



Administrationsgrundlag 2021

Cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer



INDHOLD

1. INDLEDNING	3
2. BAGGRUND OG RAMMER FOR ADMINISTRATIONSGRUNDLAGET	3
3. ORGANISERING I TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN	6
4. RETNINGSLINJER FOR CYKELPARKERING	8
4.1 Overordnet praksis for forvaltningens arbejde med cykelparkering.....	9
4.2 Normer og kvalitet i nyt og eksisterende byggeri.....	10
4.3 Cykelparkering ved udeservering og vareudstilling.....	12
4.4 Løsningstyper.....	14
4.5 Cykeloprydning.....	16
5. CYKELPARKERINGSKAPACITET	
5.1 Kortlægning.....	18
5.2 Fremtidssikring.....	20
6. OPSTILLING AF MINDRE UDLEJNINGSKØRETØJER	22
6.1 By- og Pendlercyklen.....	24
APPENDIX	
• Lovgrundlag for cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer.....	26
• Juridiske opmærksomhedspunkter ved sagsbehandling af cykelparkering.....	28
• Litteraturliste.....	30

1. INDLEDNING

Københavns Kommune har i Kommuneplan 2019 og i Fællesskab København en række mål om, at flere ture skal foretages på cykel, i gang eller med kollektiv trafik, samt at flere skal bruge og opholde sig i byens rum. Igennem de sidste par år har København oplevet en stigning i cykeltrafikken og en fortsat befolkningsvækst samt introduktion af nye mobilitetsformer såsom udlejningscykler og løbehjul, hvilket er med til at øge presset på byens rum. Ligeledes stiger presset på den eksisterende cykelparkering særligt i Indre By og ved de store stationer, hvor der flere steder allerede er udfordringer med utilstrækkelig cykelparkering. På denne baggrund har Teknik- og Miljøforvaltningen brug for et administrationsgrundlag, der stiller klare rammer for, hvordan vi i det daglige arbejde med cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer prioriterer og balancerer de mange hensyn i byrummet.

Administrationsgrundlaget er primært målrettet medarbejdere i de fire afdelinger i Teknik- og Miljøforvaltningen med henblik på, at der foretages en ensartet vurdering af behov og løsninger i alt fra udvikling, planlægning og anlæg til sagsbehandling og drift. Administrationsgrundlaget giver derfor et samlet overblik over forvaltningens praksis og retningslinjer omkring cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer. Derudover henviser administrationsgrundlaget til tilhørende interne redskaber, som forvaltningen anvender i det daglige arbejde på området.

Administrationsgrundlaget er udarbejdet med ophæng i Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025, som er vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018, samt på baggrund af Borgerrepræsentationens godkendelse af takster og model for udlejningscykler og løbehjul 20. maj 2021.

2. BAGGRUND OG RAMMER FOR ADMINISTRATIONSGRUNDLAGET

Målsætninger

Administrationsgrundlag for cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer skal blandt andet bidrage til at understøtte følgende mål i Kommuneplan 2019 og Fællesskab København frem mod 2025:

- At 70 % af københavnere er tilfredse med mulighederne for cykelparkering (44% i 2020)
- At 50 % af ture til arbejde og uddannelse i Københavns Kommune sker på cykel (42 % i 2020)
- At biltrafikken udgør maksimalt 25 % af alle ture, der foretages i København (31 % i 2020)
- 90 % af københavnere oplever, at det er nemt at komme rundt i byen (76 % i 2019)

Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025

Teknik- og Miljøudvalget godkendte den 6. marts 2018 Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 som plangrundlag for at sikre bedre cykelparkeringsforhold og bedre byrum. På s. 6 i prioriteringsplanen præciseres behovet for udvikling af et administrationsgrundlag:

“Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025 giver et samlet overblik over de initiativer, som forvaltningen anbefaler at igangsætte på cykelparkeringsområdet. (...) På baggrund af planen vil forvaltningen udarbejde et administrationsgrundlag for det daglige arbejde med cykelparkering. Administrationsgrundlaget vil tage udgangspunkt i prioritering af cykelparkering, hvor der er dokumenteret behov, og vil særligt fokusere på følgende områder:

- Normer og kvalitet i byggeri, særligt ifm. kommunens egne byggerier samt gårdhaver
- Vilkår ved tilladelser til arrangementer
- Konvertering af bilparkering til cykelparkering
- Flytning af uhensigtsmæssigt parkerede cykler
- Fjernelse af efterladte cykler
- Løbende kortlægning af cykelparkeringskapacitet
- Fremtidssikring af cykelparkeringskapacitet”

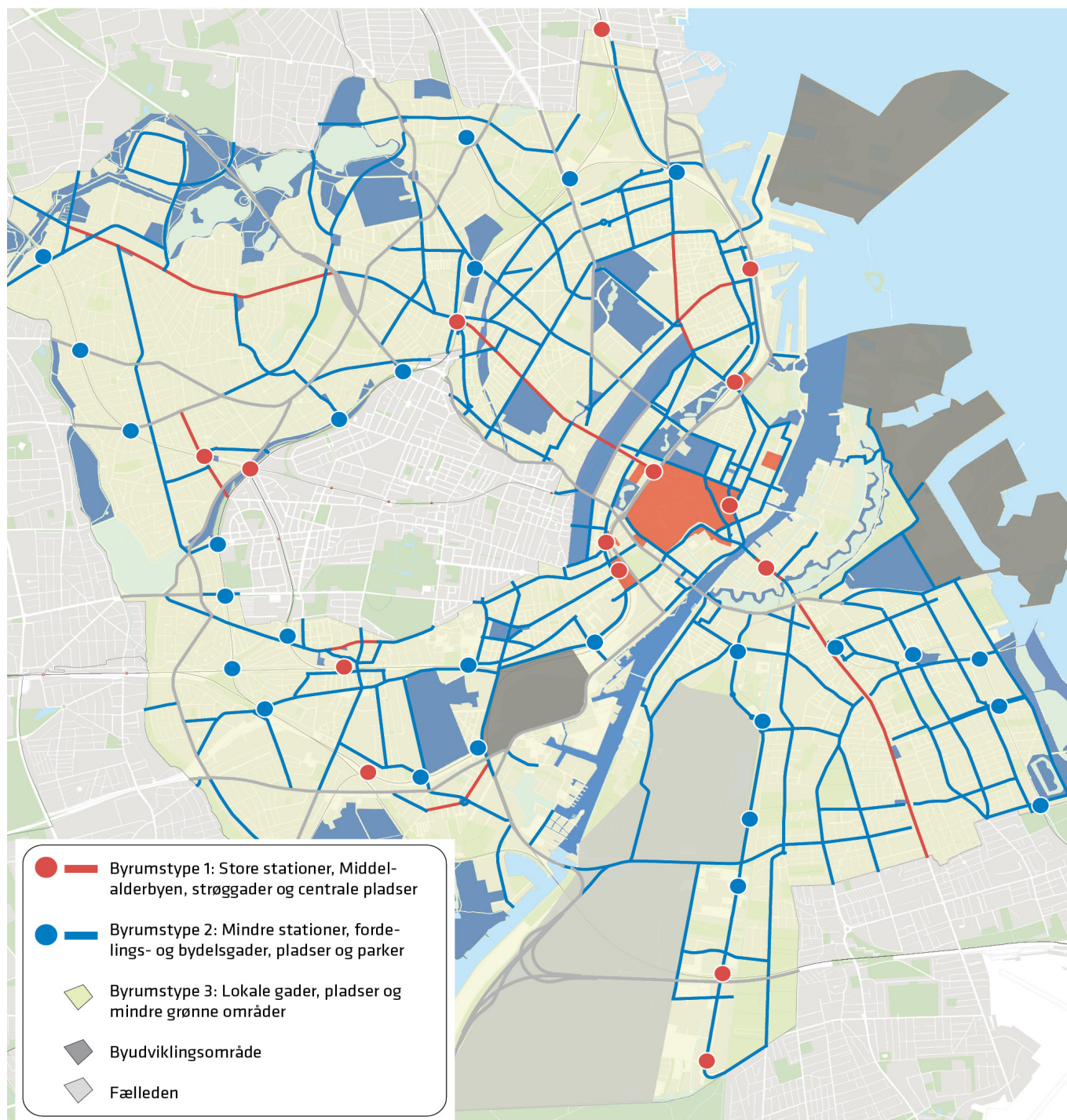
Udfordringer med cykelparkering

Københavns Kommune har et mål om at få flere til at cykle, og i takt med at flere cykler, bliver cykelparkering også en større udfordring i byen. Udfordringen er størst ved stationer, i Indre By

udlejningscykler og el-løbehjul på en række vilkår. Loven giver alle udlejere af "free-floating" udlejningscykler ret til en aftale med kommunen. For el-løbehjul til udlejning vedtog Borgerrepræsentationen i 2019 et loft på 3200 el-løbehjul fordelt på 2-4 udbydere i hele byen. Opstilling af de nye

udlejningskøretøjer i byen vil give københavnere og besøgende flere muligheder for at komme rundt i byen. Samtidig optager køretøjerne dog plads på både cykelstien og i byrummet, hvilket øger presset på byrummet yderligere.

Kort over byrumstyper



3. ORGANISERING I TEKNIK- OG MILJØFORVALTNINGEN

Tværgående samarbejde

Arbejdet med cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer går på tværs af alle fire afdelinger. De specifikke ansvarsområder for de enkelte afdelinger kan ses i organisationsdiagrammet på side 7.

