Udlejningscykler i København – status 2026 og krav om handleplan for 2027

14. oktober 2026 | Til Københavns Kommune, Klima-, Miljø- og Teknikforvaltningen, Overborgmesteren og Line Barfod.

Kære forvaltning og politiske udvalg

Jeg følger hermed op på min omfattende korrespondance siden 2023 om udlejningscykler, almindelig cykelparkering, trafiksikkerhed og tilgængelighed i København. Min frygt for sæsonen 2026 blev desværre indfriet. Udlejningscykler står og ligger mange steder uden for stativer, foran porte og butikker og på arealer, hvor de generer andre. Det er efter min opfattelse blevet et anarki, som en cykelby som København ikke kan være bekendt. Jeg vedlægger nye fotos og henviser også til den løbende offentlige debat på sociale medier.

Jeg er ikke modstander af udlejningscykler. Tværtimod. Men når private operatører tjener penge på at benytte fælles offentlige arealer, må de tage ansvar for ordentlig brugerinformation, løbende rundering, hurtig oprydning og korrekt placering. Kommunen må tilsvarende tage ansvar for at føre tilsyn og håndhæve sine aftaler.

1. Kommunens egne dokumenter viser, at der er handlemuligheder

I mailen til operatørerne af 3. november 2023 skrev specialkonsulent Andreas S. Lorentzen, at det vigtige var, at udlejningscykler IKKE kunne afleveres uden for steder med cykelstativer, og pegede på geofencing som det bedste værktøj. Det vedlagte aftaleudkast omtalte også kontrol af operatørernes apps, rettelse inden tre arbejdsdage og mulige konsekvenser ved vedvarende mangler. Jeg beder om dokumentation for, hvilke af disse bestemmelser der faktisk blev endeligt vedtaget og håndhævet.

Den fremlagte Kinto-aftale fra 2024 kræver blandt andet rundering med tilstrækkelig frekvens, løbende dokumentation for korrekt opstilling, geofencing og fjernelse af defekte cykler. Den indeholder også en arbejdsklausul. Aftalens ordlyd tillader i visse tilfælde placering i umiddelbar tilknytning til cykelstativer; derfor ønsker jeg en præcis afgrænsning af dette begreb – det må ikke blive en undskyldning for at blokere adgang og færdsel.

Transportminister Thomas Danielsen skrev den 3. september 2025, at kommunen kan indsamle ulovligt parkerede udlejningscykler på udlejers regning, og opfordrede kommunen til at bruge denne adgang og samarbejde med selskaberne. Jeg ønsker derfor ikke endnu en generel henvisning til Transportministeriet. Kommunen har selv konkrete myndigheds- og aftaleopgaver. Hvor en bestemt yderligere regulering kræver lovændring, må I oplyse præcis hvilken bestemmelse der mangler, og hvad I vil gøre inden for gældende ret.

2. Tal, kontrol og tidligere svar skal afstemmes

I svaret af 18. november 2024 opgjorde kommunen tilladelserne til Bolt 1.300, Donkey Republic 2.680, Lime 2.500, Dott (tidligere Tier) 1.700, Kinto 540 og den ophørte Ridemovi 800 – i alt 9.520. For 2025 forventedes 8.720. I borgmesterens brev af 22. august 2025 omtales cirka 10.000 delecykler. Det kan være afrundede tal eller forskellige opgørelsestidspunkter, men jeg ønsker de

præcise 2025- og 2026-tal, operatør for operatør: aftalte/tilladte, faktisk udsatte og aktive cykler, samt antal selskaber.

Kommunen har tidligere omtalt 2,6 årsværk til administration og kontrol, herunder to parkeringsvagter og 0,6 administrativ medarbejder; i et andet svar omtales fire parkeringsvagter med indberetningsopgaver, og i oktober 2025 to årsværk til gadetilsyn. Forklar venligst forskellen mellem antal medarbejdere, årsværk, øvrige parkeringsvagters opgaver og faktisk anvendte timer. Oplys også antal praj, reaktionstider, fjernelser, omkostninger, advarsler, aftalebrud og sanktioner i 2024, 2025 og 2026 til dato.

