

Handläggare
Johan Sundman
08-508 260 27**Till**
Trafiknämnden
2017-04-06

Nytt låncykelsystem. Upphandling

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden uppdrar till trafikkontoret att genomföra en koncessionsupphandling av nytt låncykelsystem för Stockholms stad i enlighet med kontorets förslag till inriktning.
2. Trafiknämnden uppdrar åt trafikdirektören att fastställa förfrågningsunderlaget samt att fatta tilldelningsbeslut och teckna avtal.
3. Trafiknämnden förklarar ärendet omedelbart justerat.

Jonas Eliasson
FörvaltningschefFredrik Alfredsson
AvdelningschefCecilia Wallenius
Enhetschef

Sammanfattning

Avtalet rörande dagens låncyklar upphör i och med säsongsavslutningen den 31 oktober 2017. En ny koncessionsupphandling av ett låncykelsystem måste därför genomföras nu om cyklarna ska vara på plats till den 1 april 2018. Kontoret föreslår att ett nytt cykel-system ska finnas även utanför innerstaden samt ha öppet dygnet runt, året runt. Elcyklar ska vara en möjlighet men inte nödvändigt. För att finansiera låncykelsystemet får koncessionsinnehavaren samtliga intäkter från brukaravgifter samt intäkter från upp till

Trafikkontoret
TillståndFleminggatan 4
Box 8311
104 20 Stockholm
Telefon 08-508 260 27
Växel 08-508 272 00
johan.sundman@stockholm.se
trafikkontoret@stockholm.se
Org nr 212000-0142
stockholm.se

350 reklamvitriner vars ena sida ska förses med stadsinformation. Kontoret föreslår ett sjuårigt kontrakt med möjlighet att förlänga med ett år i taget i upp till tre år.

Bakgrund

År 2006 upphandlade Stockholms stad genom trafikkontoret låncyklar i Stockholm genom en koncessionsupphandling. Uppdraget vanns av företaget Clear Channel Sverige AB som har kontraktet att driva låncykelsystemet Stockholm City Bikes fram till och med 2017-10-31. Låncykelsystemet har över tid byggts ut och omfattar under säsong cirka 1200 cyklar och finns i innerstaden och närförort. Clear Channel har även avtal med flera av Stockholms kranskommuner, som gör att det går att använda Stockholms låncyklar även utanför staden. Eftersom befintligt avtal löper ut i slutet av året är det nu dags att genomföra en ny upphandling av låncyklar i enlighet med den inriktning som beskrivs i detta tjänsteutlåtande.

Ärendets beredning

Ärendet är berett inom trafikkontoret.

Ärendet

Dagens Stockholm City Bikes

Låncyklarna inom Stockholm City Bikes har varit mycket uppskattade av både stockholmare och av turister. Låncyklarna har haft ungefär 40 000 användare, fördelat på ca 60 procent tredagars ”turistkort” och ca 40 procent säsongskort. Under säsongen 2016 användes cyklarna mer än 500 000 gånger, en nivå systemet legat på sedan det nådde över 1 000 cyklar i drift. Stockholm City Bikes är öppet från 1 april till 31 oktober mellan klockan 06.00 och 22.00 varje dag.

Låncyklarna finns i dag i stora delar av innerstaden och i stadsdelarna närmast utanför. Idag finns stationer från Brommaplan till Årsta, samt ett antal stationer i kranskommuner till Stockholm. Stationerna utanför Stockholms stad ingår inte i det av Stockholm upphandlade låncykelsystemet, de är utplacerade med kontrakt eller upplåtelse mellan Clear Channel och Sundbyberg, Solna respektive Lidingö kommuner. Det råder full interoperabilitet mellan cyklarna i dessa kommuner och i Stockholm, det går alltså att låna en cykel på Lidingö och lämna tillbaka den i Stockholm och systemet marknadsförs av Clear Channel Sverige AB under ett gemensamt varumärke och som ett system.

Channel Sverige AB får inom avtalet platser på Stockholms stads mark för ca 250 dubbelsidiga vitriner avsedda för utomhusreklam samt rätten att bedriva ett lånecykelsystem. Företagets intäkter fördelar sig alltså på intäkter från reklamvitriner, reklam på cyklar samt brukaravgifter. Den övervägande delen av intäkterna kommer från reklamvitrinerna medan reklam på cyklar och brukarintäkter enligt företaget ger en liten del av den totala intäkten.