Det varierende behov for tværgående koordinering af eksempelvis myndighedsbehandling, opstilling af mindre udlejningskøretøjer, anlæg af cykelstativer og drift vil blive håndteret på tværgående møder mellem relevante medarbejdere, som Mobilitet vil indkalde til efter behov. De tværgående møder har til formål at sikre en overordnet strategisk styring og ressourceanvendelse i forvaltningen.

Implementering og videreudvikling

Hvert enkelt afdeling har ansvar for at koordinere og videndele med øvrige serviceområder, hvor det er relevant, samt at dokumentere evt. komplicerede eller uhensigtsmæssige processer.

Mobilitet vil følge op på forvaltningens brug af administrationsgrundlaget og vil desuden facilitere eventuelle justeringer af administrationsgrundlaget. Ligeledes vil Mobilitet med udgangspunkt i henvendelserne samt fremdriften i konkrete anlægsprojekter og driftsindsatsen vurdere udviklingen på området, samt eventuelle behov for yderligere anlægsmidler i forbindelse med budgetindspil eller lignende.

Henvendelse til Teknik- og Miljøforvaltningen

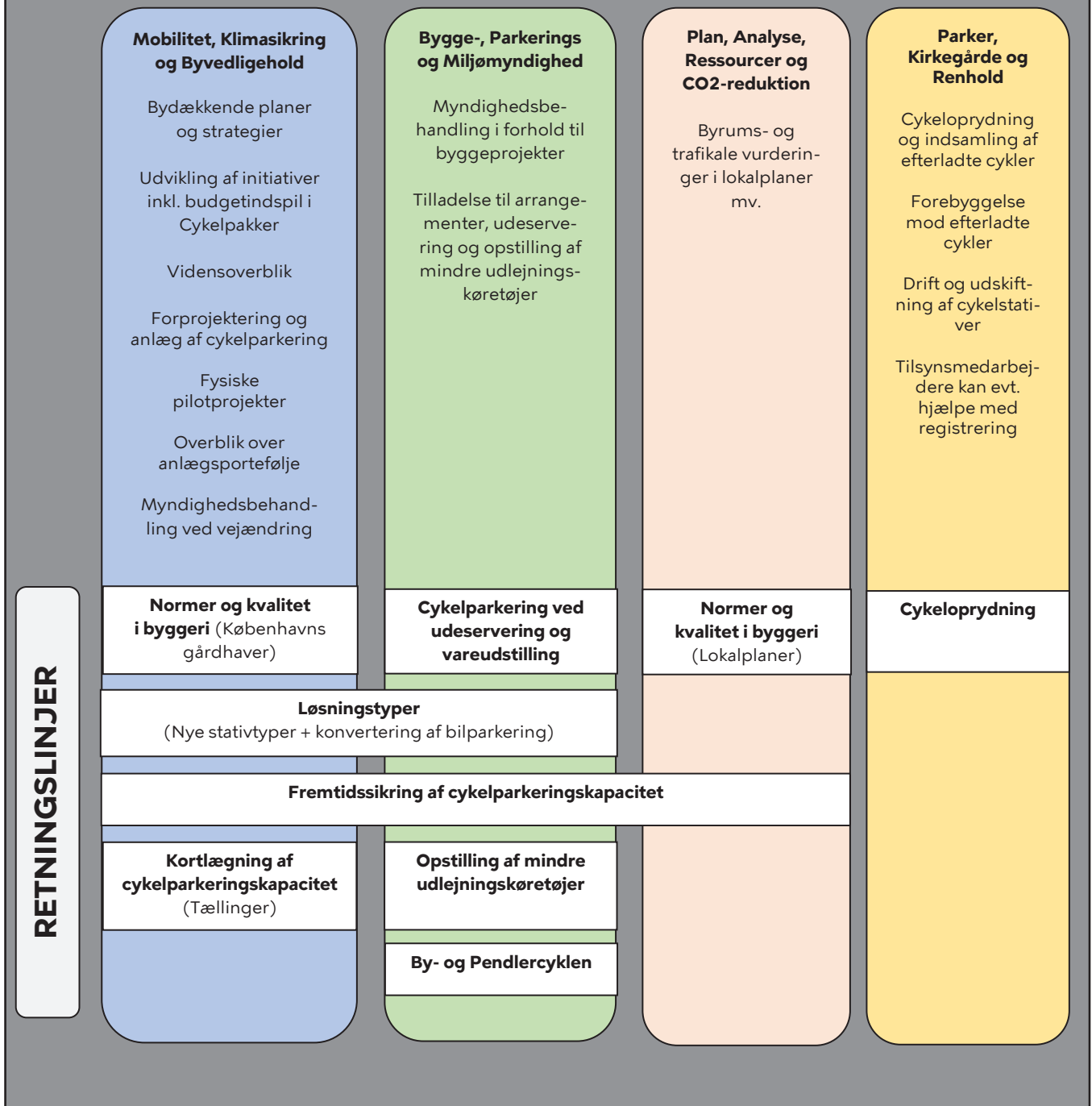
Hvis målet om øget tilfredshed med cykelparkering skal nås, skal det være enkelt for borgere og virksomheder at kontakte forvaltningen vedrørende cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer. P.t. besvares eksterne henvendelser i alle fire afdelinger (se tabeller s. 6), hvorfor det bør overvejes på sigt at etablere én indgang til forvaltningen. Det er dog uafklaret, hvordan et sådan setup forankres organisatorisk, og det vil sandsynligvis afhænge af dedikerede ressourcer til at sikre en hurtig og tværgående behandling af spørgsmål om cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer.

Henvendelser om cykelparkering	Ansvar for besvarelse
Bydækkende planlægning, stedsspecifikke henvendelser omkring cykelparkering samt igangværende bevilgede projekter	Mobilitet, Klimasikring og Byvedligehold
Cykelparkering ved udeservering og vareudstilling samt myndighedsbehandling ved byggesager	Bygge-, Parkerings og Miljømyndighed
Cykelparkering i nybyggeri i forbindelse med lokalplanlægning	Plan, Analyse, Ressourcer, CO2-reduktion
Cykeloprydning	Parker, Kirkegårde og Renhold

Henvendelser om opstilling af mindre udlejningskøretøjer	Ansvar for besvarelse
Ansøgninger om tilladelse til opstilling	Bygge-, Parkerings og Miljømyndighed
Administration samt overholdelse af retningslinjer	Bygge-, Parkerings og Miljømyndighed

Henvendelser om By- og Pendlercyklen	Ansvar for besvarelse
Ansøgning og tilladelse til opsætning af nye stationer	Mobilitet, Klimasikring og Byvedligehold
Kontraktmæssige forhold	Bygge-, Parkerings og Miljømyndighed

Organisationsdiagram for cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer



4. RETNINGSLINJER FOR CYKELPARKERING

Forvaltningens retningslinjer for cykelparkering skal skærpe det løbende arbejde med at fastholde den nuværende kapacitet samt øge kapaciteten under hensyntagen til øvrige interesser og hensyn i byen. Retningslinjerne er differentieret efter de tre byrumstyper, som er defineret i prioriteringsplanen. De udgør et fælles grundlag for hele forvaltningens arbejde, lige fra udvikling, plan-

lægning og dialog med øvrige interessenter til anlæg og drift. Retningslinjerne er dels rettet mod forvaltningens interne praksis, eksempelvis i form af prioritering af cykelparkering i egne anlægsprojekter, dels mod forvaltningens dialog med eksterne aktører, eksempelvis i forhold til lokalplaner, udeservering mv.

RETNINGSLINJER FOR CYKELPARKERING:

- **Overordnet praksis for forvaltningens arbejde med cykelparkering**
- **Normer og kvalitet i nyt og eksisterende byggeri**
- **Cykelparkering ved udeservering og vareudstillinger**
- **Løsningstyper**
- **Cykeloprydning**

4.1 OVERORDNET PRAKSIS FOR FORVALTNINGENS ARBEJDE MED CYKELPARKERING

Helhedsorienteret vurdering

Forvaltningen vurderer alle sager om cykelparkering ud fra et helhedsorienteret perspektiv i forhold til, om der er et behov, om det er fysisk muligt og hensigtsmæssigt, og om der er afsat anlægsmidler. Opsætning af cykelparkering skal altid tage hensyn til øvrige formål såsom tilgængelighed, ophold, begrønning mv.

Som udgangspunkt prioriteres projekter, hvor behovet for cykelparkering er størst. Det vil ofte betyde, at projekter i byrumstype 1 prioriteres højest og byrumstype 3 lavest. Der skal dog altid laves en konkret vurdering af cykelparkeringsbehovet uanset område, da der nogle steder i byrumstype 3 kan være et stort, lokalt cykelparkeringsbehov. Det er centralt at foretage en tilpasning til de konkrete steder i byen, hvor hensyn til stedets egenart og eksisterende byrumsfunktioner imødekommes. Arkitekturpolitikken ligger overordnet til grund for de konkrete vurderinger, mens øvrige redskaber og planer også kan inddrages, eksempelvis Byrumsparemetre, Egenartsanalyse mv. Se en liste over de mest relevante politikker, planer og redskaber på s. 30-31.

