



Cykelhåndtering A/S

27. januar 2015

Sagsbehandler
Anja Larsen



Eksekveringsparat?

	JA / NEJ
Udvalgsbehandlet (TMU)	Ja
Kan igangsættes uden yderligere udvalgsbehandling	Nej

Baggrund

Københavns Kommune har fået tilsagn om tilskud til projektet Cykelhåndtering A/S fra den statslige pulje ”Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering”. Med dette budgetønske vil egenfinansieringen til projektet sikres.

Teknik- og Miljøudvalget godkendte på mødet d. 27. oktober 2014 denne ansøgning samt ansøgning til Farumruten, jf. separat budgetønske for egenfinansiering til sidstnævnte.

Indhold

Cykelhåndtering A/S

Københavns Kommune ønsker med Cykelhåndtering A/S at udvikle og implementere et nyt set up for håndtering af stjålne og efterladte cykler, der i dag optager meget plads i gaderummet. Projektet udføres i samarbejde med en lang række eksterne interessenter, herunder Københavns Politi, DSB og Boligforeninger som i dag også håndterer cykler. Målet er at optimere udnyttelsen af den eksisterende cykelparkeringskapacitet og sikre at flere cykler kommer retur til den rette ejer. Dertil kommer en besparelse på kommunens udgifter til indsamling af og oprydning i parkerede cykler. Cykelhåndtering A/S er valgt som projektnavn, fordi det vil blive undersøgt, om det bedste ny set up er, at en anden aktør, fx en socio økonomisk virksomhed, håndterer opgaven eller dele af opgaven på vegne af de mange parter der i dag håndterer stjålne og efterladte cykler.

Overordnede målsætninger og effekter

Projektet Cykelhåndtering A/S vil sikre større cykelparkeringskapacitet i København. Tal fra forvaltningens cykeloprydningskampagner har vist at

10-15 % af de cykler, der står i stativerne i dag er herreløse, hvilket svarer til ca. 60.000 cykler.

Københavns Kommune og en række andre aktører bruger mange ressourcer på at rydde op i de herreløse cykler (København alene ca. 2 mio. årligt). Derudover får op mod 40.000 københavnere stjålet deres cykel og kun 1% får deres cykel tilbage fra Hittegodskontoret.

Der er derfor et stort potentiale for at skabe bedre cykelparkering i København og samtidig sørge for at flere får deres stjålne cykler retur, og at de herreløse cykler i højere grad genanvendes. Samtidig repræsenterer de mange skrotcykler en værdi der i dag kun realiseres i meget beskedent omfang, men som potentielt kan realiseres i større omfang og dermed bidrage til finansieringen af et nyt set up. Istandsættelse af cykler vil også blive søgt koblet til sociale projekter, fx i udsatte boligområder

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter og afledt effekt

(Del)aktivitet	Afledt effekt
Etablere et bredt organisatorisk set up og optimere allerede eksisterende cykelparkingskapacitet, indebærer bl.a.: <ul style="list-style-type: none"> - Analyse af muligheden i nuværende lovgivning - Udarbejdelse af business case - Dialog med boligforeninger, DSB, nabokommuner, Politi m.fl 	Hvis det store antal herreløse cykler (60.000) reduceres er der reelt skabt ny cykelparkering i byen, indledende skøn er at der derved de facto kan skabes ny Cykel P kapacitet på op i mod 20.000 pladser inden for 3-5 år
Forbedre muligheden for genfindning eller genanvendelse af stjålne cykler via centralt placerede oplagspladser med værksted og direkte adgang for borgere samt samarbejde med private firmaer der arbejder med genfindningsteknologi.	Det skønnes at procentdelen af returnerede cykler i bedste fald kan gå fra 1 % til 10% over en kortere årrække. Ud af de nuværende 14.000 skrottede cykler årligt, forventes 3.500 at kunne returneres til deres ejer, mens op i mod 3.500 kan istandsættes og genbruges.
Desuden undersøge muligheden for og arbejde på at få private eller non-profit aktører aktiveret, fx Socio økonomisk virksomheder, til den samlede opgave med håndtering af efterladte og stjålne cykler.	Borgerne får én indgang/henvendelsessted til genfindning af cykler og oplysning om cykelhåndtering. Hermed opstår der mulighed for at nå ud til flere borgere om afskaffelses- og donationsmuligheder, så færre cykler efterlades ubemærket men i stedet videregives. Dermed skabes frigøres pladser i de offentlige stativer, og led i cykelhåndteringen springes over.
Beskæftigelseseffekt, groft skøn	Netto 3-5 årsværk

