Fra: Henrik Busch
Sendt: 26. oktober 2026 07:04
Emne: [EKSTERN] VERDENS VÆRSTE CYKEL BY?

Kære Line Barfod – skal vi tage til Amsterdam sammen og lære lidt om cykelparkering?

Kære Line Barfod

Skal vi ikke sammen tage en tur til Amsterdam og se, hvordan man dér har formået at skabe orden i cykelparkeringen? Jeg inviterer gerne både dig og din forvaltning med, så vi kan hente inspiration til at løse et af Københavns efterhånden helt store problemer i gadebilledet.

For lad os nu erkende det: **Vi har et regulært cykelkaos i København – og ikke mindst i Indre By!**

Cykler står op ad husmure, i porte, foran butikker, på fortove, omkring metrostationer og på pladser. De står hulter til bulter, ofte uden for cykelstativerne, og spærrer for fodgængere, ældre, mennesker med handicap, barnevogne og alle andre, der også skal kunne færdes i vores fælles by.

Det er ganske enkelt ikke godt nok!

I Amsterdam har man forstået noget, vi åbenbart ikke har lært i København

Magasinet KBH har netop bragt en fremragende artikel om, hvordan Amsterdam håndterer cykelparkering.

Her har man blandt andet:

- Etableret store, moderne cykelparkeringsanlæg, blandt andet med omkring 11.000 pladser i to nye anlæg ved Amsterdam Centraal.
- Indført klare regler for, hvor cykler må parkeres i særligt udpegede områder.
- Omkring 50 kommunale medarbejdere, der sørger for, at reglerne bliver overholdt.
- Mulighed for at fjerne ulovligt parkerede cykler og sende dem til et centralt depot.
- Et gebyr på 26 euro, knap 200 kroner, hvis man skal hente sin fjernede cykel.

Det kalder jeg konsekvens, ansvarlighed og respekt for byens fælles arealer.

I København har vi derimod omkring 6.500 cykelparkeringspladser i Middelalderbyen, men cirka 11.000 parkerede cykler. Altså en mangel på omkring 4.500 pladser!

Og hvad er kommunens svar? Et forsøg med blot to medarbejdere, som skal flytte forkert parkerede cykler hen til nærmeste ledige cykelstativ.

Undskyld mig, Line, men hvor skal de flytte cyklerne hen, når der i forvejen mangler tusindvis af pladser?

Vil vi være verdens bedste cykelby, kræver det også verdens bedste cykelkultur

Jeg har intet imod cykler. Tværtimod. Men jeg har noget imod den opfattelse, at cyklister nærmest kan parkere og opføre sig, som det passer dem, uden at nogen griber ind.

Vi skal have en helt anden cykelkultur i København.

Det handler både om ordentlig parkering, respekt for fodgængere, overholdelse af færdselsreglerne og almindelig hensyntagen til andre mennesker.

Og hvorfor ikke samtidig tage debatten om påbudt cykelhjelm? Det kunne være et af flere initiativer til at skabe en ny og positiv bølge omkring sikker, ansvarlig og hensynsfuld cykling.

Det skal være attraktivt at cykle i København – men det skal altså også være muligt for alle andre at være her!

Her kunne vores forslag om City Assistenter gøre en reel forskel

Vi har tidligere foreslået at etablere City Assistenter, som kunne være med til at skabe mere orden, bedre fremkommelighed og større respekt for reglerne i vores by.

De kunne blandt andet medvirke til at sikre, at cykler parkeres korrekt, at fortove og adgangsveje holdes fri, og at uhensigtsmæssigheder bliver registreret og håndteret hurtigt.

Det ville være en langt mere aktiv og synlig indsats end blot at acceptere, at problemerne vokser.

Og lad os så også få etableret ordentlige cykelparkeringsanlæg, så cyklisterne faktisk har et sted at stille deres cykler.

For selvfølgelig skal kommunen stille ordentlige faciliteter til rådighed, hvis man samtidig vil stille større krav til cyklisterne.

Og så er der udlejningscyklerne ...

Dem vil jeg faktisk ikke blande ind i denne debat. Det er et helt kapitel for sig!

Men lad mig blot konstatere, at de eksisterende aftaler, tilladelser og betingelser trænger til et særdeles grundigt eftersyn. Her er behov for både oprydning, kontrol og langt tydeligere ansvar.

Den debat tager vi særskilt.

