0239Infosäkerhetsklass  
K1 (Öppen)

Tanken är att resenärens upplevelse av att kombinera låncykel och kollektivtrafik ska vara att det är enkelt och enhetligt i hela länet oavsett om det finns ett eller flera låncykelsystem. Denna lösning garanterar dock inte cykling över kommungränser.

Trafikförvaltningen samverkar med Stockholm stad inför deras upphandling för att gemensamt kunna skapa gynnsamma förutsättningar för ett låncykelsystem som interagerar väl med kollektivtrafiken.

2. Trafikförvaltningen utreder också parallellt några organisations- och affärsformer där landstinget har en samordnande roll i syftet att skapa förutsättningar för ett regionalt (eller snarare ett enhetligt) låncykelsystem för de kommuner som inte har låncykelsystem och samtidigt kan ha svårt att få till en reklamfinansierad lösning.

Utredningen ska leda till ett förslag på ett inriktningsbeslut för hur trafikförvaltningen fortsättningsvis ska arbeta med låncyklar i kombination med kollektivtrafik. Ärendet kommer att presenteras för trafiknämnden i början av 2017.

Caroline Ottosson  
Förvaltningschef

Jens Plambeck  
Chef Strategisk utveckling