

## 25. Procesplan for bycykler i København (2008-104193)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende en procesplan for valg af nyt bycykelsystem. Baggrunden er, at Teknik- og Miljøudvalget har besluttet (TMU 328/2008) at nedlægge det eksisterende bycykelsystem og i stedet etablere et nyt og mere nutidigt system.

### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen (TMF) indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget (TMU) godkender,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen gennemfører en konkurrence i form af funktionsudbud for at sikre det bedst mulige valg af nyt bycykelsystem i København
2. at Teknik- og Miljøforvaltningen finansierer konkurrencen af Center for Trafiks driftsmidler for 2008 og 2009
3. at Teknik- og Miljøforvaltningen får mandat til at kontakte Frederiksberg Kommune og DSB med henblik på at indgå partnerskab om et nyt bycykelsystem
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen vender tilbage til Teknik- og Miljøudvalget i 2. kvartal 2009 med en indstilling om valg af nyt bycykelsystem og grundlag for en aftale om etablering og drift af det ny bycykelsystem

### Problemstilling

Det eksisterende bycykelsystem er teknologisk forældet. Som det fremgår af ”Miljømetropolen - vores vision CPH 2015” ønsker Københavns Kommune at markere sig som Verdens Bedste Cykelby. Derfor er der behov for at udvikle et nyt og moderne bycykelsystem, der svarer til ambitionen herom.

### Løsning

Forvaltningen gennemfører en konkurrence i form af et funktionsudbud. Det betyder et udbud, hvor det produkt der efterspørges ikke defineres i alle ender og kanter, i stedet lægges der vægt på at beskrive, hvilken funktion bycykelsystemet skal opfylde, og så har byderne forholdvist frit spillerum til at beskrive, hvordan de mener, den funktion bedst opfyldes. Målet er samlet set at få den mest fordelagtige løsning. Formelt set forventes der at blive tale om udbud af en ”koncessionsaftale”.

Forvaltningen forstiller sig en løsning med meget beskedent eller måske helt fri for kommunalt engagement og under iagttagelse af kommunalfuldmagtens regelsæt idet løsningen skal opfylde et alment færdselsmæssigt formål. Omfanget af kommunalt engagement og kommunale udgifter ved driften af systemet vil indgå som centralt tildelingskriterium. Teknik- og Miljøforvaltningen går efter en løsning, der er uden driftsudgifter for kommunen. Tilbudsgiverne bag det nye system skal derfor anvende andre indtægtsmuligheder til at finansiere systemet.

Dette kan for eksempel være:

- Indtægter fra reklamer - evt. på offentlige arealer - (rammerne herfor skal specificeres i udbuddet)

- Indtægter fra kundebetaling (dagskort, ugekort, månedskort, virksomhedskort, kombinationsmuligheder)
- Indtægter fra virksomheder, som vælger den ny bycykel som et medarbejdergode til pendling fra stationer

DSB er positiv overfor at indgå som en central partner; i den sammenhæng vil det være særligt relevant at samarbejde om markedsføring og areal til parkering af cykler. Som et led i arbejdet med at opstille kriterier til det nye bycykelsystem, vil de øvrige kollektive trafikselskaber også blive kontaktet.

Som grundlag for at vurdere de indkomne forslag til nye bycykelsystemer vil forvaltningen anvende følgende overordnede kriterier:

### *1. En robust og bæredygtig finansieringsmodel*

Andelen af kommunalt engagement og medfinansiering skal begrænses til et minimum. Finansieringsmodellen skal være robust og bæredygtig og leve op til kommunernes krav og standarder - herunder udbudspligt og retningslinier for reklame på offentlige arealer. Det er tilbudsgiverens opgave at vurdere de markeds-mæssige forudsætninger og forretningsmæssige potentiale for det nye system.

### *2. Graden af unikt københavnerdesign*

Den første generation af bycykler i København var med til at "brande" København som cyklisterne by. I de mellemliggende år har mange andre storbyer imidlertid indført forskellige bycykelsystemer. Konteksten har dermed ændret sig markant i den mellemliggende periode. Derfor skal forslagene til et nyt system indeholde en markant ide og unikke elementer, der matcher kommunens mål om at være Miljømetropol og Verdens Bedste Cykelby

### *3. Trafikal relevans*

Det nye bycykelsystem skal udgøre et reelt tilbud for pendlere til København, der ønsker at benytte cykel i "arbejdsenden" af deres tog- eller busrejse. På sigt er "parkér & cykel" også en mulighed. Det betyder, at det geografiske område for det nye bycykelsystem og antallet af bycykler skal være væsentlig større end for det nuværende system. Systemet skal derudover også kunne betjene byens turister.

### *4. Kvalitet og robusthed*

Systemet består af en række elementer; eksempelvis cyklen, logistik, betaling, booking af cykel etc. Systemet som helhed skal være af en sådan kvalitet og robusthed, at det ikke beskadiges af hårdhændet, daglig brug af mange kunder, der ikke nødvendigvis føler et særligt ejerskab. Der skal specielt være tænkt over, at systemet er robust over for forsøg på hærværk. Systemets årstidsrobusthed vil også indgå i vurderingen.