Så kære Line – hvad er din plan?

Hvis København igen skal kunne kalde sig verdens bedste cykelby, er det vel ikke nok at anlægge flere cykelstier og opstille flere cykelstativer?

Det handler også om ledelse, ansvar, konsekvens og ikke mindst respekt for alle dem, der bruger byen.

Jeg synes, vi skal have modet til at lære af andre storbyer, der rent faktisk har fundet løsninger, som fungerer.

Så mit tilbud står ved magt: Skal vi tage til Amsterdam sammen, Line?

Jeg vil oprigtigt glæde mig til at høre, om du og din forvaltning har lyst, mod og energi til at se på løsningerne og gøre noget ved et af de mest synlige problemer i Københavns gadebillede.

For vi behøver vel ikke opfinde den dybe tallerken – eller cykelhjulet – én gang til, når andre allerede har vist vejen?

Hvad er din plan, Line?

Med venlig hilsen

Henrik Busch
Formand, Foreningen Ja Tak Til Parkering

Fra: KTFKP MKB OMB Mobilitet
Sendt: 29. oktober 2026 09:19
Til: Henrik Busch
Emne: Svar på henvendelse om VERDENS VÆRSTE CYKEL BY? - eDoc jr.nr. 2026-0388640

Kære Henrik Busch

Tak for din henvendelse om cykelparkering, regler og cykelkultur herunder forskelle mellem Amsterdam og København.

Jeg har modtaget henvendelsen fra Klima-, Miljø- og Teknikborgmester Line Barfod, da den vedrører mit ansvarsområde i forvaltningen.

Danske kommuner har med den nuværende lovgivning ikke de samme muligheder for håndhævelse og flytning af cykler som i Holland. I Danmark kan vejmyndigheden kun etablere tidsbegrænsede og geografisk afgrænsede forsøgsordninger med cykelparkeringsforbud, og kun hvis både Vejdirektoratet og politiet godkender forsøget.

I 2023 fik forvaltningen tilladelse til at gennemføre et forsøg ved Skjolds Plads' metrostation. Her blev der ofte parkeret cykler på ledelinjen mellem hovedtrappe og elevator, og opsatte forbudstavler havde ingen effekt på cyklisternes adfærd. Under forsøget blev der sat information op om det konkrete problem, og cyklerne blev flyttet til ledige cykelstativer på Skjolds Plads. Denne indsats havde en positiv effekt, og flere år efter står der enten ingen eller kun få cykler på ledelinjen.

Forvaltningen arbejder i samarbejde med DSB og Metroselskabet på et udvidet forsøg, som fik midler på Budget 2026, hvor forsøget ønskes udvidet og afprøvet på fem stationer.

Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen er i dialog med Transportministeriet om muligheden for en revision af lovgivningen, så det fremover bliver lettere for kommuner at etablere og håndhæve cykelparkeringsforbud.

Hvis du har yderligere spørgsmål, er du velkommen til at kontakte mig på mobilitet@kk.dk.

Casper Harboe, Enhedschef

Mobilitet, Klimatilpasning og Byvedligehold

Fra: Henrik Busch
Sendt: 29. oktober 2026 10:56
Emne: [EKSTERN] SV: Svar på henvendelse om VERDENS VÆRSTE CYKEL BY? - eDoc jr.nr. 2026-0388640 - Cykelkaos i København – behov for handling, politisk initiativ og anmodning om aktindsigt

Kære Casper Harboe

Tak for dit hurtige svar på min henvendelse til Line Barfod om cykelparkering, cykelkultur og de åbenlyse forskelle mellem København og Amsterdam.

Jeg må dog indrømme, at jeg havde håbet på et svar med noget mere perspektiv, flere ambitioner og ikke mindst en større vilje til at gøre noget ved de problemer, som vi andre oplever hver eneste dag, når vi færdes rundt i København.

For mig at se er dit svar i høj grad en redegørelse for, hvad kommunen **ikke kan**, frem for en beskrivelse af, hvad kommunen **vil gøre**.

Og det er altså ikke helt godt nok!

Hvis lovgivningen er problemet, må I jo arbejde for at få den ændret!

Du henviser til, at den danske lovgivning ikke giver kommunerne samme muligheder som i Holland for at håndhæve cykelparkeringsforbud, flytte cykler og sikre orden på de offentlige arealer.

Det kan jeg sådan set godt forstå.

