

Svar på fullmäktigemotion om stadscyklar i Grankulla

101/10.03.01/2018

STF 14.05.2018 § 17

Mer information:

chefen för kommundelen Jaakko Koivunurmi, tfn 050 382 8756  
fornamn.efternamn@grankulla.fi

Ledamot Bo-Christer Björk och 27 andra ledamöter lämnade en fullmäktigemotion vid fullmäktigemötet 12.3.2018 § 11. I motionen föreslår de att Grankulla stad så snart som möjligt ska utreda om staden kunde skaffa några cykelstationer som är kompatibla med de i Esbo, var cykelstationerna i så fall kunde placeras och vilka kostnader det ger upphov till. Motionen delas ut som **bakgrundsmaterial** till föredragningslistan.

Under de senaste åren har stadscyklar tagits i bruk inom huvudstadsregionen. Cyklarna har skaffats av städerna och användningen förutsätter att användarna registrerar sig i ett system som ger användarrätt. Helsingfors har varit en föregångare och i år utvidgas systemet till Esbo. Stadscyklar finns också i de övriga nordiska länderna och annanstans i Europa. I Finland står åtminstone Åbo i beråd att också skaffa stadscyklar. I början av 2000-talet provade Helsingfors på ett system med stadscyklar mot pant, men systemet fungerade inte tillfredsställande och försöket avslutades.

Med stadscykel avses en cykel för allmänt bruk som används för att röra sig inom ett nätverk av cykelstationer. Användare som har registrerat sig i Helsingfors och Esbos stadscykelssystem kan ta i bruk en cykel vid vilken som helst av cykelstationerna och sedan returnera den till vilken station de vill. Stadscyklarna utgör inte en form av cykeluthyrning, utan tanken är att cyklarna ska användas för kortare transportsträckor inom en 30 minuters tidsgräns. Sträckorna som stadscyklarna används för är i allmänhet 0,5–3,0 kilometer. Man kan köpa ett abonnemang för en dag, en vecka eller för hela säsongen. I alla alternativ ingår ett obegränsat antal 30-minutersresor under den tid då abonnemanget är i kraft. Om en cykel används under längre tid än 30 minuter utan att den returneras till en cykelstation så debiteras användaren för en tilläggsavgift på en euro för varje därpå följande halvtimme. Cykeln ska returneras till en cykelstation senast fem timmar efter att den har hämtats ut.

Ett av de främsta målen med stadscykelssystemet är att komplettera kollektivtrafiken. Avsikten är alltså att utöka kollektivtrafikens räckvidd och att eventuellt uppmuntra också sådana personer att cykla som annars inte skulle röra sig på cykel i stadstrafiken. Därmed är målet att öka cykelåkarnas procentuella andel av trafiken och sporra städernas invånare att färdas på cykel, vilket kan ge både kortare restider och hälsofrämjande resultat, samt öka samförståndet mellan dem som färdas på olika sätt i trafiken.

Helsingfors stads trafikverk HST ansvarar för anskaffningen av stadscykel-tjänsten i Helsingfors. Avtalet med leverantören har gjorts upp för tio år till ett värde av 12 950 000 euro. Helsingfors och Esbos stadscykel-tjänst

fungerar som en helhet.

I Esbo tas stadscykelssystemet i bruk under sommarsäsongen 2018. Esbo har konkurrensutsatt genomförandet och driften av systemet som en tjänst där avtalsperioden är åtta (8) år och omfattar cykelsäsongerna 2018–2025. Avtalet går ut samtidigt som HST:s avtal om stadscyklar och ger möjlighet för en gemensam upphandlingsprocess i framtiden, och att säkra att städernas stadscykelssystem är kompatibla. Systemet i Esbo består av 70 cykelstationer med 700 stadscyklar som placeras ut i dem. Upphandlingen omfattade också en möjlighet till ytterligare 350 stadscyklar, 35 cykelstationer och 700 cykelställningar i Albergaområdet. Tekniska nämnden har förordat att denna möjlighet till utvidgning utnyttjas, vilket innebär att stadscyklarna införs också i Albergaområdet i månadsskiftet juni/juli 2018. Det kommande stadscykelnätverket i Esbo delas ut som **bakgrundsmaterial**.

