



25-10-2013

Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.
2013-0233006

Bilag 1: Redegørelse for nyt by- og pendlercykelsystemet

I forlængelse af forespørgslen om nyt by- og pendlercykelsystem på Borgerrepræsentationens møde den 10. oktober 2013 redegør dette notat for følgende fire forhold:

Dokumentnr.
2013-0233006-5

Sagsbehandler
Pia Preibisch Behrens

- 1) Politiske beslutninger om nyt by- og pendlercykelsystem
- 2) Tidsplan for eventuel tilslutning af by- og pendlercykelsystemet, herunder testperiode og finansiering
- 3) Organisering, herunder Cykel DK's ejerforhold
- 4) Arealer i Københavns Kommune til Gobikes løsning

1: Politiske beslutninger om nyt by- og pendlercykelsystem

Det første politiske ønske om et nyt bycykelsystem, til afløsning af det oprindelige bycykelsystem, blev fremsat tilbage i 2007 som medlemsforslag. Ønsket gik på at få et mere tidssvarende bycykelsystem, eftersom de gamle bycykler, både som system og i forhold til kvaliteten af selve cyklen, ikke var fulgt med udviklingen. Kontraktforhold med AFA JCDecaux om reklamefinansiering af de gamle bycykler, gjorde det ikke muligt at forny det gamle bycykelsystem før efter 2012, hvor aftalerne med AFA JCDecaux udløb.

Efterfølgende er temaet bycykler siden 2008 behandlet flere gange i Teknik- og Miljøudvalget og Borgerrepræsentationen. De vigtigste milepæle i beslutningsprocessen har været:

- TMU juni 2010: Godkendelse af at adskille outdoor-reklamer fra finansiering af bycyklen med henblik på øget gennemsigtighed i økonomien, skabe mere konkurrence om opgaven, opnå en bedre trafikal løsning samt at maksimere Københavns Kommunes indtægter fra outdoor-reklamer.
- TMU maj 2011: Godkendelse af det organisatoriske set-up, herunder godkendelse af samarbejdsaftale blandt parterne om nyt bycykelsystem (Københavns og Frederiksberg kommuner, DSB og Metroselskabet A/S).
- TMU september 2011: Godkendelse af revideret samarbejdsaftale mellem parterne om udbud og organisatorisk set-up udgør den endelige aftaletekst mellem parterne.

Anbefaling overfor ØU og BR af udbudskriterier, overordnede kravspecifikationer samt principper for forretningsplan, herunder det organisatoriske set-up med Cykel DK, dvs. et DSB-ejet selskab, der på kommunernes vegne er kontraktholder over for Gobike.

- BR november 2011: Godkendelse af de af TMU anbefalede udbudskriterier, overordnede kravspecifikationer samt principper for forretningsplan, herunder det organisatoriske set-up med Cykel DK samt, at parterne hver især stiller arealer til rådighed.

På baggrund af de besluttede udbudskriterier gennemførte DSB efterfølgende et udbud, som i juni 2012 blev vundet af Gobike som det økonomisk mest fordelagtige tilbud. Heri indeholdt krav om integration med kollektiv trafik og regional udbredelse