Det finns ett undantag från renodlat koncessionsavtal i nuvarande kontrakt mellan Stockholms stad och Clear Channel. Den ursprungliga upphandlingen och kontraktet rörde ett cykelsystem öppet dagligen under säsong mellan klockan 06.00 och 18.00. Det visade sig mycket snabbt att det var alldeles för begränsade öppettider. Staden och Clear Channel skrev därför tilläggsavtal där staden betalar 1,5 miljoner per år för att öka öppettiden till klockan 22.00. Clear Channel betalar inte någon koncessionsavgift till staden för att driva Stockholm City Bikes, utöver att bolaget erlägger ordinarie markupplåtelseavgift för de reklamvitriner som ingår i avtalet.

Ett av de vanligaste önskemålen från brukare och från boende är att systemet ska utökas geografiskt och omfatta fler stadsdelar i Stockholm. Ett annat önskemål är längre öppettider. Användarna av systemet vill kunna cykla dygnet runt. I övrigt har samtal, mail, andra kontakter och de undersökningar som gjorts visat att systemet uppskattas av användarna och upplevs som praktiskt, prisvärt och enkelt.

Övergripande syn på ett nytt lånecykelsystem

Innan en upphandling måste Stockholms stad bestämma sig vad syftet med ett lånecykelsystem ska vara. Sett över världen varierar både syftet med att införa lånecyklar och hur de används. Några av de vanligaste exemplen på syften är turistattraktion, för att lösa invånarnas transportbehov eller som ett komplement till kollektivtrafiken.

Trafikkontorets syn är att ett lånecykelsystem i första hand ska ha som syfte att komplettera kollektivtrafiken. Genom cyklarna blir kollektivtrafiken både mer flexibel och mer funktionell för flera. Om cykel kan ersätta promenad eller buss på vissa delsträckor blir kollektivtrafiken ett effektivare alternativ. Dessutom är cykeln det utan jämförelse mest tidseffektiva sättet att förflytta sig kortare sträckor i innerstaden. Lånecykel kompletterar även kollektivtrafiken i de delar där kollektivtrafiken under hela eller delar av dygnet har sämre täckning.

En konsekvens av denna syn är att låncykelstationer måste finnas tillgängliga i hög grad i närhet till kollektivtrafikknutpunkter och större arbetsplatser. Om staden bygger ett låncykelsystem som är attraktivt för invånare och arbetspendlare, så kommer det även vara attraktivt för turister. Samtidigt är turister inte lika beroende av att stationerna ligger nära målpunkten. För dem är det viktigare att lånetiden kan vara längre än dagens tre timmar.

Kontoret är även av åsikten att ett låncykelsystem ska vara enhetligt och lättanvänt. Det betyder att cykeln i första hand ska vara utrustad för att transportera en person med en eller få väskor. Alla ytterligare krav, som t ex att det även ska finnas transportcyklar (så kallade "lådcyklar"), möjlighet att hyra släpkärra eller att ett visst antal cyklar ska förses med barnsitsar, kommer att vara fördyrande, vilket måste betalas genom färre cyklar och dyrare priser för användarna. Det gör också att användaren riskerar att den cykel personen vill ha inte finns tillgänglig.

Trafikkontorets förslag till inriktning på upphandling av nytt låncykelsystem

Systemet

Ett låncykelsystem måste vara robust och lättanvänt. Både cyklar och stationer måste hålla för att användas dygnet runt och året runt. Lån och återlämning måste vara enkelt och snabbt att genomföra.

Cykeln ska kunna användas av vuxna brukare. Om det är olika sorter av cyklar, t ex en blandning av elcyklar och vanliga cyklar, måste det gå att välja cykel – inte att användaren tilldelas nästa lediga när denne loggar in och lånar en cykel. Givetvis ska cykeln följa gällande regler för belysning, reflexer och ha bromsar fram och bak. Utöver det avser kontoret att ställa mer detaljerade krav vad gäller belysning, skärmar och även definiera en minsta storlek på hjul.

Dagens låncykelsystem har fasta cykelstationer där användarna lånar och lämnar tillbaka sin cykel. Kontoret anser att det är bra med fasta punkter, men att det även finns fördelar med låncyklar som kan lånas och lämnas helt fritt utan någon koppling till stationer. Det är även bra om cykeln kan lämnas utanför en full station och att det är möjligt att t ex vid evenemang sätta upp tillfälliga virtuella stationer.

Systemet måste vara lättanvänt för brukarna. Det ska vara en snabb och enkel inloggningsprocess för att få låna eller lämna cykeln.

Processen får för en van användare inte ta längre tid än en minut och för en förstagångsanvändare eller turist ta maximalt två minuter. Ett klagomål som kommit i andra städer med lånecyklar är att processen kan ta så lång tid att om en familj på fyra personer ska ha varsin cykel så tar det nästan en kvart från det man startar första inloggning till dess att alla fått sina cyklar. Ett grundkrav är även att det ska gå att lösa sin resa direkt vid cykelstationen: användarna ska inte behöva köpa kort på annan plats innan de kan börja cykla.

