



**Til Teknik- og Miljøudvalget**

15. marts 2019

**Svar på politikerspørgsmål fra Niels E. Bjerrum til indstilling om retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer**

Sagsnr.  
2019-0070577

Dokumentnr.  
2019-0070577-1

Niels E. Bjerrum (A) har den 12. marts 2019 stillet nedenstående spørgsmål til indstilling om retningslinjer for opstilling af mindre udlejningskøretøjer, der behandles på Teknik- og Miljøudvalgets møde den 18. marts 2019.

*Det er uklart, hvor mange operatører eller hvor mange køretøjer, Kommunen vil tillade. Som vi læser det, skal de blot leve op til retningslinjerne for at få tilladelse. I byer som fx San Francisco har man lavet strikse regler for, hvem der må operere og byen vælger meget skarpt blandt udbyderne, hvilket ligner en mere klassisk kontrakt. <https://www.cnn.com/2018/08/30/san-francisco-denies-scooter-permits-to-big-players-picks-scoot-skip.html>*

*Antallet betyder noget. Både det samlede antal køretøjer, og antallet af udbydere har betydning for byens anvendelse og for kommunens muligheder for håndhævelse. En løsning nu bør så vidt muligt sikre, at byen ikke står i tilsvarende problemer om fx et år, fordi der gives et antal tilladelser, som i praksis ikke er mulige at føre tilsyn med/sikre overholdelse af. Hård kontraktstyring med den enkelte udbyder kan bidrage til at sikre lettere håndhævelse. Jo færre udbydere, jo lettere kontrol.*

Svar: Teknik- og Miljøforvaltningen vurderer ikke, at det er muligt at sætte en øvre begrænsning på antallet af hverken operatører eller køretøjer. En ansøgning om opstilling med henblik på udlejning på offentlig vej skal altid foretages med udgangspunkt i en stedsspecifik vurdering jf. Vejloven.

*Det er stadig uklart, hvordan kommunen vil overvåge ordningen og sikre håndhævelse. Og hvilke muligheder har civilsamfundet for at klage/indrapportere løbehjul mv., der ligger og flyder? Kan der laves en hotline/app el.lign. (betalt af udbyderne), hvor borgere og erhvervsdrivende med et foto på mobil kan sende til TMU?*

Svar: Jævnfør indstillingens bilag 4 (om håndhævelse) har forvaltningen meget begrænsede muligheder for at håndhæve ift. ulovligt opstillede køretøjer. Den i indstillingen foreslåede model er baseret på tilladelser med en række vilkår, som skal overholdes, hvis tilladelsen ikke skal bortfalde. Ift. klager fra borgere vil forvaltningen registrere disse med henblik på evaluering af ordningen.

*Det bør være udlejerne, som betaler samtlige omkostninger. <https://www.facebook.com/danskecykelhandlere/posts/815448385478706>*

**Mobilitet**

Njalsgade 13  
Postboks 348  
2300 København S

EAN nummer  
5798009809452

Svar: Udbyderne kan pålægges de omkostninger, der direkte kan relateres til de opsatte genstande, som kan kræves betalt efter § 80, stk. 2. Det kan eksempelvis være i forbindelse med etableringen af 'hubs', såsom optegninger/afmærkninger på vejen, efterfølgende vedligehold, slitage og lignende. Et andet eksempel kan være etablering af cykelstativer. Størrelsen på et evt. gebyr afhænger altså af løsningen for fysisk udformning, antallet af 'hubs' og antallet af tilladelser. Forvaltningen kan beregne det mere præcist, når disse parametre er besluttet. Desuden følger det af svar fra Vejdirektoratet af 14. marts 2019, at også administrative omkostninger kan medtages forudsat, at det er en udgiftstype, der kan henføres til udgiftsbegreberne i Økonomi- og Indenrigsministeriets budget- og regnskabsystemer for kommuner. Vejdirektoratet understreger, at betalingskrav kun kan stilles ved ansøgninger om en forretningsmæssig udnyttelse af vejarealet.

*TMF skriver, at det er blevet lovligt at køre på el-løbehjul (o.a.) i DK, men forsøgsordningen skal vel evalueres efter et år(?) Burde man ikke afvente en evt. permanent lovliggørelse?*

Svar: Der er ikke sat en udløbsdato på den statslige forsøgsordning, men den evalueres årligt. Forvaltningen vurderer på denne baggrund, og på grund af det stærkt stigende antal mindre udlejningskøretøjer i byrummet, ikke umiddelbart, at indstillingen bør afvente forsøgsordningens ophør.

