



11-06-2010

Bilag 3: Resumé - eksempler på priser og organisering af bycykelsystemer

Sagsnr.
2010-80806

Der eksisterer tre generationer af bycykelsystemer. København viste vejen midt i halvfemserne, da det nuværende bycykelsystem blev introduceret.

Dokumentnr.
2010-395675

Anden generation af systemer dukkede op, da firmaer specialiseret i outdoor reklame (fx Clear Channel og AFA JCDecaux) gik ind på markedet med væsentlig mere avancerede systemer end det Københavnske, fx i Paris og Barcelona.

Sagsbehandler
Katia Cerisier Roitmann

Tredje generation, der nu er trenden, er systemer, som ses og drives som en del af det kollektive trafiksystem og ikke kontraktligt er bundet direkte sammen med outdoor reklame, fx i London, Minneapolis og Montreal.

Eksempel på tredje generationssystemer er Montreal, og de systemer der i år starter op i Minneapolis og London. Udbud af og kontraktopfølgning på systemet i London håndteres for eksempel af Transport for London og dækker implementering og drift af 6000 cykler i 5 år og den samlede kontraktsum er 140 mio. pund. Halvdelen finansieres af offentlig støtte på linje med støtte til tog og bus, den anden halvdel af sponsorer og brugerbetaling.

Anden og tredje generationssystemerne koster ofte 20.000-30.000 kr. årligt pr. cykel i drift inkl. kapitalomkostninger. Set i en Københavnsk kontekst er det en særdeles høj pris for en cykel på gaden, men baseret på eksempelvis 6 daglige ture pr. cykel (Londons konservative estimat) og halvdelen af beløbet dækket via brugerbetaling og sponsorer, er det lig ca. fem kr. pr. tur i offentligt tilskud. Det er en konkurrencedygtig pris sammenlignet med en bustur, hertil kommer de positive sundheds- og miljøeffekter. Det er årsagen til, at byer uden en eksisterende cykelkultur i disse år investerer store summer i bycykelsystemer vel vidende, at reklameindtægter og brugerbetaling alene ikke kan dække driften.

Center for Trafik

I Holland eksisterer også et system, der er integreret med kollektiv trafik og drives af NS (det hollandske togselskab). Næsten alle hollændere har egen cykel, målgruppen er derfor pendlere og forretningsrejsende, når de skal fra toget/bussen/bilen til deres endelige destination. Cyklerne findes derfor kun ved trafikknudepunkter, primært stationer. Det indebærer lavere driftsomkostninger end de øvrige anden og tredje generationssystemer nævnt ovenfor. Pris for brug er bevidst fastlagt, så det undgås, at private cykeludlejningsfirmaer målrettet turister udkonkurreres.

Islands Brygge 37,2
2300 Kbh. S
Postboks 450
1505 Kbh. V

Telefon
3366 3101

E-mail
katroi@tmf.kk.dk

EAN nummer
5798009488145

www.kk.dk

Den præcise årlige pris for en Københavnsk bycykel i nuværende system er vanskelig at opgøre. Driften er kædet sammen med outdoor reklamer ved stativerne, og forvaltningen har ikke konkrete oplysninger om værdien af disse reklamerettigheder. Den nuværende drift af bycykler sker desuden delvis som led i et beskæftigelsesprojekt. Et groft skøn på de nuværende driftsudgifter er 5000-7000 kr. pr. cykel pr. sæson (ca. ½ år).

For yderligere detaljer om trends inden for bycykelsystemer se bilag 1.