Fra: Henrik Busch
Sendt: 29. oktober 2026 11:28
Emne: VS: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE - evaluering og problemstilling - Plan 2027 2026-0374035

Kære Anders og Kære Line,

Tak for dit seneste svar på mine mange henvendelser om udlejningscyklerne i København.

Jeg har læst dine forklaringer og redegørelser, men må endnu en gang konstatere, at vi fortsat står med et kæmpe problem i København, som efter min opfattelse hverken bliver håndteret konsekvent, kontrolleret tilstrækkeligt eller fulgt op med de nødvendige sanktioner over for operatørerne.

Og lad mig starte med noget helt grundlæggende:

Det hjælper IKKE, at I beder mig sende flere fotos!

Jeg har gennem mere end tre år sendt fotos, mails, henvendelser og PRAJ om problemerne. Jeg har billeder fra de seneste 14 dage, og jeg kan såmænd sende dig nye billeder hver eneste dag.

Men hvad hjælper det, når der tilsyneladende ikke sker nogen mærkbar forbedring?

I foreningen Ja tak til Parkering har vi over 11.000 medlemmer, og på vores Facebook-side ser vi igen og igen opslag og frustrationer fra borgere, som er trætte af, at udlejningscyklerne flyder på fortove, pladser, omkring cykelstativer og alle mulige andre steder.

Det er ikke længere et spørgsmål om at dokumentere problemet. Det er dokumenteret igen og igen. Skal vi gå en tur og se hvad der sker i virkeligheden???

Overborgmesteren har også tilkendegivet sin utilfredshed – hvor er hun i denne ligning.?

Min opfordring til dig og dine kolleger er derfor ganske enkel: Kom ud af kontorerne og oplev den virkelighed, vi andre lever med hver eneste dag!

Gå en tur gennem Indre By. Se på fortovene, de smalle gader, cykelstativerne, pladserne og de mange steder, hvor cyklerne er til gene for gående, ældre, mennesker med handicap, erhvervsdrivende og byens beboere.

Det er ganske enkelt ikke rimeligt, at vi som borgere skal fungere som kommunens ulønnede kontrollanter, når vi samtidig oplever, at vores henvendelser ikke fører til de nødvendige forbedringer.

1. Operatørerne skal tage ansvar – og kommunen skal stille krav

Det er kommercielle virksomheder, som tjener penge på at udleje cykler i vores by og benytte vores fælles offentlige arealer.

Så må det også være en selvfølge, at der stilles konsekvente krav til deres forretning.

Hvorfor skal københavnerne acceptere, at udlejningscykler efterlades tilfældigt, at operatørerne ikke rydder tilstrækkeligt op, og at kommunen tilsyneladende ikke har etableret et kontrol- og sanktionssystem, der virker i praksis?

Dit svar efterlader mig med en klar oplevelse af, at forvaltningen har en betydelig berøringsangst over for operatørerne.

Det er efter min mening en kæmpe svaghed.

Jeg vil derfor gerne have oplyst:

- Hvilke konkrete krav stiller I til operatørernes daglige oprydning og omplacering af cykler?
- Hvor hurtigt skal operatørerne reagere, når en cykel står til gene?
- Hvor mange påbud, sanktioner og eventuelle økonomiske konsekvenser har operatørerne fået i 2025 og 2026?
- Hvad sker der, når en operatør gentagne gange ikke lever op til sine forpligtelser?
- Har kommunen mulighed for at reducere antallet af cykler eller tilbagekalde tilladelser ved gentagne overtrædelser?

Jeg ønsker ikke flere generelle beskrivelser af, hvad man *kan* gøre. Jeg ønsker at vide, hvad I rent faktisk **HAR gjort, og hvad I VIL gøre**.

2. Kun 24 fjernede udlejningscykler i 2025 – det kan da ikke være alvorligt ment?

Du oplyser, at kommunen har fjernet 24 udlejningscykler i 2025.

Undskyld mig, Anders, men det tal er jo nærmest til grin – sorry to say!

24 cykler på et helt år?

