

Svar på Interpellation av Dennis Wedin (M) till trafikborgarrådet Lars Strömgren (MP) angående Stockholms hyrcykelsystem

Dnr KS 2023/931

Borgarrådet Dennis Wedin har ställt ett antal frågor till mig om låncyklar. Låncykelsystem finns i många städer runtom i världen och är av många ett uppskattat och viktigt inslag för att underlätta för cykling i en stad.

Det finns ett antal lärdomar att dra av det tidigare, nu upphävda låncykelsystemet. Att låncykelsystemet var upphandlat som en tjänstekoncession kopplad till reklam gjorde det svårstyrt. Leverantörens fokus hamnade på att få in reklamintäkter, snarare än att tillhandahålla och utveckla ett så bra låncykelsystem som möjligt. Eftersom staden i upphandlingen ville att användaravgifterna skulle vara låga hade leverantören inget incitament att ha så många användare som möjligt. Kundnöjdhet gav inte heller något extra enligt avtalet och mättes inte. Kopplingen till reklam gjorde avtalet väldigt värdefullt för anbudsgivarna vilket ledde till överklaganden av tilldelade anbud och långa domstolstvister, innan staden kunde skriva avtal. Under större delen av den perioden var stockholmarna tyvärr utan låncyklar.

Enligt avtalet hade staden rätt att häva avtalet under vissa premisser. Det visade sig dock vara väldigt svårt i praktiken eftersom reklamvärdet gjorde att staden riskerade ett väldigt stort skadestånd om Tingsrätten inte skulle göra samma bedömning som staden. Avtalet var väldigt detaljerat med många krav. Staden och leverantören gjorde helt olika tolkning på en rad punkter, t.ex. grundläggande frågor om hur många cyklar som skulle vara tillgängliga och hur tillgängligheten skulle mätas. Dessutom gick det knappt att följa upp de krav som staden ställt eftersom de byggde på att det finns ett fungerande IT-system hos leverantören med korrekt och tillförlitlig data, vilket det inte fanns.

Låncykelsystemet var ambitiöst. Fullt utbyggt skulle det innehålla 5150 elcyklar i virtuella stationer som skulle låsas med geofencing, dvs. utan bygel eller dyl. I praktiken blev cyklarna mer eller mindre friflytande. Det var tekniskt utmanande att skapa exakta gränser för virtuella stationer, särskilt i den täta stenstaden. Leverantören höll en för låg kvalitet på cyklarna, batteritiden var kort och när batterierna tog slut blev cykeln olåst

och kunde användas av vem som helst och befinna sig lite varstans i och utanför kommunen. Ramen på cyklarna gick dessutom sönder, vilket orsakade trafikfara för användarna.

Om man vänder på det hade det varit bättre med ett system som inte var kopplat till reklamintäkter, som inte var både stort och tekniskt oprövat samtidigt. Staden borde ha kravställt mer på funktion och byggt in incitament för bolaget att ha hög kundnöjdhet och utveckla systemet allt eftersom. En teknisk plattform för att kunna följa upp avtalet behöver vara på plats när systemet drar igång. Ett enklare och mer pålitligt system hade varit bättre.

Företaget RideMovi har inget upphandlat låncykelsystem med Stockholms stad, utan tillstånd via markupplåtelse att ställa ut 1500 elcyklar för uthyrning och betalar en avgift till staden per tillståndsgiven cykel. Företaget har därmed incitament att ha hela flottan aktiv. Det står företaget fritt att välja hur många fordon som ska vara aktiva, eftersom det inte finns någon upphandling med staden. Under vintermånaderna har flottan varit mindre. RideMovi levererade 1500 låncyklar inom en månad efter att deras tillstånd började gälla.

Det har inte inkommit särskilt många synpunkter till staden från stockholmarna angående RideMovis låncyklar. De synpunkter som har kommit handlar främst om att cyklarna anses vara feluppställda, vilket dock inte alltid stämmer överens med var cyklarna faktiskt får stå. Det har inte inkommit synpunkter på att RideMovis cyklar varit trasiga. Synpunkter finns i mindre omfattning på att cyklarna varit låga, vilket kan justeras via sadelns höjd, samt att cyklarna upplevs långsamma och tröga när batterinivån är låg.

Efter att låncykelsystemet hävdes har trafiknämnden fattat beslut om att höja markupplåtelseavgiften för reklam. Detta ger staden nya möjligheter att finansiera ett nytt låncykelsystem. Låncyklar är en fortsatt viktig fråga för Stockholms stad och trafikkontoret arbetar med att titta på en möjlig utformning av ett framtida låncykelsystem.

Stockholm den 11 april 2024

Lars Strömgren