Offentligt eller privat areal

Om et areal er offentligt eller privat er afgørende forhold for, hvordan kommunen kan involvere sig i et projekt om cykelparkering. De offentlige arealer dækker over offentlige veje, pladser og parker, mens de private arealer dækker private fællesveje og private matrikler. Det skal understreges, at forvaltningens indsats vil være et supplement til de private cykelparkeringsforhold. Det vil sige, at private grundejere fortsat skal stille cykelparkering til rådighed på private arealer for eksempel, når der er stillet krav herom i lokalplan eller i byggetilladelse. Kommunen og private bygherre kan som udgangspunkt ikke etablere cykelparkeringspladser på offentlig vej, som erstatning for cykelparkeringspladser nedlagt på privat areal til andre formål. Se en liste over juridiske opmærksomhedspunkter i forbindelse med sagsbehandling af cykelparkering på s. 28-29.

Den konkrete praksis for etablering af cykelparkering tager udgangspunkt i "Retningslinjer for etablering af cykelparkering" og "Retningslinjer for indretning af byens rum" (Tekniske standarder for veje, pladser og parker).

Tekniske standarder for veje, pladser og parker

Anlægsprojekter i kommunen skal laves med et helhedssyn for byrummet og brug af tekniske standarder, retningslinjer og krav, herunder et helhedssyn fra facade til facade for at sikre høj kvalitet i byrummet. På den måde tilgodeses byens behov samt, at anlægsprojekterne understøtter en by med liv, kant og ansvar.

For mere information: www.kk.dk/artikel/tekniske-standarder-veje-pladser-og-parker

4.2 NORMER OG KVALITET I NYT OG EKSISTERENDE BYGGERI

Regulering af cykelparkering i kommuneplanen

I kommuneplanen stilles der krav til antallet af stativer, som skal etableres i forbindelse med nybyggeri. Antallet af stativer afhænger bl.a. af byggeriets funktion og er præciseret i skemaet nedenfor.

Funktion	Norm	Heraf pladskrævende cykler	Overdækningskrav
Boliger (0)	4 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Ungdomsboliger	4 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Erhverv (0,1)	3 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Uddannelsesinstitutioner (2)	1 pr. 2 studerende og ansatte		Som udgangspunkt min. 50 %
Grundskoler (2)	1 pr. 2 elever og ansatte		Som udgangspunkt min. 50 %
Daginstitutioner	2,5 pr. 100 m ²	1 pr. 250 m ²	Som udgangspunkt min. 50 %
Butikker, dog foretages en konkret vurdering for butikcentre, stormagasiner og store udvalgsvarebutikker	4 pr. 100 m ²	1 pr. 500 m ²	Som udgangspunkt min. 50 % for ansatte
Ved andre end de ovenfor nævnte funktioner kan der i fornødent omfang stilles krav om cykelparkering på baggrund af konkret vurdering.			

Ovenstående henvisninger i () er nærmere beskrevet i Kommuneplan 2019: kp19.kk.dk

Udover antallet af stativer stilles der også tre generelle krav til kvaliteten af cykelparkeringen:

- Cykelparkering skal anlægges, således at den er let tilgængelig for brugerne.
- Cykelparkering skal som hovedregel anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne.
- Overdækning kan etableres i skure eller som en integreret del af byggeriet.

Cykelparkering i lokalplaner og byggesager

Nedenstående er en konkretisering af, hvordan forvaltningen vurderer 'let tilgængelig cykelparkering', og en udfoldelse af hvad forvaltningen forstår ved "i umiddelbar nærhed af indgangspartierne". Afstandsforhold og indretning udfoldes dermed mere end beskrevet i kommuneplanen.

Forvaltningen lægger særligt vægt på:

1. Cykelparkeringen skal placeres, så den er attraktiv og intuitiv at bruge, og den skal udformes logisk med gode adgangsforhold. Gæsteparkering til butikker, arbejdspladser mv. placeres i umiddelbar nærhed af indgangsdøre.
 2. Parkering placeres på cyklistens rute fra A til B og ved bolig maks. 30 meter fra opgangsdør.
 3. Rampehældninger ≥ 70 promille skal suppleres med elevator, når parkering til ladcykler placeres i parkeringskælder eller hævede gårdrum. Rampehældning kan være maks. 150 promille over en afstand på 15 meter og kræver et tilkørselsareal frem mod rampen.
 4. For ramper med kørespor i begge retninger er der ikke behov for cykelbane i retningen ned ad rampen. Da stejle ramper kan medføre, at cyklister slingrer på vej op, bør der være en cykelbane i denne retning på minimum 1,5 meter. Desuden bør store gradienter og skarpe kurver ikke kombineres.
 5. Stativer i dobbelthøjde skal være lette at betjene (f.eks. med hydraulisk udveksling), og der skal medregnes manøvreareal på min. 2,5 meter.
 6. Cykelstativer placeres, så den generelle tilgængelighed til byggeriet sikres.
- Forvaltningen anbefaler:
7. Cykelparkeringen vises med tydelig skiltning/afmærkning.
 8. Parkering i konstruktion skal være tryk.
 9. Der er et bredt udvalg af stativtyper, som tilgodeser cykler af forskellig karakter.
 10. Overvejende udendørs stativer bør have mulighed for fastlåsning af cykel til stativ.

Cykelparkering ved nyanlæg af fælles gårdhaver

Ved udformning af en fælles gårdhave prioriteres plads til cykelparkering på linje med plads til affald, ophold, leg, klimasikring, træer og bynatur jf. administrationsgrundlag for Københavns Gårdhaver. Gennem en ejer- og beboerinvolveringsproces vægtes disse forskellige funktioner ud fra beboernes behov og ønsker og i et samspil med forvaltningens politikker. Forvaltningen arbejder som udgangspunkt for at skabe cykelparkering til det antal cykler, der står i gården inden den fælles gårdhave anlægges. Ofte er der beboerønsker om yderli-

gere cykelparkering i gården og bedre adgang til cykelkældre. Disse ønsker indarbejdes ud fra de muligheder, der er i gårdens fysiske udformning og projektets økonomi. Hvis gårdens fysiske udformning ikke tillader opsætning af tilstrækkelig cykelparkering, undersøger forvaltningen mulighederne for at konvertere bilparkering til cykelparkering på gadeareal. Konvertering af bilparkering til cykelparkering på offentlig vej forudsætter samtykke fra Københavns Politi og afhænger som udgangspunkt af en politisk godkendelse.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Regulering af cykelparkering i kommuneplanen	<ul style="list-style-type: none">• Cykelparkeringen skal anlægges, således at den er let tilgængelig for brugerne• Cykelparkeringen skal som hovedregel anlægges i umiddelbar nærhed af indgangspartierne• Overdækning kan etableres i skure eller som en integreret del af byggeriet		
Københavns Gårdhaver	I forbindelse med etablering af fælles gårdhaver skal der sikres tilstrækkelig cykelparkering enten inde i gården eller alternativt på gadeareal fx ved at konvertere bilparkering til fordel for cykelparkering.		

Interne redskaber og supplerende information

- Kommuneplan 2019
- Cykelparkering i nybyggeri - Best practice og københavnske erfaringer
- Cykelparkeringshåndbogen
- Administrationsgrundlag for Københavns Gårdhaver
- Gårdhaveparametre for Københavnske Gårdhaver



Integreret cykelparkering i P-hus Lüders, Nordhavn



Fornyelse af gårdhave med cykelparkering på Gl. Kalkbrænderivej, Østerbro.

4.3 CYKELPARKERING VED UDESERVERING OG VAREUDSTILLING

Københavns Kommune har et mål om at få flere til at bruge byens rum, og derfor er der sket en stigning i antallet af tilladelser til brug af vejareal til publikumsrettede funktioner samt udeservering. Disse aktiviteter tiltrækker i sig selv flere parkerede cykler, hvilket typisk øger presset i områder, hvor der ofte i forvejen er for få cykelparkeringsstativer.

Forvaltningen ønsker som udgangspunkt ikke at flytte eller nedlægge cykelstativer på baggrund af ønske fra private aktører fx restauratører, der

ønsker at benytte arealet til udeservering. Afgørelsen skal bero på en konkret vurdering, og skal samlet set bidrage til at øge kvaliteten af og tilgængeligheden til det givne byrum.

Anmodning om tilladelse til opstilling af cykelstativ med navn/logo vurderes konkret. Disse vil muligvis kunne bidrage til mere ordnet cykelparkering i butikkernes åbningstid.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Tilladelse til udeservering	Forvaltningen ønsker som udgangspunkt ikke at flytte eller nedlægge cykelstativer på baggrund af ønske fra private aktører fx restauratører, der ønsker at benytte arealet til udeservering.		
Opstilling af løs cykelparkering - fx integreret i et skilt - ud for butik	Der opkræves en afgift for opstilling af løse reklameskilte ved butikker og restauranter. Opstilling af løst cykelstativ foran butik eller restaurant kan tillades uden betaling. Stativet må efter en konkret vurdering bære butikkens eller restaurantens navn/logo. Såfremt det fremstår som et reklameskilt, behandles det som et skilt, hvor der opkræves betaling. I alle tilfælde skal kommunen ansøges og vurdere om det er foreneligt med fremkommeligheden. Kun i butikkernes åbningstid (kl. 8-24) jf. generelle vilkår for skilte- og vareudstillinger.		
Tilladelser til vareudstillinger i forbindelse med butikker, ud foran egen facade (traditionelle udlejningscykler)	Forvaltningen giver efter en konkret vurdering tilladelser til vareudstillinger af udlejningscykler i forbindelse med butikker op til egen facade, som udgangspunkt maksimalt 150 cm. (Se yderligere beskrivelse under "traditionelle udlejningscykler" på s. 24)		



Cykelparkering med udeservering i baggrunden i Blågårdsgade, Nørrebro.



