
**Interpellation (2018:5) av Cecilia Brinck (M)
om upphandling av ett nytt hyrcykelsystem
Dnr KS 2018/710**

Cecilia Brinck (M) har ställt frågor till mig angående upphandlingen av nytt låncykelsystem som skall ersätta nuvarande Stockholm City Bikes.

Låncykelsystemet ligger mig varmt om hjärtat då det både är ett komplement till kollektivtrafiken som en viktig förutsättning för cykelns konkurrenskraft som smidigt och flexibelt transportmedel i Stockholm. Jag är därför glad att även moderaterna har fått ett intresse för dessa frågor.

Jag kan instämma med interpellanten att det var glädjande att höra att den låncykelupphandling som trafiknämnden uppdragit åt trafikkontoret att genomföra hade nått fram till ett tilldelningsbeslut, dessutom med ett bra resultat. Det vinnande anbudet innehöll 5 000 elcyklar som skall vara tillgängliga i hela staden, hela dygnet och hela året. Dessutom till ett lägre pris än vad dagens låncyklar har och med flexiblare lånemöjligheter. Det var en klar framgång och blir en tydlig förbättring för stockholmarna jämfört med dagens system.

Interpellanten har helt rätt i att det inledningsvis rådde en viss osäkerhet kring vad det vinnande anbudet innehöll, t ex vad gäller laddning av cyklarna och möjlighet att lösa abonnemang utan internet eller mobilapplikation. Det är nu uppkärlat och tydliggjort. Den brevväxling mellan den utsedda leverantören och trafikkontoret har helt och hållet gjort klart att anbudet till punkt och pricka följer de krav som ställdes i upphandlingen. Kravet i upphandlingen var att en cykel med 50 procent batterikapacitet inom fyra timmar stående i ställ ha nått upp till 90 procent batterikapacitet. Den utsedda leverantören kommer att uppfylla detta genom att ha personal som byter ut batterierna mot fulladdade. Det staden har upphandlat är *funktionen* laddning, inte ett specifikt sätt att ladda cykeln. När det offentliga upphandlar ska man så långt det är möjligt undvika att detaljspecificera de krav som ställs eftersom det begränsar konkurrensen.

Den andra punkten som det rådde viss oklarhet över var frågan om hur abonnemang ska kunna lösas. Men även på den här punkten kan jag lugna interpellanten. Den

kund som vill använda de nya låncyklarna ska kunna lösa abonnemang direkt vid cykelstationen utan att behöva använda någon app eller dator. Detta gäller oavsett hur långt abonnemang kunden önskar köpa.

Det kan tyckas vara sent att starta upphandlingsarbetet ungefär två år innan och publicera upphandlingen ungefär ett år innan det nya systemet skulle vara på plats. Samtidigt är det inte bra att starta upphandlingar för tidigt. Om nuvarande entreprenör flera år i förväg vet om att dennes kontrakt inte ska förlängas, så finns det en mycket stor risk att nödvändigt underhåll och reinvesteringar uteblir. Jag säger inte att det hade blivit så i det här fallet, men det är en risk man måste ta med i beräkningen när projektplan tas fram för en ny upphandling.

Med detta som inledning önskar jag lämna följande svar på interpellationens frågor.

1. Ja, det är i högsta grad rimligt att berätta att upphandlingen kommit fram till ett tilldelningsbeslut och att det finns en anbudsgivare som staden önskar skriva kontrakt med. Det har varit ett stort intresse från medborgare och media för det kommande låncykelsystemet så givetvis måste denna nyhet kommuniceras så fort det fanns ett tilldelningsbeslut. Alternativet, att hemlighålla en genomförd upphandling, hade snarare varit djupt oetiskt. Notera att det enligt Lagen om koncessionsupphandling (LUK), som den här upphandlingen lyder under, råder en avtalsspärr på tio dagar efter tilldelningsbeslut där staden är förbjuden att teckna avtal. Det är alltså omöjligt att offentliggöra tilldelningsbeslutet och ha ett färdigt avtal. Eftersom det är sex månaders leveranstid enligt upphandlingen är det inte heller nödvändigt att det finns en färdig cykel. Det viktiga är att cykeln som levereras är i enlighet med de i upphandlingen fastställda kraven.
2. Jag anser att det stämmer mycket väl överens. De krav som trafiknämnden ställde upp var ett låncykelsystem öppet dygnet runt, året runt i hela staden samt 350 stadsinformationsytor. Detta skulle finansieras med reklam- och brukarintäkter. Det fanns möjlighet, men var inte nödvändigt, att leverera elcyklar. Slutresultatet är att staden kommer att få 5 000 elcyklar och 350 stadsinformationsytor.
3. Samtliga leveranstider har ”frusits” i väntan på dom. När en lagakraftvunnen dom finns återaktiveras tiderna. Om staden vinner kommer trafikkontoret skriva avtal med den utsedda leverantören. Därefter har anbudsgivaren sex månader på sig att leverera 2 000 elcyklar och ytterligare ett år till resterande 3 000 cyklar ska finnas på plats. Om staden förlorar prövningen i domstol går det dock inte att säga hur lång tid det dröjer innan nya cyklar finns på plats. Det beror som i alla upphandlingar på om domstolen tilldelar avtalet till annan part eller om upphandlingen ska göras om.

Stockholm 23 maj 2018

Daniel Helldén