Bydele

Alle bydele

Økonomi

Budgetønsket er på egenfinansieringsdelen af projektet der i alt er på 2,65 mio. kr. Egenfinansieringsdelen er 60 % svarende til 1,59 mio. kr.,

mens 40% svarende til 1,06 mio. kr. gives af Trafikstyrelsen via puljen ”Pulje til Supercykelstier og Cykelparkering”

Tabel til anlægsudgifter

Cykelhåndtering A/S har estimerede anlægsudgifter for Københavns Kommune på 1,59 mio. kr. Projektet forventes at være neutralt hvad angår driftsudgifter til oprydning i cykler eller medføre en besparelse eftersom formålet med projektet er at få en ny aktør på banen der på vegne af en række parter varetager oprydning i og indsamling af cykler.

Tabel 2. Anlægsudgifter og evt. afledte serviceudgifter

(1.000 kr. – 2015 p/1)	2015	2016	2017	2018	2019	I alt	*
<i>Anlæg</i>							
- Forprojektering herunder analyse & juridisk afklaring af muligt organisatorisk set up, dialog med interessenter	300	200				500	500
- Pilotfase, afprøvning af set-up, inkl. evt. midlertidige løsninger (indsamling, opbevaring, genfindning mv)		400				400	400
- Tilpasning af set-up		100				100	100
- Anlæg til opbevaring, genfindning og genanvendelse af cykler		500	90			590	
Anlægsudgifter i alt						1.590	1.000
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Vedligehold og drift						0	
Afledte serviceudgifter i alt							

Tabel 3. Tidsangivelse

Tidsangivelse	Måned og år
Anlægsbevilling forventes givet	Februar -marts 2016
Anlægsprojektet forventes igangsat	Maj - august 2016
Forventet ibrugtagningstidspunkt	Februar - marts 2017

Tekniske oplysninger

Risikovurdering

Projektet er afhængigt af villighed til samarbejde hos relevante samarbejdspartnere i forhold til at sikre et organisatorisk set-up der kan effektivisere cykelhåndteringen inklusiv at skabe en god business case for en ekstern aktør der overtager dele af opgaven med at håndtere cykler på tværs af de mange parter der i dag håndterer cykler. Indledende kontakt til en række kommuner og DSB har vist stor interesse for projektet. Ikke desto mindre er det et risikoelement for projektet, at det er udviklingsorienteret og afhængigt af mange samarbejdspartnere.

Særlig risiko er knyttet til fortolkning af lovgivning og etablering af samarbejde med Politiet og Hittegodskontoret, der i dag er inde over opgaven med håndtering af efterladte cykler og stjålne cykler. Det vil være en

prioritet fra opstart af projektet at godt samarbejde med disse parter for at sikre ejerskab til projektet og for at sikre at potentialet i nylige ændringer i lovgivningen vedrørende håndtering af cykler kan udnyttes, f.eks. mulighed for at flytte cykler og åbent register over stelnumre samt at få efterprøvet muligheden for at sælge efterladte cykler.

Tidligere afsatte midler

Tabel 4. Tidligere afsatte midler på området

<i>(1.000 kr. – løbende p/l)</i>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Overførselssagen for 2009 til 2010 (CP Ø)	45.000	50.000	5.000					
Budgetaftale 2011 (CP IV)	16.000	55.000	4.000					
Budgetaftale 2012 (CP V)		75.000						
Budgetaftale 2013 (CP VI)			2.000	53.500	19.500			
Overførselssagen for 2012 til 2013 (CP VII)			3.000	12.000	15.000			
Budgetaftale 2014 (CP VIII)				10.000	40.000			
Overførselssagen for 2013 til 2014				3.000	2.500	6.500		
Budgetaftale 2015 (Cykelby for Alle)						11.700	41.900	21.400
Afsatte midler i alt	61.000	180.000	14.000	78.500	77.000	18.200	41.900	21.400
<i>Heraf forbrugt *</i>	<i>61.000</i>	<i>180.000</i>	<i>14.000</i>	<i>78.500</i>	<i>77.000</i>	<i>18.200</i>	<i>41.900</i>	<i>21.400</i>

Henvisninger

- Ansøgning sendt til Trafikstyrelsen oktober 2014
- Indstilling til TMU og notat på TMU portalen vedr. ansøgning til Trafikstyrelsen