

# II. Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer (2019-0123136)

Bilag

[Bilag 1 Oversigt over politisk behandling](#)

[Bilag 2 Oversigt over byrumstyper](#)

[Bilag 3 Mulige placeringer af udlejningskøretøjer i Byrumstype I](#)

[Bilag 4 Generelle vilkår og tildelingskriterier](#)

[Bilag 5 Proces for ansøgning og sagsbehandling](#)

[Notat om mulige vilkår efter vejloven](#)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til retningslinjer for håndtering af henvendelser om og håndhævelse af opstilling af mindre udlejningskøretøjer (cykler, løbehjul, skateboards og selvbalancerende køretøjer) på offentligt vejareal uden tilknytning til udlejers lokaler.

## Sagsfremstilling

### Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at Teknik- og Miljøforvaltningen som forsøgsordning giver etårige tilladelser til opstilling af mindre udlejningskøretøjer, herunder cykler, løbehjul, skateboards og selvbalancerende køretøjer, på offentligt vejareal uden tilknytning til udlejers lokaler (såkaldt free floating), jf. retningslinjerne beskrevet under Løsning.

### Problemstilling

På baggrund af Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 18. marts 2019, vedtog udvalget (A, B, F, Ø og Å) ændringsforslag om at pålægge Teknik- og Miljøforvaltningen at gå i dialog med Transport-, Bygnings- og Boligministeriet om en Aarhuslignende model for opstilling af udlejningscykler og -løbehjul. Teknik- og Miljøforvaltningen har været i dialog med ministeriet, som vurderer, at en sådan model *ikke* kan benyttes til at regulere antallet af udbydere i København. Ministeriet anerkender dog Københavns Kommunes behov for at sætte et loft over antallet af mindre udlejningskøretøjer, samt behov for eventuelt at etablere zoner med restriktioner i forhold til udlejningscykler og -løbehjul, så længe begge dele er sagligt begrundet.

Teknik- og Miljøudvalget skal på denne baggrund tage stilling til Teknik- og Miljøforvaltningens reviderede forslag til retningslinjer for håndtering af henvendelser om og håndhævelse af opstilling af mindre udlejningskøretøjer (cykler, løbehjul, skateboards og selvbalancerende køretøjer) på offentligt vejareal uden tilknytning til udlejers lokaler.

### Løsning

Pladsen i byrummet og i de kommunale cykelstativer er begrænset, og med stigningen i antallet af opstillede udlejningscykler og -løbehjul samt en vejlov, der kun giver kommunen begrænset mulighed for håndhævelse, er en forsøgsordning med specifikke kommunale retningslinjer for tilladelse, opstilling og håndhævelse i forhold til mindre udlejningskøretøjer i København det bedste bud på et værktøj, der både sikrer den fortsatte mobilitet og fremkommelighed i byen og imødekommer udlejernes/operatørernes ønsker.

Forvaltningen vurderer, at der i dag er opstillet ca. 2.000 udlejningscykler og ca. 1.700 udlejningsløbehjul i København uden tilladelse. Flere udbydere er klar til at opstille, men afventer retningslinjer fra kommunen.

#### *Retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer uden tilknytning til udlejers lokaler på offentligt vejareal*

Teknik- og Miljøforvaltningen giver som udgangspunkt etårige tilladelser til opstilling af mindre udlejningskøretøjer uden tilknytning til udlejers lokaler på lokationer, hvor forvaltningen vurderer, at placering er mulig under hensyntagen til den generelle fremkommelighed jævnfør Vejloven og under forudsætning af, at udlejer lever op til de *generelle vilkår* (bilag 4). Tilladelse til opstilling vil kunne omfatte både opstilling i og udenfor de kommunale cykelstativer, men forudsætter, at Teknik- og Miljøforvaltningen godkender ansøgers konkrete lokationer, samt beskrivelse af, hvordan ansøger vil sikre, at de *generelle vilkår* overholdes. Overstiger det antal køretøjer, der søges om tilladelse til i forsøgsordningen det maksimale antal for byrumstypen, vil forvaltningen give tilladelser til de operatører, som vurderes bedst at opfylde *tildelingskriterierne* (bilag 4).

Ved tilladelse til opstilling skelner forvaltningen mellem *Byrumstype 1* (middelalderbyen, ved store stationer, strøggader og centrale pladser, jf. Prioriteringsplan for Cykelparkering 2018-2025 vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget den 6. marts 2018) og *resten af byen*.

