Företagslånecyklar i Göteborg
- En idéskrift om lånecyklar i tjänsten

Rapport nr X:2002
Trafikkontoret
issn 1103-1530, isrn gbg-tk-r X:2001 - se
Förord


Programmet föreslår att kommunen medverkar till att någon form av lånceyklar införs. En förstudie, som kartlade förutsättningarna för lånceyklar i Göteborg, har därför upprättats. Mot bakgrund av förstudien och erfarenheter från andra städer har denna idéskrift upprättats, som beskriver en ”Göteborgsmodell” för införandet av lånceyklar.

Projektansvarig på Trafikkontoret har varit Björn Frederich. Idéskriften har sammanställts av Christer Olsson, FB Engineering AB.

Göteborg i mars 2002

Björn Frederich
Trafikkontoret Göteborgs Stad
Innehåll

1. Bakgrund.........................................................................................7
2. Visionen...........................................................................................7
3. Förstudie, lånceyklar i Göteborg......................................................8
4. Drammen, Norge.............................................................................8
5. Den typiska cykelresan.................................................................9
6. Vad krävs för att uppfylla visionen?...............................................10
   - Ändamålsenliga, säkra och bekväma cyklar..............................10
   - Utlåningssystem som är enkelt, säkert och rättvist..................11
   - Små insatser för att låna, använda och återlämna.....................13
7. Försöksverksamhet på Norra Älvstranden, ett steg på vägen!..14
   - Systemidé......................................................................................14
   - Varför Norra Älvstranden?..........................................................15
   - Varför företagslånceyklar?............................................................15
   - Lånceyklar och Vision Lundby....................................................16
   - Utlåningscentraler och omfattning.............................................17
8. Driftsorganisation...........................................................................18
9. Projektledaren................................................................................19
10. Kostnader och finansiering.........................................................20
1. Bakgrund


2. ”Visionen”

”Visionen” om ett låncykelsystem i Göteborg kan sammanfattas enligt följande:


3. Förstudie, lånecyklar i Göteborg


Förstudien beskriver också vem som är den potentielle kunden i Göteborg. Som bakgrund nämns att våra förflyttningar bör ske så energisnåltoch lite miljöstörande som möjligt, vilket bland annat innebär att bilister bör börja åka kollektivt, cykla eller kombinera kollektivtrafikresan med cykel. Detta innebär i förlängningen, enligt studien, att lånecyklar främst bör ses som ett komplement till, eller förlängning av, kollektivtrafiken. Lånecyklarna betjänar då såväl kommuninvånare i Göteborg som pendlare från grannkommuner och övriga regionen.

4. Drammen, Norge

I Drammen infördes lånecyklar under 2001. Systemet i Drammen är intressant ur två aspekter, dels tycks systemet varit framgångsrikt och dels bygger det på delvis ny teknik som inte använts tidigare i dessa sammanhang.

Drammen har ca. 55 000 invånare. 200 ”bysykler” är utplacerade i 28 cykelställ. För att låna en cykel måste man först köpa ett lånekort, som kostar 100 kr och gäller i ett år. Lånetiden är begränsad till tre timmar. Om cykeln inte lämnas tillbaka i tid upprepade gånger kan kortet spärras för fortsatt användande.

Resultaten från första året har nyligen sammanställts. Ursprungligen planemades att säljas 1 700 kort under säsongen. Totalt såldes 1 500 stycken. Målet är att ha 2 000 användare i systemet. Cyklarna används för omkring 2 000 resor per vecka, vilket måste anses som ett gott resultat. Dessutom upplevs lånesystemet bekvämt bland användarna.
5. **Den ”typiska cykelresan”**

I Göteborgs cykelprogram kartlades den typiska cykelresan. Närmare hälften av cykelresorna sker mellan bostad och arbete och 20 % mellan bostad och skola. Fritidscyklandet svarar för ca. 20 % och inköpsresor för ca. 10 %. Resvanundersöknigning Riks-RVU 1994 - 96, angav att cykelresorna utgjorde 8 - 9 % av totala antalet personförflyttningar i Göteborg, vilket är lägre än för Sverige totalt, där andelen uppgår till ca. 12 %. Hela 80 % av cykelresorna är kortare än 5 km. Få cyklar längre än 10 km. Cykeltrafiken varierar kraftigt under året och även mellan närbägande veckor och dagar, framför allt beroende på väder.

