

Evaluering af Bycyklen i København.

Sekretariatschef Søren B. Jensen / fuldmægtig Britta Krogh-Lund Københavns kommune, Magistratens 4. afdeling.

Oplæg til trafikdage på Aalborg Universitet 25. august 1997.

Her i august 1997 står Bycyklen i København midt i projektets tredje sæson, og Bycyklen er ved at bide sig fast som en permanent del af det københavnske trafikbillede.

Der har ikke i projektets første to leveår været midler til at foretage en systematisk undersøgelse af, hvordan Bicyklerne bruges, men der findes registreringer af cyklerne i stativerne samt en del mere journalistiske beskrivelser.

Det er derfor meget vigtigt for erfaringsopsamlingen omkring Bycyklen, at Transportrådet har bevilliget støtte til en evaluering af projektet i 1997. Det er Danmarks Tekniske Universitet ved Jan Grubb Laursen, der står for undersøgelsen, og der afrapporteres i slutningen af året. Jeg har dog fået lov til at se lidt på det foreløbige materiale og kan vise nogle eksempler fra undersøgelsen.

Også ZEUS-Projektet ("Zero and low Emission vehicles in Urban Societies") under EU har givet midler til evaluering af Bycyklen i de næste par år.

Det følgende er altså min vurdering af Bycyklen 1995 - 97, og jeg vil indlede med en meget kort beskrivelse af bycykelsystemet.

Bycyklen må kun bruges i Københavns Indre By afgrænset af Sørerne, Havnen og Christianshavns Vold, et område der svarer til P-betalingszonen. Bicyklerne frigives fra et stativ mod en pant på 20 kr., som det kendes fra supermarkeder. Pengene fås tilbage, når cyklen stilles igen i et af de 120 stativer.

Og hvordan er så de første 3 år af projektets levetid er gået.

1. år:

Efter en række tilløb i begyndelsen af 90'erne kom projektet i gang i 1995.

Den økonomiske baggrund for startskuddet var, at Den Grønne Fond gav støtte på ½ mill.kr. til Bycyklen, og Miljøministeriets trafik- og miljøpulje gav 2 mill. kr. i støtte til Københavns kommune.

Borgerrepræsentationen besluttede at stille det fornødne antal bycykelstativer til rådighed, og sammen med Wonderfull Copenhagen, Kulturministeriet og Turistministeriet at yde tilskud til fondskapitalen til den nyoprettede Fonden Bycyklen i København.

De første 1000 cykler blev bestilt, og de første sponsorkontrakter kunne tegnes. Det var Netto og Politiken, som hver gav 1 mill. kr. over tre år for at have 300 cykler hver på gaden i denne treårige periode.

I januar 1995 blev det besluttet, at Bicyklerne skulle på gaden i maj 1995. Vi burde have brugt 1 år mere på planlægning. Problemerne haglede ned over os.

Bycykelstativerne med tilhørende reklamestandere skulle udvikles, produceres og placeres af kommunen inden for en tidsramme på 3 måneder. Det blev til 120 stativer med plads til 1500 Bicykler fordelt over området. Det kommunale engagement var ganske omfattende både teknisk og økonomisk.

Den øvrige økonomi i projektet skulle komme dels fra sponsorerne, der skulle finansiere køb af nye cykler, dels fra provenu fra plakatsalg på reklamestanderne ved stativerne, der skulle betale den løbende drift.

Og så blev det maj, premiere, fest og farver og smukke taler. Men - det var ikke alle, der havde forstået eller accepteret de grænser, der var sat for brugen af cyklerne, og det var svært at holde Bicyklerne i Den Indre By. Hip-hopperne så sig sure på de reklamebemalede cykler, kørte en del af cyklerne ud af bymidten til brokvartererne, hvor de blev og brugt og så som legetøj.

Halvdelen blev inde i bymidten, hvor brugen af cyklerne var enorm. Bicyklerne stod kun få minutter i stativ, før de var i brug igen. Det første år var der cykelkurv foran, men den måtte afmonteres, for den blev brugt til en ekstra passager, og det var ikke meningen.

Bycyklen havde ikke opbygget en driftsorganisation, der kunne opfange denne hårde brug af cyklerne, og cyklerne var ikke stærke nok, til at modstå den hårde brug. Derfor var der det første år alt for mange skadede Bicykler i stativerne og rundt omkring i byen både inden- og udenfor området. Vi ansatte hip-hoppere til at hjælpe med indsamling af skadede cykler og småreparationer, mens Hells Angels og andre indsatte i Vestre Fængsel tog sig af de alvorligere reparationer. Det blev besluttet at tage cyklerne ind for vinteren lige inden jul til renoivering inden næste sæson.

