

# Ny model for elløbehjul i København

## Baggrund

I 2021 besluttede Borgerrepræsentationen på baggrund af en indstilling fra Teknik- og Miljøudvalget, at skærpe betingelserne for hvilke, der må drives udlejning af elløbehjul i Københavns Kommune. Skærpelsen kom på baggrund af et år med for mange løbehjul i de københavnske gader. Resultatet af det var elløbehjul, der lå til gene for borgerne og brugerne af det offentlige rum. Et scenarie, som hverken industrien, borgerne eller Københavns Kommune ønsker gentaget.

## Evaluering viser positive forandringer og godt samarbejde

I 2022 var elløbehjulene tilbage i København under de nye betingelser, der foreskrev et maksimum antal på 3.200 elløbehjul, afgrænset parkering til udvalgte hubs og et forbud mod parkering i de mest centrale 18 km<sup>2</sup> af byen. Og efter godt et års drift, viser kommunens initiativer positive forandringer for de udfordringer, der opstod med de mange elløbehjul. Det skyldes i høj grad en forvaltning med stærke samarbejdsevner og de fire operatørs ekspertise på området samt villighed til at investere i og udvikle det Københavnske transport-miks.

*"Den nuværende model for løbehjul fungerer generelt godt i den forstand, at der sjældent bliver konstateret løbehjul til udlejning udenfor parkeringsområderne. Pr. august 2022 var der således alene registreret og afhentet et enkelt løbehjul, som stod ulovligt, og der er endnu ikke registreret og afhentet løbehjul i forbudszonen."*<sup>1</sup>

## Nuværende model: God parkering, uholdbar forretning

Mens den nuværende model for elløbehjul i København fungerer godt i al den stund, at der i praksis ikke længere ligger elløbehjul til gene for borgere i det offentlige rum, har modellen indskrænket operatørernes forretningsgrundlag i sådan en grad, at nye rammebetingelser er nødvendige for, at virksomhederne kan fortsætte investeringerne i omstillingen af den Københavnske trafik. Det er ændringer, som Teknik- og Miljøudvalget har bedt Teknik- og Miljøforvaltningen indstille som en opdateret model for udlejningsløbehjul<sup>2</sup>. Problemerne i den nuværende ordning kan opsummeres således:

- **Begrænset tilgængelighed:** Tætheden af løbehjul (løbehjul/km<sup>2</sup>) i København er utrolig lav. Borgere skal i gennemsnit gå mere end 10 minutter for at finde et løbehjul, og i mange tilfælde kan de ikke tilgå et.
- **Begrænset intermodalitet:** Tilgængelighed er afgørende for, at en bruger anvender løbehjul som transportmiddel til last-mile transport. Løbehjul skal særligt være tilgængelige ved offentlig transport for at opnå dette.

Øgning af tilgængelig og intermodalitet sker via etablering af parkeringshubs i de indre brokvarterer. Flere lokationer vil øge brugen i hele byen og dermed øge potentialet for, at løbehjul kan bidrage til bæredygtig omstilling af transporten i byen.

<sup>1</sup> TMF: Dagorden pkt. 11, TMU møde 09.01.2023

<sup>2</sup> TMU: Referat af møde 09.01.2023 pkt. 11

## Oplæg til ny model: Borgeren i fokus

Med de konkrete erfaringer, operatørerne har gjort sig i København og samspillet med Frederiksberg Kommune, har oplægget til en ny model borgeren - og dermed brugeren - i fokus. Med dette følger to principper: (1) Det skal fortsat være nemt for borgeren, at der udbydes elløbehjul til udlejning. (2) Det skal være nemmere for brugeren af elløbehjul at benytte sig af servicen. Dette understøttes af den seneste brugerundersøgelse fra TIER, som viser sig, at:

