



TRAFIKKONTORET

Håkan Carlbom
Tel: 076-122 6326
Hakan.carlbom@tk.stockholm.se

B66

2010-02-15

Inkom
10-02-24

Slutrapport för projekt inom Miljömiljarden, Stockholm stad.

Diarienummer för ursprunglig ansökan: Dnr: 466-2792/2005

Projektets nummer och namn:

B66 Lånecykelsystem i Stockholms innerstad och vissa närförorter.

Datum för slutrapporten: 2010-02-12

Innehållsförteckning

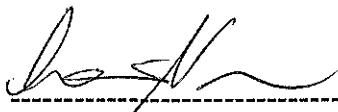
Sammanfattning.....	3
1 Inledning	4
1.1 Beskrivning och syfte.....	4
1.2 Bakgrund och utgångsläge	4
2 Mål och resultat.....	5
2.1 Projekt mål och deras uppfyllelse.....	5
2.2 Projektets resultat i relation till målen i Stockholms miljöprogram.....	5
2.3 Projektets pådrivande roll.....	5
2.4 Tekniska lösningar	5
2.5 Attityd- och beteendeförändringar	5
2.6 Ej uppnådda mål.....	5
3 Projektekonomi.....	6
3.1 Bidrag och kostnader	6
3.2 Besparingspotential.....	6
3.3 Löpande kostnader	6
4 Arbetsätt.....	7
4.1 Projektorganisation	7
4.2 Samarbete mellan aktörer	7
4.3 Kvalitetssäkring.....	7
4.4 Kunskapsspridning.....	7
5 Erfarenheter	8
5.1 Samlade erfarenheter och slutsatser.....	8
5.2 Framgångsfaktorer	8
5.3 Förvaltning av det genomförda projektet	8
5.4 Projektdokumentation och styrning	8
5.5 Följdåtgärder	8
5.6 Projektets replikerbarhet.....	8
6 Kontaktuppgifter	9
7 Bilagor.....	10
Bilaga 1 – Sammanfattat omdöme.....	11

Sammanfattning

Syftet med projektet är att öka cyklandet i Stockholms innerstad och vissa närförorter, för att förbättra miljön. Den geografiska avgränsningen för lånecykelsystemet har under projekttiden, 2006-2009, varit Stockholms innerstad. Målen för lånecykelsystemet har varit att ha c:a 1500 cyklar i innerstaden och c:a 500 cyklar i närförorterna under 2009. Detta har inte uppnåtts. Trots detta har antalet personer som lånat en cykel ökat för varje år. Under 2009 var antalet användare c:a 20.500 personer. Antalet lån av cyklar har uppgått till c:a 350.000. Ökningen har till stor del berott på att öppettiderna på kvällstid utökats från kl. 18.00 till 22.00. Om man ytterligare skall öka antalet användare och lån måste projektet finna fler platser för cykelstationer. Detta kanske kan ske genom att försöka nyttja mer grönyta och parkeringsplatser. Antalet cyklar som finns i dagsläget i innerstaden är c:a 800 och 75 lånecykelstationer.

19/2 - 2010

Datum



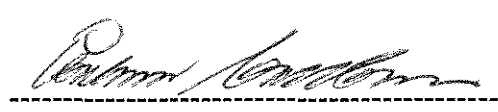
Underskrift av ansvarig chef

Cecilia Nyman

Namnförtydligande

19/2 - 2010

Datum



Underskrift av projektledare

HÅKAN CARLSON

Namnförtydligande

1 Inledning

1.1 Beskrivning och syfte

Införa ett låncykelsystem i Stockholms innerstad och vissa närförorter med minst 1000 cyklar och max 80 cykelstationer. Detta införande skall ge boende och turister möjlighet att låna cyklar till en rimlig kostnad och därmed förbättra miljön för stadens innevånare. Dessutom finns det optionsrätter för staden att öka antalet cyklar med ytterligare 1500 och 120 cykelstationer. Optionsrätten har under 2008 givit staden möjlighet att etablera ytterligare 1000 cyklar och 60 cykelstationer i framförallt innerstaden.

.Fler personer skall använda cykeln istället för att åka bil i innerstaden. Projektet har genomförts under tiden 2005-06-01-2009-12-31.

1.2 Bakgrund och utgångsläge

Gatu-och fastighetsnämnden gav kontoret 2005 i uppdrag genomföra en upphandling av ett låncykelsystem i Stockholms innerstad och i vissa närförorter. På grund av överklaganden av upphandlingen till Länsrätten, blev projektet försenat en säsong. (normal säsong är 1/4-31/10 varje år). Kontoret har sedan låncykelsystemet infördes 2006 i september, fått många samtal och e-mail från brukarna av låncykelsystemet. En genomgående önskan har varit att öka antalet låncyklar och cykelstationer samt utöka öppettiderna under framförallt kvällstid.