På trods af alle disse problemer var Bycyklen stadig meget populær både blandt borgerne og politikkerne, og der var ikke tale om at lukke projektet. Økonomisk kom Bycyklen ud af 1995 med at have opbrugt fondskapitalen på 300.000 kr., men med skindet på næsen.

2. år.

I 1996 var København Europæisk Kulturby, og under temaet Den Grønne Kulturby blev der fokuseret på cyklekulturen. Bycyklen skulle være en ny del af denne kultur, og da projektet var planlagt til at vokse, var der sat penge af i budgettet for 1996 til flere stativer. Der var etableret stativplads til 1500 cykler, men der var aldrig fyldt i stativerne, så det var cykler og ikke stativer, der manglede.

Københavns kommune besluttede derfor at de 2 mill. kr., der var afsat til stativer blev brugt til indkøb af 1000 nye kulturbycykler. Erfaringerne fra det første års drift gjorde, at man bestilte et langt kraftigere stel og i det hele taget en tungere cykel. Cykelleverandøren tilbød 700 forstærkede stel gratis oven i leverancen af de 1000 nye, så der i alt kunne komme 1700 Bycykler på gaden i 1996.

Så ud over at samle 1000 nye cykler, skulle vi skrælle 700 gamle cykler og påmontere delene på de nye stel. Cyklerne samles i Danmark af dele fra mange lande, f.eks. kommer dækkene fra Indien, sadler og dæk fra Italien, støtteben fra Sverige, håndtag fra Finland, kæder fra Portugal, stel fra Taiwan mens låse og sadelpinde er danske.

Det var mere end Vestre Fængsel kunne klare, så der var problemer med at klargøre de 1700 cykler. Cyklerne skulle på gaden den 5. maj som led i det samlede kulturbyprogram, men kun ca. 1000 nåede at blive færdige til denne dag. Resten kom først på gaden i løbet af sommeren.

I 1996 var Bycyklerne væsentligt stærkere og hærværket mindre. Serviceniveauet blev forsøgt hævet, ved at Københavns kommunes gaderenholdelse indsamlede cykler til reparation indenfor Bicykelområdet mens 3 x 34 samlede cykler udenfor området, ingen af stederne særligt effektivt.

Sponsorsalget var vanskeligt efter 1. års lidt triste syn med stativer med cykler, som alle trængte til reparation, men der kom trods alt et par store sponsorer, Post Danmark og Coca-Cola samt en del mindre.

1996 vil jeg selv betegne som noget, der nærmede sig en succes.

Bycyclens image var klart forbedret og den udenlandske omtale var enorm og meget positiv. Men driften var dårlig og dyr, så i efteråret truede en betalingsstandsning. Der blev indgået

en kreditorakkord med kreditorerne, og fængselsvæsenet overtog maskiner og reservedelslager.

I 1996 forsvandt der også en del cykler ligesom året før. Vi tror især, et af kulturbyarrangementerne - Tall Ship Race - med skoleskibe fra hele Østersøområdet, kostede os mange cykler. Årets tab opgjort ved vinterrenoveringen var ca. 300 cykler svarende til små 20 %.

3. år.

I 1997 går Københavns kommune med i et større EU-projekt ZEUS omkring El-biler og anden mindre forurenende transport. København dækker de brede trafikpolitiske aspekter for at begrænse CO²-udslippet og påtager sig en række cykelaktiviteter. Bl.a. er der brugt 1 mill. EU-kr. til køb af 600 Bycykler, så bycykelbestanden med sidste års tab kommer op på en beholdning på ca. 2000 cykler.

Baggrunden for midlerne fra ZEUS-projektet er, at styrke koblingen offentlig transport ind til bymidten og så brugen af Bycyklen resten af vejen til det endelige bestemmelsessted. Derfor sættes i 1997 hver dag alle reparererede Bycykler ud ved stationerne.

Der tegnes flere sponsorater, bl.a. en række kommunale: Sund By, Jobformidlingen, Københavnerinformation og Den Byøkologiske Fond.

Det går stadig dårligt med at servicere systemet og målet, at der ikke må stå en skadet Bycykel i et stativ mere end to døgn, kan ikke holde. Derfor indgås aftale med et værksted under Revacenter København - Inerfa, der sætter 2 servicebiler med hver to mand ind og klarer alle mindre reparationer ved stativerne. Det sparer en masse transport til værksted og holder en større del af Bycyklerne på gaden.

I 1997 har Bycyklerne været langt mere synlige i gadebilledet, og hærværket er meget lille. Der er dog stadig tendens til, at folk tager cyklerne med hjem og bruger dem, som om det var deres egen cykel. Økonomisk er der udsigt til et lille overskud i 1997, så fondskapitalen langsomt kan reetableres.