I cykelprogrammet anges att cykeltrafiken i Göteborg har stor potential att öka, bland annat eftersom andelen cykelresor är lägre än riks-genomsnittet. Dessutom är ca. 40 % av bilresorna och 42 % av kollektivtrafikresorna kortare än 5 km, vilket motsvarar acceptabelt cykelavstånd. En cykelresa kan dessutom kombineras med en kollektivtrafikresa, vilket gör att cykeln kan spela en viktig roll även för längre resor. Cykeln har stor potential som ett attraktivt och resursnärt färdsätt för resor till, från och i arbetet. För pendlare till Göteborg kan exempelvis egen cykel användas mellan bostaden och kollektivtrafiken och lånceykly mellan kollektivtrafiken och arbetsplatsen. Lånceyklar skall därför inte endast ses som ett resalternativ för göteborgarna utan även för boende i regionen som arbetar i Göteborg.

Det finns emellertid ett flertal hinder, som motverkar att man väljer cykel. En del av dem är mer eller mindre generella, som kyla, nederbörd, olycksrisk, stöldrisk, möjlighet att parkera mm. Andra är Göteborgs-specifika, exempelvis att Göteborg är en gles stad med långa avstånd, höga bergsryggar mellan målpunkter, även, att det ofta bläser, spåravgnaspår och stenbeläggningar i centrum mm. Det är viktigt att ett lånceykelsystem är utformat så att effekterna av hindren, både de generella och lokala, minskas i så hög grad som möjligt.

För att illustrera lånceyclars upptagningsområde visar kartan en cirkel med radien 3 km runt Gustaf Adolfs torg, vilket motsvarar en acceptabel cykelresas verkliga längd. Cirkeln visar att cykel har stor räckvidd i centrala Göteborg, framför allt i kombination med kollektivtrafiken.

![Cyklister är en vanlig syn i Göteborg, dock inte lika vanlig som i många andra kommuner i landet.](image)

![Cirkeln med radien 3 km. beskriver översiktlig gränsen för en acceptabel cykelresa, med utgångspunkt från Gustaf Adolfs torg.](image)
6. Vad krävs för att uppfylla visionen?

"Ändamålsenliga, säkra och bekväma cyklar"


Tidigare i skriften konstaterades att 10% av singelolyckorna med cykel beror på cykelnas skick. För att bidra till ett säkrare cyklande krävs en väl definierad och utbyggd driftsorganisation så att cyklarna alltid är velservade och i gott skick.

"Utlåningssystem som är enkelt, säkert och rättvist både för staden och för användarna"

De tidigare redovisade låne-cykelsystemen i andra städer använder två huvudsakliga principer för utlåning. Antingen depnoeras en pant i form av ett mynt i cykelställen eller också kan cyklarna lånas på bemannade utlåningsstationer.


Numera finns utlåningssystem som är baserade på ”smart-card”-teknologi. Detta innebär att cykeln förses med en så kallad MEL-enhet

Kortet används också som nyckel under lånetiden. Då en cykel kvitterats ut i en utlåningscentral, låses cykeln för andra användare under lånetiden. Det finns alltså därför ingen risk för att någon annan användare tar cykeln under exemplificellt är ärende ”på sta’n” då cykeln inte står i en utlåningscentral. Korten bör säljas i kiosker och liknande, i princip enligt samma system som färdbevis för kollektivtrafiken.

Cykeln bör ha en maximal utlåningstid, som i inledningsskedet kan ligga kring 12 - 24 timmar. Om cykeln inte lämnas tillbaka till en utlåningscentral inom utlåningstiden, dras en ”hyra” från pantsumman. Användaren återfår alltså inte hela panten om lånetiden överskrider. Om användarens saldo går ner till noll spärras användaren för fortsatt användning och måste erlägga ny pant. Alternativt kan systemet vara konstruerat så att användaren faktureras för överskottande tid, vilket dock kräver mer omfattande administration. Då användaren inte längre vill abonna på systemet, lämnas kortet tillbaka och hela eller delar av pantsumman återfås. Systemet kan vara konstruerat så att exempelvis korttidsanvändare (något eller några dygn) återfår hela pantsumman medan till långtidsanvändare (”årsanvändare”) endast får tillbaka en del av panten.

