

Kære medlem af Transportudvalget

København, 11. marts 2020

Lovforslag om ændring af vejloven vedrørende mindre udlejningskøretøjer m.m.

Cyklistforbundet, Danske Cykelhandlere, By- og Pendlercykel Fonden samt en række kommuner har i januar måned afgivet høringssvar til ovenstående lovforslag.

Indledningsvist vil vi gerne kvittere for, at regeringen ønsker at fremme cyklisme, hvilket vi alle bakker op om, da det er godt for både klima, trængsel og sundhed.

Vi har forstået på transportministeriet, at lovforslaget forventes fremsat i slutningen af marts måned. Vi har også forstået, at det lovforslag, som fremsættes i al væsentlighed vil være enslydende med det udkast, som organisationerne modtog i høring.

Det forstår vi ganske enkelt ikke, for navnlig på et punkt er der bred enighed om, at udkastet er særdeles problematisk og ikke vil bidrage til at fremme målet om mere cykling. Det drejer sig om forslag til ny § 80a, som er sålydende:

»§ 80 a. Udlejningscykler, som ikke har et fast udlejningssted, kan uden vejmyndighedens tilladelse placeres på det offentlige vejareal med henblik på udlejning, når en aftale om nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet, jf. stk. 3, er indgået. Stk. 2. Cyklerne skal, medmindre andet aftales efter stk. 3, ved placering på offentligt vejareal med henblik på udlejning stå parkeret i dertil indrettet infrastruktur. Stk. 3. Vejmyndigheden indgår uden unødigt ophold aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af vejarealet, dog ikke vilkår om antallet af udlejningscykler. Vejmyndigheden kan lade det indgå som et vilkår i aftalen, at vejmyndighedens udgifter til administration betales af udlejningsoperatøren.

Vi citerer nedenfor fra høringssvarene:

Cyklistforbundet:

"Som ordlyden er i forslaget, lægges der op til, at vejmyndigheden (kommunen) reelt fratages muligheden for at bestemme over brugen af de kommunale arealer. Jf. stk. 3 skal kommunen uden unødigt ophold indgå aftale med udlejningsoperatøren om de nærmere vilkår for benyttelse af arealet, dog ikke vilkår om antallet af udlejningscykler. Der indgår derfor ikke mulighed for, at kommunen siger nej til at indgå en aftale med en operatør.

Cyklistforbundet vil kraftigt opfordre til at denne paragraf omformuleres, så kommunen som vejmyndighed har mulighed for at sige nej til indgåelse af en aftale, eksempelvis hvis kommunen vurderer, at der i forvejen er rigelig kapacitet af udlejningscykler i byen eller hvis arealet vurderes at skulle benyttes til andre formål til gavn for byens borgere."

Odense Kommune:

"Der er ingen tvivl om, at Odense Kommune som Cyklisternes By ønsker at fremme cyklismen. Det er dog uhensigtsmæssigt, at kommunen ikke kan begrænse antallet af udlejningscykler.

Odense Kommune oplever et massivt pres på de offentlige vejarealer, både veje, pladser, fortove osv. Mange aktører ønsker at bruge vejarealerne til fx udeservering, arrangementer og lignende. Det er rigtigt dejligt, at der er mange aktiviteter i byen, men det forudsætter, at vi har mulighed for at styre brugen af de offentlige vejarealer mere detaljeret, end vi har i dag. En af vores vigtigste opgaver er at sørge for, at alle byens brugere og borgere føler, at de trygt og sikkert kan komme frem, herunder at der er taget særlig hensyn til fx svagtseende eller mennesker med et handicap.

Odense Kommune anser den nuværende lovgivning som mangelfuld i forhold til, hvad vi som kommune kan stille krav om. I dag kan vi kun stille krav til fx cykeludlejningsfirmaer, hvis kravet er begrundet i færdsels- eller trafiksikkerhedsforhold. Nu gives der mulighed for et styringsredskab, men dette er begrænset til regulering af udlejning af el-løbehjul. Det bør også omfatte udlejning af cykler. Odense Kommune ønsker ens regler for udlejningsfirmaer, uanset om der er tale om udlejning af el-løbehjul eller cykler."

Københavns Kommune:

"Københavns Kommune har en meget velfungerende cykelinfrastruktur, som er oparbejdet og værnet om gennem mange år, og som således er helt unik. De manglende muligheder for at sætte en begrænsning eller loft over antallet af udlejningscykler udgør et problem for den fortsatte sikring af fremkommelighed og anden brug af vejarealet, herunder i forhold til andre brugere af vejarealet. Kommunen finder, at vejmyndigheden herved begrænses i muligheden for at varetage hensynene i vejloven. Kommunen finder det således uacceptabelt, at der ikke er mulighed for at begrænse mængden af cykeludbydere, antallet af cykler samt lokaliteter til opstilling."

Danske Cykelhandlere v/ Copenhagen Bicycles, modtager af Københavns Erhvervspris 2018.

"Transport- og Boligministeriet er ved at give tilladelse til et totalt anarki på cykeludlejningsmarkedet. Byerne kommer pænt sagt til at sejle i cykler. Det gavner ingen – hverken kommunen, borgerne, turisterne eller miljøet."

Konstruktivt løsningsforslag: Kommunerne gives selvbestemmelsesret til at vurdere, hvor mange udlejningscykler, der er plads til i kommunen, hvor disse cykler kan stå, og hvilke regler der skal være gældende..Der lægges op til noget lig den samme løsning som for de motoriserede køretøjer (løbehjul)."

By- og Pendlercykel Fonden:

"I forhold til cykelfremme lægger ministeriet tilsyneladende til grund, at de mange kapitalfondsejede cykeludlejningskoncepter, som står på spring for at åbne i København, vil fremme cykling. Fonden har grund til at tro, at det er en fejlslutning, (1) at flere udlejningscykler er løsningen på Københavns udfordringer med at tage cykling til næste niveau og (2) at flere udlejningscykler vil bidrage til at gøre København til en endnu bedre cykelby. Københavnerne har allerede 672.600 private cykler (Cykelredegørelsen, Københavns Kommune, 2019), og i 2018 fjernede Københavns Kommune 15.000 herreløse cykler fra kommunale cykelstativer. Det er altså ikke cykler, københavnerne mangler."

At København igen og igen kan smykke sig med titlen 'Verdens bedste Cykelby', er resultatet af en langvarig strategisk satsning fra fremsynede lokalpolitikere, der arbejder intensivt med at fremme cyklisme."

For at de strategiske satsninger ikke skal gå til spilde, er det afgørende, at forslaget til ny § 80 a ikke gennemføres. Bestemmelsen bryder helt afgørende med den hidtidige arbejdsfordeling mellem stat og kommune, hvor kommunen er vejmyndighed i forhold til kommunale arealer og dermed har beføjelser til at give tilladelse til anvendelse af arealet og tilsvarende til at nægte en tilladelse, hvis kommunen skønner, at arealet skal prioriteres til andre formål. Det må nødvendigvis være lokale, som bedst ved, hvordan cykelfremme kan ske lokalt. Der ligger reelt ingen myndighedsbeføjelser i det foreslåede aftalekoncept, når kommunen er forpligtet til uden ugrundet ophold at indgå aftaler med alle, som måtte ønske det."

Derfor opfordrer vi til, at lovforslaget justeres, så de regler, som er foreslået i forhold til at regulere løbehjul m.m., tilsvarende kommer til at gælde for udlejning af cykler fra offentlige arealer."

Cyklistforbundet

Danske Cykel handlere

By- og Pendlercykel Fonden