- TMU november 2012 og BR december 2012: Godkendelse af, at Københavns Kommune indgår aftale med DSB om et nyt by- og pendlercykelsystem i ét år fra sommeren 2013 og godkendelse af at frigive anlægsbevilling på 2,1 mio. kr. til igangsætning af nyt by- og pendlercykelsystem (1,5 mio. kr.) og nedtagning af eksisterende bycykelstativer (0,6 mio. kr.). Endvidere godkendelse af anvendelse af areal til bycykelstationer i den fulde kontraktperiode. Københavns Kommune tilsluttede sig dermed projektet, men forpligtede sig finansielt kun i ét år. Denne betaling for 2013 på 1,5 mio. kr. faldt i januar 2013.
- BR oktober 2013: Godkendelse af Budget 2014. Følgende fremgår af budgetaftalen indgået mellem S, SF, Enh, RV og DF: ”Parterne har afsat midler til et moderne by- og pendlercykelsystem. Parterne er enige om, at følgende tre kriterier er udtømmende for valg af by- og pendlercykelsystem:
 - Systemet skal være bredt tilgængeligt bredt i regionen og dermed bidrage til at forbedre mobiliteten i hele regionen, koble sig på den øvrige kollektive trafik og bidrage til at mindske trængslen i byen.
 - Systemet skal være økonomisk fordelagtigt i forhold til omkostninger, drift, vedligehold mv.
 - Systemet skal hvile på et bæredygtigt juridisk grundlag.Frem mod maj 2014 testes et koncept for by- og pendlercykelsystem som besluttet i Borgerrepræsentationen d. 13. december 2012. På baggrund af denne evaluering udarbejder Teknik- og Miljøforvaltningen i juni 2014 indstilling om endelig stillingtagen til et by- og pendlersystem

og udmøntning af de afsatte midler.”

Der henvises til bilag 2 for en komplet oversigt over den politiske proces.

2: Tidsplan for testperiode og finansiering

I Borgerrepræsentationens beslutning af 13. december 2012 besluttes det, at Københavns Kommune deltager i en test fra medio 2013 til medio 2014, og at en eventuel fortsat deltagelse af projektet vil indgå i budgetforhandlingerne for 2014.

Det vil sige, at der i samme BR-indstilling er truffet beslutning om test i ét år fra medio 2013 til medio 2014 samt at eventuel fortsat finansiering indgår i budget 2014 forhandlingerne. Begge forhold er besluttet i BR-indstillingen, hvilket har skabt uklarhed omkring tidsperspektiverne.

Budgetaftaleteksten til Budget 2014 er således bygget op omkring BR-beslutningen af 13. december 2012 for så vidt angår testperioden. I budgetaftalen er ”medio 2014” blevet konkretiseret til maj 2014. Finansieringsaftale og prisaf tale derimod udløber i 2013.

Samarbejdsaftalen med DSB, Frederiksberg Kommune og Cykel DK er formuleret på baggrund af et ønske om, at Københavns Kommunes eventuelle fortsatte deltagelse i finansiering af projektet sker ved en endelig afgørelse med budgetforhandling 2014, dvs. efteråret 2013. Dette er i andre sammenhænge benævnt som en ”exit-mulighed” og består af et særligt tillæg til samarbejdsaftalen, hvor København har mulighed for at trække sig finansielt efter ét år, dvs. at København kan trække sig ud af finansieringen inden ultimo 2013. De øvrige parter – DSB og Frederiksberg Kommune – har forpligtet sig finansielt i 8 år fra januar 2013.

Med tillægget til Samarbejdsaftalen har Københavns kommune også fået mulighed for at fastholde den særlige favorable pris, som parterne har fået ved at bestille over 1.000 cykler samtidigt. Denne særlige favorable pris udløber 26. november 2013. Tidsfristen er fastsat på baggrund af forhandling med Gobike og Københavns Kommunes ønske om, at rabatten skulle kunne udnyttes, hvis Budget 2014 indeholdt beslutning om yderligere investering i bycykelprojektet.

Der er i forhold til den favorable pris i tillægget til Samarbejdsaftalen ikke mulighed for at afvente en test frem til sommer 2014. Samarbejdsaftalen hindrer dog ikke, at BR kan afvente en testperiode frem til sommer 2014 inden, der træffes endelig beslutning om en eventuel yderligere finansiering fra Københavns Kommunes side.

En anden konkret forudsætning i BR-beslutningen af 13. december 2012 er, at Cykel DK, som skal fungere som kontraktholder på kommunernes og DSB's vegne overfor leverandøren Gobike, er ejet af DSB. Med DSB's salg af ejerskabet til Gobike, har den usikkerhed omkring selskabskonstruktionen, som dette har skabt omkring projektet, ændret forudsætningerne for finansieringsbeslutningen i BR-beslutningen af 13. december 2012. Der skal således først findes en juridisk bæredygtig selskabskonstruktion, inden Københavns Kommune eventuelt kan engagere sig yderligere i projektet. Denne udfordring skal også håndteres i forbindelse med udmøntning af Budget 2014.

