

Handläggare
Gjerstad Sofia

Datum
2015-05-20

Diarienummer
GSN-2015-1142

Svar på frågor från Centerpartiet om hyrcykelsystemet

Beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

att frågorna med hänvisning till svaren nedan anses besvarade.

Ärendebeskrivning

Centerpartiet har lämnat en skrivelse till gatu- och samhällsmiljönämnden med ett antal frågor om hyrcykelsystem i Uppsala. Upprinnelsen till detta är det pilotförsök som Clear Channel tillsammans med SJ drivit under perioden 2013-2014 där kommunen beviljat markupplåtelse för ett antal cykelställ utplacerade i kommunen.

Frågan föranleddes av att det i media framkommit att Clear Channel inte beviljats någon ny markupplåtelse av kommunen. Klargöras ska att Clear Channel inte har sökt något förnyat tillstånd för markupplåtelse för cykelparkeringar.

Fråga 1

Om vi garanterat upphandling inom sex månader skulle vi inte då kunna ha fått dagens pilotleverantör att vara kvar tills dess?

Att garantera att en upphandling ska vara i drift inom ett visst datum är generellt svårt. Detta bl.a. beroende på att det finns särskilda regler för upphandling och även om tjänstekoncession inte lyder under Lagen om offentlig Upphandling (LoU) skall de grundläggande EG-rättsliga principerna om likabehandling, transparens, proportionalitet och ömsesidigt erkännande iaktas vilket innebär att tjänstekoncession skall konkurrensutsättas.

Det går inte att garantera en befintlig utförare att denne får fortsatt uppdrag då vi inte vet utfallet av anbudsprövningen och vilken anbudslämnare som kan ge det mest fördelaktiga erbjudandet. Ponera att vi beviljat utförare x markupplåtelse över en period och det blir anbudslämnare y som lämnar det vinnande anbudet. Det skulle innebära att vi satt oss i en mycket knepig sits där vi måste ta tillbaka beviljade markupplåtelse för att bereda plats till vinnande anbudslämnare.

Fråga 2

Kommer en upphandling av hyrcykelsystem att genomföras? I så fall när?

Vår ambition är att genomföra någon form av upphandling av låncykelsystem. Formen för detta diskuteras och viktigt att beakta är hur detta ska ske (vilken avtalsform) och hur ett system ska utformas. Det handlar om att definiera målgrupp, betalningssystem, avgifter för lån, platser för cykelställ, avstånd mellan cykelställ, möjliga samverkansparter m.m. En av de centrala frågeställningarna är även hur vi ska hantera reklam om vi väljer en tredjeparts form där systemet finansieras via reklamintäkter. För placering av reklam i offentlig miljö finns särskilda riktlinjer att ta hänsyn till.

Vår ambition är att vi ska kunna ha beslut om ett lämpligt system för Uppsala så att det är möjligt att ha i drift under 2016. Detta meddelats även till dåvarande ordförande i gatu- och samhällsmiljönämnden Stefan Hanna i en e-post från S Gjerstad den 25 augusti 2014. En identifierad risk som kan bidra till att det inte kommer att vara möjligt att få ett system i drift 2016 är resursbrist på framförallt vår upphandlingsenhet.

Fråga 3

Vilken behovsanalys har kontoret gjort under prövotiden och vad har man kommit fram till?

Som även informerades i gatu- och samhällsmiljönämndens arbetsutskott den 25 februari, 2015 har en behovsanalys genomförts som sammanfattas enligt nedan.

Cyklingen har idag en stor roll i det dagliga trafikarbetet då ca 20 % av alla resor i kommunen sker med cykel, en i Sverige hög siffra, men där tätorten har en ännu högre andel, 28 %. Under de senaste åren har det i Uppsala funnits ett embryo till ett hyrcykelsystem i och med Clear Channels samarbete med SJ. Fyra stationer fanns utplacerade i staden, vid resecentrum, Stadshuset, Akademiska sjukhuset och Ekonomikum, men har dock haft en undanskymd roll i stadsrummet och har heller inte varit speciellt frekvent använda, under 2014 lånades bara 2500 cyklar, att jämföra med Stockholm som hade en halv miljon lån.

