

Til Byplanen - indre by 1. 8-bsp

4. Lejecykler

1. Der skal etableres et samarbejde mellem operatører og forvaltning, om en offentligt tilgængelig repræsentation af udlejerfakta, der viser antal af udlejecykler i de forskellige bydele og parkerings- og trafikregler.
2. Det skal besluttes og fastholdes en øvre grænse for hvor mange lejecykler, fra de forskellige operatører, der må sættes ud i Indre By.
3. Der skal afsættes tilstrækkelige ressourcer til kontrol og håndhævelse af trafik- og parkeringsregler for udlejecykler, af alle typer. På gadeniveau.
4. Der stilles krav til gennemskuelige og genkendelige informationer om parkeringsregler og cykeladfærd, som er fælles for alle operatør-platforme.
5. Det skal sikres, at lejere får læst information om de gældende trafikregler og parkeringsvilkår, før de starter med at cykle.
6. Majoriteten af cykelparkeringer bør have faste stamsteder, fortrinsvis ved stationerne. Free-floating princippet og ustabil geofencing, er årsagen til cykel-lejernes usikkerhed og de problemer bydelen har med parkeringer. Det skal evalueres, forbedres og tilpasses til byen.

Argumenter

Lejecykler kræver kort sagt regulering, da det er et stigende problem for beboere i indre by. For vi skal alle kunne være der og i et årti med en stor udvikling på turistområdet og branchen. Micro-mobility princippet er en faktor Indre by skal give plads og modspil til det i en accelerende udvikling i flowet og især turiststrømmene. Mere og mere udlejning er baseret på "platform-økonomi" Der har bagsider

Det bør derfor etableres et stærkere og gennemslagskraftigt samarbejde mellem operatører og myndighederne. Der bør afsættes flere ressourcer til kontrol og håndhævelse af reglerne for lejecykler. I et samarbejde mellem myndigheder, beboere og operatører.

Der bør stilles krav til et ensrettet informationsniveau, mellem kunde/operatør på alle operatør-platforme. Så de gældende trafikregler og parkering er ens vægtet og præsenteret på deres respektive app.

Det ses i den daglige trafik, at dels mængde og ofte hasarderet cykel-adfærd stadig udgør et stort problem.

Geofencing og free-floating principperne som løsning for aflevering og afslutning af kørsel, er et tilbagevendende problem, der især er synligt i tilfældige parkeringer. Ikke kun omkring knudepunkter, men generelt i indre by. Der er endnu ikke fundet en velfungerende og acceptabel løsning.

Især viser de globale virksomheder sig at kunne profitere på, at de turister der besøger os, gerne vil cykle rundt i indre byen og det er ikke usikkert om TM har overblik over udviklingen i 2025 og 5 år frem. Det er meget usikkert om byens infrastruktur og trafik er klar til det.

Et kvalificeret med - og modspil er nødvendigt og en omhyggelig analyse af app og interview af turister.

Vi er **ikke imod** udlejecykler og branchen.

Men der foregår stadig meget ulovlig kørsel og særligt parkering i indre by og andre steder, til stor gene for byens beboere og forretningsliv. Det kræver således at myndighederne viser ansvar, og har en reel indsigt og opbakning til at arbejde med løsninger, i et samarbejde mellem virksomhederne, myndighederne og beboere.

Der mangler indsigt og ens normer hos de 4-5 udlejefirmaer app, der opererer i København. Der er tilsyneladende forskellige informationsniveauer og kvalitet, mht. til indhold, regler og krav til lejere. Det forvirrer og skaber usikkerhed hos turister, med parkering og cykleadfærd.

Tilsyneladende hersker der også en angstbetonet og usikker cykeladfærd, hos en del turister og det påvirker trafikken for alle, også de lokale cyklister. Det bør blive bedre i de kommende år, hvor der forventes en stigning i turisttallet.

Det kræver et tilbundsående studie, for at få den reelle indsigt og offentlighed omkring dette. Det berører rigtig mange mennesker på gadeniveau.

-O-

Der spores dog en vis forbedring i sommeren 2025, i forhold til parkeringer og adfærd.