Det antal kan man efter min oplevelse finde ulovligt eller stærkt generende parkeret på ganske få lokaliteter i Indre By på en almindelig dag.

Hvis det tal er udtryk for kommunens faktiske håndhævelse, mener jeg, at vi har et alvorligt problem med prioriteringen.

Jeg vil gerne have forklaret, hvorfor tallet er så lavt, hvor mange overtrædelser kommunen har registreret, og hvorfor der ikke er grebet ind i langt flere tilfælde.

Hvor mange cykler har operatørerne selv fjernet efter kommunale henvendelser, og hvor mange har kommunen ladet stå, selv om de var til gene?

Et kontrolsystem skal vurderes på sine resultater – ikke på, hvor mange procedurer man har beskrevet.

3. 15.000 udlejningscykler – er København ved at blive kvalt i sin egen ordning?

Jeg mener, at vi skal have en grundlæggende diskussion af, hvor mange udlejningscykler København overhovedet kan rumme.

Når vi taler om en ordning med op mod 15.000 cykler, er det helt afgørende, at der foreligger en faglig vurdering af konsekvenserne for fremkommelighed, parkering, trafiksikkerhed og anvendelsen af vores offentlige arealer.

Jeg savner fortsat dokumentation for, at kommunen har den nødvendige kontrol med antallet, placeringen og den faktiske anvendelse.

Hvor mange cykler er i dag tilladt hos hver enkelt operatør? Hvor mange er reelt i omløb? Hvor mange udlejninger foretages der gennemsnitligt pr. cykel pr. dag?

Og hvor mange cykler står i praksis ubenyttede og optager plads?

Hvis cyklerne ikke anvendes tilstrækkeligt, hvorfor skal de så fortsat optage vores fælles byrum?

Det er efter min opfattelse helt legitimt at stille spørgsmål ved, om antallet skal reduceres.

4. Cykelhjelme og kendskab til danske trafikregler

Der er også et andet område, som jeg mener, kommunen og operatørerne bør tage langt mere alvorligt.

ALLE, der lejer en cykel, bør bære cykelhjelm.

Jeg mener, at der bør arbejdes for et obligatorisk hjelmkrav ved kommerciel cykeludlejning.

Samtidig skal alle, der lejer en cykel, have kendskab til de danske trafikregler.

Det gælder ikke mindst de mange udenlandske turister, som måske ikke kender vores regler, skiltning, vigepligt eller cykelkultur.

Det bør være et minimumskrav, at operatørernes apps indeholder en tydelig og obligatorisk gennemgang af de vigtigste danske færdselsregler, og at lejeren aktivt skal bekræfte at have læst og accepteret dem, inden cyklen kan tages i brug.

Hvorfor er dette ikke allerede en integreret del af udlejningsmodellen?

Jeg vil gerne have oplyst, hvilke krav kommunen stiller i dag, og hvilke muligheder der er for at skærpe dem.

Hvis der kræves ændringer af national lovgivning, forventer jeg, at kommunen selv tager initiativ til at rejse sagen over for ministeriet.

Jeg gider ganske enkelt ikke, at borgerne fortsat bliver kastet frem og tilbage mellem kommunen og ministeriet, mens problemerne vokser.

5. Skal der ske alvorlige ulykker, før nogen reagerer?

Jeg savner i hele denne debat en langt større forståelse for trafiksikkerheden.

Cykler, der står på tværs af fortove, blokerer adgangsveje eller efterlades på steder med mange fodgængere, er ikke kun et spørgsmål om et rodet bybillede.

Det kan også være et spørgsmål om sikkerhed.

Skal vi vente på, at der sker alvorlige ulykker, før kommunen erkender, at den nuværende model ikke fungerer tilfredsstillende?

Har kommunen overhovedet udarbejdet en samlet risikovurdering af ordningen, herunder problemerne for ældre, svagtseende, kørestolsbrugere og andre, som er særligt afhængige af fri passage?

Hvis ja, vil jeg gerne modtage den.

Hvis nej, vil jeg gerne vide hvorfor.

