



Tjänsteutlåtande

Trafiknämnden
2013-12-18
Diarienummer 1305/13

Trafikant ITS & Analys avdelningen

Malin Andersson
Telefon 031-368 25 28
E-post: malin.andersson@trafikkontoret.goteborg.se

Uppdrag om utökning av lånecykelsystemet

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

att ge trafikkontoret i uppdrag att under våren 2014 klargöra förutsättningarna för ett flytande lånecykelsystem på Norra Älvstranden.

Sammanfattning

Göteborg önskar utöka sitt lånecykelsystem "Styr & Ställ" till fler stadsdelar, med fokus på Hisingen. Under 2012 lånades cyklarna drygt 200 000 gånger och en kundundersökning visar att 83 procent av användarna är mycket nöjda. I november 2013 hade en miljon utlåningar gjorts. Då de sista stationerna färdigställs 2014, kommer det totala antalet cyklar uppgå till 1000 stycken.

En utökning av nuvarande lånecykelsystem kräver en ny upphandling eftersom avtalet inte medger någon ytterligare utbyggnad. Därmed går det inte att garantera att befintligt och ett eventuellt nytt system går att kombinera. En storskalig utbyggnad av stadens lånecykelsystem kan inte möjliggöras enbart med reklamfinansiering, eftersom de reklamanläggningar som ingår i lånecykelavtalet inte frigörs förrän tidigast 2023. De reklamanläggningar som blir tillgängliga tidigare bedöms inte täcka kostnaderna.

En ny upphandling behöver göras, om lånecyklar ska finnas kvar i Göteborg efter det att rådande avtal löpt ut. I avvaktan på detta föreslår kontoret en förstudie, med syfte att klargöra om det är möjligt att testa ett demonstrations- och utvecklingssystem med flytande lånecyklar på Hisingen. Ett flytande lånecykelsystem kännetecknas av att det inte finns några fasta stationer och finns sedan 2002 i ett flertal stora tyska städer.

Ekonomiska konsekvenser

Kostnaden för en förstudie ryms inom trafikkontorets ordinarie verksamhetsanslag. Beslutar trafiknämnden däremot att gå vidare med något annat alternativ kan behov av särskild finansiering uppkomma.

Barnperspektivet

Styr & Ställ riktar sig till personer över 15 år.

Jämställdhetsperspektivet

En förstudie kan utreda om fler typer av cyklar, t.ex. elcyklar, lastcyklar, trehjulingar, kan göras tillgängliga för målgrupper med andra behov.

Mångfaldsperspektivet

Ett utökat låncykelsystem skulle kunna bidra till en ökad integration mellan olika stadsdelar. Låncykel är ett relativt billigt sätt att ta sig fram med.

Miljöperspektivet

Utveckling av morgondagens låncykelsystem bidrar till att etablera cykling som ett fullvärdigt transportalternativ. En större cykelandel bidrar till uppfyllelse av t.ex. klimatmål och målbilden för K2020.

Omvärldsperspektivet

Flytande låncykelsystem finns sedan 2002 i ett flertal stora tyska städer och drivs bl.a. av Deutsche Bahn. Ett intresse för nya typer av låncykelsystem kan bidra till att förstärka bilden av Göteborg som en innovativ och hållbar stad.

Bilaga 1.

Exempel på innehåll i en förstudie.

Birgitta Hellgren
Trafikdirektör

Ma-Lou Wihlborg
Avdelningschef
Trafikant & ITS/Analys

Ärendet

I mål och inriktningsdokument för byggnads-, fastighets-, och trafiknämnden 2013, står:

”Utökning av låncykelsystemet till fler stadsdelar. En utökning av systemet till Hisingen behövs så fort det är möjligt. Hur kan systemet utvecklas vidare till fler stadsdelar? Ett icke reklamfinansierat system vore att föredra, ett flytande låncykelsystem såsom det som finns i Köpenhamn vore en intressant lösning även för Göteborg.”

Trafikkontoret har mottagit en stor mängd önskemål om att utöka låncykelsystemet till andra stadsdelar, både från enskilda medborgare och från företag, men även kranskommuner.