En risk är givetvis att cykeln eller delar av cykeln stjäls under lånetiden. Om cykeln stjäls måste användaren polisanmäla stölden, för att mot oppvisande av polisanmälan återfå panten på sitt kort. Detta är antagligen en tillräckligt omständlig insats och tillräcklig kontroll för att inte förfarandet skall sättas i system i någon större omfattning. Skadegörelse löses genom att cykeln lämnas tillbaka i en utlåningscentral och omhändertas av driffsorganisationen.

Till systemet kopplas en databas, som ger möjlighet att följa hur cyklarna används, vilka terminaler som är mest frekventa, hur länge de lånas, antalet samtida användare mm. Denna kan ligga till grund för planering och utbyggnad av systemet. Man kan också tänka sig möjligheten att via ett webb-gränssnitt gå in och kontrollera hur många cyklar som för tillfället finns i terminalerna eller att man till och med kan boka en cykel, genom att låset spärras för andra användare under en viss tid.
"Små insatser för att låna, använda och återlämna en cykel"

För att uppnå en så hög användandegrads som möjligt är det viktigt att det är enkelt och bekvämt att låna, använda och återlämna en cykel. Detta ställer ett antal krav på systemet:

- Tillräckligt antal försäljningsställen för lånekort
- Stort antal utlåningscentraler på strategiska platser
- Det bör alltid finnas en ledig cykel
- Väl fungerande drift- och underhållsorganisation
- Möjlighet att använda cykelhjälm
- Utlåningscentralerna bör aldrig vara fulla

Smart-cardsystemet gör det mycket smidigt för användaren att låna en cykel, under förutsättning att infrastrukturen i form av försäljningsställen och terminaler är väl utbyggd. Då användaren köpt ett kort är det enkelt att ”spontant” låna en cykel utan att behöva ha med sig mynt etc. Det är också enkelt att använda för den regelbundne användaren, exempelvis pendlaren som kombinerar cykelresan med en kollektivtrafikresa. För att skapa ett flexibelt och lättnädast system är det sannolikt bättre att tillhandahålla ett stort antal små terminaler på strategiska platser istället för få och stora. Låset bör vara konstruerat så att man på ett säkert sätt kan låsa fast cykeln under lånetiden, dvs. även vid de tillfällen då den inte parkeras i en utlåningscentral.

Tillgången på lediga cyklar är mycket viktig. En användare som ofta möts av tomma terminaler, tröttnar sannolikt snabbt på att använda systemet. Likväl är det viktigt att det finns ledig plats i utlåningscentralen då användaren vill lämna tillbaka cykeln.

En annan viktig säkerhetsaspekt är möjligheten att använda cykelhjälm. Därför bör utlåningscentralerna vara utrustade med låsbara fack som möjliggör förvaring av hjälm. Även facken bör ha en begränsad utlåningstid. Om lånetiden överskrids, kan aningen en hyra dras från pantsumman på samma sätt som för cykellånet, eller också faktureras användaren för överskridande tid. Systemet bygger alltså på bruk av egen hjälm, och underlättas av förvaringsmöjligheterna. Att anordna utlåning av hjälm i ”kommunal” regi är sannolikt alltför resurstrålande.

Det skall vara enkelt att använda cykelhjälm. Utlåningscentralerna bör därför vara försett med låsbara fack för förvaring av cykelhjälm.
7. Försöksverksamhet på Norra Älvstranden - ett steg på vägen!

Innan ett offentligt låneekelsystem av beskriven modell tas i bruk, bör ett försök göras i begränsad omfattning. De redovisade idéerna bygger delvis på teknik som inte ännu finns i drift i någon större skala. Systemet kan därmed ha en del barnsjukdomar som behöver åtgärdas. Ett försöksprogram bör därför ha en begränsad geografisk omfattning med "kända" användare. Mot bakgrund av detta föreslås därför ett försöksprogram med företagslåneeklar på Norra Älvstranden.

Systemidé

Föreslagen systemidé bygger på att företag på Norra Älvstranden ansluter sig till det system för låneeklar som kommunen tillhandahåller. Företaget kan till exempel ansluta sig genom att "köpa licenser" för ett visst antal samtida användare, jämför användare i datanätverk. Systemet bör rikta sig för resor till, från och i tjänsten. Systemet bör också vara utformat så att kombinationsresor med kollektivtrafik underlättas. Således bör utlåningscentralerna vara placerade vid kollektivtrafikknutpunkter (t.ex. Älvsnabbenes hållplatser) samt större arbetsplatser/företagsbyar.