6. Lovligheden af den kommercielle anvendelse af offentlige arealer

Jeg mener også, at det bør undersøges nærmere, på hvilket retligt grundlag kommercielle udlejningsvirksomheder får mulighed for at anvende offentlige arealer i dette omfang.

Jeg beder derfor om en konkret redegørelse for den lovgivning, de tilladelser og de aftalevilkår, som ligger til grund for ordningen.

Herunder om kommunen har undersøgt, hvorvidt operatørernes anvendelse af offentlige arealer, vilkårene for tilladelserne og den manglende konsekvente håndhævelse er i overensstemmelse med gældende regler.

Jeg vil samtidig anbefale, at Transportministeriet bliver bedt om at tage stilling til de principielle spørgsmål om kommunernes adgang til at regulere og stille krav til kommercielle cykeludlejningsordninger.

7. Dine svar på de senere spørgsmål er fortsat utilstrækkelige

Når jeg gennemgår dine svar, særligt fra punkt 7 og frem, savner jeg fortsat den nødvendige konkretisering.

Der er efter min opfattelse for mange henvisninger til eksisterende praksis, kompetencefordeling og kommende evalueringer – og for få klare svar på ansvar, tidsfrister, kontrol, sanktioner og målbare forbedringer.

Jeg vil derfor bede om, at de spørgsmål, der endnu ikke er besvaret konkret, bliver genbesvaret med tydelig angivelse af, hvad der er besluttet, hvad der ikke er besluttet, og hvem der har ansvaret for den videre behandling.

Særligt vedrørende punkt 13 vil jeg gerne have et konkret svar: Hvornår sker det?

Jeg ønsker en dato eller som minimum en realistisk tidsplan – ikke endnu en ubestemt hensigtserklæring.

8. Punkt 14 – fem cityassistenter kunne være en del af løsningen

Jeg har tidligere foreslået, at København etablerer en ordning med cityassistenter, som kan være synligt til stede i gadebilledet og hjælpe med en række af de problemer, vi oplever hver eneste dag.

Jeg mener fortsat, at fem cityassistenter kunne være et fornuftigt sted at starte.

De kunne blandt andet registrere uhensigtsmæssigt placerede udlejningscykler, følge op på operatørernes oprydning, hjælpe borgere og turister med information og sikre, at problemer hurtigt bliver sendt videre til de ansvarlige.

Det skal naturligvis ske inden for de beføjelser, de pågældende medarbejdere lovligt kan tildeles.

Det kunne etableres som en forsøgsordning i 2027 med konkrete mål for antallet af registrerede forhold, responstider og forbedringer i bybilledet.

Skulle vi ikke få det forslag på den politiske dagsorden i forbindelse med 2027-indsatsen?

Jeg vil gerne have en konkret vurdering af forslaget, herunder hvad en forsøgsordning med fem cityassistenter vil koste.

9. Ingen handleplan for 2027 – det er simpelthen ikke godt nok

Du skriver:

"Der foreligger ikke en særskilt handleplan for 2027 i den form, du efterspørger."

Og videre, at forvaltningen afventer den forventede evaluering i februar 2027 og derfor ikke finder anledning til at udarbejde en særskilt handleplan.

Det svar finder jeg meget utilfredsstillende.

Vi har diskuteret de samme problemer i mere end tre år.

Vi har oplevet problemerne i 2023, 2024, 2025 og nu også i 2026.

Og så skal vi altså vente på endnu en evaluering i februar 2027, før der eventuelt sker noget?

Hvad skal der ske i mellemtiden?

Hvorfor kan forvaltningen ikke allerede nu opstille nogle helt enkle mål for oprydning, kontrol, responstid og sanktioner?

En evaluering må ikke blive en undskyldning for passivitet.

Jeg vil derfor gerne have oplyst, præcis hvad evalueringen i februar 2027 skal indeholde, hvem der gennemfører den, hvilke succeskriterier der anvendes, og hvornår den forelægges politikerne.

Jeg vil også gerne vide, om evalueringen vil inddrage borgere, lokaludvalg, erhvervsdrivende og repræsentanter for de mange mennesker, som oplever generne i hverdagen – eller om den alene baseres på forvaltningens og operatørernes egne oplysninger.