### *5. Cyklens udstyr*

Bycyklerne skal have alt lovpligtigt udstyr, dvs. lås, lygter, reflekser og bremser. Der vil blive lagt op til, at cyklerne også får gear, støtteben og bagagekurv. Cyklerne skal i det hele taget have en udformning, kvalitet og komfort, der gør dem velegnede til hverdagsbrug for pendlere.

## 6. Logistik og serviceniveau

De trafikale behov ændrer sig over døgnet, ugen og året. Københavns Kommune ønsker derfor en model for bycykler, som giver den størst mulige fleksibilitet. Det kan være en model uden faste cykelparkeringsfaciliteter. Såfremt tilbudsgiveren opererer med faste cykelparkeringsfaciliteter skal der argumenteres for, hvordan disse indpasses i gaderummet.

Tilbudsgiveren skal beskrive et system med serviceniveau og prioriteringer for de forskellige trafikale behov, som det nye bycykelsystem vil leve op til. For eksempel at X % af kunderne skal have opfyldt deres behov for at finde en bycykel inden for de nærmeste 100 meter fra en station.

Serviceniveauet skal også beskrive vedligeholdelsesproces og standard. For eksempel at Y % af bycyklerne skal være funktionsdygtige i dagtimerne.

Det væsentlige er derfor ikke antallet af cykler på gaden, men hvor godt systemet betjener kunderne.

## 7. Tyverisikring

Dobbelt låsesystem, chips så cyklerne kan genfindes, muligheder for at rejse erstatningskrav med videre skal bidrage til, at cyklerne ikke stjæles. Det kan tænkes, at det kommende system kræver, at brugeren identificerer sig selv, enten ved tilmelding eller ved brug af et kreditkort. Det vil automatisk medføre en større grad af respekt for cyklen og en større påpasselighed.

## 8. "Socialt ansvar"

Det er hensigten at bevare et sociale aspekt i stil med det, der indgår i det nuværende bycykelsystem, hvor Incita (tidligere kaldt REVA centeret) har stået for vedligeholdelsen af cyklerne som et beskæftigelsesprojekt. Tilbudsgiveren skal beskrive, hvordan "socialt ansvar" indgår i deres koncept.

Tilbud vil blive vurderet med stor vægt på kriterium 1 (finansieringsmodel). De øvrige kriterier forventes vægtet ca. lige. Den endelige vægtning fastlægges i forbindelse med udarbejdelsen af det færdige udbudsmateriale.

I udbudsmaterialet vil det indgå som krav, at der skal være minimum et tocifret antal funktionsdygtige eksemplarer af den nye bycykel klar til præsentation i forbindelse med Klimatopmødet i november-december 2009.

## Økonomi

Oplægget til et nyt bycykelsystem er, at kommunen friholdes for udgifter til drift af det nye system. Ejerne skal derfor anvende andre lovlige indtægtsmuligheder til at finansiere systemet.

Kommunens rolle er at følge op på kontrakten samt være vejmyndighed i nødvendigt omfang. Sidstnævnte indebærer for eksempel myndighedsbehandling og godkendelse af anvendelse af offentlige arealer til det nye bycykelsystem - herunder anvendelse af offentlige arealer til reklame.

Med hensyn til gennemførelse af konkurrencen, forudsættes der udgifter til konsulenttydelser til design af konkurrencen og gennemførelse af udbud i størrelsesorden 200.000-400.000 kr.,

hovedsagelig i 2008. Udgifterne tages af Center for Trafiks driftsramme.

### **Videre proces**

Eksakt design af konkurrence, udformning af endelige tildelingskriterier og øvrigt udbudsmateriale forventes afsluttet omkring årsskiftet 2008/2009.

Derefter gennemføres selve udbuddet, inklusiv prækvalifikation.

Senest i juni 2009 fremsendes indstilling til Teknik- og Miljøudvalget vedrørende valg af et nyt bycykelsystem, samt grundlag for en aftale om etablering og drift. Ved samme lejlighed vil lokaludvalgene blive orienteret.

Det nuværende bycykelaftalekompleks indeholder en aftale med AFA JCDecaux om reklameeksponering. Den aftale udløber først i 2011. En mulig konsekvens heraf er, at udbredelsen af et nyt bycykelsystem må ske etapevis og udenfor det nuværende bycykelområde som 1. etape.

En præcis tidsplan for opstart og udrulning af det nye bycykelsystem præsenteres i sammenhæng med indstilling om valg af system. Et krav i udbudsmaterialet vil være, at der som minimum er et to-cifret antal eksemplarer af den nye bycykel klar til præsentation i forbindelse med Klimatopmødet i november-december 2009. Målet er, at det ny bycykelsystem for alvor rulles ud fra foråret 2010.

Hjalte Aaberg

Niels Tørsløv

### **bilag**

**Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 29.10.2008**

**Indstillingen blev godkendt.**