Samhällstekniken i Grankulla har fört diskussioner med Stadsteknikcentrallen i Esbo om stadscykelssystemet och om att eventuellt utvidga det till Grankulla. I diskussionerna framkom det tydligt att stadscykelnätverket måste vara tillräckligt vidsträckt och enhetligt för att uppnå god kvalitet och kostnadseffektivitet. Ett nätverk som eventuellt placeras i Grankulla ligger alltför långt ifrån det kommande nätverket i Alberga för att fungera på ett ändamålsenligt sätt. Tidigare försök i Esbo har visat att ett litet och isolerat nätverk inte uppnår de önskvärda användarantalen och det blir heller inte kostnadseffektivt. Enligt information från Esbo är kostnaderna för 1 cykelstation och 10 stadscyklar ca 74 000 euro/avtalsperiod (8 år).

Ett stadscykelnätverk i Grankulla kräver noggrann planering av cykelstationerna i relation till invånarna, skolorna och arbetsplatserna, samt hur stationerna ansluter på ett fungerande sätt till existerande kollektivtrafik och cykelnätverk. Ett fungerande nätverk av stadscyklar kräver utöver noggrann planering av cykelstationerna att nätverket kontinuerligt utvecklas med utgångspunkt i användarrespons. Nätverket av cykelstationer måste vara tillräckligt vidsträckt för att kunna fungera på ett ändamålsenligt sätt och detta innebär omfattande köp av tjänster, som kräver tid för beredning och genomförande och som inte ingår i budgeten. Enligt det som framgår ovan är kostnaderna för 1 cykelstation och 10 stadscyklar ca 74 000 euro/avtalsperiod (8 år), vilket innebär att ett fungerande nätverk skulle komma att kosta flera hundra tusen euro för Grankulla stad.

Ett ytterligare faktum är att en anskaffning i denna storleksklass inte kan göras direkt utan förutsätter konkurrensutsättning i enlighet med upphandlingslagen. Här uppkommer en riskfaktor i anslutning till kompatibiliteten med grannstädernas system. I detta hänseende vore det mer ändamålsenligt att samarbeta kring planeringen och upphandlingen av stadscykelnätverket inför nästa upphandlingsrunda.

I Grankulla stads nya strategi är ett av strategins fem teman 'En grön, fotgängarvänlig stad'. I temat ingår också målet om ett kolneutralt Grankulla år 2030. I Grankulla består ca 23 procent av utsläppen av växthusgaser av trafikutsläpp. Det innebär att en minskning av biltrafiken och uppmuntran till hållbara färdssätt som gång, cykling och kollektivtrafik har en central roll i att nå målet för kolneutralitet.

Vid sitt möte 22.5.2017 § 36 godkände fullmäktige stadens program för cykelfrämjande, där stadens åtgärder för att höja cykelandelen av trafiken till 15 procent år 2024 räknas upp. Bland de viktiga åtgärderna i programmet märks förbättring av möjligheterna att åka cykel, bl.a. genom att förbättra cykelledernas skick och underhåll, eliminera avbrott i cykellederna, öka cykelparkeringarna, samt förbättra säkerheten, särskilt på korsningsområden. Kommunikation och skyltning behöver också ses över. De olika färd-sättens andel av trafiken i Helsingforsregionen framgår av **bakgrundsma-  
terialet**.

Det finns många olika orsaker att uppmuntra till cykelåkning. Grankulla är en liten stad med korta avstånd, vilket gör cykelåkning till ett särskilt lämpligt hållbart färd-sätt i staden. I nuläget är det dock inte ändamålsenligt att reservera anslag för anskaffning av stadscyklar, utan tills vidare lönar det sig att uppmuntra stadens invånare till cykelåkning med egna cyklar, medan staden för sin del håller cykellederna i skick med tydlig skyltning och ökade cykelparkeringar i enlighet med programmet för cykelfrämjande. Samtidigt följer vi med erfarenheterna av stadscykelssystemet t.ex. i Esbo och överväger att delta i upphandlingsprocessen inför nästa avtalsperiod tillsammans med Esbo stad och HST.

STS:

Fullmäktige antecknar det ovan sagda för kännedom som svar på ledamot Björks m.fl. fullmäktigemotion om stadscyklar i Grankulla samt konstaterar att motionen är slutbehandlad.

Beslut:

Beslutsförslaget godkändes.