10. Nu skal sagen løftes politisk

Anders, jeg anerkender naturligvis, at der findes lovgivning og administrative rammer, som kommunen skal arbejde inden for.

Men jeg accepterer ikke, at de rammer år efter år bliver brugt som forklaring på, hvorfor der ikke sker tilstrækkeligt.

Hvis kommunen mangler beføjelser, må I bede om dem.

Hvis aftalerne med operatørerne er utilstrækkelige, må I arbejde for at ændre dem.

Hvis kontrollen ikke fungerer, må I styrke den.

Og hvis den nuværende ordning skaber flere problemer, end den løser, må politikerne have modet til at genoverveje den.

Det kan ikke være rigtigt, at kommercielle virksomheder kan drive forretning på vores fælles offentlige arealer, mens borgere, erhvervsdrivende og besøgende skal leve med konsekvenserne.

Jeg ønsker derfor, at denne henvendelse og de fortsat uafklarede spørgsmål bliver forelagt det relevante politiske udvalg, så politikerne får mulighed for at tage konkret stilling til indsatsen for 2027.

Jeg vil samtidig gerne have oplyst, hvornår sagen forventes behandlet politisk.

Og lad mig afslutningsvis understrege:

Jeg er ikke imod cykler. Jeg er ikke imod udlejning af cykler. Jeg er imod, at man etablerer og udvider kommercielle ordninger uden samtidig at sikre, at de fungerer ordentligt i den by, vi alle sammen skal kunne være i.

København skal være en god by at bo i, arbejde i, drive forretning i og besøge.

Det kræver orden, ansvar, respekt og ikke mindst konsekvens.

Vi har fået forklaringer nok.

Nu vil vi gerne se resultater!

Jeg ser frem til dine konkrete svar på de udestående spørgsmål og ikke mindst en tilbagemelding på, hvordan forvaltningen og politikerne vil sikre en mærkbar forbedring i 2027.

Med venlig hilsen

Henrik Busch
Formand – Ja tak til Parkering
Busch on Board

Fra: KTFKP BPM OPK Parkering
Sendt: 29. oktober 2026 09:17
Emne: SV: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE - evaluering og problemstilling - Plan 2027 2026-0374035

Kære Henrik Busch

Hermed svar på din henvendelse af 14. oktober 2026 fra enhedschef Anders Hadberg.

2026-0374035

Med venlig hilsen

Andreas Raahauge Lorentzen
Chefkonsulent
P-Klager og Jura

_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Fra: Henrik Busch
Sendt: 14. oktober 2026 12:36
Emne: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE - evaluering og problemstilling - Plan 2027

Hermed en opfordring til Rådhuset om at tage dette problem alvorligt.

Overborgmesteren har selv været på banen og fremhævet problemet – så nu skal der handling bag ordene.

Jeg henviser til vedhæftede notat med min henvendelse af i dag den 14.10.2026 og **anbefaler at tage et kik på de fotos** der er nederst i mailen som fortsat giver indtryk fra dagligdagen – det der sker i det virkelige liv hvor vi bor, færdes og driver forretning.

Det er også en sag for **lokaludvalgene** at tage på dagsordenen efter min mening og det er jo ikke kun indre by der er ramt – udlejningscykler og cykler generelt flyder i hele kommunen.

Dette vedhæftede bilag er en opfordring til at tage problemet seriøst.

TAK

Henrik Busch

Fra: Henrik Busch
Sendt: 28. januar 2026 20:16
Til: TMFKP BPM OPK Parkering
Emne: VS: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE

Kære Anders,

Tak for dit svar og for den samlede redegørelse for forvaltningens nuværende tilgang til udlejningscykler.

Efter en grundig gennemgang må jeg dog konstatere, at mine centrale og meget konkrete spørgsmål fortsat ikke er blevet besvaret. Jeg har modtaget en beskrivelse af rammer, processer og eksisterende praksis, men ikke klare svar på, hvordan kommunen konkret vil sikre en mærkbar forbedring i bybilledet – særligt i den kommende højsæson.