I efteråret 1997 opsættes nye skilte ved udkørslen fra Bycykelområdet og P-zonen. Skiltene viser, at her stopper Bycykelzonen. Når skiltene er kommet op, vil politiet gennemføre en 2 ugers kampagne for korrekt brug af Bycyklen. Dette vil kraftigt medvirke til at holde Bycyklerne indenfor området.

Økonomi

1000 kr.	1995	1996	1997	(budget)1998
Sponsorer	1.100	1.100	1.500	1.800
Plakatindtægt	150	500	500	500
Forsikr. Erstatning	0	200	0	0
Omsætning	1.250	1.800	2.000	2.300

Offentlige midler til investeringer inkl. Fonde og EU

Stativer	120 à 40.000	4,8 mill. kr.	Københavns kommune
køb af	1000 cykler	2,0	Trafik- og Miljøpuljen
Køb af	1000 “	2,0	Københavns komm. K 96
Køb af	600	1,0	<u>EU, ZEUS</u>
I alt		9,8 mill. kr.	

Problemer med en manglende serviceorganisation.

Som projektet er kørt indtil nu æder driften alle indtægter, så der i den nuværende driftsform aldrig bliver plads i økonomien til at erstattede mistede cykler eller udskifte nedslidte cykler.. En bedre servicering af bycykelsystemet er også nødvendig for at tiltrække nye sponsorer og vil i høj grad lette sponsorarbejdet.

Parterne omkring Bycyklen søger derfor nu støtte til etablering af en egentlig serviceorganisation gennem midlerne fra Puljen til Grøn Beskæftigelse, så servicering på gaden, indsamling af cykler, reparation, samling af cykler, og udsætning af cykler samles i én organisation, med én daglig ledelse.

I organisationen bliver der 9 grønne job, med 4 servicevogne, 2 indsamlingslastvogne og eget værksted. På længere sigt mener vi, at der bliver økonomi i projektet til nogle varige grønne job. Der skal stadig være revalidender beskæftiget i projektet som forberedelse til arbejdsmarkedet.

Hvis denne ansøgning går igennem, skal Bycykelfonden kun betale reservedele - ca. ½ mill., kr. om året til driften. Så er fondets arbejde kun sponsortegning, som i princippet ved provisionsafklønning kan hvile i sig selv.

Så bliver der plads i Fondens økonomi, og indtægterne fra sponsoraterne kan, som det hele tiden har været meningen, gå til køb af nye Bycykler.

Hvordan bruges bycyklerne.

Hvordan bruges bycyklerne?

Hidtil har vi ikke haft noget overblik over, hvordan bycyklerne bruges, men de er beregnet både for københavnernes og turisternes. Det forsøges at koble bycyklerne til den kollektive trafik; det sker ved hver morgen at stille de reparerede cykler ved S-togstationerne.

Med støtte fra Transportrådet er DTU, ved Jan Grubb Laursen og en studerende i gang med at undersøge, hvordan bycyklerne bruges. De afreporterer ved årets udgang, men jeg har fået nogle tal fra de første tællinger og interviews.

Vesterbros Torv, ligger på grænsen af bycykelområdet. Her er der halvvejs gennem undersøgelserne, med tællinger 15 maj, 18 juni og 19. august, gennemført 59 interviews, der er bearbejdet for at kunne præsentere nogle foreløbige resultater. På de øvrige 5 interviewsteder er indtil videre gennemført 174 interviews, i alt altså 233 interviews. Oplysninger om alder og køn er bearbejdet dels for Vesterbros Torv, dels for det samlede materiale for at se, om Vesterbros Torv er nogenlunde repræsentativt. Det viser sig, at i det samlede materiale er 76% af brugerne mænd, mens tallet på Vesterbros Torv er endnu højere, 88%. I det samlede materiale var en forbavsende stor del, 67%, i aldersgruppen 16-30 år, mens tallet for Vesterbros Torv også her var endnu højere, 75%. Andelen af udenlandske turister i det samlede materiale var 43%, mens det på Vesterbros Torv var noget mindre, 21%.

Bycyklerne på Vesterbros Torv bruges typisk i meget kort tid (65% i et kvarter eller mindre - dog eksklusive de udenlandske turister). Knap halvdelen (43%) havde planlagt, at de ville bruge en bycykel, mens resten var spontane brugere. For næsten to tredjedele (61%) ville gang være alternativ til bycyklen, mens næsten alle af de resterende ville have taget bussen.

Udenlandske turister udgør måske mere end en tredjedel af brugerne. I modsætning til københavnernes bruger de sandsynligvis cyklen i lang tid, flere timer eller måske hele dagen. Det gøres op senere.