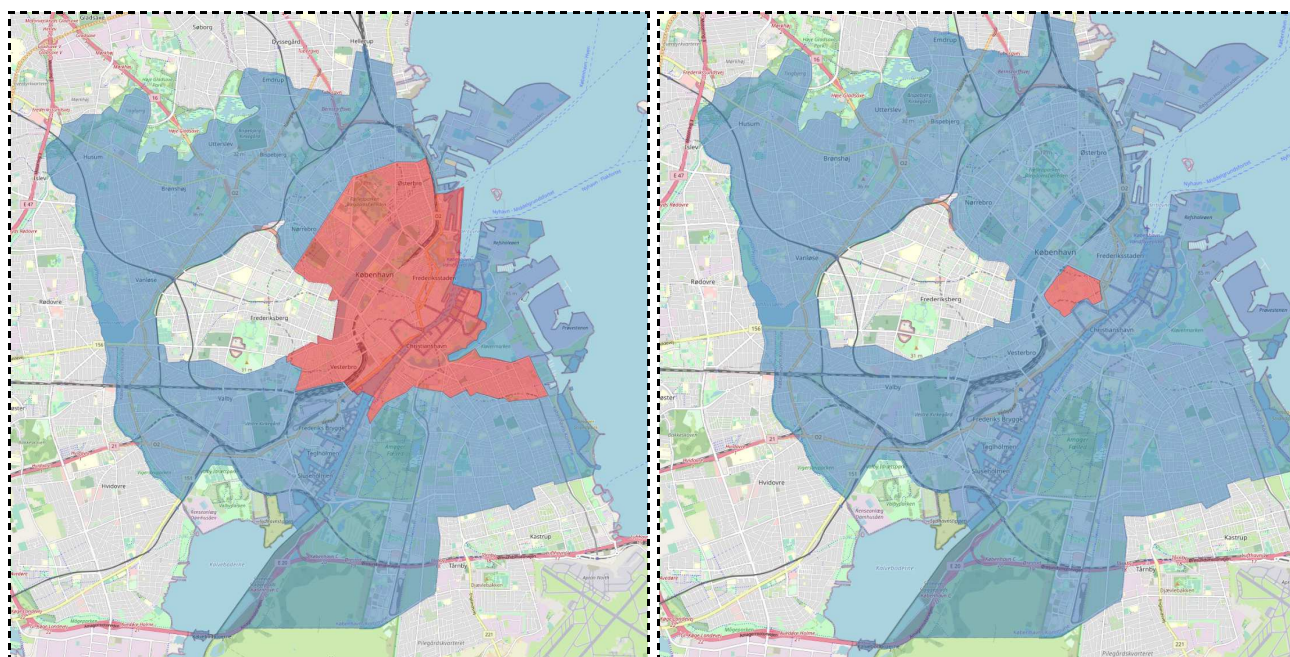
- 69% af brugere rapporterer, at de bruger delt mikromobilitet, fordi det er hurtigere end alternative muligheder.
- 47% af brugere rapporterer, at de bruger delt mikromobilitet, fordi det er mere fleksibelt end alternative muligheder.
- 27% af brugere af mikromobilitet rapporterer, at de har stoppet med at bruge servicen på grund af manglende tilgængelighed (både parkeringspladser og køretøjer).
- 90% af brugere er villige til at gå 2 minutter til den nærmeste delte mikromobilitets parkerinshub - dette falder betydeligt med afstanden, da kun 50% af borgerne er villige til at gå mere en 5 minutter.

Villigheden til at gå til køretøjer øges, når rejseafstanden øges, hvilket betyder, at i områder som byudkanten, hvor borgerne tager længere gennemsnitlige ture, kan køretøjerne placeres mere sparsomt end i det indre byområde, hvor gennemsnitlige rejseafstande er kortere.

### Mere parkeringsplads sikrer det pæne bybillede

Erfaring og data viser os, at udlejningsservicen i det centrale København er yderst attraktiv. Det betyder med andre ord, at mange borgere har ønske om at benytte sig af at køre og derfor har mange behov for at parkere. En intuitiv tanke er, at holde antallet af parkeringshubs relativt begrænset for at sikre kontrol med parkeringen. Det er imidlertid empirisk modbevist gennem operatørernes erfaringer fra Frederiksberg. Her har særlig to centrale parkeringspladser været genstand for uorden i gadebilledet, da overvældende mange brugere ville parkere her. Med andre ord er det indiskutabelt den bedste løsning for den gode parkering, at der oprettes et antal parkeringspladser, der som minimum stemmer overens med efterspørgslen. I modsat fald - med et relativt begrænset antal parkeringshubs - vil disse hubs lynhurtigt blive både fyldt og overfyldt til gene for (1) borgeren, da overfyldte parkeringshubs roder og står til gene; og for (2) brugeren, der bliver begrænset i sin færden og ikke kan parkere der, hvor hun gerne vil.