Men hvis lovgivningen står i vejen for at løse et åbenlyst problem, så må forvaltningen jo forelægge problemstillingen for politikerne på Københavns Rådhus og arbejde aktivt for de nødvendige ændringer på Christiansborg.

Det er vel netop sådan, vi udvikler vores samfund og vores by?

Vi kan da ikke bare acceptere, at uhensigtsmæssig lovgivning bliver en permanent undskyldning for ikke at handle.

Du oplyser, at forvaltningen er i dialog med Transportministeriet om en revision af lovgivningen. Det er naturligvis positivt, men jeg savner noget konkret.

Hvad har kommunen foreslået? Hvornår er dialogen indledt? Hvilke ændringer ønsker I? Og hvad er tidshorisonten?

Derfor vil jeg også gerne vide, om der ligger en egentlig politisk beslutning eller indstilling bag denne dialog, eller om det alene er en administrativ drøftelse mellem embedsmænd.

For hvis der virkelig er et ønske om at løse problemerne, skal der vel også være politisk vilje til at presse på.

Hvorfor får bilister bøder, mens forkert parkerede cykler tilsyneladende kan stå uden konsekvenser?

Der er også noget helt grundlæggende urimeligt i den måde, vi håndhæver reglerne på i København.

Hvis en bilist parkerer ulovligt, falder der prompte en parkeringsafgift. Der er både kontrol, konsekvens og sanktioner.

Men hvis en cyklist parkerer sin cykel på et fortov, foran en butiksindgang, på en ledelinje eller i et område, hvor cykelparkering ligefrem er skiltet forbudt, sker der tilsyneladende meget lidt.

Hvordan kan den forskelsbehandling forsvares?

Jeg kan eksempelvis henvise til Strædet i Indre By, hvor der er skiltet med forbud mod cykelparkering, men hvor cykler alligevel står hulter til bulter.

Hvad er meningen med at opstille forbudsskilte, hvis kommunen hverken håndhæver dem eller sørger for, at de bliver respekteret?

Og når borgere og erhvervsdrivende oplever, at cykler spærrer for adgang og fremkommelighed, er det jo nærmest en parodi, at man risikerer at komme i konflikt med reglerne, hvis man selv forsøger at flytte dem.

Det kan da ikke være rimeligt, at vi skal acceptere dette kaos, fordi myndighederne ikke har fået skabt de nødvendige rammer for at gribe ind.

Hvorfor kan Frederiksberg og Aarhus arbejde med andre modeller – men ikke København?

Jeg har tidligere peget på mulighederne for at anvende kommunale parkeringsvagter og City Assistenter langt mere aktivt i arbejdet med at skabe orden i byen.

Her mener jeg, at København med fordel kunne undersøge erfaringerne fra Frederiksberg og Aarhus, hvor parkeringskontrollen og de kommunale ordensopgaver er organiseret på andre måder.

Hvorfor undersøger vi ikke mere systematisk, om disse modeller kan overføres til København?

Det burde være oplagt at se på, om medarbejdere, som allerede færdes i byen, også kunne bidrage til registrering, information, kontrol og lovlig håndtering af uhensigtsmæssigt parkerede cykler.

Jeg ved naturligvis godt, at der kan være både juridiske, organisatoriske og overenskomstmæssige forhold, der skal afklares.

Men de forhold skal vel undersøges og løses – ikke blot bruges som argument for, at vi ikke kan komme videre.

Er det lovgivningen, organiseringen, de faglige grænser eller ganske enkelt den politiske vilje, der står i vejen?

Det synes jeg, vi fortjener et konkret svar på.

Skjolds Plads – et positivt forsøg i 2023. Hvorfor er vi ikke kommet længere?

Du nævner selv forsøget ved Skjolds Plads i 2023, hvor kommunen med information og flytning af cykler opnåede en positiv og tilsyneladende varig effekt.

Det er jo glimrende!

Men Casper, det er altså tre år siden.

Hvis forsøget viste, at en målrettet indsats virker, hvorfor har man så ikke arbejdet langt mere konsekvent videre med erfaringerne?

Du skriver, at der nu arbejdes på at udvide forsøget til fem stationer med midler fra Budget 2026.

Men hvorfor kun fem stationer? Hvorfor ikke samtidig tage fat i de områder i Indre By, hvor problemerne er massive, og hvor tusindvis af cykler står uden for de etablerede cykelparkeringspladser?