Cykelparkering integreret i et skilt ved butik på Amagerbrogade. I dette tilfælde opkræves der ikke afgift.

4.4 LØSNINGSTYPER

Prioriteringsplan for Cykelparkering peger på en række løsningstyper, som kan være med til at forbedre forholdene for cykelparkering. I det følgende gennemgås praksis for disse.

Konvertering af bilparkering til cykelparkering

Bilparkering fyldte i 2020 8% af det samlede areal mellem byens huse i København, og en bilparkeringsplads kan omdannes til 8-10 cykelparkeringspladser. I tilfælde hvor der er stort behov for cykelparkering, og det kan være vanskeligt at finde plads til cykelparkeringspladser på egnede arealer som eksempelvis fortovsudbygninger mv., vurderer forvaltningen muligheden for at konvertere bilparkeringspladser til cykelparkering. Konvertering af bilparkering til cykelparkering på offentlig vej forudsætter samtykke fra Københavns Politi og afhænger som udgangspunkt af en politisk godkendelse.

Flex-parkering

På steder med et fast, men over døgnet varierende brugsmønster, kan der indføres fleksible løsninger, hvor bil- og cykelparkering tillades på forskellige tidspunkter af døgnet. Dette forudsætter aftale med lokalt driftspersonale om daglig friholdelse

af areal. Flex-parkering forudsætter et samtykke fra Københavns Politi. Overvejelse omkring uhensigtsmæssig søgetrafik indgår i Københavns Politis vurdering af mulighederne for konvertering af bilparkering og flex-parkering.

Udvikling af nye stativtyper

Københavns Kommune anvender som udgangspunkt de stativtyper, som fremgår af "Retningslinjer for brug af inventar i byens rum". I Prioriteringsplan for Cykelparkering vurderer forvaltningen, at der er et potentiale i videreudvikling af nye stativtyper med henblik på optimeret pris, funktionalitet og design. Eksempler på nye stativtyper er bl.a. pladsbesparende vertikale stativer, multifunktionelle stativer og ladcykelstativer, samt stativer udviklet med kobling til klimatilpasningsprojekter og træer. Udviklingen af nye stativtyper indgår i planen som et selvstændigt initiativ, og det videre arbejde vil afhænge af dedikerede ressourcer hertil, eksempelvis i form af en anlægsbevilling eller et internt prioriteret udviklingsprojekt. Nye cykelparkeringstyper skal godkendes og implementeres i "Retningslinjer for brug af inventar i byens rum".

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Konvertering af bilparkering til cykelparkering samt flex-parkering	Mulighederne for konvertering af bilparkering til flexparkering og cykelparkering er politisk vedtaget som en af de løsninger, der skal indgå i forvaltningens arbejde med cykelparkering, jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering. Konvertering af bilparkering til cykelparkering samt flexparkering afhænger af en stedsspecifik vurdering og vil bl.a. blive indarbejdet i anlægsbevillinger, som skal forelægges politisk behandling.		
Udvikling af nye stativtyper	Forvaltningen vil undersøge mulighederne for nye stativtyper i alle tre byrumstyper, hvis der afsættes ressourcer hertil fx gennem en anlægsbevilling eller et prioriteret udviklingsprojekt.		

Interne redskaber og supplerende information

- Principper for administrative oprettelser og nedlæggelser af parkeringspladser i København



Eksempel på cykelstativ på Islands Brygge



Flex-parkering ved Ingrid Jespersens Gymnasieskole på Nordre Frihavsgade.



I projektet Ny Mobilitet på Krusågade blev bilparkeringspladser fra april til juni 2017 midlertidigt omdannet til grønne byrum og delemobilitetsløsninger.

4.5 CYKELOPRYDNING

Mange steder i byen står cykler uhensigtsmæssigt parkeret, så fodgængere og handicappedes fremkommelighed begrænses, redningsveje blokeres og renovationsvogne ikke kan komme frem. Derudover optager efterladte cykler værdifuld plads i byens cykelstativer. På nuværende tidspunkt indsamler forvaltningen ca. 20.140 efterladte cykler årligt (2020). Det vurderes, at der findes op imod 32.000 efterladte cykler i København i alt, hvortil der kommer omkring 10.000 cykler yderligere, der efterlades årligt. Dette tal forventes at stige frem mod 2025 i takt med befolkningsvæksten og i takt med at andelen af cykelture stiger. Forvaltningen imødegår disse udfordringer gennem tre primære indsatser:

1. at fjerne efterladte cykler fra offentlig vej.
2. at rydde op i stativerne, stille cykler i formationsparkering og rejse væltede cykler op.
3. at gøre det lettere for borgere og boligforeninger at rydde op på privat areal og give gamle cykler videre til genbrug.

En skærpet indsats for cykelhåndtering indgår desuden i Prioriteringsplan for Cykelparkering som et selvstændigt initiativ, der afhænger af en politisk bevilling i forbindelse med de årlige budgetforhandlinger.

Forvaltningen har pt. to primære tilgange til fjernelse af efterladte cykler. Dels opmærkes og fjernes efterladte cykler ved brug af et intelligent ruteplanlægningsværktøj, der beregner hvilke steder, der er størst sandsynlighed for, at cykler efterlades baseret på historiske data i registreringssystemet. Dels aftales faste frekvenser for opmærkning og fjernelse af cykler på stationer ud fra aftale med DSB og Metroselskabet. Ansvar for opmærkning og fjernelse af cykler på S-togsstationer i kommunen er opdelt mellem DSB og TMF.

For mindre udlejningskøretøjer fører forvaltningen løbende tilsyn med, om opstillingen er lovlig og fjerner ulovligt opstillede køretøjer på ejerens regning.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Fjernelse af cykler	Dagligt opmærkes formodede efterladte cykler i byrummet. Lokalteterne udvælges ud fra forvaltningens automatiske og lærende ruteplanlægningsværktøj. Opmærkning af cykler på stationer i samarbejde med DSB.		Vejstrækninger, med meget få efterladte cykler (historisk set), besøges efter ressourcer og planlægningsværktøjet kan indstilles til at foreslå ikke tidligere besøgte veje i højere eller mindre grad.
Oprydning i cykler	Cykler sættes i stativ og i formation på en række stationer både dagligt og ugentligt.		
Forebyggelse	Oplysning til borgerne om muligheden for at bortskaffe deres gamle cykel sker via kampagnen "Giv din cykel videre" med link til kk.dk/cykeloprydning og kort over bortskaffelsesmuligheder. Cykeloprydningsteamsne uddeler også "visitkort" herom til cyklister, primært på byens stationer, som del af den daglige drift. En guide til cykeloprydning for viceværter og ejendomskontorer kan downloades på kk.dk/cykeloprydning). Guiden henvender sig til beboere og viceværter og har til formål at lette boligforeningernes cykeloprydning, så frekvenserne for cykeloprydningerne ved ejendomme øges og færre cykler ender som efterladte i byen.		

Interne redskaber og supplerende information

- www.kk.dk/artikel/cykeloprydning-i-koebenhavns-kommune

På denne side findes:

- Information om forvaltningens cykeloprydning
- Kort over bortskaffelsesmuligheder for gamle cykler
- Guide til cykeloprydning til viceværter og ejendomskontorer



Cyklerne er mærkede og har stået i 30 dage inden afhentning, hvilket giver ejeren mulighed for at nå at hente sin cykel.



Eksempel på før formation ved Dybbølsbro Station. NB broen er siden blevet ombygget.



Eksempel på efter formation ved Dybbølsbro Station. NB broen er siden blevet ombygget.

5. CYKELPARKERINGSKAPACITET

5.1 KORTLÆGNING

I 2017 blev der for første gang gennemført en optælling af offentligt tilgængelige cykelstativer samt cykler parkeret i og uden for disse på et tilfældigt tidspunkt i dagtimerne i september. Kortlægningen er et øjebliksbillede for dette tidspunkt i 2017, som ikke viser variationen over døgnet, ugen og året. For at kunne målrette og monitorere indsatsen til forbedring af cykelparkering er det centralt at skabe et mere retvisende billede af cykelparkering over døgnet og over året. Det er ligeledes vigtigt at fastholde overblikket over cykelparkeringsindsatsen på samme måde som Teknik- og Miljøforvaltningen løbende kortlægger bilparkering.

