

Samarbejdsaftale mellem DSB, Metroselskabet I/S, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

1. Formål: Baggrund og formål
2. Projektbeskrivelse
3. Projektets organisering
4. Økonomi, budgetramme og finansiering
5. Kontakt til 3. mand
6. Aftaleperiode
7. Aftalens ophør / opsigelse

1. Projektets formål

For at understøtte målet om at skabe grøn mobilitet ønsker parterne at etablere et pendler- og bycykelkoncept (cykelkonceptet), som en ny gren af den kollektive trafik.

Cykelkonceptet er tænkt som et åbent system, der sikrer alle borgere og besøgende i Københavns- og Frederiksberg Kommuner adgang til at benytte de opstillede cykler.

Projektets primære målgruppe er pendlere, der ankommer til og rejser i Københavns og Frederiksberg Kommuner med tog og anden kollektiv transport, som med cykelkonceptet får mulighed for at benytte en pendlercykel til deres "arbejdsmaal".

Det er en afgørende forudsætning for projektets succes, at cykelkonceptet er robust og pålideligt, så pendlere og andre brugerne kan føle sig sikre på, at der altid er en cykel til rådighed, når man har brug for det.

Målet er, at cykelkonceptet skal være implementeret og sat i drift senest 1. maj 2013 i Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Det er parternes hensigt, at der etableres et selskab Cykel DK, som fremover skal udvikle cykelkonceptet og varetage rollen som kontraktholder over for den eksterne operatør.

Denne aftale indgås mellem parterne Frederiksberg Kommune, Københavns Kommune, Metroselskabet I/S og DSB og er i første omgang geografisk afgrænset til Københavns og Frederiksberg Kommuner.

Det er parternes intention, at cykelkonceptet udrulles til andre kommuner i Danmark og Sydsverige. Cykelkonceptet skal derfor være åbent for, at andre kommuner, virksomheder og trafikselskaber kan tilslutte sig konceptet.

2. Projektbeskrivelse

Projektet for et nyt cykelkoncept er opdelt i følgende 3 faser:

1. Udviklingsfase
2. Udbudsfasen
3. Implementerings- og driftsfase.

2.1 Udviklingsfase

Målene for udviklingsfasen er:

1. At egnede arealer for placering af cykler kortlægges.
2. At der udarbejdes konceptbeskrivelse og udbudsmateriale, der godkendes af alle parter.

Aktiviteter i udviklingsfasen består af:

2.1.1 Kortlægning af egnede arealer

DSB er ansvarlig for at kortlægge de egnede arealer ved DSB-stationerne. Kommunerne inddrages i dette arbejde. Kommunerne er hver især ansvarlige for at kortlægge og undersøge egnede arealer i andre dele af kommunerne uden for DSB-stationerne. Metroselskabet I/S kortlægger, hvilke arealer (cykelkældre) de kan stille til rådighed.

2.1.2 Udarbejdelse af konceptbeskrivelse, business case og forretningsmodel

2.1.3 Udarbejdelse af udbudsmateriale

Ansvarlig for opgaven er DSB. Kommunerne og Metroselskabet I/S inddrages i processen. Parterne skal være enige om det endelige materiale.

Finansiering: DSB og Metroselskabet I/S betaler 50 %, og kommunerne betaler 50 % i fællesskab. Kommunerne aftaler indbyrdes, hvor meget de hver især betaler af de 50 %. Trafikselskaberne aftaler indbyrdes, hvor meget de hver især betaler af de 50 %. Alle udgifter afholdt, inden denne aftale indgås, er parterne uvedkommende, med mindre andet specifikt er aftalt.

2.2 Udbudsfasen

Målet for udbudsfasen er at gennemføre en udbudsrunde. Tidsplan fremgår af Bilag B: "Milepælsplan".

Aktiviteterne i udbudsfasen består af:

2.2.1 Praktiske og formelle opgaver:

Gennemførelse af et EU-udbud, herunder indrykning af udbudsbekendtgørelse, prækvalifikation, udsendelse af udbudsmateriale, indhentning af tilbud m.v. Ansvarlig herfor er DSB. Aktiviteterne finansieres efter samme fordelingsnøgle, som fremgår af 2.1.3.

2.2.2 Udpegning af vinder/tilbudsevaluering

Ansvarlig for at evaluere tilbud er parternes fælles styregruppe med deltagelse af minimum 1 repræsentant fra hver part. Styregruppen tager beslutning om dette på baggrund af indstillingen fra arbejdsgruppen.

Accept af tilbuddet og endelig fastlæggelse af ambitionsniveau i forhold til, hvilket scenarie (antal cykler) der ønskes, forelægges til politisk godkendelse i kommunerne.

2.2.3. Indgåelse af kontrakt såfremt politisk godkendelse foreligger.

2.3 Implementerings- og driftsfase

Målet for implementerings- og driftsfasen er, at cykelkonceptet er implementeret og sat i drift i begge kommuner senest 1. maj 2013.

Idriftsættelse kan tidligst ske fra 1. januar 2013 i Københavns Kommune.
Der kan foretages en eventuel test af systemet i Frederiksberg Kommune i 2. halvår af 2012.