2 Mål och resultat

2.1 Projekt mål och deras uppfyllelse

Att ha infört ett låncykelsystem om 1000 cyklar med minst 60 och max 80 cykelstationer i Stockholms innerstad till säsongen 2007(1/4-31/10-07) vilket inte uppnåddes.

Detta mål har reviderats under hösten 2007 till att gälla för säsongen 2009(1/4-31/10-09). Trots att mycket arbete nedlagts har målet för 2009 inte uppnåtts. Efter säsongen 2009, är målet att under 2010 ha etablerat 2000 cyklar och 160 cykelstationer i innerstaden och i vissa närförorter. För att nå detta mål är det nödvändigt med politiska beslut, om undantag från vissa riktlinjer och regler som avser upplåtelse av gatumark..

2.2 Projektets resultat i relation till målen i Stockholms miljöprogram

Andelen personer som cyklar inom Stockholms innerstad skall öka och därmed minska utsläppen av växthusgaser. Detta har skett genom att låncykelsystemet haft c:a 350.000 lån av sina cyklar under 2009. Antalet registrerade användare var c:a 20.500 under nämnda år. Det finns inga gjorda undersökningar som visar på hur många som har cyklat istället för att åka kollektivt eller ta bilen i innerstaden. Ett antagande kan vara att c:a 5 % av alla användare skulle tagit bilen eller åkt kollektivt om inte låncykelsystemet fanns i Stockholms innerstad.

2.3 Projektets pådrivande roll

Låncykelsystemet har rönt stor uppmärksamhet från andra kommuner som numer planerar för att genomföra ett liknande låncykelsystem som finns i Stockholm.

2.4 Tekniska lösningar

Det finns två stora företag som använder ungefär samma teknik som används i låncykelsystemet i Stockholm. Dessa företag arbetar löpande på att utveckla tekniken i dessa cykelsystem.

2.5 Attityd- och beteendeförändringar

I takt med att staden har byggt ut cykelnätet så är det fler innevånare som använder cyklarna. Dessutom har utökandet av öppettiderna för låncykelsystemet och fler cyklar samt cykelstationer bidragit till att fler vill låna en cykel. Brukarna av systemet engagerar sig i att hitta och föreslå nya platser för cykelstationer.

2.6 Ej uppnådda mål

Införandet av låncykelsystemet med uppställda mål i antal cyklar och cykelstationer har inte uppnåtts under 2009. Antalet cyklar som är igång i systemet är c:a 800 och antalet cykelstationer är c:a 75. Målet var att låncykelsystemet hade c:a 2000 cyklar och runt 160 cykelstationer i innerstaden och vissa närförorter under 2009. Detta är c:a 60 % färre cyklar och cykelstationer än beräknat. Problemen med att nå målen är framförallt att få tillgång till stadens mark. Projektet har konkurrerat med alla etableringar av uteserveringar, schakter i gångbanor för nya ledningsdragningar, upplåtelse av andra reklamvitriner, olika evenemang, ombyggnader av gator, gångbana och fastigheter samt utplacering av kommunala cykelställ.

3 Projektekonomi

3.1 Bidrag och kostnader

Tabell A

Beviljat bidrag i kr (avser Miljömiljarden)	Utnyttjat bidrag i kr (avser Miljömiljarden)	Total kostnad i kr (inkl. annan finansiering)
1200000	546719	546719

Kommentarer till tabellen:

Tabell B

Post	Utnyttjat bidrag i kr (avser Miljömiljarden)					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Konsulter			84886			
Projektgruppskostnader, nedlag tid mm			124417	113609	66904	36167
Omgjorda och färdigställda grönytor						120736
Summa			209303	113609	66904	156903

3.2 Besparingspotential

Förvaltningen har betalt ett säsongskort till alla medarbetare som önskat detta. Utan skriftlig dokumentation så blir det en uppskattning att ett antal tjänsteresor med bil har istället genomförts med en låncykel i innerstaden, vilket torde ha minskat bensinkostnaderna för kontoret

3.3 Löpande kostnader

Staden betalar sedan starten av säsongen 2009 1,5 milj .kr exklusive moms för att förlänga öppettiderna på kvällen från kl.18.00 till kl.22.00.Detta kommer också att ske under säsongen 2010.Övriga kostnader för lanecykelsystemet betalas av entreprenören Clear Channel Sverige AB.

4 Arbetsätt

4.1 Projektorganisation

Projektledare Håkan Carlbom,25%,Controller Björn Åsberg,5%, Avdelningschef Louise Bill. Förändringar har skett sedan Göran Gahm, tid.avd.chef och Bertil Strid, tid.controller pensionerats under 2008.Organisationen har haft en styrgrupp och en arbetsgrupp. Möten i styrgruppen har skett 2ggr/år och arbetsmöten har skett fortlöpande.

4.2 Samarbete mellan aktörer

Olika stadsdelsförvaltningar i Stockholm, Stadsbyggnadskontoret,Clear Channel Sverige AB samt Affärsconcept AB och KTH.