Der henvises til afsnit 3 vedrørende Cykel DK's ejerforhold.

Prisen (det offentlige tilskud) for de første 1260 cykler i drift der ved samarbejdsaftale med Cykel DK er ved at blive etableret nu, er pr. cykel pr. år ca. 6.000 kr. Parterne i samarbejdsaftalen køber dog ikke cyklerne, men en tjenesteydelse, som udgør et samlet by- og pendlercykelsystem bestående af både cykler, ladestandere og IT-system samt drift og vedligehold.

Hvis Københavns Kommune vil udvide systemet for 40 mio. kr. - og det sker efter 26.11 2013 - skal København betale ca. 6.500 kr. pr. cykel pr. år. På det foreliggende grundlag vil de i budgetaftalen afsatte 40 mio. kr. ikke omsættes til den særlige favorable pris, som kommunen opnåede ved at bestille samtidigt med DSB og Frederiksberg. Forvaltningen forhandler nu om, hvorvidt den særlige favorable pris fra Samarbejdsaftalen – på trods af køb af færre end 1.000 cykler - kan udvides frem til sommer 2014. Uanset om det lykkes, kan Københavns Kommune - ligesom andre aktører - indgå aftale med Gobike om køb af udvidelse af systemet på et senere tidspunkt.

3: Organisering, herunder Cykel DK's ejerforhold

Modellen for det organisatoriske set-up i projektet besluttes med BR-beslutningen den 17. november 2011. Det vil sige, at Cykel DK blev forudsat oprettet og ejet af DSB. Cykel DK har ifølge Samarbejdsaftalen alene til formål at varetage administrative opgaver i forbindelse med etablering og drift af cykelsystemet, herunder at være kontraktholder i forhold til leverandøren, GoBike.

Ved BR-beslutningen den 13. december 2012 var modellen fortsat, at det var DSB, der var kontraktholder over for Gobike og dermed også DSB - som ejer af Cykel DK - der er den aktør, som Københavns Kommune indgår aftaler med.

Cykel DK ApS blev stiftet i november 2012 på DSB's foranledning.

I foråret 2013 blev forvaltningen orienteret om DSB's salg af anparterne i Cykel DK. Efterfølgende har forvaltningen erfaret, at DSB ved stiftelsen af Cykel DK kun ejede 48% af aktierne, og at GoBike og Falck Danmark ejede 26% hver. TMU blev i foråret 2013 ikke orienteret om DSB's salg af aktiver. Borgerrepræsentationen er blevet orienteret om DSB's salg af aktiver ved notat af 5. september 2013 i forbindelse med budgetforhandlingerne 2014.

Ved salget af anparterne i Cykel DK ApS til Gobike er der sket en uhensigtsmæssig sammenblanding af leverandørens og kontraktholderens modsatrettede interesser. Forvaltningen har derfor anset det for påkrævet, at der skal ske en overdragelse af Cykel DK's rettigheder og forpligtelser i henhold til Samarbejdsaftalen til offentligt regi. Det har været forvaltningens vurdering, at dette er påkrævet og, at denne skulle afvente Trængselskommissionens anbefalinger og dermed en indikation af det forventede statslige engagement fremover, samt afklaring af Københavns Kommunes engagement i cykelsystemet i regi af Budget 2014.

Frederiksberg og DSB er enige i, at styring af kontrakten og samarbejdsaftalen fremover igen skal ske i offentligt regi. Der er flere muligheder, herunder mulighed for at etablere en fond til styring af kontrakten. Gobike er positivt indstillet på et tilbagesalg af de rettigheder og forpligtelser, der er i forhold til kontraktstyringen således, at bycykelleverandøren igen udelukkende er leverandør, som forudsat i de tidligere politiske beslutninger. Vilkårene er under forhandling. Forvaltningen arbejder inden for rammerne af de tidligere politiske beslutninger således som det også er beskrevet i indstilling til TMU den 16. maj 2011.