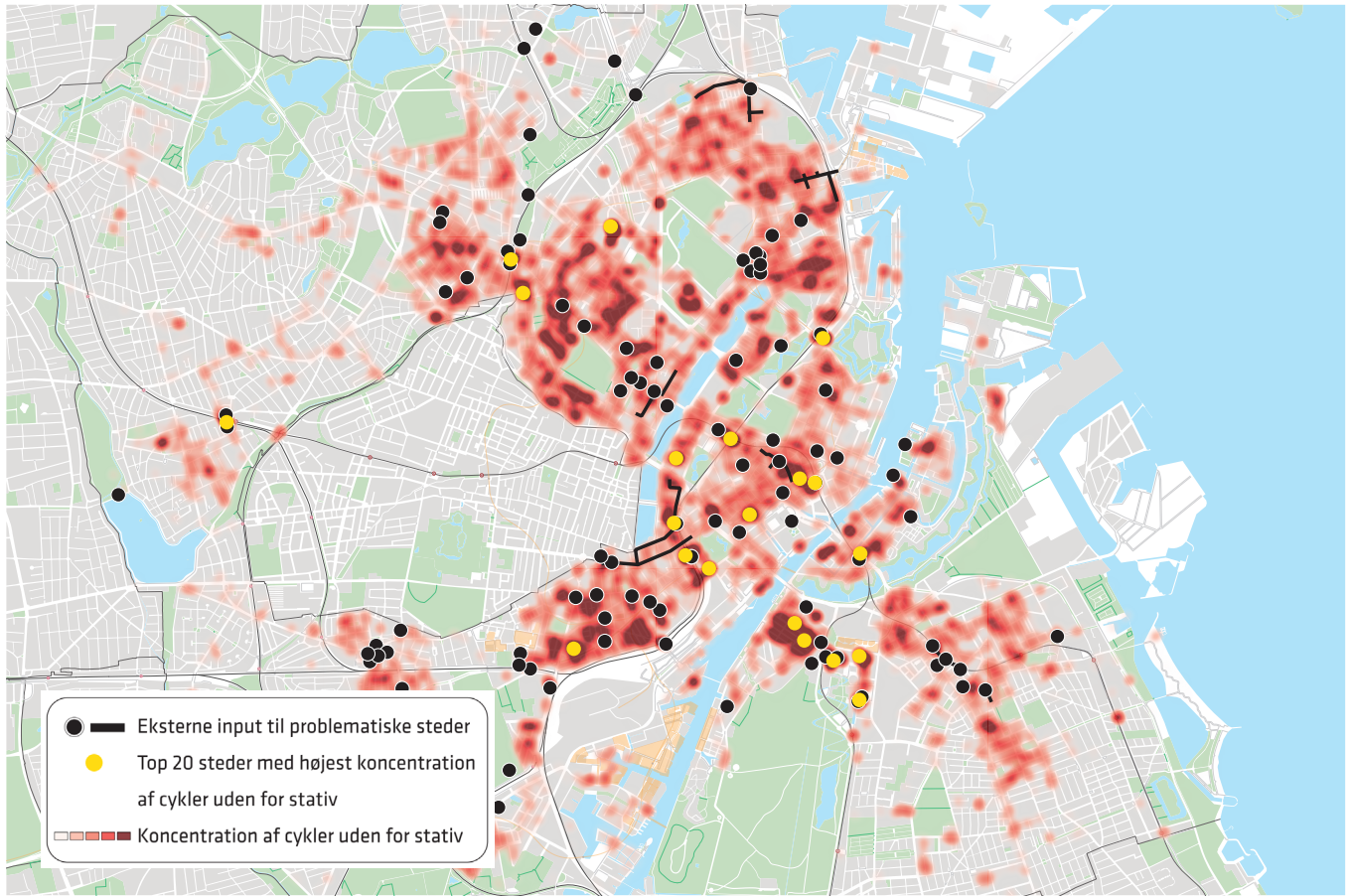
Kortlægningen skal fokuseres på steder med høj koncentration af cykler, hvorfor intensiteten af kortlægningen vil blive differentieret i forhold til, hvor behovet er størst og de forskellige byrumstyper.

Kortlægning af byens cykelparkeringskapacitet indgår i Prioriteringsplan for Cykelparkering som et separat initiativ og er afhængig af dedikerede ressourcer, enten i form af en budgetbevilling eller intern prioritering af ressourcer. Nedenfor fremgår den anbefalede kortlægning, der vil give et mere retvisende grundlag på området.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Kortlægning af cykelparkeringskapacitet	<p>En gang årligt i september gennemføres en optælling af antal parkerede cykler i og uden for stativ på offentligt tilgængelige arealer i tidsrummene kl.7 og kl.10.</p> <p>Derudover udvælges 25-40 typiske steder som stikprøver til kortlægning af kundeparkering og parkering ifm. kultursteder og feststeder. Disse steder optælles på det tidspunkt, hvor der erfaringsmæssigt er flest kunder/besøgende.</p> <p>Endelig udføres tælling af 10-20 udvalgte steder i foråret for at kortlægge sæsonvariation.</p>	<p>En gang årligt i september gennemføres en optælling af antal parkerede cykler i og uden for stativ på offentligt tilgængelige arealer i tidsrummene kl.7 og kl.10.</p> <p>Derudover udvælges 5-10 typiske steder som stikprøver til kortlægning af kundeparkering og parkering ifm. kultursteder og feststeder. Disse steder optælles på det tidspunkt, hvor der erfaringsmæssigt er flest kunder/besøgende.</p> <p>Endelig udføres tælling af 5-10 udvalgte steder i foråret for at kortlægge sæsonvariation.</p>	<p>En gang hvert fjerde år i september gennemføres en optælling af antal parkerede cykler i og uden for stativ på offentligt tilgængelige arealer i tidsrummene kl.7 og kl.10.</p>

Interne redskaber og supplerende information

- Kortlægning af cykelparkering fremgår af undersitet 'Trafik og Parkering' på KKKort under 'Cykelparkering'. Link: <http://kkkort/cbkort>
- Forklaring af brug af data se video på intranettet. Link: <http://tmf.kkintra.kk.dk/indhold/verdens-bedste-cykelby>
- Manual - cykeltælling. Link: <http://tmf.kkintra.kk.dk/indhold/verdens-bedste-cykelby>



Koncentration af cykler parkeret uden for stativ på offentligt tilgængeligt areal, 2017.



Trafiktællere ude i byen.



Cykler parkeret foran Empire Bio på Nørrebro. Et sted hvor behovet for cykelparkering varierer henover døgnet.

5.2 FREMTIDSSIKRING

Cykeltrafikken forventes at stige i takt med befolkningstilvæksten, hvilket kapaciteten i cykelparkeringen skal kunne rumme. Ifølge Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 forventes befolkningstilvæksten frem mod 2025 at medføre 100.000 flere cykler og 20.000 flere biler i København.

Særlig udfordring ved større stationer

Kun 43% var i 2020 tilfredse med cykelparkering ved stationer, og tilfredsheden med muligheden for at kombinere cykel og tog er faldet fra 60% i 2014 til 58% i 2020. Mangelfuld cykelparkering ved stationer kan betyde, at der er cyklister, der fravælger kombinationsrejsen med cykel og tog, som ellers kan være konkurrencedygtig med bilen på længere ture. De største københavnske stationer har dagligt hundredtusindvis af passagerer. Omkring 27 % af disse passagerer ankommer til stationen med cykel, om end parkeringsforholdene mange steder er underdimensioneret, hvilket skaber en række udfordringer både for cyklister og fodgængere.

En række infrastrukturprojekter i København eksempelvis Metro Cityringen, Ringstedbanen, Sydhavns- og Nordhavnsmetroen ændrer den kollektive trafik i København markant frem mod 2025. Antallet af kollektive ture forventes at stige med 27 % fra 985.000 ture i 2015 til 1.250.000 ture per hverdagsdøgn i 2025. Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer, at der i 2025 vil være behov for mellem 5.000 og 25.000 yderligere cykelparkeringsspladser i tilknytning til store stationer alt efter ambitionsniveau.

Anlæg i konstruktion

Ved større stationer og i Middelalderbyen, hvor bylivsintensiteten er høj, kan traditionelle overfladeløsninger ikke løse cykelparkeringsbehovet i tilstrækkelig grad. Her foreslås at integrere cykelparkeringsanlæg i byrummet, så de friholder overfladekapacitet samt understøtter og styrker egenarten og bylivet. Integrerede løsninger i konstruktion kan udformes som selvstændige anlæg under jorden eller i eksisterende kældre, parkeringshuse, stueetager eller andet. Sådanne anlæg vil frigøre plads i byrummet til andre funktioner. Forudsætningen for, at cyklisterne bruger anlæg i konstruktion, er, at der er gode rampeforhold, indgangen skal være synlig og ligge hensigtsmæssigt ift. cyklisternes flow, og kældrene skal være indrettet med god belysning og trygge forhold.

Cykelparkering i kommunens anlægsprojekter

Cykelparkering skal som udgangspunkt indtænkes i alle forvaltningens anlægsprojekter. Det gælder også for anlægsprojekter, der ikke har en direkte kobling til cykelparkering. Fremtidens behov for cykelparkering forventes at variere på tværs af byen, og derfor skal den fremtidige kapacitet indtænkes ift. byrumstype. For at fremtids sikre cykelparkeringskapaciteten er der med udgangspunkt i Prioriteringsplan for Cykelparkering nedenfor opskrevet varierende grader af fremtidigt cykelparkeringsbehov i de tre byrumstyper. Dette mindsker de samlede anlægsudgifter, idet det typisk vil være dyrere at etablere ekstra cykelparkering efterfølgende, når det fremtidige behov opstår.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Fremtidssikring af cykelparkeringskapacitet	Cykelparkering skal så vidt muligt prioriteres. Nuværende kapacitetsbehov skal som udgangspunkt opskrives med minimum 25 % beroende på en stedspecifik vurdering af fremtidsbehovet.	Cykelparkering skal så vidt muligt prioriteres. Nuværende kapacitetsbehov skal som udgangspunkt opskrives med 15-20 % beroende på en stedspecifik vurdering af fremtidsbehovet.	Cykelparkering skal tilgodeses, hvis der er et lokalt behov". Nuværende kapacitetsbehov fremskrives med 10-15 % beroende på en stedspecifik vurdering af fremtidsbehovet.
Anlæg i konstruktion	Et cykelparkeringsanlæg i konstruktion vil afhænge af en konkret anlægsbevilling		

Interne redskaber og supplerende information

- Kortlægning af cykelparkering fremgår af undersitet 'Trafik og Parkering' på KKkort under 'Cykelparkering'. Link: <http://kkkort/cbkort>



Særligt ved større stationer som Københavns Hovedbanegård vil der være behov for at fremtidssikre cykelparkeringskapaciteten.