*Er det klogt at stille byrummet til rådighed for (tvivlsom) udlejning, når vi endnu ikke ved, om det er sikkert at færdes på i de københavnske/danske gader, hvor der i forvejen er alt for lidt plads til byens cyklister?*

Svar: Teknik- og Miljøforvaltningen har i sit høringssvar til høring om forsøgsordningen problematiseret de udfordringer, som ordningen vurderes at medføre for trafiksikkerheden, håndhævelse af ordningen samt for kapaciteten i byrummet og på cykelstierne. Forvaltningen har imidlertid ikke hjemmel til at forbyde kørsel af denne type køretøjer i byen, da overholdelse af færdselsloven er politiets ressort.

*Mobilitet og miljø: Er der i faglitteratur el.lign. videnskabelige analyser evidens for, at løbehjul og almindelige udlejningscykler i byer, sammenlignelige med København, flytter folk biler/taxa til disse køretøjer? Og kan det på den baggrund konkluderes, at køretøjerne/servicen har en miljø- eller klimamæssig fordel for byen?*

Svar: Der er ikke foretaget en vurdering af overflytningspotentialer for udlejningscykler og løbehjul i en dansk kontekst, men forvaltningen håber at kunne belyse dette ifm. en evt. evaluering af ordningen.

*Affald, ressourcer og bæredygtighed: Det fremgår af denne artikel <https://oversharing.substack.com/p/shared-scooters-dont-last-long> at scooterne har meget kort levetid og dermed alt andet lige har et stort*

*ressourcetræk (ikke bæredygtige). Hvordan flugter dette forhold med kommunens grønne strategier og planer (Klimaplan 2025, Affalds- og ressourceplan mv.)*

Svar: Forvaltningen kan oplyse, at livscyklusanalyser af udlejningskøretøjer i byen ikke indgår i hverken KBH2025 Klimaplanen eller i Ressource- og Affaldsplan 2024.

*Etik, social og økonomisk ansvarlighed: Opererer aktørerne indenfor Københavns Kommunes krav til etiske og sociale klausuler/arbejdsklausuler? <https://www.kk.dk/artikel/hvilke-sociale-og-etiske-krav-stilles-i-kommunens-kontrakter>*

Svar: Københavns Kommunes krav til etiske og sociale klausuler/arbejdsklausuler er kun gældende for indkøb af varer, tjenesteydelse og bygge-/anlægsydelse og ikke ifm. udstedelse af tilladelser til udlejning.

*Børn og unge: Hvordan vil byen sikre, at børn og unge ikke får adgang til elektriske løbehjul, som de efter loven ikke må føre? Hvordan flugter en evt. tilladelse med Københavns Kommunes børn- og ungepolitik om, at børn og unge skal kunne færdes trygt og sikkert i byrummet?*

<http://ipaper.ipapercms.dk/KKBUF/Specialomraadet/BrneogUngepolitik/?page=14>

Svar: Forvaltningen har ikke hjemmel til at forbyde kørsel med denne type køretøjer i byen. Den lovmæssige brug af køretøjerne skal håndhæves af politiet.

*Cyklisme og cykelstrategi og mobilitet: Hvordan stiller disse køretøjer byens cyklister ift. fremkommelighed og sikkerhed? Og hvordan hænger tilladelsen sammen med byens samlede cykelpolitik – herunder: når der nu gives tilladelse til, at eksterne udbydere må operere i byen, og at deres køretøjer ifølge loven skal køre på cykelstien, hvordan sikres det at cykelinfrastrukturen/cykelstierne i samme takt udvides, sådan at cyklisterne (som minimum) ikke får mindre plads end i dag? <https://byudvikling.kk.dk/artikel/verdens-bedste-cykelby>*

Svar: El-løbehjul og andre nye mobilitetsformer vil med stor sandsynlighed øge det umiddelbare pres på byens cykelinfrastruktur, hvilket forvaltningen har fremhævet i sit høringssvar til forsøgsordningen til Transportministeriet. Forvaltningen har i samme høringssvar fremhævet mulige trafikikkerhedsmæssige udfordringer ved at tillade kørsel af løbehjul og andre nye mobilitetsformer på cykelstierne. Fremkommeligheden på cykelstierne kan sikres ved at udbygge/øge kapaciteten på cykelstierne.

*Inddragelse af eksperter og civilsamfund: Er relevante aktører som Ældre Sagen, Dansk Handicapforbund, Rådet for Sikker Trafik,*

*Cyklistforbundet, politiet, Vejdirektoratet mv. blevet indkaldt til partshøring el.lign. dialog forud for behandlingen?*

Svar: Den statslige forsøgsordning trådte i kraft medio januar 2019 og er iværksat på baggrund af en høring af relevante aktører.

Forvaltningen har ikke målrettet været i dialog med eller lavet en høring i forhold til aktører, da der ikke har ligget et beslutningsgrundlag, som kunne danne grundlag for en sådan.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør