

18. Bycykler og samarbejdsaftale med DSB (2010-177381)

Der skal træffes en række beslutninger, der vil skabe rammen for processen mod et nyt bycykelsystem i København primo 2013.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen kan indgå vedlagte samarbejdsaftale (bilag 1) med DSB og Frederiksberg Kommune, for indenfor rammen af denne aftale at fortsætte arbejdet med at etablere et nyt bycykelsystem i Københavns og Frederiksberg Kommuner klar til brug senest den 1.maj 2013.
2. at Teknik- og Miljøudvalget forelægges de overordnede udbudskriterier sammen med forretningsmodel og forventet arealforbrug til godkendelse i en ny indstilling medio 2011.
3. at beslutning om accept af det endelige tilbud, ambitionsniveau og finansiering forelægges til endelig godkendelse i Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen medio 2012.

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget overfor Økonomiudvalget og Borgerrepræsentationen anbefaler,

4. at der frigives en anlægsbevilling på 1,7 mio. kr. (2011 p/l) til udbud og proces mod nyt bycykelsystem. Midlerne frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 med 1,3 mio. i 2011 og 0,4 mio. kr. i 2012.

Problemstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2010 haft kontakt til forskellige trafikselskaber, herunder DSB, Metroselskabet I/S og trafikselskabet Movia om muligheden for at indgå et samarbejde om udbud og implementering af et bycykelsystem. DSB viste tidligt stor interesse for at indgå i et sådant samarbejde, og Teknik- og Miljøforvaltningen har derfor i samarbejde med Frederiksberg Kommune og DSB udarbejdet en samarbejdsaftale (bilag 1), der skitserer rammerne for den videre proces frem mod at etablere et by- og pendlercykelkoncept for de to kommuner. Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til den foreslåede ansvarsfordeling mellem parterne.

Løsning

Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder videre med et by- og pendlercykelkoncept i København, der:

- kobles op på trafikale knudepunkter, hvor folk kommer ind med tog, metro og bus fra andre dele af landet/regionen.
- kan tiltrække nye pendlere fra bil til den kollektive trafik i kombination med en pendlercykel.
- også er tilgængeligt for andre typer af brugere, fx turister og Københavnerne der akut står og mangler en cykel

Det vurderes, at være i Københavns Kommunes interesse, at indgå i et samarbejde med DSB. For det

første for at give indpendlere til København bedre mulighed for at kombinere cykel med tog i arbejdsenden af rejsen og derved samlet set gøre alternativer til bilkørsel mere attraktive. For det andet for at øge sandsynligheden for, at bycykelkonceptet udbredes og kobles op på trafikale knudepunkter, også i andre danske kommuner og Skåne. Herved kan københavnske borgere, der pendler ud af kommunen, få lettere adgang til en god og pålidelig cykel ved stationer i arbejdsenden af deres rejse. Da bycyklerne også skal kunne kobles op på Metro og bus, vil Metroselskabet I/S og Movia blive inddraget i at sikre dette jf. nedenfor.

For at opfylde ovenstående formål, foreslås det, at der oprettes et selskab, 100 % ejet af DSB, der står for at være kontraktholder i driftsfasen i forhold til den eksterne operatør af bycykelsystemet i både Københavns- og Frederiksberg kommuner, samt alle andre kommuner, der ønsker at tilslutte sig konceptet. Københavns Kommune repræsenteres i bestyrelsen/styregruppen, se i øvrigt bilag 1.

Kommunen kan indgå i et sådant samarbejde inden for rammerne af Kommunalfuldmagten, så længe projektet er en investering i infrastruktur med en væsentlig kommunal interesse. Det er en forudsætning, at kommunale midler, der skydes i projektet, kommer kommunens borgere til gode og går direkte til at opfylde kommunens generelle målsætninger. Det vurderes, at by- og pendlercykelkonceptet opfylder dette ved at skabe en grønnere mobilitet, der kan øge andelen, der cykler i byen og på arbejde, mindske biltrafikken og gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Endvidere kan DSB som ”offentligretlig instans”, lovligt udbyde driften på vegne af Københavns- og Frederiksberg kommuner, samt i princippet alle andre offentlige myndigheder, uden at disse behøver afholde eget udbud.

Der må forventes et kommunalt driftstilskud til bycykelkonceptet på højde med anden kollektiv trafik. Prisen for det kommende system kendes dog først endeligt efter en gennemført udbudsrunde. Det er svært præcist at estimere, hvad det kommer til at koste, da man ikke direkte kan overføre priser og omkostninger fra andre byer til et system, der skal omfatte Københavns Kommune. Prisen afhænger bl.a. af, hvilket koncept man ønsker, samt af hvor mange cykler og hvor mange stativer (dockingstationer) man ønsker. Derudover er der ukendte faktorer, som fx hvor ofte cyklerne bliver udlånt, og hvor ofte cyklerne er udsat for tyveri og hærværk.