#### *Byrumstype 1:*

I Byrumstype 1 (bilag 2) forventes det at være begrænset, hvor mange tilladelser, der kan gives til opstilling af mindre udlejningskøretøjer, før det bliver en udfordring for den generelle fremkommelighed. Dette skyldes den trange plads i byrummet og i de kommunale cykelstativer. Med henvisning til Transport-, Bolig- og Bygningsministeriets anerkendelse af kommunens behov for at kunne etablere zoner med restriktioner for opstilling/parkering har forvaltningen derfor udpeget en række lokationer, hvor tilladelse forventes at kunne gives på baggrund af en *konkret stedspecifik vurdering* af den enkelte ansøgers opstillingsplan mv. Antallet af lokationer, hvor der kan gives tilladelse til opstilling i Byrumstype 1, afhænger dog af, i hvor høj grad andre byrumsfunktioner nedprioriteres. Ud fra den anbefalede løsningsmodel (løsningsmodel 1 i bilag 3) gives der som udgangspunkt *kun* tilladelse til opstilling på de steder i Byrumstype 1, hvor belægningsprocenten for cykelparkering er lavere, og hvor det ikke betyder en nedprioritering af andre byrumsfunktioner.

I forhold til ladcykler vurderer forvaltningen, at der på grund af hensynet til den generelle fremkommelighed, københavnernes mulighed for cykelparkering og andre byrumsfunktioner, som udgangspunkt kun vil kunne gives tilladelse til opstilling af ladcykler i Byrumstype 1, hvis der omdannes bilparkeringspladser til formålet. Det forventes, at der kan opstilles ca. 200 udlejningscykler og 200 løbehjul i hele Byrumstype 1, heraf ca. 40 udlejningscykler og 40 løbehjul i middelalderbyen. Denne løsningsmodel (løsningsmodel 1) vil kun i mindre grad påvirke københavnernes muligheder for cykelparkering (bilag 3). Det skal understreges, at tilladelserne kun vil kunne udnyttes, såfremt det konkret er foreneligt med at overholde de *generelle vilkår*. Det vil eksempelvis sige, at det ikke er muligt for operatørerne at udnytte deres tilladelse på en konkret lokation, hvis der fx står andre (private) cykler, som gør, at opstilling ikke lever op til de *generelle vilkår*.

#### *Alternativer til løsningsmodel 1*

Som alternativ til løsningsmodel 1 kan der vælges en model (løsningsmodel 2), som i tillæg også giver tilladelse til opstilling i offentlige cykelstativer og på større pladser i Byrumstype 1 på bekostning af byrummets øvrige funktioner. Det vil sige, at plads til opstilling af mindre udlejningskøretøjer prioriteres på bekostning af plads til fx ophold, udeservering, æstetik o.lign., samt vil påvirke københavnernes muligheder for cykelparkering. Ud fra denne løsningsmodel vil der forventeligt kunne opstilles ca. 330 cykler og 330 løbehjul i hele Byrumstype 1, heraf ca. 110 cykler og 110 løbehjul i middelalderbyen (se bilag 3). Som udgangspunkt er der beregnet i omegnen af 1 m<sup>2</sup> pr. cykel og 0,5 m<sup>2</sup> pr. løbehjul. Det vil sige, at 330 cykler i hele Byrumstype 1 vil fylde ca. 330 m<sup>2</sup>, og 330 løbehjul vil fylde ca. 165 m<sup>2</sup>, mens 200 cykler vil fylde ca. 200 m<sup>2</sup>, og 200 løbehjul vil fylde ca. 100 m<sup>2</sup>. Hvis der skal skabes yderligere plads til opstilling af mindre udlejningskøretøjer, kan bilparkeringspladser

eventuelt nedlægges/omdannes. En nedlagt/omdannet bilparkeringsplads vil kunne rumme 8-10 udlejningscykler, 2-4 ladcykler eller ca. 20 udlejningsløbehjul.

#### *Resten af byen:*

I resten af byen, hvor der er bedre plads, vil der som udgangspunkt blive givet etårige tilladelser til opstilling på baggrund af ansøgers angivelse af konkrete lokationer. Da ordningen er en forsøgsordning, vil der maksimalt kunne gives etårige tilladelser til 3.000 løbehjul og 3.000 cykler i resten af byen, da dette antal ikke forventes at påvirke fremkommeligheden markant. I resten af byen vil 3.000 cykler fylde ca. 3.000 m<sup>2</sup>, mens 3.000 løbehjul vil fylde ca. 1.500 m<sup>2</sup>. Forvaltningens anbefaling til en eventuel justering af det maksimale antal af tilladelser vil indgå i status, som forvaltningen forelægger Teknik- og Miljøudvalget i første kvartal af 2020 (se nedenfor).