For god ordens skyld vil jeg derfor kort og præcist genfremstille de spørgsmål og anmodninger, som fortsat står ubesvarede:

Jeg har ikke fået et konkret svar på, hvordan kommunen i praksis vil sikre, at sommeren 2026 ikke bliver en gentagelse af 2023, 2024 og 2025, og hvad borgere, erhvervsdrivende og besøgende konkret vil kunne se som en reel forskel i gadebilledet.

Jeg har heller ikke fået en operationel handleplan, der fastlægger klare kriterier for, hvornår udlejningscykler anses for at stå til gene, hvornår der gribes ind, og hvilke konkrete handlinger der iværksættes.

Der er fortsat ikke redegjort for, hvordan og hvornår kommunen vil anvende muligheden for fysisk fjernelse af udlejningscykler på operatørernes regning i et omfang, der reelt kan mærkes, eller hvilke tærskler og procedurer der udløser dette i praksis.

Endelig har jeg ikke fået svar på, om – og i givet fald hvordan – mine gentagne henvendelser og de dokumenterede erfaringer fra flere år er blevet eller vil blive forelagt politisk med henblik på stillingtagen til, om det nuværende kontrolniveau og den valgte tilgang er tilstrækkelig.

Jeg noterer mig, at du i dit svar gør det klart, at spørgsmål om kontrolniveau og ambitionsniveau på området er politisk fastlagt, og at eventuelle ændringer derfor er et politisk spørgsmål. På den baggrund – og i tråd med denne anbefaling – vil jeg nu rejse sagen direkte på politisk niveau med henblik på, at Borgerrepræsentationen får mulighed for at tage stilling til, om den nuværende praksis og prioritering er dækkende for de meget konkrete og veldokumenterede problemer i byrummet.

Mit formål er fortsat ikke at modarbejde cykling eller deleordninger, men at sikre orden, ansvar og en reel håndtering af de gener, som udlejningscykler år efter år skaber for byens borgere, erhvervsliv og fremkommelighed.

Dette svar sendes derfor også med henblik på at tydeliggøre, hvilke spørgsmål der fortsat mangler politisk og administrativ afklaring.

Med venlig hilsen

H.B.

Fra: TMFKP BPM OPK Parkering
Sendt: 28. januar 2026 09:29
Til: Henrik Busch
Emne: SV: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE

Kære Henrik

Se venligst det vedhæftede svar.

Med venlig hilsen

Jacob Fuglheim Bernack
Akademisk medarbejder
P-Administration og Jura

_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN 5798009809452

Fra: Henrik Busch
Sendt: 22. januar 2026 15:43
Emne: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026 HB RESPONSE

Kære Lena Kongsbach – Kære Anders,

Jeg skriver til dig/jer igen i forlængelse af den seneste tilbagemelding fra forvaltningen og den samlede dialog, jeg har haft med Københavns Kommune gennem både 2024 og 2025 om udlejningscykler og de betydelige gener, de skaber i byrummet.

Baggrunden for min fornyede henvendelse er, at vi nu igen nærmer os cykelhøjsæsonen. Erfaringerne viser, at dette år efter år medfører, at tusindvis af udlejningscykler sættes i omløb i byen, ofte uden tilstrækkelig styring, opsamling og ansvar. Samtidig vil jeg understrege, at problemet ikke alene er sæsonbetonet. Selv på kolde vinterdage kan man konstatere, at udlejningscykler står hensat de mest mærkelige steder, uden hensyntagen til fremkommelighed, trafiksikkerhed, erhvervsliv eller byens beboere.

Jeg må derfor konstatere, at jeg fortsat ikke har modtaget et endegyldigt og operationelt svar på mine henvendelser. Jeg har fået redegørelser for rammer, hjemmel og begrænsninger, men ikke en klar tilkendegivelse af, hvordan kommunen konkret vil handle for at mindske generne i praksis.