I oktober 2025 svarede forvaltningen på mine fotos fra Store Strandstræde 3, at problemet antagelig havde løst sig selv, fordi cyklerne var genudlejet eller fjernet. Den antagelse er ikke en dokumenteret kontrolindsats. Jeg ønsker konkrete opfølgninger frem for formodninger. Vi generes ofte af udlejningscykler der henstilles der hvor vi i det nu stærkt begrænsede omfang lovligt kan parkere vores biler – det forstærker frustrationerne enormt – det fremgår især af opslag på sociale medier.

3. Trafiksikkerhed, turister og almindelige cykler

Problemet handler ikke kun om parkering. Mange besøgende er uvante med at cykle i tæt københavnsk trafik. Det giver efter mine observationer farlige situationer for fodgængere og andre cyklister. Samtidig oplever vi også lokale cyklister, der kører for stærkt, på fortove, over for rødt, drejer uden tegn eller undlader at markere stop. Jeg støtter bedre information om cykelhjelm og trafiksikkerhed, men udlejningsselskaberne bør også give letforståelige, flersprogede instruktioner om færdselsregler og parkering før udlejning.

Den generelle cykelparkering er også et stort problem, blandt andet omkring Højbro Plads, Nikolaj Plads og i Middelalderbyen. Jeg ønsker særskilt oplyst, hvilke muligheder kommunen og politiet har for opmærkning, flytning og fjernelse af almindelige cykler, og hvilke forslag om bøder eller andre sanktioner der er undersøgt. Udlejningscykler og private cykler har ikke nødvendigvis samme retsgrundlag; begge problemer skal løses. Vi bør opmærke og fjerne cykler langt mere end vi gør i dag. Der skal laves totalopmærkninger hver måned og 28 dage herefter fjernes de efterladte cykler.

4. Spørgsmål, som jeg ønsker besvaret enkeltvis

1. Hvornår fremlægges en samlet evaluering af udlejningscykelordningen for 2026 med konsekvenser for fremkommelighed, butikker, beboere og trafiksikkerhed? I september 2025 oplyste kommunen, at der ikke var planer om en samlet evaluering uden politisk bestilling og finansiering. Vil I nu indstille den til politisk behandling?

2. Hvilke operatører har gældende aftaler i 2026, hvor mange cykler må hver udbyde, hvor mange er faktisk på gaden, og hvilke ændringer er sket siden 2024?

3. Hvorfor accepteres gentagne fejlplaceringer, når aftalerne beskriver krav om korrekt opstilling, rundering og geofencing? Hvilke stikprøver er gennemført af apps, GPS-data og faktiske afleveringssteder?

4. Hvor hurtigt skal operatørerne reagere på fejlplaceringer? Hvilke krav gælder faktisk for oprydningshyppighed, og kan kommunen skærpe kravene gennem aftalerne?

5. Hvor mange cykler har kommunen fysisk fjernet på operatørernes regning i hvert år, og hvor mange gange er der givet påtaler, advarsler, opkrævet betaling eller ophævet aftaler?

6. Hvad viser data fra Giv et praj om antal anmeldelser, geografiske problemområder, svartider og faktisk løste sager? Hvordan får indberetteren besked om resultatet?

7. Hvilke udgifter og indtægter har kommunen haft fra operatørerne i 2024–2026, hvad er gebyret pr. cykel, og hvilke muligheder findes for økonomisk sikkerhedsstillelse for udgifter til oprydning og fjernelse?

8. Er arbejdsklausulen kontrolleret hos operatører og underleverandører? Er der gennemført stikprøver af løn- og arbejdsvilkår, relevante overenskomstmæssige krav og ansættelsesforhold? Hvilke resultater foreligger?

9. Hvilken obligatorisk information modtager lejere om cykelparkering, færdselsregler, sikkerhed, cykelhjelm og konsekvenser ved fejlparkering? Findes den på relevante turistsprog?