For at forbedre servicetilgængelighed, anbefales der at reducere forbudszonen til kun at dække den gamle middelalderbydel, hvor parkeringshubs tilføres i de indre brokvartere.



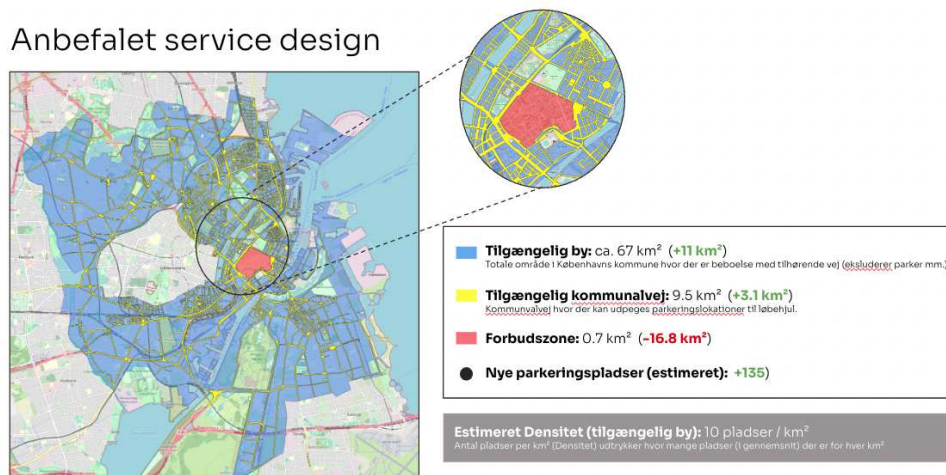
Nuværende forbudszone (venstre) og nye forbudszone (højre)

## Metodologi og data bag den nye model

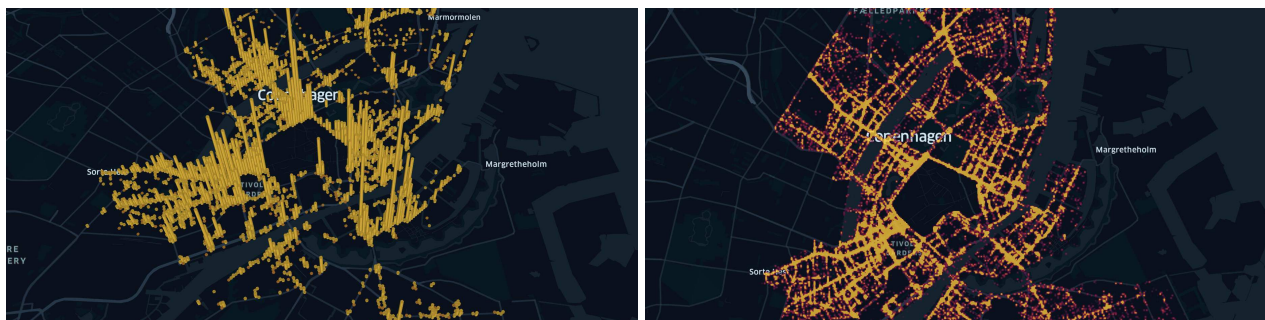
Med den anbefalede model og en densitet på knap 10 pladser / km<sup>2</sup> vil vi kunne skabe en attraktiv mobilitetsservice til borgerne. Helt praktisk, betyder det anbefalede service design at brugeren i gennemsnit kan tilgå en parkeringsplads med Løbehjul på ca. 3 minutter. Ligeledes bliver det meget bedre for brugeren da vedkommende kan afslutte sin tur tæt nok på den faktiske destination.

Antallet af parkeringspladser er vurderet ud fra densitetsprincippet for at opnå bedst mulig spredning af elløbehjul og mulige start/slut-stationer - desto flere parkeringspladser der er, desto mere bliver elløbehjulene spredt ud, hvilket er ønskværdigt fremfor at have enkelte, store parkeringspladser.