Andra krav på användarvänlighet är att entreprenören ska tillhandahålla mobiltelefonapplikation, realtidskarta och att kvittens på återlämnad cykel ska finnas i form av till exempel SMS, mail eller i mobilapplikation.

Det bör även vara en flexiblere prissättning än dagens system med tredagarskort och säsongskort. Det måste gå att lösa olika alternativ från t ex enkelresa eller per timme till säsons- eller årskort. Kontoret anser att priset till kund måste sättas i samverkan mellan anbudsgivare och trafikkontoret och vara en del av utvärderingskriterierna samt tas med i kontrakt.

Allt fler lånecykeltillverkare kan idag erbjuda elcyklar. Kontoret menar att det är en intressant utveckling som gör lånecyklarna ännu mer användbara. Samtidigt bör inte elcykel vara ett obligatoriskt krav i en upphandling. I ett och samma lånecykelsystem behöver inte alla cyklar vara eldrivna, utan det går att ha ett system med både manuella och eldrivna under förutsättning att brukaren kan välja vilken modell han eller hon vill låna vid varje tillfälle.

Finansiering

Det finns få lånecykelsystem av någorlunda omfattning i världen som finansieras enbart genom brukaravgifter. En renodlad avgiftsfinansiering skulle förmodligen innebära att brukaravgiften blir så hög att det är jämförbart med att köpa en egen cykel. För att ett lånecykelsystem ska bli attraktivt för brukaren behövs ytterligare finansiering, endera i form av att staden betalar eller att systemet finansieras på annat sätt, t ex genom sponsring eller reklam. Kontoret gör bedömningen att det inte finns utrymme inom kontorets budget att finansiera ett lånecykelsystem, vare sig i form av driftbidrag till entreprenör eller genom att köpa in cykelsystem och driva det i egen regi. Denna bedömning gäller både på kort och lång sikt.

Dagens lånecykelsystem är i huvudsak finansierat via de reklam-skyltar i eurosizformat med en reklamyta på ca 2,1 m² som sitter i

anslutning till cykelstationerna. Som tidigare påpekats är övriga intäkter i form av sponsordekaler på cyklarna och brukaravgifter en liten del jämfört med intäkterna från reklamvitrinerna. Kontoret gör bedömningen att även ett kommande lånecykelsystem måste finansieras på samma sätt. Den stora faran med detta är att det innebär att antalet presumtiva anbudsgivare kan bli starkt begränsad. Det kan innebära att bara företag som både har lånecyklar och utomhusreklamverksamhet kan komma ifråga. Kontoret gör dessutom bedömningen att de reklamytor som kommer att ingå i en lånecykelupphandling inte själva räcker som grund för en kommersiell reklamaktör, utan de måste förmodligen kombineras med andra ytor i större reklamserier för att generera tillräckligt stora intäkter. Det blir alltså svårt för en reklamaktör som idag inte är representerad i Stockholm att enbart sälja dessa ytor. I värsta fall innebär det att enbart ett fåtal bolag har förutsättningar att lämna anbud. Idag säljer utomhusreklambolagen ytorna direkt till kund. Det är inget som hindrar att en cykelaktör som inte har utomhusreklam i sitt produktsortiment, säljer alla ytor i parti till en annan aktör som i sin tur säljer till reklamkunder.

I dagens lånecykelsystem är reklamvitrinerna fysiskt samlokaliserade med cykelstationerna. Syftet var att minska antalet platser som belamrades och att tydligt visa hur reklam och nytthet hörde samman. Tyvärr har det inneburit att många platser där en cykelstation borde finnas inte har fått någon sådan, eftersom det av olika skäl varit olämpligt med reklam på platsen. Kontoret förordar därför att reklam och cykelstationer i kommande system kan tillåtas vara lokaliserade på olika platser. För att undvika att all reklam hamnar i de mest centrala delarna av staden ska det istället ställas krav på proportionalitet mellan reklam och cykelstationer i respektive stadsdel. För att upprätthålla enhetlighet i hur reklamkontrakt behandlas, föreslår kontoret att det i lånecykelupphandlingen ska ingå även stadsinformationsytor.

I enlighet med tidigare beslut i nämnden ska inte reklam mängden i Stockholm öka. Dagens lånecykelsystem finansieras av ca 250 dubbelsidiga reklamvittriner. Om man till det lägger de ca 100 dubbelsidiga reklamvittriner som tagits ner i samband med att Telias telefonkiosker togs bort och inte ersatts med annan reklam, finns det ett reklamutrymme på ca 350 reklamytor i eurosizformat som kan finansiera ett lånecykelsystem.

