

### 13. Proces for nyt bycykelsystem (2010-80806)

Teknik- og Miljøudvalget skal træffe en række overordnede valg, der vil skabe rammen for processen mod et nyt bycykelsystem i København pr. 1. januar 2013.

#### INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller at, Teknik- og Miljøudvalget godkender,	
1.	at Teknik- og Miljøforvaltningen i samarbejde med Frederiksberg Kommune igangsætter arbejdet med at sikre, at et nyt bycykelsystem i Københavns- og Frederiksberg Kommune er klar til brug d. 1. januar 2013
2.	at det overordnede mål er et bycykelsystem, hvis primære målgruppe er pendlere der ankommer med tog-, metro- og bus til Københavns Kommune
3.	at Teknik- og Miljøforvaltningen arbejder aktivt for, at et lignende system etableres ved trafikknudepunkter i andre kommuner, så borgere i København der pendler ud af kommunen med tog (og bus) har adgang til en attraktiv bycykel i ”arbejdsenden” af deres rejse
4.	at Teknik- og Miljøforvaltningen kan gå i dialog med DSB, eller andet trafikselskab eller sammenslutning af trafikselskaber, med henblik på at udarbejde udkast til aftale om, at denne anden part varetager udbud og kontraktopfølgning vedr. bycykelsystem i Københavns Kommune.
5.	at test af det valgte system kan finde sted i 2012 i andre kommuner, fx Frederiksberg.
6.	at udbud af implementering og drift af bycykler adskilles fra udbud af outdoor reklamerettigheder knyttet til systemet, hvis det vurderes hensigtsmæssigt.
7.	at der frigives en anlægsbevilling på 0,3 mio. kr. (2010 p/1) i 2010 til opstart af processen vedr. nyt bycykelsystem i København på Teknik- og Miljøudvalgets bevilling Ordinær anlæg, funktion 2.22.01.3. Anlægsbevillingen er finansieret af overskydende midler på 0,3 mio. kr. fra idékonkurrence om nyt bycykelsystem (BR 27/8 2009).
8.	at der i budgetforhandlinger for 2011 er opmærksomhed på behovet for at afsætte i størrelsesorden 2 mio. kr. til håndtering af udbudsprocessen vedr. nyt bycykelsystem.

#### Problemstilling

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

Københavns Kommunes kontrakt med AFA JCDecaux om reklame knyttet til nuværende bycykelsystem udløber ved udgangen af 2012 (kontrakten vedr. outdoorreklamer på buslæskure mm. udløber i 2014). Derfor blev det i foråret 2009 af Teknik- og Miljøudvalget besluttet (13. maj 2009), at det ny system skal være klar til drift ved udgangen af 2012.

I andet halvår af 2009 afholdt Københavns Kommune en idékonkurrence om et nyt bycykelsystem i

København. I dommerkomiteen var også repræsentanter for Frederiksberg kommune og DSB. Konkurrencen var vellykket med en lang række kvalificerede forslag fra både ind- og udland. Forslagene vil indgå som input til arbejdet med at definere krav til et nyt system (se [www.cphbikeshare.com](http://www.cphbikeshare.com) for præsentation af samtlige forslag).

Der eksisterer tre generationer af bycykelsystemer. København viste vejen midt i halvfemserne, da det nuværende bycykelsystem blev introduceret. 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. 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. Adskillelsen fra outdoor reklame gør det muligt for det stigende antal firmaer kun specialiseret i bycykler at byde på bycykeludbud. Erfaringer viser desuden, at der er risiko for, at driften af et bycykelsystem ikke får den optimale opmærksomhed fra en kontraktpart, der har reklameplads som sit primære arbejdsfelt, og at økonomien ved selve bycykelsystemet kan blive uigennemsigtig.

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. 5 kr. pr. tur i offentligt tilskud. Det er en konkurrencedygtig pris sammenlignet med en bustur, hertil kommer sundheds- og miljøeffekter. Det er årsagen til, at byer uden en eksisterende cykelkultur i disse år investerer store summer i bycykler vel vidende, at reklameindtægter og brugerbetaling alene ikke kan dække driften.

## Løsning

Københavnerne har i gennemsnit mere end én cykel. Trafikalt set er en bycykel i København derfor primært interessant, hvis den kobles op på trafikale knudepunkter, hvor folk kommer ind med tog, metro og bus fra andre dele af landet/regionen. Nem adgang til en cykel af god kvalitet vil for mange af denne type rejsende forbedre den samlede rejse væsentligt. Yderligere et argument for en snæver og veldefineret primær målgruppe i form af indpendlere er, at det gør systemet billigere at drive og reducerer konkurrencefladen til private cykeludlejningsfirmaer målrettet turister. I Holland driver NS (det hollandske togselskab) et system af denne type med stor vækst i ”udlån”.

Københavns Kommune er i dialog med DSB, som har vist stor interesse for at etablere et bycykelsystem primært knyttet op til stationerne, men med mulighed for, at kommuner og andre kan tilkøbe ekstra cykler til brug andre steder.

Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen har aftalt i samarbejde at kortlægge, hvordan et nyt bycykelsystem bedst muligt koordineres med bus, tog og metro i Københavns Kommune. Processen vil blive tilrettelagt, så de juridiske rammer, kommunalfuldmagten sætter for Københavns Kommunes rolle i et fremtidigt bycykelsystem respekteres. Samtidig vil det blive afdækket, præcist hvordan Københavns Kommune kan indgå i samarbejde med DSB og/eller andre trafikselskaber, herunder så det sikres, at udbudsreglerne overholdes. DSB er et ”offentligt organ”, og dermed underlagt udbudsplicht, ligesom Københavns Kommune er det som offentlig myndighed. Udbudsreglerne åbner mulighed for, at offentlige ordregivere kan udbyde opgaver i fællesskab, f.eks. kan én ordregiver udbyde udførelsen af en opgave på vegne af en eller flere andre

offentlige ordregivere.

Det vurderes, at være i Københavns Kommunes interesse, at det er DSB og/eller andet trafikselskab, med København og Frederiksberg Kommune som "leadpartner", der varetager opgaven med at udbyde implementering og drift af system og er kontraktholder ift. leverandøren/operatøren af bycykelsystemet. DSB som primær ansvarlig har den fordel, at det øger sandsynligheden for at systemet også kan rulles ud til trafikknudepunkter andre steder i landet, hvilket i høj grad vil være til gavn for borgerne i Københavns Kommune. En mulig ulempe er, at DSB formelt set blot er en blandt flere togoperatører, og samarbejde med DSB dermed i værste fald kan udelukke andre samarbejdsmuligheder. En samarbejdsaftale skal i givet fald minimere risikoen for at dette sker.

Teknik- og Miljøforvaltningen har desuden været i kontakt med Metro og Movia, så de er orienteret om status på nyt bycykelsystem. Det er aftalt, at Metro og Movia kontaktes igen, når indstillingen er behandlet med henblik på drøftelse af deres rolle i den videre proces.

Hvis indstillingen godkendes, vil Teknik- og Miljøforvaltningen intensivere dialogen med DSB med henblik på at udarbejde udkast til aftale om, at DSB varetager udbud af etablering og drift samt kontraktopfølgning vedr. bycykelsystem i Københavns Kommune.

Teknik- og Miljøforvaltningen har haft indledende kontakt til andre kommuner, bl.a. Ballerup og Århus, som også har vist stor interesse, det samme gælder i øvrigt Malmø, Lund og Helsingborg.

Ender det med en model hvor DSB (eller anden ekstern part) varetager udbuddet vil systemet hvis det tidsmæssigt viser sig muligt formentlig blive tester i mindre skala i 2012, dette kan ikke ske i København som følge af kontrakt vedr. nuværende bycykel.

## **Økonomi**

Med denne indstilling ønskes en anlægsbevilling på 0,3 mio. kr. (2010 p/l) frigivet i 2010 til opstart af processen vedr. nyt bycykelsystem i København (trafikale analyser, juridiske vurderinger mv.). Anlægsbevillingen er finansieret af overskydende midler på 0,3 mio. kr. fra idékonkurrence om nyt bycykelsystem (BR 27/8 2009)

Det skønnes nødvendigt at afsætte i størrelsesorden 2 mio. kr. til håndtering af udbudsproces vedr. nyt bycykelsystem i 2011 (vælges en model med DSB eller anden ekstern part som primær ansvarlig for processen vurderes 1 mio. kr. at være tilstrækkeligt)

Beslutning omkring forretningsmodel og udbudsstrategi er i høj grad også bestemmende for driftsudgifterne. Derfor er det endnu for tidligt at give bud på driftsomkostningerne ved et nyt system i København.

## **Videre proces**

Når indstillingen er godkendt vil forvaltningen intensivere samarbejdet med DSB mhp. endeligt at afklare om potentiale for samarbejde er til stede og i givet fald for TMU fremlægge forslag til endelig samarbejdsaftale samt udbudsstrategi / forretningsmodel for et udbud.

Udbudsstrategi inkl. vurderingskriterier og forventede kilder til dækning af omkostninger (fx brugerbetaling, reklameindtægter, driftstilskud mv.) vil blive forelagt politisk, formentlig i første halvdel af 2011.

Selve udbuddet forventes konstrueret, så der indgår forskellige frihedsgader, herunder optioner, som Københavns Kommune kan vælge afhængig af resultatet. Dermed forventes endelig beslutning vedr. pris og kvalitet først truffet, når tilbud foreligger, formentlig ultimo 2011/primus 2012.

Foreløbig tidsplan:

- Ultimo 2010: Afklaring af rollefordeling mellem Københavns Kommune og DSB (og/eller andre trafikselskaber) og udarbejdelse af eventuel samarbejdsaftale og politisk godkendelse af den
- Primus 2011: Udbudsstrategi og forretningsmodel forelægges politisk
- Primus 2011 - ultimo 2011/primus 2012: Prækvalifikation, udbud og valg af vinder
- 2012: Test i mindre skala
- Primus 2013: I drift i Københavns Kommune
- 2013 og frem: Eventuel udrulning i (Øresunds) regionen og øvrige Danmark

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

## **bilag**

[Bilag 1: Organizational Models, Global Trends, and Financing of Bike-Sharing](#)

[Bilag 2 Eksempler på priser og organisering af bycykelsystemer](#)