Transportministerens svar til Teknik- og Miljøborgmesteren slår samtidig tydeligt fast, at kommunen har adgang til at indsamle ulovligt parkerede udlejningscykler på udlejers regning, og at der allerede i dag eksisterer redskaber til at sikre orden i gader og stræder. Det betyder efter min opfattelse, at spørgsmålet ikke længere alene handler om hjemmel, men om vilje, prioritering og organisering.

På den baggrund vil jeg anmode om, at der sker et genbesøg i min henvendelse, og at følgende bringes videre til politisk behandling med henblik på hurtig drøftelse i Borgerrepræsentationen:

– at der på baggrund af ministerens svar og de mange års erfaringer i København udarbejdes en meget konkret og operationel handleplan,
– at der udpeges en tydeligt ansvarlig enhed i Københavns Kommune med mandat til at handle,
– at handleplanen fastlægger klare kriterier for, hvornår udlejningscykler anses for at stå til gene,
– at der fastsættes klare procedurer for indsamling på udlejers regning,
– og at der sikres en synlig, konsekvent og løbende indsats, som borgere, erhvervsdrivende og besøgende faktisk kan mærke i bybilledet.

Mit ønske er ikke at modarbejde cykling eller deleordninger, men at sikre, at dem der profiterer på udlejning af cykler, også påtager sig et reelt ansvar for orden og oprydning –

og at kommunen ikke frasiger sig sit ansvar for at gribe ind, når problemerne er åbenlyse og veldokumenterede.

Jeg håber derfor, at min henvendelse kan give anledning til et genbesøg og en mere handlingsorienteret tilgang, inden endnu en cykelsæson sætter ind med de samme problemer som tidligere.

På forhånd tak for tilbagemeldingen.

TAK.

H.B.

(SE INDSATTE FOTOS – flere fra 2025 – det vil vi gerne undgå)

Fra: TMFKP BPM OPK Parkering
Sendt: 22. januar 2026 15:19
Til: Henrik Busch
Emne: SV: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026

Kære Henrik

Se venligst det vedhæftede svar.

Med venlig hilsen

Jacob Fuglheim Bernack
Akademisk medarbejder
P-Administration og Jura
_____
KØBENHAVNS KOMMUNE
Teknik- og Miljøforvaltningen
Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Fra: Henrik Busch
Sendt: 9. januar 2026 08:15
Til: Lena Kongsbach
Emne: [EKSTERN] Udlejningscykler 2026

Kære Lena Kongsbach

Jeg skriver til dig i forlængelse af de nye aftaler, som Københavns Kommune netop har indgået med udlejningscykeloperatørerne, og den offentlige omtale af, at ordningen fortsætter og udvides.

https://www.tv2kosmopol.dk/region-hovedstaden/forsog-med-delecykler-blev-et-hit-nu-fortsaetter-det-d8df8?fbclid=IwY2xjawPNh4pleHRuA2FlbQIxMABicmlkETFyYWNDQlNjVm16QlBkOWQzc3J0YwZhcHBfaWQQMjIyMDM5MTc4ODIwMDg5MgABHoPMDA-Zto3Ocjqj6Rrz3xo9HydCbhx5JOEMCw_4yY8vRpuIVwKtT61b_W1C_aem_0-uZGRXAaJjfTqAnPrYV-w

Samtidig vil jeg gerne tydeligt henvise til, at denne henvendelse ikke står alene. Jeg har gennem både 2024 og 2025 haft en omfattende og løbende dialog med forvaltningen, borgmesterkontoret og Borgerrepræsentationen om udlejningscykler, cykelparkering og de meget konkrete problemer, der gentagne gange har vist sig i byrummet. Der findes derfor allerede betydeligt materiale, korrespondance, billeder, borgerhenvendelser og interne svar fra kommunen, som underbygger mine bekymringer og erfaringer.

Baggrunden for min henvendelse er enkel – og desværre velkendt: Erfaringerne fra de seneste år viser, at udlejningscykler meget ofte bliver stillet tilfældigt rundt i byen, optager pladser i stativerne, blokerer fremkommelighed for gående, handicappede og erhvervsliv og i perioder skaber et reelt kaos i gadebilledet. Det gælder især i perioden fra forår til sensommer, hvor presset på byen i forvejen er størst.