Med godkendelsen af denne indstilling og samarbejdsaftale forpligtiges Københavns Kommune ikke på nuværende tidspunkt til at medfinansiere driften i et kommende bycykelsystem. Samarbejdsaftalen indeholder dog forslag til fordelingsnøgle for betaling til driften af systemet mellem parterne. Forslaget er, at Københavns Kommune betaler 50 % af udgifterne til cykelinstallationer (cykler, stativer, dockingstationer), der placeres i kommunen ved DSB's stationer, mens DSB betaler 50 %. Ved placeringer på DSB stationer ved kommunegrænsen mellem Frederiksberg og Københavns Kommuner, (fx Flintholm Station) betaler hver kommune 25 %. Ved placeringer, der ikke er ved DSB stationer, betaler kommunen 100 %.

Det forventes, at der i udbudsmaterialet skrives ind, at der skal bydes på forskellige scenarier, hvor der som minimum er dækket DSB-stationer, og hvor der derudover kan placeres cykler ved metrostationer og relevante busknudepunkter. Dertil kan en yderligere option være, at der også placeres cykler ved andre centrale lokaliteter, der er let adgang til for Københavns borgere, turister og besøgende.

Med nedlæggelsen af det eksisterende bycykelsystem, når kontrakten med AFA JCDecaux og Bycykelfonden udløber med udgangen af 2012, bliver byrumsreklamepladserne placeret ved de eksisterende bycykelstativer, ledige. Teknik- og Miljøforvaltningen vil forberede arbejdet med at

kortlægge, hvordan disse ledige reklamepladser fra 1. november 2012 og indtil 30. juni 2014 kan udnyttes og udbydes bedst muligt, og hvordan provenuet herfra kan indgå som en del af finansieringen i det kommende bycykelsystem.

Ligeledes vil Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Økonomiforvaltningen fremlægge forslag til, hvordan de ledige reklamepladser kan koordineres med resten af reklamerne i byrummet i Kommunen i et samlet udbud fra juli 2014, og om der kan reserveres en del af provenuet herfra til det kommende bycykelsystem. Således vil udgifterne til det ny bycykelsystem kunne balanceres synligt med indtægter fra gadereklamer.

Teknik- og Miljøforvaltningen har desuden været i kontakt med Metroselskabet I/S og Trafikselskabet Movia. Der vil i de kommende måneder i detaljer blive drøftet med de to trafikselskaber, hvilke trafikknudepunkter det er relevant at placere cykler ved, hvor mange cykler der er behov for, samt eventuel medfinansiering fra trafikselskaberne til Københavns Kommunes bidrag til bycykelsystemet.

Økonomi

Med denne indstilling skal der frigives en anlægsbevilling på 1,7 mio. kr. (2011 p/l), afsat i Budget 2011 (Æ197) under Cykelpakke IV i puljen "Ny teknologi - udbud og proces mod nyt bycykelsystem". Dette inkluderer bl.a. udgifter til trafikale analyser, projektledelse, juridiske vurderinger og udarbejdelsen af udbudsmaterialet.

Midlerne frigives på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.28.23.3 med 1,3 mio. i 2011 og 0,4 mio. kr. i 2012.

Beslutning omkring forretningsmodel og udbudsstrategi er i høj grad bestemmende for udgifterne i det endelige system. Der vil blive forelagt en vurdering af anlægs- og driftsudgifterne, når de overordnede udbudskriterier fremlægges til politisk godkendelse medio 2011. Den endelige pris for implementering og drift af det nye system vil dog først kendes, når endelige tilbud foreligger medio 2012. Bydere forventes at skulle levere en "modulopdelt" pris, således at kommunens indkøb kan tilpasses den økonomi, der er til rådighed.

Videre proces

Når indstillingen er godkendt, vil Teknik- og Miljøforvaltningen gå i gang med at udarbejde udbudsmateriale og vurderingskriterier i samarbejde med DSB og Frederiksberg Kommune. De overordnede udbudskriterier vil sammen med gennearbejdet forretningsmodel (inkl. bl.a. kilder til dækning af omkostninger (fx brugerbetaling, reklameindtægter, driftstilskud mv.)), samt beskrivelse af forventet arealforbrug ved de forskellige scenarier, blive forelagt til politisk behandling medio 2011.

Der træffes endelig politisk beslutning vedr. pris og kvalitet, når tilbud foreligger i 2012 efter gennemført udbudsrunde.

bilag

[Bilag 1: Samarbejdsaftale](#)

[Bilag 1A: Økonomi, fordelingsnøgle og reklamer](#)[Bilag 1A: Økonomi, fordelingsnøgle og reklamer](#)

[Bilag 1B: Milepælsplan](#)

[Bilag 2: Foreløbig tidsplan](#)

[Bilag 3: Eksempler på priser og organisering af bycykelsystemer](#)