De anställda erhåller lånekort, med vilket användaren kan kvittera ut en cykel. Lånekortet ger då en signal till det administrativa systemet att företaget lånar en cykel och företaget, inte personen, ansvarar för att cykeln tillbaka länas.

Cyklarna underhålls och servas i kommunens regi, så att cyklarna alltid hålls renna och fräscha. Driftsorganisationsen måste också sannolikt genomföra omflyttningar av cyklar, så att fördelningen mellan de olika terminalerna blir någorlunda jämn.
Försöksområdet bör vara ett väl avgränsat område, som ligger på rimligt cykelavstånd från centrala staden och de storakollektivtrafikterminalerna. Området bör ha många arbetande människor som har några eller alla sina transportbehov i närhet. En kort cykelresa kan vara på taget att dra oss och öka inflytandet. En stor del av fyllningen av det stora undergrundsprojektet i centrala Lund sägs kunna uppnås med en cykel. Utan några andra cykelresor för att lättare tillgåna andra transporten, samt att koppla till andra transporterbjudanden eller liknande, exempelvis rabattkort på kollektivtrafik, bilpooler mm.

Under de 2000 gemensamma Thulehopenom i området fanns ett trettiotal cykelbrytningar av olika sorters karaktär.

På grund av sin närhet till centralstation och Nils Ericssonsterminalen, bedöms för närvarande Norra Älvstranden vara det mest lämpliga området. I området pågår en mängd andra förändringar av olika sorters karaktär, vilket innebär att lånecykelsystemet redan framlagda kan integreras som en naturlig del av områdetstransportförsörjning.

Varför företagslånecykler?

Av flera skäl är det klokt att försöksverksamheten genomförs som ett system med företagslånecykler och inte som ett offentligt system.

Företagslånecykler kan utomhus som "slutet" system, dvs. cyklarna används bara av de företag som anslutit sig. För detta behövs dock en god kontroll och möjligtvis kan det vara nödvändigt att agera som "stort" system, dvs. cyklarna kan användas av flera företag som som en del av ett lokalt verkställande system. En sådan systerm kan också medverka till att förbättra fältändan av företag.

En sammanslutning av flera företag kan medföra att de cateringer och annat område för företagens företagare kan utomhus som "slutet" system, dvs. cyklarna kan användas av flera företag som som en del av ett lokalt verkställande system. En sådan systerm kan också medverka till att förbättra fältändan av företag.
Lånecyklar och Vision Lundby

Vision Lundby är ”en långsiktig satsning på att få fram hållbara lösningar som tillgodoset transportbehoven för boende och arbetande i stadsdelen Lundby”.


Ett system med låncecyklar ligger mot bakgrund av ovanstående väl i linje med idéerna för projekt Vision Lundby. Syftet med projektet är att prova nya lösningar som kan överföras till hela staden, vilket också är tanken med låncecykelprojektet. Försök med låncecyklar kan dessutom med fördel kombineras med andra pågående försöksverksamheter inom projektet.

1 www.visionlundby.goteborg.se
Utlåningscentraler och omfattning

Vidstående karta visar förslag till var försökets utlåningscentraler bör vara placerade. Placeringen är gjord utifrån syftet att möjliggöra resor till, från och i tjänsten. Centralema vid Eketrägatan och Hjalmar Brantingsplatsen försörjer boende på centrala Hisingen samt boende som tar sig med kollektivtrafik från bl a. övriga Hisingen. Pendlare som anländer med pendeltåg och expressbussar kan med hjälp av Älvsnabben ansluta till utlåningscentralerna på Norra Älvstranden.

Centralet vid Rosenlund försörjer boende i centrala staden och sådana som tar sig med kollektivtrafik till exempelvis Järntorget. Dessutom krävs åtminstone två utlåningscentraler i anslutning till de företag som medverkar i systemet, exempelvis en i Lundby Strandsområdet och en kring Lindholmspiren. Detta för att personer som använder andra färdsmedel till jobbet skall kunna använda cykeln för tjänsteresor. Dessutom är det praktiskt om cyklar som används till jobbet kan placeras i utlåningscentral under dagen, så att de inte står oanvända under en hel arbetsdag utan kan användas för tjänsteärenden.