4: Arealer

Med BR-beslutningen af 13. december 2012 får Cykel DK ret til at bruge de arealer, der stilles til rådighed for Gobikes løsning, uanset Københavns Kommunes fortsatte finansielle engagement. Det er i BR-beslutningen formuleret således:

"Det indgår som en del af aftalen med DSB, at DSB opstiller cykelstandere til bycykelsystemet på kommunens arealer i de år, som projektet kører. Systemet har en grundlæggende trafikalfunktion og skal ses som en forlængelse af den kollektive trafik. Kommunen vil dog forbeholde sig ret til at foretage ændringer i opstillingerne på vejarealerne, hvis f.eks. ombygninger eller ændrede funktioner på vejene i øvrigt taler for det."

Det fremgår af tidligere politiske indstillinger, at projektet dækker en 8-årig periode, bl.a. nævnes en 8-årig periode flere gange i indstillingen, som BR godkender den 17. november 2011. Endvidere fremgår det af bilag 4 til denne indstilling, at: *"Parterne stiller hver*

især relevante arealer til rådighed for opstilling af cykelinstallationer uden beregning, dog under hensyntagen til hver parts gældende regler herfor.”, jf. BR-indstilling (2011-85352), bilag 4: Samarbejdsaftalen, side 9, punkt 6 (”Arealer”).

Dermed var forholdet omkring arealet afsluttet med BR-beslutningen den 13. december 2012. Forholdet var ikke gentaget i budgetnotater forud for budget 2014. Budgetnotaterne om bycykelsystemet fokuserede på scenarier og priser for et permanent finansielt Københavnsk engagement i bycykelsystemet.

Med udrulning af de 1260 cykler, som DSB, Frederiksberg og København har bestilt ved indgåelse af samarbejdsaftalen november 2012, drejer det sig om 45 arealer i Københavns Kommune, hvoraf enkelte er ejet af enten DSB, Banedanmark eller private grundejere.

Den videre proces

I BR-beslutningen af 13. december 2012 og i Samarbejdsaftalen er det forudsat, at systemet skal være fuldt ud etableret i løbet af oktober 2013. Forvaltningen har dog sammen med DSB og Frederiksbergs styregruppemedlemmer godkendt en senere udrulningsplan til fordel for forbedret design og funktion af både cykler og ladestandere – udover kravene i kontrakten. Gobike er via kontrakt med Cykel DK forpligtiget til at sikre, at systemet er i drift pr. 1. marts 2014, hvorfor godkendelse af en senere udrulningsplan er i overensstemmelse med Gobikes kontrakt med Cykel DK..

Der er med den ændrede udrulningsplan fortsat basis for en evaluering til Borgerrepræsentationen medio 2014.

Teknik- og Miljøforvaltningen er lige nu ved at forhandle med samarbejdspartnerne samt Gobike. Der arbejdes på en løsning, der gør, at den opnåede særlige favorable pris kan fastholdes frem til sommer 2014. Uanset udfaldet af disse forhandlinger vedrørende pris, så kan Københavns Kommune fortsat investere i udvidelse af systemet på et senere tidspunkt forudsat, at by- og pendlercykelsystemet kører videre i en periode uden Københavns Kommunes finansielle deltagelse.

Samtidigt skal ejerskabet af Cykel DK - eller de rettigheder og forpligtelser, der ligger i Cykel DK – ikke fortsat være ejet af Gobike, men leve op til, at der skabes et bæredygtigt juridisk grundlag.

Forvaltningens forslag til udmøntning af budgetaftaletekst for budget 2014 forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget på møde 25. november 2013.

De arealer, som Københavns Kommune har stillet til rådighed for Gobikes løsning, har Gobike ved sin aftale med Cykel DK ret til at

benytte til brug for by- og pendlercykelsystemet uanset Københavns Kommunes fortsatte engagement.

Niels Tørsløv
Centerchef Center for Trafik