Netop derfor vil jeg gerne have klare og direkte svar på følgende spørgsmål, så vi ikke endnu en gang ender med gode intentioner, henvisninger til rammer og manglende hjemmel – men uden reel styring i praksis:

For det første vil jeg gerne have oplyst, om de nye aftaler giver kommunen en reel mulighed for at styre eller påvirke antallet af udlejningscykler pr. operatør. Har kommunen i dag – direkte eller indirekte via aftalevilkår – hjemmel til at fastsætte, regulere eller begrænse, hvor mange cykler de enkelte udlejere har i omløb i København?

For det andet vil jeg gerne have præciseret, hvilke konkrete krav der i de nye aftaler stilles til operatørerne i forhold til placering, oprydning og løbende håndtering af cykler, der står til gene eller i strid med det aftalte. Er der fastsat krav om responstid, systematisk oprydning, aktiv omplacering eller løbende kontrol – eller baserer ordningen sig fortsat primært på dialog og borgerhenvendelser?

For det tredje vil jeg gerne have et klart svar på, om kommunen i praksis har mulighed for at sanktionere operatørerne, hvis de gentagne gange ikke lever op til aftalerne. Indeholder de nye aftaler reelle sanktionsmuligheder – eksempelvis bod, skærpede vilkår, reduktion i tilladte cykler eller i sidste instans ophævelse af samarbejdet – hvis cyklerne fortsat flyder og ikke håndteres ansvarligt?

For det fjerde vil jeg gerne have belyst, hvordan kommunen konkret vil sikre, at denne sommer ikke bliver en gentagelse af tidligere år, som både borgere, erhvervsdrivende og lokaludvalg har gjort opmærksom på i flere omgange. Hvilken reel forskel vil man kunne se i gadebilledet i 2025 sammenlignet med 2023 og 2024?

Jeg er fuldt ud klar over, at der henvises til nationale regler og begrænset kommunal hjemmel. Netop derfor er det afgørende for mig at få tydeligt belyst, hvor kommunens ansvar og handlemuligheder starter og slutter – og hvad I konkret har valgt at bruge dem til i de nye aftaler.

Det her handler ikke om modstand mod cykler eller deleordninger som princip. Det handler om orden, ansvar og respekt for byen og dem, der bor, arbejder og færdes i den. Den tidligere dialog og det eksisterende materiale giver desværre god grund til bekymring, og derfor håber jeg på et klart, konkret og substansfyldt svar.

På forhånd tak for din tilbagemelding.

Med venlig hilsen

H.B.




Bolt












KONTOR & BUTIK
matas
Gågade
Zone
NYTORV
matas
matas


STORSKÆRM
TIL LEJE
TIL LEJE


GRØNS GRØNS
Bolt
Bolt


Lime

Henrik Busch
LET'S TALK BUSINESS
Busch on Board
Læderstræde 1, 3-3, 1201 København K
+45 40401707
Henrik@buschonboard.dk
www.buschonboard.dk



Cvr 45688038

busch onboard

Disclaimer / Bemærkning:
Jeg henvender mig til Københavns Kommune i min egenskab af borger, erhvervsdrivende og som formand for foreningen *Ja tak til Parkering*. Mine henvendelser sker udelukkende med det formål at gøre opmærksom på uhensigtsmæssigheder, fejl og oplevelser i byens forvaltning eller den førte politik. Jeg er fuldt bevidst om, at jeg opfattes som vedholdende – det skal ses i lyset af, at mange af de svar, jeg modtager fra kommunen, enten er mangelfulde, uklare eller faktuelt forkerte.

En mere gennemtænkt og fagligt forankret behandling af sagerne samt bedre kvalitet i kommunens besvarelser vil efter min vurdering bidrage til færre misforståelser, øget effektivitet og et markant lavere antal mails mellem parterne. Mit engagement udspringer af et ønske om at skabe konstruktiv dialog og forbedring – til gavn for både kommunen og borgerne i København.