En utlåningscentral bör bestå av minst 25 och maximalt 50 cyklar. Antalet ställ bör vara större än antalet cyklar eftersom de i stor utsträckning används för pendelresor. Möjlig föruutilåningscentralerna vid företagsbyarna vara något större än de övriga centralema. Antalet användare per cykel är svårt att uppskatta. I det offentliga länecykelsystemet i Drammen räknar man med 10 användare per cykel. Detta höga antal användare per cykel är sannolikt möjligt i ett offentligt system där cykeln lånas ”spontant”. I ett system där cykeln är en del i resan till, från och i arbetet ställs mycket höga krav på att det alltid finns

lediga cyklar i samtliga utlåningscentraler. Ett system med 500 användare, vilket bör vara en rimlig målsättning, bör därför ha åtminstone 250 cyklar samt en ”reservflotta” på 20 - 30 cyklar. Antalet ställ bör uppgå till cirka 400 st. Dessutom bör det vid utlåningscentralerna finnas låsbara boxar för förvaring av cykelhjälm mm. Antalet boxar för ett system med 500 användare bör vara cirka 300 st.

En utlåningscentral består alltså av 40 - 80 låsbara ställ med 30 - 60 låsbara boxar.
8. Driftsorganisation

Ett väl fungerande lånearystem ställer stora krav på en effektiv driftsorganisation. Framför allt eftersom detta försök riktar sig till företag, är kraven stora på att det alltid finns lediga cyklar och uppställningsplatser, samt att cyklarna är i gott skick. Tillförlitligheten är mycket viktig för resor till, från samt i arbetet.

Driftsorganisationen har ett flertal uppgifter. Dels ansvarar driftsorganisationen för att antalet cyklar och uppställningsplatser alltid är tillräckligt i samtliga utlåningscentraler. Dels svarar driftsorganisationen för enkla reparationer antingen på plats eller i verkstad.

Driftsorganisationen svarar också för att cyklar som kräver större reparationer byts ut mot nya eller nyreparerade och att de trasiga cyklarna repareras.

För detta försök krävs en bemannad servicebuss. Servicebussen bör dagligen åka runt och besöka samtliga utlåningscentraler, minst en gång per dag. Till utlåningscentralerna bör också kopplas ett webb-gränssnitt som larmar servicebussen eller cykelverkstaden om det inte finns några cyklar i någon av utlåningscentralerna eller om en utlåningscentral är full.

Servicebussen bör då snabbt kunna ”rycka ut” och fördela om cyklarna mellan utlåningscentralerna. Hemsidan kan eventuellt också vara öppen för användarna för att dessa skall kunna försäkra sig om att det finns lediga cyklar i centralen. Det är också möjligt att tänka sig en bokningsfunktion, där användaren kan gå in och reservera en cykel.

Cykeln läses då för andra användare, men om cykeln inte hämtas ut i tid öppnas låset igen och cykeln blir tillgänglig för samtliga användare.
9. **Projektledaren**

En projektledare måste tillsättas som sammanhåller utformningen av de olika delar som krävs för ett fungerande system.

Projektledarens första uppgifter blir att utifrån denna idéskrift i detalj sammanställa ett komplett systemförslag. Förslaget skall beskriva hela konceptet, dvs. allt från detaljerad utformning och placering av terminaler, utlåningssystem, cykeltyper, drift samt marknadsföring.

Nästa steg är att finna samarbetspartners. Lånceykelidén bör ”säljas in” hos något eller några företag, som medverkar redan i det tidiga planeringsarbetet. Systemet bör vid införandet ha ett visst antal ”garanterade” användare. Systemiden bearbetas därefter vidare och anpassas i samverkan mellan kommunen och de medverkande företagen. Sannolikt bör någon form av uppmuntran till användarna införas.

Systemet planeras dessutom delvis vara reklamfinansierat. En viktig uppgift för projektledaren blir därför att formulera och sälja möjligheter till reklam, se kapitel ”kostrader och finansiering”.

Det därpå följande steget för projektledaren är att handla upp och verkställa samtliga ingående delar, dvs. upphandling av cyklar och utlåningscentraler, iordningsställande av platser för utlåningscentraler, marknadsföringsinsatser mm. Det är också möjligt att delvis finansieras lånceyklarna med hjälp av reklam, se vidare avsnitt kostnader och finansiering, vilket i sådana fall måste organiseras. Vid införandet har projektledaren därefter en viktig samordnande funktion mellan samtliga medverkande intressenter och leverantörer.