Vi har jo ikke brug for endnu et årelangt forsøg, hvis vi allerede ved, at en bestemt indsats har en positiv effekt.

Vi har brug for handling, en konkret plan og en tidsplan!

Jeg anmoder hermed om aktindsigt

På baggrund af dit svar ønsker jeg hermed aktindsigt efter offentlighedslovens regler i Københavns Kommunes dialog med Transportministeriet og eventuelle øvrige statslige myndigheder om ændring af reglerne for cykelparkering og håndhævelse.

Min anmodning omfatter:

1. Korrespondance, breve, e-mails, mødenotater og referater mellem Københavns Kommune og Transportministeriet, Vejdirektoratet eller andre relevante myndigheder om håndhævelse af cykelparkeringsforbud og flytning af cykler.
2. Kommunens eventuelle forslag til lovændringer, herunder mulighederne for at registrere, mærke, flytte, opbevare og efter omstændighederne bortskaffe ulovligt eller uhensigtsmæssigt parkerede cykler.
3. Eventuelle juridiske vurderinger og notater om kommunens nuværende beføjelser og begrænsninger på området.
4. Eventuelle politiske indstillinger, beslutninger eller orienteringer til relevante udvalg og Borgerrepræsentationen vedrørende behovet for ændret lovgivning.
5. Evalueringer, resultater og konklusioner fra forsøget ved Skjolds Plads i 2023 samt beslutningsgrundlaget for den planlagte udvidelse til fem stationer.
6. Eventuelle analyser eller notater om mulighederne for at anvende parkeringsvagter, City Assistenter eller andre kommunale medarbejdere til opgaver i forbindelse med cykelparkering og fremkommelighed.
7. Eventuelle vurderinger af erfaringer fra andre danske kommuner, herunder Frederiksberg og Aarhus, med organisering og håndtering af cykelparkering.

Anmodningen vedrører dokumenter fra 1. januar 2023 og frem til dato.

Hvis dele af materialet efter kommunens vurdering er undtaget fra aktindsigt, beder jeg om, at der foretages en konkret vurdering af muligheden for delvis aktindsigt og meroffentlighed, og at eventuelle afslag begrundes med henvisning til de relevante bestemmelser.

Jeg beder samtidig om, at anmodningen behandles inden for offentlighedslovens frister, og at jeg orienteres, hvis behandlingen forventes at overstige syv arbejdsdage.

Afslutningsvis – hvor er ambitionerne for København?

Casper, jeg anerkender naturligvis, at forvaltningen skal arbejde inden for gældende lovgivning.

Men jeg har svært ved at acceptere, at vi i København, som ellers gerne vil markedsføre os som en af verdens bedste cykelbyer, ikke er kommet længere med noget så grundlæggende som ordentlig cykelparkering og respekt for byens fælles arealer.

Det handler ikke om at være imod cyklister. Det handler om, at cyklister, fodgængere, erhvervsdrivende, ældre, handicappede og alle andre skal kunne færdes ordentligt og sikkert i vores by.

Og selvfølgelig skal der også etableres flere og bedre cykelparkeringsfaciliteter. Når der mangler tusindvis af pladser, kan vi ikke alene løse problemet med forbudsskilte.

Men regler uden håndhævelse er jo ikke meget værd. Og politiske ambitioner uden handling bliver hurtigt til tomme ord.

Jeg vil derfor gerne bede om et samlet og mere konkret svar på de spørgsmål, jeg har rejst, og ikke blot endnu en redegørelse for de begrænsninger, kommunen arbejder under.

Jeg håber samtidig, at du vil videresende min henvendelse til Line Barfod, da jeg fortsat mener, at dette også er et politisk ansvar, som borgmesteren bør forholde sig til.

Og mit oprindelige tilbud står naturligvis fortsat ved magt:

Lad os tage til Amsterdam og se, hvordan andre har grebet udfordringerne an. Vi behøver vel ikke opfinde cykelhjulet én gang til!

Jeg ser frem til dit samlede svar og til at modtage det ønskede materiale – og meget gerne en redegørelse fordan Kommunen ser på Cykelkulturen som fylder en del i medierne for tiden – POLITIET har travlt med at håndhæve reglerne.

Med venlig hilsen

Henrik Busch
Formand – Foreningen Ja Tak Til Parkering
www.jataktilparkering.dk