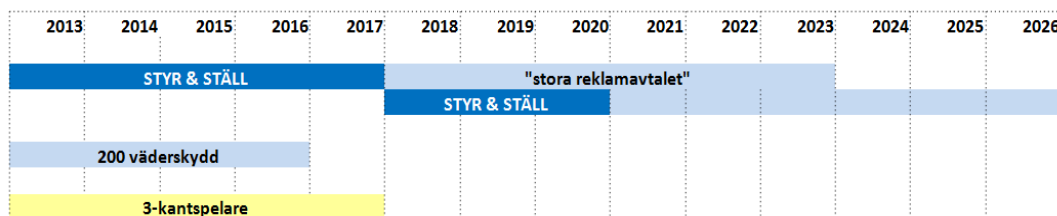
Bakgrund

Hösten 2010 invigdes stadens låncykelsystem ”Styr & Ställ”. Systemet ägs och drivs av företaget JCDecaux. Systemet har varit mycket framgångsrikt. Under 2012 lånades cyklarna drygt 200 000 gånger och graden av vandalism och stölder har varit mycket låg. En kundundersökning som gjorts visar att 83 procent är mycket nöjda och att det i första hand är kollektivtrafikresor och promenader som ersätts med låncykel. Under 2013 utökades säsongen med två månader, från 1 mars till 30 november, och användaravgifterna halverades. Då de sista stationerna färdigställs 2014, kommer det totala antalet cyklar uppgå till 1000 stycken, fördelade på 2000 pollare, på knappt 70 platser.

Juridiska och finansiella förutsättningar

En utökning av nuvarande låncykelsystem kräver en ny upphandling eftersom nuvarande avtal inte medger någon ytterligare utbyggnad. Utifrån avtalet behöver inte JCDecaux ta emot någon annan leverantörs cyklar i sina anläggningar. Om en annan leverantör än JCDecaux vinner en eventuell upphandling, kommer det därför sannolikt att finnas två olika system som inte går att kombinera. Om systemen inte är kompatibla med varandra, minskar kundnyttan avsevärt.

Befintligt låncykelavtal gäller t.o.m. februari 2017. Trafikkontoret har rätt att förlänga avtalet tre år, t.o.m. februari 2020. De reklamanläggningar som ingår i avtalet kommer att finnas kvar sex år efter det att cyklarna tagits bort, d.v.s. juni 2023 alternativt juni 2026.



Andra reklamanläggningar som inte ingår i låncykelavtalet frigörs tidigast 2016/17. Men dessa reklamanläggningar räcker sannolikt inte för att utöka det befintliga låncykelsystemet med tillräckligt många stationer på Hisingen.

Trafikkontorets slutsats är därför att en storskalig utbyggnad av stadens låncykelsystem inte kan möjliggöras enbart med reklamfinansiering. De reklamanläggningar som ingår i låncykelavtalet frigörs inte förrän tidigast 2023 och de reklamanläggningar som blir tillgängliga tidigare bedöms vara för få eller oattraktiva. Även om Göteborg skulle välja att själv finansiera systemet, kan inte kompatibiliteten mellan olika system garanteras.

Sedan 90-talet har Göteborgs Stads målsättning varit att begränsa utbudet av reklamanordningar på allmän platsmark, främst i dess centrala delar (GKH 236:1994). Trafiknämnden har fattat beslut (2006-09-27 § 174) om att reklam i fortsättningen ska etableras i samband med finansiering av nyttigheter som kommer stadens invånare och besökare till godo.

Antalet reklamplatser i Göteborg är dels styrt av hur staden vill möblera stadsrummet, dels av hur många reklamplatser som är verkningsfullt att utnyttja av företag vid sin marknadsföring. Båda dessa perspektiv innebär en begränsning för hur mycket reklam som går att sälja, d.v.s. hur mycket reklamintäkter en stad som Göteborg kan inbringa.