2.3.1. Varetagelse af kontraktforhold med den valgte operatør.

Selskabet [Cyklen DK] er kontraktholder og varetager kontrakten om implementering og drift af bycykelsystemet og kontraktopfølgning over for den/de private leverandør/er. Selskabet [Cyklen DK] finansierer denne aktivitet.

2.3.2. Implementering og drift af bycykelkonceptet

Ansvarlig: Den eksterne operatør, der udpeges som vinder af udbuddet.

Den valgte operatør skal stå for implementering og drift af bycykelsystemet i den gældende kontraktperiode. Der indgås en tilpas lang kontraktperiode, der tager hensyn til investeringerne i implementering og drift i 6-8 år inkl. eventuelle optioner på forlængelse.

3. Projektets organisering

3.1 Projektet ledes af en styregruppe bestående af repræsentanter for Frederiksberg Kommune, DSB, Metroselskabet I/S og Københavns Kommune. Parterne kan i dette samarbejde lade sig repræsentere af de personer, de løbende måtte ønske at udpege hertil.

3.2 Alle væsentlige beslutninger træffes af parterne i enighed og tages til referat.

3.3 Styregruppen består ved projektets start af én repræsentant for Frederiksberg Kommune, én repræsentant for DSB, én repræsentant for Metroselskabet I/S og én repræsentant for Københavns Kommune.

3.4 Senest d. 1. maj 2012 etableres et selskab, Cykel DK, som overtager det fulde ansvar og alle forpligtelser og rettigheder i forbindelse med Bycykelprojektets færdigudvikling og fremtidige drift, jf. Bilag A og B.

Parterne er enige om, at der senest den 1. maj 2012 skal indgås en aftale om Cykel DK's selskabsform, samt om Metroselskabet I/S og kommunernes indflydelse herpå, der kan vedlægges samtidig med politisk behandling i kommunerne af endeligt tilbud.

3.5 Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Metroselskabet I/S skal have fuld indsigt i selskabets økonomi og regnskab. Kommunerne og Metroselskabet I/S skal godkende selskabets vedtægter, inden det oprettes.

3.6 Københavns kommune, Frederiksberg Kommuner og Metroselskabet I/S får en fast plads i selskabets bestyrelse. Selskabets bestyrelse kan bestå af politikere eller embedsmænd. Der er ikke krav om, at bestyrelsen skal afholde fysiske møder. Beslutningskompetence omkring selskabet kan uddelegeres til en styregruppe, hvor alle parter er repræsenteret.

4. Økonomi, fordelingsnøgle og betaling

Parterne er enige om, at den samlede økonomi ikke kendes i detaljer, før et udbud er gennemført.

Detaljer omkring fordelingsnøgle, betaling og reklamer fremgår af Bilag A.

5. Kontakt til 3. mand

5.1 Trafikselskaber

Københavns og Frederiksberg Kommuner varetager relationen til Trafikselskabet Movia i de forhold, der vedkommer cykelkonceptet inden for de to kommuner.

Det står DSB frit for at varetage relationen til Trafikselskabet Movia og andre regionale trafikselskaber i forhold til udrulning i andre kommuner og i Sydsverige.

5.2 Presse

Parterne koordinerer i nødvendigt omfang henvendelser og udtalelser til pressen omkring cykelkonceptet. DSB kan som ejer af Selskabet udtale sig på vegne af selskabet om cykelkonceptet. Dette forhindrer ikke kommunerne eller Metroselskabet I/S i at udtale sig til pressen om cykelkonceptet.

5.3 Andre kommuner

DSB og selskabet Cykel DK er ansvarlig for at kontakte andre kommuner i forhold til at sikre en udbredelse af cykelkonceptet i Danmark og i Sydsverige.

Alle andre kommuner i Danmark kan efter 1. maj 2013 tilslutte sig cykelkonceptet ved at indgå en aftale om at købe ydelser af selskabet Cykel DK.

Der nedsættes en følgegruppe med deltagelse af alle tilsluttede kommuner. Når en kommune tilslutter sig bycykelsystemet, opnås automatisk en repræsentant i følgegruppen.

6. Aftalegrundlag

6.1 Denne aftale indeholder hensigtserklæringer for det fælles samarbejde og er ikke bindende i juridisk forstand. Der udarbejdes først en endelig og bindende aftale, når Parterne har løst alle væsentlige udestående spørgsmål, og det endelige aftalekompleks har opnået politisk godkendelse hos alle parter og underskrevet efter hver Parts regler

herfor. Der forventes ikke at foreligge en endelig godkendelse hos Parterne, førend en udbudsrunde er gennemført, og projektets endelige udformning er veldefineret.

7. Aftalens ophør / opsigelse

Hver Part kan til enhver tid frit vælge at udtræde af projektet, hvilket straks skal meddeles til de øvrige Parter skriftligt. Parternes forpligtelser indskrænkes derefter til de gældende regler om tavshedspligt og beskyttelse af den anden Parts forretningshemmeligheder.

8. Underskrifter

Aftalen underskrives i tre enslydende eksemplarer, ét til Københavns Kommune, ét til Frederiksberg Kommune og ét til DSB.

København, den

Frederiksberg, den

København, den

For Københavns Kommune:

For Frederiksberg Kommune:

For DSB:

Navn og stilling

Navn og stilling

Navn og stilling

København, den

For Metroselskabet I/S:

Navn og stilling