

Susanne Janum

Fra: TMFKP Sekretariat
Emne: svar til Christopher Røhl (B) om Udlejningsløbehjul og deres påvirkning af trængslen fra biler, samt erfaring fra omkringliggende kommuner

Fra: TMFKP BPM Rådhuspost
Sendt: 23. november 2022 08:49
Til: Christopher Røhl
Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Christopher Røhl (B) den 3. oktober 2022 vedr. el-løbehjul, eDoc-sag 2022-0316302

Kære Christopher Røhl, MB
På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndigheden, sender jeg dig hermed svar på din henvendelse af 3. oktober 2022 vedr. el-løbehjul.

Med venlig hilsen

Andreas Mateskovic Lyduch

Politisk koordinator

BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



Besvarelse vedrørende udlejningsløbehjul og deres påvirkning af trængslen fra biler, samt erfaring fra omkringliggende kommuner

Medlem af Borgerrepræsentationen Christopher Røhl (B) har den 3. oktober 2022 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Kan Teknik- og Miljøforvaltningen udregne og fortælle hvor mange bilture man forventer at spare ved en genindførelse af el-løbehjul i forbudszonen med undtagelse af middelalderbyen?
2. Kan Teknik- og Miljøforvaltningen bekræfte at el-løbehjul kan være med til at reducere trængslen fra biler i København?
3. Hvad er erfaringerne med faste parkeringszoner i omkringliggende kommuner og hvordan adskiller deres regler sig fra de københavnske regler?

Svar

1)

Forvaltningen kan ikke med sikkerhed udregne, hvor mange bilture, man forventer udlejningsløbehjul kan være med til at reducere ved at genindføre udlejningsløbehjul i forbudszonen med undtagelse af Middelalderbyen, da det afhænger af mange faktorer og der ligger meget sparsom uvildig forskning på dette område.

Forvaltningen er imidlertid bekendt med at VOI, en af de fire operatører af udlejningsløbehjul i København, ved en spørgeskemaundersøgelse er kommet frem til at 16 % af bilturene kunne være erstattet af løbehjul

21-10-2022

Sagsnummer i F2
2022 - 15404

Dokumentnummer i F2
59675

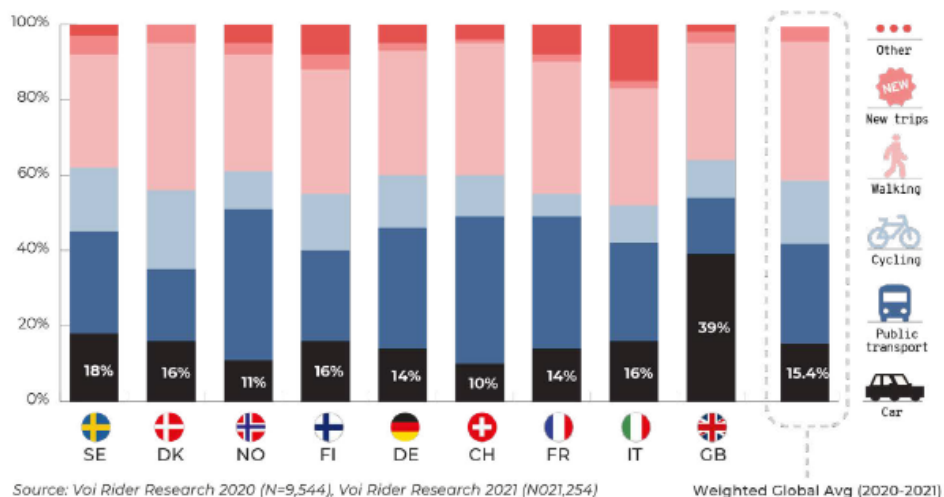
Sagsnummer i eDoc
2022-0316302

(["Voi-Vision-Statement 2022"](#)). Vois undersøgelse er baseret på data indsamlet i flere lande i Europa, herunder Danmark.

Nedenstående er et udsnit af rapporten fra Voi:

Car replacement rate

We know from surveying over 30,000 riders across Europe and the UK that, on average, 15.4% of Voi rides have replaced car trips since January 2020. When asked what mode of transportation they would have taken if they had not taken a Voi, this diagram shows what riders in different countries said:



Det skal understreges, at undersøgelsen er baseret på en vilje og ikke den faktiske erstatning, og at forvaltningen ikke er bekendt med de nærmere detaljer i undersøgelsen og eventuelle fejlkilder, der måtte være.

Ikke desto mindre viser undersøgelsen, at 16 personer ud af 100 personer oplyser en vilje til at tage et løbehjul i stedet for bilen i enkeltture.

Det er imidlertid værd at bemærke at alle studier viser, at så længe mobilitetsplanlægningen primært understøtter biltrafik, er det yderst vanskeligt at flytte på borgernes mobilitetsvalg.

Et studie fra [Fernley](#)² gennemgår hvilke faktorer der skal til for at udløsningsløbehjul erstatter bilen, offentlig transport, gang og cyklen i Oslo. Studiet er ligeledes baseret på en spørgeskemaundersøgelse og viser, at der er større sandsynlighed for, at løbehjulet bliver valgt frem for bilen, hvis parkeringsmulighederne samtidig er restriktive.

¹ <https://www.voiscooters.com/wp-content/uploads/2022/06/Voi-Vision-Statement-2022.pdf>

² Fearnley, Nils. 2022. "Factors Affecting E-Scooter Mode Substitution." *Findings*, June. <https://doi.org/10.32866/001c.36514>

Studiet viser også, at effekten på redueringen af biler i den indre by i Oslo var minimal. Det - antager studiet - skyldes primært restriktive parkeringsregler og bevidste tiltag mod ringere tilgængelighed for biler.

Overordnet viser studierne, at løbehjul primært bruges som sidste destination fra og til offentlige trafikale knudepunkter, dvs. stationer og busstoppesteder, og primært erstatter gåture, men at det afhænger af den enkelte situation.

2)

Forvaltningen kan hverken af- eller bekræfte, at udlejningsløbehjul direkte er med til at reducere trængslen fra biler i København.

Forvaltningen kan imidlertid bekræfte, at tilgængeligheden af el-løbehjul må antages at have en vis form for effekt på valget af transportmiddel, herunder bil, og at et el-løbehjul alt andet lige er bedre ud fra et trængsels- og miljømæssigt synspunkt end bilen, uagtet hvor få eller mange bilture løbehjulet måtte erstatte.

3)

Frederiksberg Kommune opererer ligesom København med faste parkeringspladser til udlejningsløbehjul. Frederiksberg Kommune har et maksimum på 500 løbehjul og fire operatører og har ca. 75 parkeringsområder på offentlig vej.

Glostrup Kommune har indtil videre en aftale med én operatør af udlejningsløbehjul. Glostrup Kommune opererer med et free-flow koncept i hele kommunen men med en forbudszone i midtbyen.

Resten af kommunerne i Region Hovedstaden har endnu ikke aftaler med operatører af udlejningsløbehjul. Forvaltningen er imidlertid bekendt med, at der arbejdes på en samlet tværkommunal forsøgsordning for flere af kommunerne. Forvaltningen er ikke yderligere bekendt med indholdet heraf.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspørgsmaal>

Lena Kongsbach
Vicedirektør