Hisingen – en testplats

Trafikkontoret anser att Hisingen skulle lämpa sig väl som testplats för ett högteknologiskt flytande låncykelsystem. I det här området finns en hög närvaro av teknik- och it-orienterade företag och utbildningar. Här finns även cykelföretag representerade och möjligheterna till innovativa samarbeten med näringsliv och akademi är stora.

Ett flytande låncykelsystem kännetecknas av att det inte finns några fasta stationer. Istället ”flyter” cyklarna omkring inom anvisat område. Cyklarna kan samlas ihop med viss regelbundenhet till särskilda uppsamlingsplatser, varifrån de sedan sprids igen. Cyklarna låses upp med hjälp av ett kort, sms eller telefonsamtal. När resan är slut lämnas cykeln på en lämplig plats, vilket i vissa fall kan vara en anvisad lokalisering men som också kan vara ett vanligt cykelställ, och låses på samma sätt som den låstes upp.

Hisingens geografiska förutsättningar, som ibland upplevs som en barriär, kan visa sig vara en fördel vid ett test av ett flytande låncykelsystem. Älven utgör en naturlig avgränsning som skulle underlätta användandet av tekniska- och it-lösningar t.ex. geofencing, där ett område avskärmas med hjälp av gps-teknik.

På Hisingen (Norra Älvstranden) finns företaget som vann trafikkontorets nya utmaning ”Göteborgs cykelvänligaste arbetsplats”, och många av de arbetsplatser som är belägna i området har erfarenhet av trafikkontorets pilotsystem med låncyklar som fanns här 2005-2011.

Omvärld

I Skåne, Köpenhamnsregionen och på flera andra platser i Europa går utvecklingen kring låncyklar mot en fjärde generations system. Det innebär en ökad integration med kollektivtrafiken, ofta ur ett regionalt perspektiv och dessutom med nya aktörer i form av transportföretag eller kollektivtrafik-huvudmän. Flytande låncykelsystem finns sedan 2002 i ett flertal stora tyska städer och drivs bl.a. av Deutsche Bahn.

Göteborgs rykte som en hållbar cykelstad börjar växa. Utvecklings- och demonstrationsprojekt avseende frågor kring framtidens låncykelsystem, skulle stärka bilden av en innovativ stad.

Inriktning

Trafikkontoret konstaterar att handlingsutrymmet utifrån rådande låncykelavtal och tillgängliga reklamanläggningar är mycket litet. Det vi ser just nu är att det finns intressanta utvecklingsmöjligheter i och med ny teknik och en förändrad låncykelmarknad.

I avvaktan på en ny storskalig upphandling efter det att rådande avtal löpt ut, föreslår vi en förstudie med syfte att klargöra om det är möjligt att testa ett demonstrations- och utvecklingssystem med flytande låncyklar på Hisingen. Ett sådant utvecklingssystem skulle kunna starta tidigast 2015. Förstudien återrapporteras mars/april 2014.

Bilaga 1. Exempel på innehåll i en förstudie för ett flytande låncykelsystem

Följande frågeställningar behöver belysas i en förstudie med syfte att klargöra om det är möjligt att genomföra ett test av ett flytande låncykelsystem på Hisingen, med start tidigast 2015.

- Målgrupper och behov, t.ex. är behovet kortare arbetsresor under dagtid? Är turister/besökare en lika viktig målgrupp som i centrala staden?
- Vilka tekniska möjligheter är intressanta att demonstrera och göra fullskaliga användartest på?
- Vilka affärsmodeller kan finnas för flytande låncykelsystem i detta område? Vad är betalningsviljan och hur kan inkomster genereras?
- Vilka möjligheter finns till finansiering via forskning och utveckling? Kan medel relaterade till stadens implementering av miljöprogrammet användas?
- Vilka aktörer är intresserade av att delta i utveckling och finansiering?
- Kan andra typer av cyklar, t ex elcyklar, lastcyklar och cyklar för människor med funktionsnedsättning ingå i ett flytande låncykelsystem?
- Vilka frågeställningar är intressanta att utveckla med avseende på skillnader i flytande och stationsbaserat system? Vilka behov har 2020-talets Styr & Ställ användare?