För att godkänna platser för lånecykelstationer så har stadsdelsförvaltningarna varit en remissinstans för projektet.Stadsbyggnadskontoret har haft ansvaret att formellt godkänna bygglov för reklamvitrinerna som finns vid varje cykelstation.Clear Channel Sverige AB har tillsammans med projektledaren försökt hitta lämpliga platser för cyklarna och cykelstationerna inkl.reklamvitrinerna.Affärsconcept har hjälpt till med att handla upp den entreprenör Clear Channel Sverige AB, som driver lånecykelsystemet.KTH har ett eget projekt som man vill samordna med stadens lånecykelsystem.

4.3 Kvalitetssäkring

Entreprenören Clear Channel har genomfört mätningar över antal lån av cyklar och dokumenterat detta i rapporter till Trafikkontoret. Dessutom har kontoret och entreprenören haft fortlöpande möte som skriftligt dokumenterats.

4.4 Kunskapsspridning

Genom information till massmedia vilket genererat i ett stort antal artiklar i tidningar och tv- och radioinslag.Dessutom har det genomförts olika informationsmöten och seminarier om hur lånecykel- systemet fungerar.Spridning har också skett genom möten och samtal med representanter för andra kommuner i Sverige.Information om lånecykelsystemet finns också på Clear Channels hemsida.

5 Erfarenheter

5.1 Samlade erfarenheter och slutsatser

Hinder för att genomföra projektet till önskat resultat är att stadens gatumark används till andra ändamål som grävning av schakter för ledningsdragning, etablering av uterestauranger, olika evenemang, upplåtelse av andra reklamvitriner, utplacering av kommunala cykelställ samt ombyggnader av gator, gångbana och fastigheter. Fram till våren 2008 var det besvärligt att hitta platser för låncykelstationer pga varje stadsdelsförvaltning hade sin uppfattning vad som var en bra plats för låncykelstationen.

I ett senare skede när kontoret samlade en egen låncykelgrupp, som skulle behandla varje plats och ansökan, blev det lättare i handläggningen eftersom gruppens medlemmar i stort hade samma bedömning av föreslagna platser. Gruppens medlemmar bedömde platserna efter sina ansvarsområden. (god framkomlighet, ev hinder för rörelsehämmade, ingen störning för drift- och underhåll av platsen, ingen kommande upplåtelse mm)

5.2 Framgångsfaktorer

Låncykelsystemet har trots att man inte nått upp till fastställda mål när det gäller antal cyklar och cykelstationer, blivit en succé. Antal användare och antal lån av cyklar har ökat mycket mellan 2008 och 2009. Framgången beror till stor del att låncykelsystemet utökade sina öppettider från 06.00-18.00 under 2008 till 06.00-22.00 under 2009 samt att det blev något fler cyklar och cykelstationer.

5.3 Förvaltning av det genomförda projektet

Trafikkontoret har fått beslut av Trafik- och Renhållningsnämnden att fortsätta med de utökade öppettiderna för låncykelsystemet. Detta bidrar till en bättre miljö och stärker också Stockholm som en bra miljöstad. Kontoret kommer också i fortsättningen betala säsongskort för låncyklarna för de handläggare som önskar detta.

5.4 Projektdokumentation och styrning

Skriftliga lägesrapporter och tjänsteutlåtanden.

5.5 Följdåtgärder

Kontoret fortsätter med de utökade öppettiderna under säsongen 2010.

5.6 Projektets replikerbarhet

Projektet fortsätter med att försöka uppnå nästa mål som är beslutat i Trafik- och Renhållningsnämnden, att bygga ut systemet till att omfatta 2000 cyklar och ca 200-225 cykelstationer. Utbyggnaden skall också vidgas till Stockholms närförorter.

6 Kontaktuppgifter

Håkan Carlbom, Trafikkontoret, Box 8311, 10420 Stockholm

e-post: hakan.carlbom@tk.stockholm.se

tel: 076-122 6326

7 Bilagor

Bilaga 1 – Sammanfattat omdöme

Nr	Påstående	Instämmer				
		Inte alls	I viss mån	Ganska mycket	Helt	Vet ej
1	De uppnådda resultaten överensstämmer med de tidigare angivna målen.	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2	Det genomförda projektet medför en positiv påverkan på miljön.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3	Projektet bidrar till utvecklingen av ny teknik (t ex genom användningen av sådan teknik).	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4	Projektet har lett till attityd- och/eller beteendeförändringar.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5	Projektet medför minskade kostnader (för drift och underhåll, t. ex. i form av energikostnader).	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6	Samarbetet med andra aktörer inom och utom staden har fungerat väl.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7	Projektresultaten kommer till användning inom förvaltningen/bolaget, eller inom andra förvaltningar/bolag.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8	Projektet är så bra att det bör upprepas (inte nödvändigtvis i samma förvaltning/bolag).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>