10. Har kommunen testet løsninger med faste afleveringssteder, synlig markering, brugerfoto ved turafslutning, gebyrer fra operatørerne over for brugere og blokering af afslutning uden korrekt parkering? Hvad er den juridiske og tekniske vurdering af hver mulighed?

11. Hvad blev der konkret fulgt op på efter kommunens henvendelse til operatørerne den 3. november 2023 og brevvekslingen med Transportministeriet i august–september 2025?

12. Hvad er status på initiativer til almindelig cykelparkering, opmærkning og fjernelse af efterladte cykler samt eventuelle forslag om ændret lovgivning og sanktioner?

13. Vil kommunen igangsætte en informationskampagne til turister, borgere, butikker og erhvervsliv, så det er tydeligt, hvor cykler skal stå, og hvordan fejl meldes?

14. Vil kommunen indkalde lokaludvalg, handelsliv, operatører og berørte borgere til en praktisk byvandring og et møde om løsninger? Jeg deltager gerne.

5. City Assistenter – brug de øjne, der allerede er på gaden

Jeg gentager forslaget om at videreudvikle de kommunale parkeringsvagters rolle til City Assistenter, inspireret af indsatser på Frederiksberg og i Aarhus. De omtrent 120 P-vagter, som jeg tidligere har omtalt, bør ikke alene kontrollere biler, men systematisk indberette henslængte cykler, blokerede adgangsveje, ødelagt udstyr og andre mangler. Oplys venligst det faktiske antal parkeringsvagter og deres nuværende beføjelser. Hvor reglerne kræver anden myndighed, kan vagterne registrere og videresende sagerne. Målet er hurtig handling og en by, der fungerer. Hvorfor ikke udnytte eller benytte de medarbejdere der i forvejen bruger tid på gader og stræder – det har andre kommunen dygtigt gjort med stor succes.

6. Det afgørende spørgsmål: Hvad sker der i 2027?

Hvad er kommunens konkrete plan for resten af 2026 og hele 2027 for at få styr på det rod, vi endnu en gang har været vidner til? Jeg ønsker en skriftlig handleplan med ansvarlige personer, datoer, målbare succeskriterier, kontrol, opfølgning og politisk behandling. Vi deltager meget gerne konstruktivt i arbejdet.

Hvis vi endnu en gang nøjes med forklaringer, videresendelser og en opfordring til borgerne om at bruge Giv et praj, risikerer København en ny skandalesag i stil med de tidligere problemer med udlejningsløbehjul. Det bør vi kunne undgå. Det er ikke rimeligt, at de mange daglige gener overlades til borgerne, mens ansvaret flyder mellem operatører, forvaltning og ministerium.

Jeg beder om en samlet, punktvis besvarelse – ikke blot henvisninger til tidligere svar – og om oplysning om, hvornår sagen forelægges politisk.

Med venlig hilsen
Henrik Busch

Busch on Board
Borger, cyklist og erhvervsdrivende i København

Henvisninger og bilag

• Mail fra Andreas S. Lorentzen til operatørerne, 3. november 2023, med aftaleudkast.

• Københavns Kommune, svar 18. november 2024, F2 2024-21828 / eDoc 2024-0380829.

• Københavns Kommune, svar 13. november 2024, F2 2024-22750 / eDoc 2024-0395164.

• Kinto-aftale 2024, især punkt 4–6 og arbejdsklausul.

• Københavns Kommune, svar 26. februar 2025, F2 2025-3556.

• Københavns Kommune, svar 4. september 2025, F2 2025-17163 / eDoc 2025-0261870.

• Brev fra Line Barfod til transportministeren, 22. august 2025, F2 2025-12134 / eDoc 2025-0185224.

• Transportministerens svar 3. september 2025, journalnummer 2025-3780.

• Københavns Kommune, svar 23. oktober 2025, F2 2025-21744 / eDoc 2025-0328730.

• Korrespondance august–september 2025, herunder henvendelse 11. september 2025 og svar fra Jacob Fuglheim Bernack.

• Egne fotografier fra 2026 vedlægges særskilt.