Ideoplæg til anlæg i konstruktion på Københavns Hovedbanegård.



Nedsænket cykelparkering ved Nørreport Station.

6. OPSTILLING AF MINDRE UDLEJNINGSKØRETØJER

Nye mobilitetsformer

Der er igennem de sidste par år sket en større udvikling indenfor nye mobilitetsformer samt udlejningskøretøjer. Teknik- og Miljøforvaltningen skelner mellem følgende typer af mobilitetsformer:

Mindre, free floating udlejningskøretøjer (cykler og el-løbehjul): Denne type udlejningskøretøjer er placeret på offentligt areal og kan findes og lejes via en app. Konceptet giver stor fleksibilitet for brugeren, men tager også plads fra københavnernes egne cykler.

Traditionelle udlejningscykler: Den traditionelle udlejningscykel udlejes primært fra cykelhandlere, cykeludlejningsfirmaer og hoteller. Den traditionelle udlejningscykel er typisk placeret i direkte forbindelse med udlejers lokaler (se retningslinjer for traditionelle udlejningscykler på s. 14)

By- og Pendlercyklen: Denne type cykel udlejes på baggrund af et offentligt EU-udbud udskrevet af DSB samt Frederiksberg og Københavns kommuner i 2012. By- og Pendlercyklerne er i udgangspunktet opstillet i egne stativer. Stativerne fungerer som ladestation for cyklernes elmotor og er ejet af By- og Pendlercykel Fonden, som har ret til at bruge de anviste lokationer frem til 2024, hvor den nuværende kontrakt udløber. Finansiering af stativerne (ladestationerne) er delt mellem By og Pendlercykel Fonden og værtskommunen og/eller DSB.

Delecykler: Forvaltningen definerer delecykler som cykler, der udlånes uden kommerciel interesse. I København udlåner bl.a. lokaludvalg ladcykler, mens Bicycle Innovation Labs cykelbibliotek udlåner almindelige cykler samt el- og ladcykler. Denne type cykler indgår ikke i dette administrationsgrundlag.

Forsøgsordning for små motoriserede køretøjer

Et flertal i Folketinget har fra januar 2019 vedtaget en forsøgsordning for små motoriserede køretøjer (bl.a. motoriserede løbehjul, selvbalancerede køretøjer og motoriserede skateboards). Staten har gennemført en evaluering af forsøgsordningen primo 2020, som har fokus på brug og udbredelse samt registrering og kortlægning af ulykker. Evalueringen byggede på et statistisk begrænset grundlag, der indikerede en større grad af ulykker på elektriske løbehjul i forhold til cykler. Der blev dog ikke fundet grundlag for at stoppe forsøgsordningen.

Opstilling af udlejningscykler i København

I december 2020 vedtog Folketinget en ændring af vejloven som medfører, at alle som ønsker at opstille cykler til udlejning i free floating koncept fra 1. januar 2021 skal have en aftale med kommunen. Kommunen har ikke mulighed for at begrænse antallet af opstillede cykler eller steder, hvor cyklerne må opstilles, så længe de opstilles i dertil indrettet infrastruktur eller område. Udlejere af free floating cykler skal derfor primært benytte de kommunale cykelstativer til opstilling af cyklerne. Dette kan medføre ringere muligheder for parkering af københavnernes egne cykler, særligt ved stationer, metrostationer og andre knudepunkter.

Opstilling af udlejningsløbehjul i København

For free floating el-løbehjul betyder ændringen af vejloven også, at man, for at kunne stille udlejningsløbehjul op på kommunalt vejareal, fra 1. januar 2021 skal have en aftale med kommunen. Borgerrepræsentationen besluttede den 8. oktober 2020 at indføre en forbudszone for opstilling af udlejningsløbehjul i indre by og indre brokvarterer ("tæt by"). Fra 1. januar 2021 er det dermed forbudt at parkere eller udleje free floating løbehjul indenfor forbudszonen. Det vil dog stadig være muligt at køre på el-løbehjul i hele byen. Forvaltningen gennemfører et udbud for udbydere af el-løbehjul i juni 2021. Teknik- og Miljøudvalget har tidligere besluttet, at der kun må

Opstilling af el-løbehjul og udlejningscykler	Gælder for hele byen udenfor forbudszonen for løbehjul	Tilladelse til opstilling af 3200 løbehjul. Vejloven giver ikke kommunen mulighed for at begrænse antallet af udlejningscykler. Antallet afhænger derfor af, hvor mange udlejere ønsker at opstille.
--	--	--

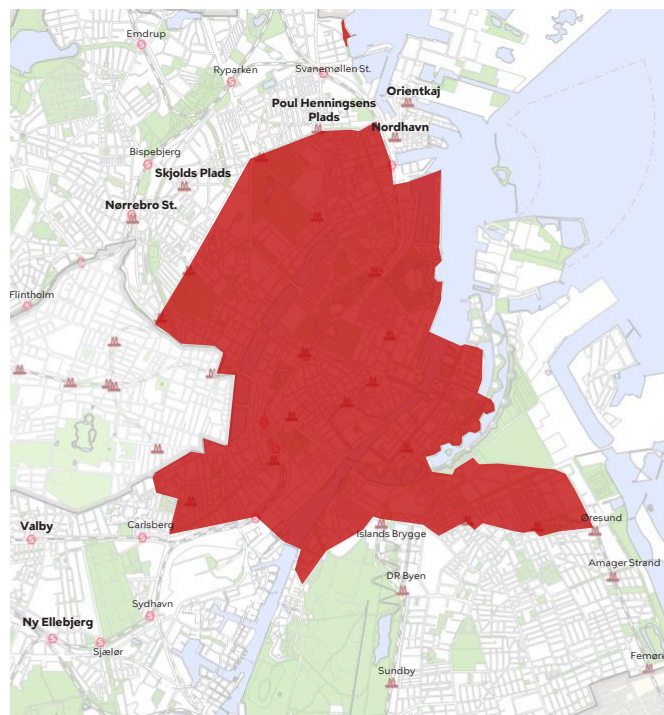
Redskaber og supplerende information

- Evaluering af forsøgsordningerne for små motoriserede køretøjer, Færdselsstyrelsen 2020

være mellem 2 og 4 udbydere af el-løbehjul med i alt 3200 køretøjer til opstilling uden for forbudszonerne. Se forbudszoner. Link: <https://www.kk.dk/sites/default/files/edoc/Attachments/26641394-38421609-1.pdf>

Håndhævelse af regler for free floating køretøjer i København

Når aftalerne med udbydere af cykler og el-løbehjul er indgået på en række vilkår, vil kommunen fjerne køretøjer, som er opstillet ulovligt, uden forudgående høring af udbyderne. Politikerne har besluttet, at forvaltningen skal afsætte ekstra mandskab til tilsyn, kontrol, og fjernelse af ulovlige løbehjul. Der gennemføres stikprøvekontrol med de opstillede udlejningscykler.



Forbudszone for løbehjul.



Siden januar 2019 har det været tilladt at benytte bl.a. el-løbehjul på cykelstien.



El-løbehjul der er uhensigtsmæssigt parkeret på fortovet i Kronprinsensgade i Indre By.

6.1 BY- OG PendlERCYKLEN

By- og Pendlercyklen er et samarbejde mellem Københavns Kommune, DSB, Frederiksberg Kommune og By- og Pendlercykel Fonden. Det konkrete bycykelsystem er blevet udvalgt på baggrund af et udbud foretaget af DSB i 2012. Parterne har indgået en samarbejdsaftale, som forpligter Københavns Kommune til at stille 85 lokationer (stationer) til rådighed for systemet. By- og Pendlercykel Fonden har derudover mulighed for selv at investere i yderligere stationer. Ved et ønske om en ny station, skal fonden ansøge Københavns Kommune. Kommunen skal som vejmyndighed vurdere, om der kan gives tilladelse til den nye placering.

Kobling til kollektiv transport

I samarbejdet om Bycyklen er koblingen til den kollektive transport et centralt element. I aftalen omkring Budget 2014, hvor Københavns Kommune afsatte pengene til bycykelsystemet, fremhæves det, at systemet skal "bidrage til at forbedre mobiliteten i hele regionen (og) koble sig på den øvrige kollektive trafik". På den baggrund er en stor del af de oprindelige bycykelstationer placeret i forbindelse med S-togstationer og metrostationer. I forhold til de nye metrostationer har Københavns Kommune taget hensyn til ønsket om opkoblingen med den kollektive transport. Da der er mange konkurrerende, offentlige hensyn, er det

imidlertid ikke lykkedes at finde plads ved alle de nye metrostationer. Ved langt de fleste af stationerne vil der dog være en bycykelstation i umiddelbar nærhed.