Forfølgelse af bycykler (de spottes i den centrale del af bycykelområdet og den resterende del af deres cykeltur registreres på et skema) viser stort set det samme billede som interviewene. Yngre mænd er en dominerende brugergruppe. Turister kører ofte et par stykker eller endnu flere sammen og bruger ofte cyklerne i flere timer. Nogle tager den store sightseeing med Christiania, Nyhavn, Amalienborg, Gefionspringvandet, Den lille havfrue mv. Forfølgelserne viser i øvrigt, at mange cykler mod ensretninger eller på anden måde bruger cyklen som om de var til fods.

Et par cases kan illustrere hvordan bycyklerne bruges:

- 10.27 Studiestræde. Yngre mand kørte ad Landmærket til Skt. Pederstræde, hvor han købte brød hos bageren. Til Nørregade og Dyrkøb, hvor han parkerede bycyklen i et sta-

tiv, fik sine 20 kr. retur og gik til kaffepause på sin arbejdsplads. Turen havde taget ca. 5 min.

- Sidst på eftermiddagen, stativ på Nørreport. Yngre arbejdsmand skulle sandsynligvis hjem fra arbejde. Kørte ad Frederiksborggade, Nørrebrogade, Sjællandsgade/Stevnsgade, Jagtvej, Nannasgade. Satte cyklen ind i aflåst opgang, hvorefter han gik (for sandsynligvis at tage bycyklen igen næste morgen).
- 15.30, Kongens Nytorv ved Magasin: 14 årig pige i selskab med 4 rulleskøjtølbende kammerater. Ad Holmens Kanal, Stormgade, H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Roskildevej. Forfølgelsen blev opgivet kl. 15.55 ved foden af Valby bakke, langt udenfor bycykelområdet.
- 17.08, Kongens Nytorv, 4 unge mænd på hver sin bycykel. Langs Gammel Strand, diskuterede ivrigt hvor de skulle tage hen, endte på Rådhuspladsen kl. 17.25, hvor de slog sig ned og hyggede sig. Kl 17.46 stoppede registreringen, da situationen ikke så ud til at ville ændre sig foreløbig.

Et af de store spørgsmål er stadig, hvor den del af cyklerne, der ikke aktuelt er ude at køre befinder sig. Ideelt set burde de stå i stativerne, men gentagne optællinger ligger på omkring 100 cykler i samtlige stativer og ikke på noget tidspunkt over 135. En nattælling d. 18. august 1997 viste, at kun 96 Bycykler stod i stativerne.

Ved tællingen d. 18 juni havde Bycykelfonden 1909 cykler, hvoraf godt 1100 var på gaden, mens godt 500 var under reparation eller klargøring, og 250 nye cykler var på lager. Det er ikke muligt på nuværende tidspunkt at gøre rede for hvor stor en stor del af de 1100 cykler, der skulle være offentligt tilgængelige er det i praksis. Nogle af dem bruges måske delvist som private cykler, der er taget ud af cirkulation. Tællinger på grænsen til bycykelområdet og registrering af hvilke stelnumre der genfindes i stativer og ved reparation, skal være med til at afklare dette.

Oplæg til diskussion.

Hvilken trafik- og miljøpolitisk betydning har Bycyklen?

Hvor langt er der til det langsigtede mål, at flytte trafikanter med ærinde i den Indre By fra bil til kollektiv transport kombineret med Bycykel.

Hvad betyder Bycyklen som symbol og markedsføring for en bæredygtig by ?

Imagemæssigt har projektet haft stor reklameværdi for København som grøn og miljøbevidst by, ikke mindst i forbindelse med Kulturbý 96.

I det amerikanske TV-program "Good Morning America", med 20 mill. seere blev København præsenteret som cyklernes by. Københavns gave til Bill Clinton var en Bycykel.

Vil Bicyklen som offentligt transportmiddel sprede sig til andre storbyer?
Mindst 20 europæiske byer har været i København for at se og høre om projektet.
En del af dem er i gang med tilsvarende projekter. Der er en enorm positiv interesse for projektet.

Hvordan vurderes projektets sociale funktion?
For Vestre Fængsel har projektet været et interessant alternativ til, hvad fanger ellers beskæftiger sig med. Revacenter København ser store muligheder for beskæftigelse i projektet som udslusning til det normale arbejdsmarked.
Bicyklen fremprovokerer mange diskussioner om tillid og ansvarsbevidsthed.

Bringer turisterne noget med sig hjem?
Turisterne elsker Bicyklen. Mange prøver i København at cykle for første gang, og de får en positiv oplevelse af den københavnske cykelkultur. Måske giver det en langsigtet spredningseffekt.