Vår ambition är att handla upp en ordentlig och genomtänkt lösning för hyrcyklar i syfte att lyfta cykeln status i staden än mer.

En målsättning är att hyrcykelsystemet skall vara öppet året om, vara ansluten till stadens största målpunkter och fungera som ett komplement till kollektivtrafiken.

Det finns omkring 500 städer som har hyrcykelsystem i världen idag, ungefär hälften av dessa finns i Kina som också har världens största hyrcykelsystem i Hangzhou. I Sverige är det Stockholm, Göteborg och Lund som har hyrcykelsystem. Dessa drivs av Clear Channel och JC Decaux (och är reklamfinansierade). Både i Norge och i Danmark finns hyrcykelsystem, där Köpenhamn refereras till världens bästa/mest tekniskt utvecklade hyrcykelsystem. I Köpenhamn är det Go Bike som står bakom hyrcykelsystem som innefattar en elcykel utrustad med bland annat en inbyggd surfplatta med internetuppkoppling. Vår uppfattning är

att om Uppsala vill ligga i framkant vad gäller hyrcykelsystem så bör Köpenhamns exempel följas då övriga svenska städer endast har vanliga cyklar. Vid informationen som gavs i AU framkom dock att mötet var överens om att så hög ambition ska vi inte ha på ett Uppsala-system.

Hyrcykelsystemet ska i första hand vända sig till pendlare och turister för att underlätta deras resa och vistelse i staden. För att bli attraktivt måste hyrcykelsystemet även vara prissatt på ett sådant sätt att det blir naturligt att ta en hyrcykel för en resa i staden som är lite för lång för att gå, men heller inte vara för billigt för att signalera att det är en högkvalitativ tjänst som köps.

Hyrcykelstationerna ska dessutom vara placerade så att resenären kan nå viktiga/stora målpunkter i staden på ett lätt och smidigt sätt samt att byten till kollektivtrafiken i staden underlättas, för att detta ska kunna uppnås är det viktigt med en tät placering av hyrcykelstationerna. I första hand utgår vi från målsättningarna för Uppsala som cykelstad och det åtgärder som är centrala enligt handlingsplanen för cykel.

Nyttjandet av systemet (enligt uppgift från Clear Channel) låg på ganska blygsamma 2500 cykellån under säsongen 2014. Snittlånetiden totalt på samtliga hyrcyklar som Clear Channel erbjuder låg på 23 minuter. I Uppsala såldes 2014 drygt 200 låncykelkort varav 150 stycken säsongskort och 50 stycken tredagarskort.

Fråga 4

Vad har Stadsbyggnadsförvaltningen tänkt kommunicera till Uppsalaborna?

Marknadsföringen av systemet är beroende på vilken typ av lösning som vi landar i och vilken primär målgrupp som definieras. I nuläget är det därför svårt att säga om hur detta ska ske. Men att det ska ske är självklart.

Övrigt

Angående centerparitets synpunkt ”om SJ hade vunnit en upphandling så är detta slöseri med tid och resurser” är det mest troligt att SJ inte varit en leverantör till att hantera ett hyrcykelsystem i Uppsala då detta inte är någon tjänst som SJ tillhandahåller. Det var Clear Channel som tillhandahöll tjänsten åt SJ där SJ kunde använda sitt biljettsystem för försäljning lånekort till cykelsystemet. Däremot skulle SJ kunna vara en möjlig samarbetspart till kommunen, liksom UL och andra fastighetsägare med intressanta målpunkter för ett låncykelsystem.

I ett möte med representanter från Stadsbyggnadsförvaltningen och Clear Channel den 12 maj klargjordes att Clear Channel kan söka markupplåtelse för cykelställ och att det är möjligt för Clear Channel att på eget initiativ driva hyrcykelsystemet i Uppsala säsongen 2015. Clear Channel har den 27 maj inkommit med en sådan ansökan till Polismyndigheten.

Stadsbyggnadsförvaltningen