#### *Generelle vilkår*

Teknik- og Miljøforvaltningen har udarbejdet en række *generelle vilkår*, der skal overholdes af operatører af mindre udlejningskøretøjer i hele byen (bilag 4). Manglende overholdelse af de *generelle vilkår* kan medføre tilbagekaldelse af tilladelsen, ligesom det vil indgå i vurderingen af en eventuel ny ansøgning.

Den nuværende praksis for tilladelse til opstilling af mindre udlejningskøretøjer i forbindelse med vareudstilling foran egen butiksfacade, som gælder for blandt andet cykelhandlere og hoteller, fortsætter som hidtil. Disse aktører kan også ansøge om tilladelse til opstilling af den nye type udlejningskøretøjer på lige fod med andre udbydere efter de nye retningslinjer.

Retningslinjerne omfatter ikke den eksisterende ordning for By- og Pendlercyklen, da opstillingen af disse i faste stativer omfattes af den nuværende kontrakt, der løber frem til 2024.

#### *Håndhævelse*

Vedtages forsøgsordningen, vil forvaltningen umiddelbart herefter annoncere muligheden for ansøgning og begynde at behandle ansøgninger. En tilfredsstillende håndhævelse af ordningen (særligt i forhold til uhensigtsmæssigt/ulovligt opstillede mindre udlejningskøretøjer) forudsætter dog, at der afsættes midler i forbindelse med kommende budgetforhandlinger. Forvaltningen vurderer, at udstedelse af tilladelser med dertilhørende vilkår og dialogen mellem udbydere og kommunen dels vil imødekomme udbydernes ønske om klare retningslinjer, i sig selv forbedre muligheden for at undgå uhensigtsmæssig opstilling samt have en positiv effekt i forhold til behovet for håndhævelse.

#### *Evaluerings af forsøgsordningen*

Forvaltningen vil udarbejde en status på forsøgsordningen, som forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget i første kvartal af 2020. Forvaltningen vil her opgøre antallet af mindre udlejningskøretøjer og evaluere retningslinjerne, herunder se på brugsmønstre (københavnere/besøgende, brug i byrumstype I og i resten af byen), afledte effekter (cykelparkeringskapacitet, fremkommelighed) samt administrative forhold (behov for håndhævelse mv.). Resultaterne vil indgå i den årlige Cykelredegørelse, hvor orientering om eventuelle administrative ændringer vil fremgå.

## **Økonomi**

For at opnå den *tilsigtede effekt* af de beskrevne retningslinjer skal der findes midler til henholdsvis sagsbehandling og øget håndhævelse (1,2 mio. kr. årligt i afledte serviceudgifter) og evaluering af retningslinjerne med henblik på at afdække deres effekt (0,3 mio. kr. i drift). Hvis Teknik- og Miljøudvalget ønsker, at Teknik- og Miljøforvaltningen skal undersøge mulighederne for at dække særlige udgifter til retningslinjerne via indførelse af en ny betaling, som opkræves i forbindelse med at tillade opstilling af den nye type udlejningskøretøjer, vil Teknik- og Miljøforvaltningen igangsætte en sådan undersøgelse og

orientere Teknik- og Miljøudvalget herom i forbindelse med status for forsøgsordningen, som forelægges udvalget i første kvartal af 2020

*Hvis der som alternativ nedlægges/omdannes parkeringspladser*

Konsekvenserne ved en eventuel nedlæggelse af parkeringspladser vil blive søgt finansieret ved kommende budgetforhandlinger. Det maksimale årlige provenutab fra 2020 og frem (hvis der nedlægges 30 pladser i rød zone til 48.000 kr. pr. parkeringsplads) vil være 1,44 mio. kr. Indtægtstab vil påvirke Teknik- og Miljøudvalgets serviceramme én til én, mens effekten på kommunens råderum svarer til 30 % (0,43 mio. kr.), da kommunen kan beholde 30 % af indtægterne fra betalingsparkering, jf. Lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner som følge af indtægter fra parkering. I 2019 forventes provenutabet at udgøre ca. 0,7 mio. kr., hvis alle parkeringspladser omdannes i rød parkeringszone. Provenutabet i 2019 vil blive dækket indenfor forvaltningens eksisterende budgetramme.

## Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget har godkendt indstillingen, orienterer Teknik- og Miljøforvaltningen virksomheder, der har vist interesse for at opstille mindre køretøjer med henblik på udlejning uden tilknytning til udlejers lokaler om vilkårene for ansøgning. Forvaltningen vil herefter behandle ansøgninger. For at opnå den tilsigtede effekt i forhold til sagsbehandling af ansøgninger og håndhævelse af retningslinjerne i forhold til ulovligt opstillede køretøjer er det, som nævnt en forudsætning, at der afsættes midler i kommende budgetforhandlinger. Teknik- og Miljøudvalget forelægges en status på forsøgsordningen i første kvartal af 2020.

Michel Schilling

/Karsten Biering Nielsen

## Beslutning

### Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 3. juni 2019

Den Konservative Folkeparti fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF1):

”At forvaltningen går i dialog med de private aktører mhp. at drøfte, hvor stort behovet er for private udlejningscykler og løbehjul, så antallet af tilladte køretøjer kan hæves, samt mhp. at indgå aftaler om bl.a. håndhævelse af indgåede aftaler om parkering af køretøjerne.”

Ændringsforslaget (ÆF1) blev ikke vedtaget med tre stemmer mod syv. Ingen undlod at stemme.

For stemte: C, I og O.

Imod stemte: A, B, F, Ø og Å.

Radikale Venstre fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF2):

”At løsningsmodel 2 vælges - således at der gives mulighed for hhv. 330 cykler og 330 løbehjul.”

Ændringsforslaget (ÆF2) blev ikke vedtaget med fire stemmer mod seks. Ingen undlod at stemme.

For stemte: B, C, I og O.

Imod stemte: A, F, Ø og Å.

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF3):

”At bæredygtighed bliver rykket op som første kriterium, der prioriteres foran de øvrige kriterier.”

Ændringsforslaget (ÆF3) blev vedtaget uden afstemning.

Alternativet fremsatte følgende ændringsforslag (ÆF4):

”At social bæredygtighed indgår som tildelingskriterium.”

Ændringsforslaget (ÆF4) blev vedtaget med otte stemmer mod nul. To medlemmer undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, O, Ø og Å.

Imod stemte: -

Undlod at stemme: C og I.

Den således ændrede indstilling blev godkendt med syv stemmer mod tre. Ingen undlod at stemme.

For stemte: A, B, F, Ø og Å.

Imod stemte: C, I og O.

Det Konservativ Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Vi mener, at de private udlejningskøretøjer er et væsentligt tilbud, som kan være med til at øge fremkommeligheden i København. Vi mener, at potentialet er betydeligt højere end de modeller, som forvaltningen har fremlagt. Vi ønsker mere konkurrence til de delvist kommunale by- og pendlercykler. Vi mener, at København mangler cykelstativer, og mener ikke, at den aktuelle mængde af cykelstativer skal udgøre en begrænsning i antal tilladte udlejningskøretøjer.”

Socialdemokratiet, Alternativet, Enhedslisten, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne ønsker at forvaltningen arbejder videre på en beregningsmodel for gebyrfinansiering af både fysiske og administrative omkostninger så en betalingsløsning kan være medfinansierende og klar til den kommende sæson.”

Enhedslisten, Socialdemokratiet, Alternativet, , Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti afgav følgende protokolbemærkning:

”Partierne finder det yderst beklageligt, at lovgivningen ikke tillader kommunen at stille specifikke miljø- og bæredygtighedskrav til de udlejningsløbehjul, der er opstillet i København. Det er en kæmpe miljøbelastning, at batteriet på flere af de løbehjulsmodeller, der er opstillet i København, kun har en levetid på 3 måneder. Partierne finder det dog positivt at det er muligt at bruge miljø- og bæredygtighed som et tildelingskriterium, hvis der er flere ansøgere til den samme plads.”

Radikale Venstre afgav følgende protokolbemærkning:

”Radikale beklager at der ikke var muligt at opjustere på antal af opstillede cykel og løbehjul i indre by og omkring stationerne (byrumsrumtype I) hvor der er størst behov for mikrotransport, og hvor Københavnerne i dag er blevet vant til at benytte løbehjul og cykler som en del af deres dagligdag, men stemmer for indstilling for at få igangsat reguleringen af mikrotransport køretøjer, hvilket har været et stærkt ønske fra de forskellige udbydere frem mod sommeren.”

Enhedslisten og Alternativet afgav følgende protokolbemærkning:

”Det er afgørende for partierne, at det enorme ressourcspild, der er forbundet med den korte levetid på udlejningscykler og løbehjul forsøges reduceres markant i prøveperioden.”

Jakob Næsager standsede sagen i medfør af kommunestyrelseslovens § 23, og sagen indbringes dermed til afgørelse i Borgerrepræsentationen.