För att behandla stadens samtliga kontrakt lika, ska det även i ett lånecykelkontrakt ingå en stadsinformationsyta på varje reklamvittrin. Det halverar reklam mängden som finansierar

cykelsystemet, men det kan kompenseras med digitala vitriner som visar fler reklambudskap på samma yta. I enlighet med trafiknämndens tidigare beslut kan upp till 20 procent av platserna bytas ut mot digitala vitriner. Om digitala ytor ingår ska samma regler som för övriga digitala reklamvitriner gälla, alltså att hälften av den visade tiden ska disponeras av Stockholms stad och vara avsedd för kommunal stadsinformation.

Det är kontorets mening att Stockholms stad ska äga namnet för låncykelsystemet. Samtliga brukar- och reklamintäkter ska tillfalla entreprenören som även ska betala stadens vid varje tidpunkt gällande markupplåtelse- och reklamvitriner.

För att en entreprenör ska få rimliga avskrivningstider på sin investering bör kontraktet vara förhållandevis långt. Samtidigt vill staden inte för lång tid låsa sig för ett system, utan måste ha möjlighet att byta till ett nytt och modernare system inom rimligt antal år. Kontoret är av åsikten att en kompromiss mellan entreprenörens behov av avskrivningstid och stadens krav på handlingsfrihet är en kontraktstid på sju år med möjlighet för staden att ensidigt förlänga med ett år i taget tre gånger upp till en maximal total kontraktstid på tio år räknat från 1 april 2018.

Omfång

Dagens låncykelsystem innehåller ca 1 200 cyklar. Det är kontorets uppfattning att ett nytt låncykelsystem redan från start ska vara större än dagens och omfatta minst 2000 cyklar. Det bör även byggas ut med ungefär 1000 ytterligare cyklar i drift 2019 och option på ytterligare ett antal inom tre år. Detta blir särskilt viktigt eftersom ambitionen är att cyklarna ska finnas i hela staden och inte bara som idag, i innerstad och närförort.

Kontoret har för avsikt att ställa som skallkrav att låncykel-systemet är öppet dygnet runt och året runt, men med färre cyklar i drift under lågsäsong. Kontoret avser inte att ställa krav på att entreprenören ska tillhandahålla cykelhjälmar. Det är omöjligt att ha låneshjälmar vid stationerna och därför bör man lämna ansvaret för hjälmar till den enskilde brukaren på samma sätt som för övriga cyklister.

Kompatibilitet med andra låncykelsystem

Stockholms läns landstings trafikförvaltning utreder för närvarande ett länsövergripande låncykelsystem. Även Uppsala stad tittar på möjligheten att upphandla ett låncykelsystem. Med tanke på den stora regionala pendlingen är det en fördel om de olika systemen är

kompatibla med varandra. Det har även visat sig vara positivt för Stockholm City Bikes när man byggde cykelstationer i grannkommuner till Stockholm.

Av tekniska och konkurrensmässiga skäl går det inte att kräva att olika lånecykelsystem ska vara kompatibla med varandra. Däremot kan Stockholms stad underlätta samverkan med andra framtida lånecykelsystem genom att i upphandlingen ställa som skallkrav att dagens SL-accesskort och motsvarande UL-kort i Uppsala ska fungera som lånecykelkort, givetvis efter att man betalat gällande brukaravgift. Då kan den användare som så önskar själv betala och ladda sitt SL-accesskort eller UL-kort med det eller de regionala lånecykelsystem som är aktuella för personen att använda.

Det är även kontorets avsikt att ställa som skallkrav att entreprenören kostnadsfritt ska tillhandahålla realtidsdata rörande antal cyklar och lediga platser i cykelstationerna till SL och UL, så att lånecyklar kan integreras i respektive kollektivtrafikförvaltnings reseplanerare.

Tidsplan

Tidsplanen för upphandlingen är i dagsläget följande.

170406	Beslut i Trafiknämnden
170416 (ca)	Publicering av upphandlingsunderlag
170616 (ca)	Sista dag för anbud
170731 (ca)	Tilldelningsbeslut
170811 (ca)	Kontraktsskrivning
170901 (ca)	Byggstart för nytt lånecykelsystem med början där det inte krockar med befintligt system
171101	Start demontering av nuvarande system
180401	Invigning av nytt lånecykelsystem

Förslag till beslut

Trafiknämnden uppdrar till trafikkontorets att genomföra en koncessionsupphandling av nytt lånecykelsystem för Stockholms stad i enlighet med kontorets förslag till inriktning.

Slut