Myndighedsbehandling

Forvaltningen behandler ansøgninger fra By- og Pendlercykel Fonden om opstilling af nye stationer på lige fod med andre ansøgere, som ansøger om tilladelse til at bruge det offentlige vejareal.

Nedlægges lokationer af forvaltningen, har forvaltningen ifølge samarbejdsaftalen en forpligtelse til at tilbyde By- og Pendlercykel Fonden en tilsvarende lokation. Ved vurdering af ansøgninger lægger forvaltningen særlig vægt på, at kommunen ikke har en umiddelbar forventning om at gøre brug af det pågældende vejareal, samt at placeringen ikke generer afviklingen af den øvrige trafik i området og tilgængeligheden til cyklerne. På baggrund af denne vægtning, er der eksempelvis ikke blevet etableret stationer på centrale steder i Middelalderbyen, heriblandt Amager Torv/Højbro Plads, Gammeltorv/Nytorv, Nyhavn og direkte på gågaderne, Købmagergade og Strøget. Det skyldes primært, at intensiteten i bylivet her er høj, at der er stor rift om pladsen, og at mange hensyn skal tages særligt til tilgængelighed og fremkommelighed.

	BYRUMSTYPE 1	BYRUMSTYPE 2	BYRUMSTYPE 3
Ansøgning om opsætning af nye stationer - By- og Pendlercylen	Forvaltningen behandler ansøgninger fra By- og Pendlercykel Fonden om opstilling af nye stationer. Nedlægges lokationer af forvaltningen, har forvaltningen ifølge samarbejdsaftalen en forpligtelse til at tilbyde By- og Pendlercykel Fonden en tilsvarende lokation.		



By- og Pendlercyklerne er et samarbejde mellem Københavns Kommune, DSB, Frederikserg Kommune og By- og Pendlercykel Fonden.



By- og Pendlercykel stationer ved Vibehus Runddel St. på Metro Cityringen.

LOVGRUNDLAG FOR CYKELPARKERING OG OPSTILLING AF MINDRE UDLEJNINGSKØRETØJER

Nedenfor er de relevante lovgrundlag for placering, anlæg og drift af cykelparkering samt opstilling af mindre udlejningskøretøjer gennemgået.

Generelt er arealets ejerforhold afgørende for, hvilket hjemmelsgrundlag der er relevant samt for anlæg og den efterfølgende drift. Det vil sige, om der er tale om kommunale veje og pladser, kommunale parker, private fællesveje eller private arealer.

Kommuneplanen

Kommuneplanen er den overordnede plan for byens fysiske udvikling. Den består af visioner og politiske mål, retningslinjer samt rammer for byens udvikling. En kommuneplan gælder i 4 år. Den nugældende kommuneplan hedder KP19 (www.kp19.kk).

Kommuneplanen angiver rammebestemmelser. Herudover angives der en norm for cykelparkeringsdækning. Kommuneplanen er dermed primært relevant for ny bebyggelse. Den konkrete placering af cykelparkeringspladserne reguleres ikke nærmere heri.

Lokalplaner

Den mere detaljeprægede regulering kan med hjemmel i planloven foretages i en lokalplan. Lokalplaner er en detaljeret plan med juridisk bindende bestemmelser for et afgrænset geografisk område i kommunen. Lokalplaners formål er at styre den fremtidige udvikling i et område og regulerer kun fremtidige forhold. Lokalplaner må ikke være i strid med kommuneplanen. Lokalplaner gælder derfor kun for det afgrænsede geografiske område, som den er vedtaget for, og gælder i udgangspunktet til den ændres eller erstattes af en ny. I en lokalplan kan der opstilles regler for arealanvendelsen. Dermed kan en lokalplan regulere, hvor der kan eller skal være cykelparkering. Lokalplaner må ikke være i strid med den øvrige lovgivning, og hvor placering af cykelparkering sker på vejareal finder vejloven eller privatvejsloven derfor ligeledes anvendelse, ligesom det skal undersøges om placeringen kræver samtykke fra politiet.

Vejloven

Vejloven regulerer de offentlige veje. Det følger af vejlovens § 8, at kommunen skal holde sine offentlige kommuneveje i den stand som trafikens art og størrelse kræver. Kommunen bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på kommunens offentlige veje, herunder om vejene skal indrettes til cykelparkering. Private kan søge kommunen om

tilladelse til opsætning af cykelstativer efter vejlovens § 80. Kommunen giver tilladelse ud fra en konkret vurdering af forholdene på stedet og øvrige hensyn i sagen. Alle opsætninger af cykelstativer på offentlige veje skal godkendes af politiet.

Opstilling af mindre udlejningskøretøjer

Folketinget vedtog 15. december 2020 Lov om ændring af lov om offentlige veje m.v., lov om private fællesveje og færdselsloven (Ændring af reglerne om særlig råden over vejareal for udlejningscykler og visse udlejningskøretøjer, kommunernes mulighed for at fjerne cykler m.v.). Formålet med denne lovændring har været at skabe klare rammer for, hvordan særligt kommunerne skal administrere reglerne i forhold til den nye type af udlejningskoncepter for køretøjer, som er kendetegnet ved, at de ikke har et fast udlejningssted, men derimod placeres af kunden dér, hvor vedkommende skal hen.

Lovændringen indebærer, at der ikke skal indhentes en tilladelse fra vejmyndigheden til at benytte det offentlige vejareal til udlejningskøretøjer uden fast udlejningssted. Der lægges derimod op til, at spørgsmålet skal bero på aftaler indgået mellem kommunerne og udlejningsoperatørerne.

Privatvejsloven

Privatvejsloven regulerer de private fællesveje. Det følger af privatvejslovens § 44, at det er ejerne af de ejendomme, der grænser til en privat fællesvej, der har ansvaret for vedligeholdelsen af vejen. Private kan søge kommunen om tilladelse til en ændret indretning af vejene, herunder opsætning af cykelparkering efter privatvejslovens § 57 og § 66. Kommunen giver tilladelse ud fra en konkret vurdering af forholdene på stedet og øvrige hensyn i sagen. Kommunen kan såfremt almene offentlige hensyn taler for det, træffe afgørelse om selv at opsætte cykelstativer på private fællesveje. Alle opsætninger af cykelstativer på private fællesveje skal godkendes af politiet.

I forbindelse med ændring af bekendtgørelse om vejafmærkning og bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning, som forvetnes at træde i kraft 1. januar 2022, tilføjes afmærkning vedr. henstilling af motoriseret løbehjul. Afmærkningen består af en afmærket løbehjulsboks med motoriseret løbehjulssymbol. Symbolet angiver, at brugere af motoriseret løbehjul skal benytte den afmærkede boks til hensætning. Boksene må kun benyttes af motoriserede løbehjul.



Færdselsloven

Færdselsloven regulerer færdsel på vej, og dermed således også parkering af biler og cykler. Færdselsloven er derfor et yderligere regelgrundlag, som skal iagttages. Politiet er myndighed for dette område, og vejmyndigheden kan derfor ikke foretage sig noget, som vedrører færdselsregulering uden at inddrage politiet. Der findes ikke i færdselsloven et detaljeret regelsæt, som fastlægger hvor og hvordan cykler må parkeres, og færdselsloven medfører derfor ikke særlige forpligtelser for vejmyndigheden i forhold til placering af cykelparkering, ligesom at færdselsloven generelt ikke opstiller regler for, hvor cyklister må parkere deres cykel.

Den eneste konkrete adgang til at regulere cykelparkering findes i færdselslovens § 92e, som giver adgang til – efter tilladelse fra Transport- og Boligministeriet og høring af politiet – at etablere tidsmæssigt, og geografisk afgrænsede cykelparkeringsforbudszoner, hvor dette har særlig stor færdselsmæssig betydning for et område. Kommunen skal i denne forbindelse sikre tilstrækkelig tilgængelig cykelparkering i et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang. Færdselsloven er derudover primært relevant i forhold til at sikre, at opstilling af cykelparkering ikke sker i strid med de øvrige regler i færdselsloven.

Kommunalfuldmagtsreglerne

Hvis der ikke er hjemmel eller forbud i den skrevne lovgivning til, at forvaltningen bruger midler på et projekt eller tiltag, kan der være hjemmel i kommunalfuldmagtsreglerne. Kommunalfuldmagtsreglerne finder således anvendelse, når et tiltag ikke er reguleret af skreven lovgivning. Hvis fx forvaltningen ønsker at anlægge cykelparkeringsløsninger på private arealer, kan kommunalfuldmagtsreglerne derfor være relevante. Kommunalfuldmagtsreglerne er ikke en skreven lov, som man kan slå op i, men en betegnelse for en række uskrevne retsgrundsætninger om kommuners opgavevaretagelse, som er udviklet gennem tilsynspraksis. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at der stadig kan være anden relevant og gældende lovgivning, som skal overholdes. Der kan fx gælde særlige forhold for et areal, herunder særlige fredningsforhold for fredede eller bevaringsværdige bygninger, ligesom en privat grundejer skal være indforstået med anlæg af cykelparkering på en grundejers areal.

Ved tilladelser, der gives i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne, skal forvaltningen på samme måde som ved tilladelser i henhold til vejloven mv. iagttage de almindelige offentligretlige grundsætninger. Forvaltningen skal således også iagttage blandt andet saglighedskravet, lighedsgrundsætningen og proportionalitetsprincippet i forbindelse med tilladelser, der gives i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne.