Då systemet väl tagits i drift har projektledaren ansvar för att systemet fungerar så bekvämt som möjligt för användarna. Detta kan följas upp med hjälp av exempelvis användarträffar eller liknande ute hos de medverkande företagen. Träffarna kan med fördel kompletteras med informationsträffar om säker cykling med mera. Tätta kontakter bör också hållas med driftsorganisation och leverantörer.

För att hålla intresset uppe bland användarna kan det vara lämpligt att skicka ut nyhetsbrev, med erfarenheter kring hur systemet fungerar mm. Utskicken kan också kombineras med erbjudanden av olika slag.

10. Kostnader och finansiering


Investeringskostnaden för försöksverksamheten kan uppkattas till följande:

- Iordningställande av utlåningscentraler: 1,25 Mkr
- Cyklar inklusive smart-cardlås: 1,0 Mkr
- Hemsida: 0,3 Mkr
- **Total investeringskostnad:** ca. 2,5 Mkr

Driftskostnaden består främst i kostnader för servicebuss med bemanning, avskrivningskostnader samt reservdelskostnader. Översiktligt kan driftskostnaderna sammanställas som:

- Servicebuss inklusive personal: 1,0 Mkr
- Avskrivningskostnader: 0,5 Mkr
- Reservdelar: 0,2 Mkr
- **Total driftskostnad:** ca. 1,7 Mkr

Det skall påpekas att ovanstående kalkyler är översiktliga bedömningar. Inför projektstart bör detaljerade kostnadskalkyler upprättas.

Intäkter från systemet består i eventuella årliga abonnemangsavgifter. Abonnemangsavgiften bör inte överstiga 500 kr/år, varför intäkterna på abonnemang maximalt uppgår till 250 000 kr/år för ett system med 500 användare. En annan intäkt är indragen pant, storleken på denna intäkt är dock mycket svår att uppskatta.

Det bör dock finnas goda möjligheter att delvis finansiera systemet med hjälp av reklamintäkter. Vid försäljning av reklam är det viktigt att formulera attraktiva paket. Möjliga reklamplatser är på cyklarna, vid utlåningscentraler samt servicebussen. Annonsörer kan också medverka vid utskick kombinerat med attraktiva erbjudanden till användarna.

Eftersom lånecykelprojektet är ett "pionjärprojekt" för Göteborg kommer det sannolikt att få relativt stor medial uppmärksamhet. Möjligheterna att sälja reklam till företag som vill profilera sig genom att bruka miljövänliga och resurssnåla transporter bör däremot vara god.
**Företagslånecyklar i Göteborg**

I Trafikkontorets cykelprogram från 1999 föreslås bland annat att kommunen skall medverka till att något system för lånecyklar införs. Detta som ett led i arbetet att uppnå ett ökat och säkrare cyklande. Lånecyklar antas dels bidra till att fler väljer att cykla och dels till att säkerheten höjs eftersom kommunen tillsätter att cyklarna alltid är servade och i gott skick. Studier visar att cirka 10 % av singelolyckorna med cykel beror på cykelnets skick.

”Visionen” om ett lånecykelssystem i Göteborg kan formuleras som att ”Göteborg skall erbjuda ett lånecykelssystem som är öppet för allmänheten, med ändamålsenliga, säkra och bekväma cyklar. Cyklarna skall administreras via ett utlåningssystem som är enkelt, säkert och rättvist både för staden och för användarna. Det skall också vara möjligt att använda cykelhjälm. De insatser som krävs för att låna, använda och återlämna en cykel skall vara så små som möjligt”.

Som ett steg på vägen mot visionen bör en fungerande idé tas fram och provas i mindre skala. Lämpligen utförs provet som ett slutet system, dvs. inom ett begränsat geografiskt område och med tydligt definierad användargrupp. Systemet blir då möjligt att justera och vidareutveckla till ett allmänt lånecykelsystem i full skala.

Denna skrift beskriver hur ett sådant försöksystem kan utformas. Idéskriften föreslår att försöket genomförs på Norra Älvstranden, i nära samverkan med projektet Vision Lundby. Skriften beskriver dels hur cyklar och utlåningssystem kan vara konstruerat samt erforderlig omfattning och organisation för ett försök på Norra Älvstranden.