Der bør altid foretages en konkret vurdering, hvis et tiltag om cykelparkering vurderes i henhold til kommunalfuldmagtsreglerne. Stab Jura kan kontaktes via jura@tmf.kk.dk for rådgivning i forbindelse med en sådan vurdering.

JURIDISKE OPMÆRKSOMHEDSPUNKTER VED SAGSBEHANDLING AF CYKELPARKERING

Ved vurdering af cykelparkering er der en række juridiske forhold, som man skal være opmærksom på, når det drejer sig om sagsbehandling på henholdsvis offentlige veje, pladser og parker samt private fællesveje og private arealer. Nedenstående liste skal bidrage til at støtte forvaltningens medarbejdere i den daglige sagsbehandling af cykelparkering. Listen er et internt værktøj, der viser centrale forhold, som skal tages i betragtning ved sagbehandling. Listen er ikke udtømmende, så generelt er det vigtigt at sikre sig tilgængelighed og påse al relevant lovgivning.

På offentlige veje, pladser og parker

- at arealets status som kommunalt vejareal, plads eller park fastslås ved brug af fx KKKort eller ved at inddrage en jurist i tvivlstilfælde.
 - at man ved dialog med potentielle private samarbejdspartnere til projekter inddrager en jurist i opstartsfasen for en juridisk screening af projektet, så kommunens interesser og hjemmelsgrundlag sikres.
 - at afdække, hvorvidt en grundejer har en forpligtelse til at stille cykelparkering til rådighed på egen grund fx som følge af en lokalplan eller en byggetilladelse.
 - at man ved dialog med en grundejer om cykelparkering for egen finansiering er opmærksom på ikke at yde rådgivning ved fx at bidrage til tegningsmaterialet.
 - at man ved alternative løsninger for cykelparkering fx ved brug af facader sikrer sig, at der ikke er tale om en fredet eller bevaringsværdig bygning, eller at andre særlige forhold gør sig gældende og inddrager en jurist i tvivlstilfælde.
 - at man er opmærksom på, om grundejere eller virksomheder har partsstatus og dermed skal partshøres inden etablering af et cykelparkeringsanlæg. Dette gælder også, hvis grundejere eller virksomheder påberåber sig partsstatus. I så fald skal der træffes en forvaltningsretlig afgørelse om dette.
- at man er opmærksom på, at en afgørelse efter vejlovens § 80 om særlig råden over vejareal er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, og at man sikrer sig, at de forvaltningsretlige krav til en afgørelse, herunder begrundelse, klagevejledning mv., er overholdt.

På private fællesveje og private arealer

- at arealets status som privat fællesvej eller privat areal fastslås ved brug af Tingbogen eller ved at inddrage en jurist i tvivlstilfælde. Vær særlig opmærksom på, hvorvidt der er tale om et areal, der er taget i brug som privat fællesvej, eller om det er et vejudlæg (optaget vej), som blot er reserveret til fremtidigt vejanlæg og dermed skal behandles som privat areal.
- at man ved dialog med potentielle private samarbejdspartnere til projekter inddrager en jurist i opstartsfasen for en juridisk screening af projektet, så kommunens interesser og hjemmelsgrundlag sikres.
- at man sikre sig vejejers tilladelse herunder på private fællesveje der er særskilt matrikuleret med en selvstændig vej ejer.
- at afdække, hvorvidt en grundejer har en forpligtelse til at stille cykelparkering til rådighed på egen grund fx som følge af en lokalplan eller en byggetilladelse.
- at man ved dialog med en grundejer om cykelparkering på egen grund for egen finansiering er opmærksom på ikke at yde rådgivning ved fx at bidrage til tegningsmaterialet.
- at man i forbindelse med indgåelse af aftale med grundejere inddrager en jurist i tvivlstilfælde, også hvis henvendelsen vedr. cykelparkering ikke er fra grundejeren selv.
- at man ved alternative løsninger for cykelparkering fx ved brug af facade sikrer sig, at der ikke er tale om en fredet eller bevaringsværdig

bygning, eller at andre særlige forhold gør sig gældende og inddrager en jurist i tvivlstilfælde.

- at man er opmærksom på, om grundejere eller virksomheder har partsstatus og dermed skal partshøres inden etablering af et cykel-parkeringsanlæg. Dette gælder også, hvis grundejere eller virksomheder påberåber sig partsstatus. I så fald skal der træffes en forvaltningsretlig afgørelse om dette.
- at man er opmærksom på, at en afgørelse efter privatvejslovens § 66 om anden brug af vejareal er en afgørelse i forvaltningslovens forstand, og at man sikrer sig, at de forvaltningsretlige krav til en afgørelse, herunder begrundelse, klagevejledning mv., er overholdt.



LITTERATURLISTE

Dette afsnit indeholder en oversigt over relevante politikker, planer og strategier for Københavns Kommune. Derudover henvises der til rapporter og analyser med mere information om området samt inspiration til videre læsning. Ydermere gi-

ver afsnittet en oversigt over administrationsgrundlag, retningslinjer og interne redskaber, der kan benyttes som værktøjer til at arbejde helhedsorienteret med cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer.

POLITIKKER, PLANER OG STRATEGIER		
Arkitekturpolitik København 2017-2025 - Arkitektur for mennesker	Københavns Kommune	Link
Bynatur i København 2015-2025	Københavns Kommune	Link
Cirkulær København - Ressource og Affaldsplan 2024	Københavns Kommune	Link
Cykelstrategi 2011-2025	Københavns Kommune	Link
Fællesskab København, Vision for 2025	Københavns Kommune	Link
Københavns Kommuneplan 2019	Københavns Kommune	Link
Københavns Kommunes Træpolitik 2018-2025	Københavns Kommune	Link
Københavns Klimatilpasningsplan 2011	Københavns Kommune	Link
Prioriteringsplan for cykelparkering 2018-2025	Københavns Kommune	Link

RAPPORTER OG ANALYSER		
Cykelparkering i nybyggeri - Best practice og københavnske erfaringer	Gehl Architects for Københavns Kommune, 2017	Link
Cykelparkeringshåndbogen	Cyklistforbundet, 2007	Link
Cykelparkering 2016 (Bilag A. i Cykelredegørelse 2016)	Københavns Kommune, 2016	Link
Evalueringsrapport af forsøgsordningerne for små motorisrede køretøjer	Færdelestyrelsen, 2020	Link
Idekatalog for cykeltrafik	Cycle Embassy of Denmark, 2019	Link
KBH Cykelhåndtering	Københavns Kommune, 2018	Link
Undersøgelse af cykelparkering - Vaner og adfærd ved cykelparkering i byen	Rambøll for Københavns Kommune, 2016	
Verdens bedste cykelparkering til verdens bedste cykelby	Innovationshuset for Københavns Kommune, 2016	

.....

ADMINISTRATIONSGRUNDLAG, RETNINGSLINJER OG INTERNE REDSKABER		
Administrationsgrundlag for kantzoner	Københavns Kommune, 2018	Link
Administrationsgrundlag for Københavns Gårdhaver	Københavns Kommune, 2016	Link
Bedre Byrum - også når det ikke regner	Københavns Kommune, 2018	Link
Byrumsparemetre for Københavns Byrum	Københavns Kommune, 2015	Link
Cykelfokus - retningslinjer for vejprojekter	Københavns Kommune, 2013	Link
Guide til cykeloprydning til viceværter og ejendomscontorer	Københavns Kommune, 2018	Link
Egenartsanalyse	Københavns Kommune	Link
Gårdhaveparametre for Københavnske Gårdhaver	Københavns Kommune, 2017	Link
Kortlægning af cykelparkering	KK kort	Link
Københavns Hovedtræk og ti unikke bydele	Københavns Kommune, 2017	Link
Principper for administrative oprettelser og nedlæggelser af parkeringspladser i København	Københavns Kommune, 2018	Link
Retningslinjer for brug af inventar i byens rum	Københavns Kommune, 2017	Link
Retningslinjer for indretning af byens rum	Københavns Kommune, 2017	Link
Retningslinjer for etablering af cykelparkering	Københavns Kommune, 2017	Link
Tekniske standarder for veje, pladser og parker	Københavns Kommune	Link
Tællemanual for cykelparkeringstællinger	Københavns Kommune, 2017	Link
32 krav til driftsvenlig udformning af anlæg	Københavns Kommune, 2017	Link

Administrationsgrundlag for cykelparkering og opstilling af mindre udlejningskøretøjer træder i kraft i juli 2021. Forvaltningen vil løbende opdatere administrationsgrundlaget på baggrund af juridiske, organisatoriske, politiske og videnskabelige ændringer. Derudover vil forvaltningen vurdere, om nye initiativer bør indgå i administrationsgrundlaget eksempelvis parkeringsforhold for cykler og mindre udlejningskøretøjer ved midlertidige arrangementer.

**Udgivet 2021 af
Københavns Kommune
Teknik- og Miljøforvaltningen**

**Foto:
Christian Lindgreen, Københavns Kommune
Troels Heien, Københavns Kommune
Ursula Bach, Københavns Kommune
Gehl Architects**

**Mobilitet
Njalsgade 13
2300 København S**

**E-mail: mobilitet@kk.dk
Web: www.kk.dk**