### Anbefalet service design



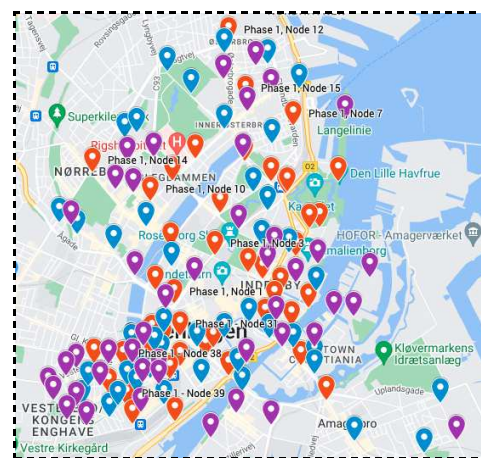
Der lægges op til at tilføje 132 nye parkeringspladser i det området, hvor forbudszonen fjernes. Der tilføjes ikke parkeringspladser i Middelalderbyen som forbliver forbudszone. Antallet af parkeringspladser er fundet ud fra reglerne for parkeringspladser fastsat af TMF samt for at opnå sammen parkeringsdensitet som der er i nuværende service design. Beliggenhed for parkeringspladser er fundet gennem samarbejde mellem TIER, Lime og Voi ud fra tidligere brugsdata, som vist nedenfor, og med fokus på trafikknudepunkter, tog- eller busstationer samt uddannelsessteder.



Brugsdata på start/slut-punkter fra 2019 og 2020

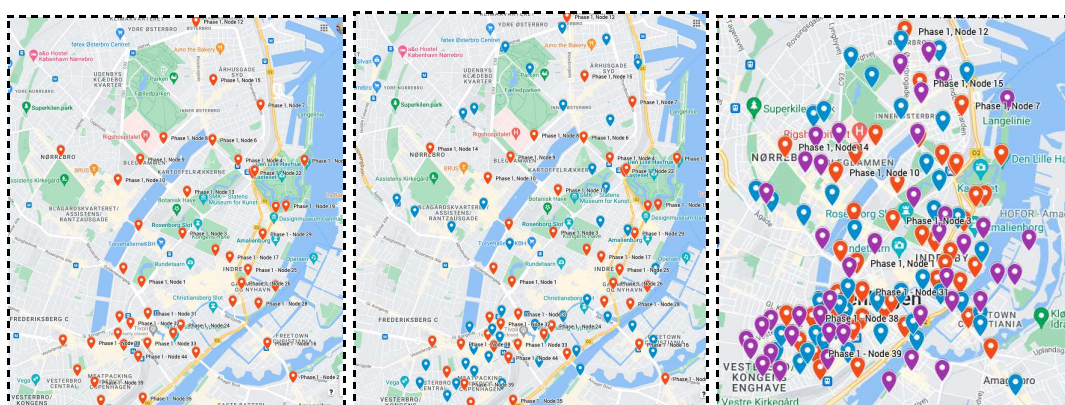
### Forslag 1 (Operatørernes anbefaling)

- Dette forslag lægger op til at alle 132 hubs bliver gjort tilgængelige fra den 1. maj 2023, hvilket ville være bedst fra et bruger synspunkt og samtidig reducere risikoen for enkelte, populære områder bliver overfyldt, da der vil være tilstrækkeligt med parkeringsmuligheder.
- Alle godkendte parkeringshubs implementeres med teknisk afgrænsning, der sikrer, at hver parkeringshub kun kan rumme det af TMF fastsatte antal.
- Der anbefales at samtlige parkeringshubs afmærkes med striber på vejen på sigt for at sikre ryddelighed men at TMF udarbejder dokumentation på et indledende antal lokationer (f.eks. 44 i den første fase), hvor behovet for mærkning er størst. Dette kan være parkeringshubs som er mest synlige (f.eks. ved Nørreport), eller de parkeringshubs, hvor udbydere regner med at der kommer til at være mest rift om pladserne.



### Forslag 2

I dette forslag, bruges en gradvis indfasning hver anden måned af de samme 132 parkeringshubs i forslag 1. Faserne er delt op i ca. 3 x 45 parkeringshubs med første fase klar fra 1. maj, 2. fase d. 1 juli og 3. fase d. 1 september



### Implementering og styring af forslag 2

- Implementering og afmærkning sker gradvist ifølge aftalt indfasning.
- Såfremt klager ikke overstiger [X - aftales med TMF], igangsættes næste fase som udgangspunkt med godkendelse fra TMF, dog forbeholder TMF sig muligheden for at sætte stop mellem faserne.

## Forslag 3

- Dette forslag lægger op til at 59 hubs bliver gjort tilgængelige fra den 1. maj 2023. De 59 hubs der anbefales er alle 44 fra første fase i forslag 2 og 15 hubs af anden fase i forslag 2.
- Disse hubs er alle nær knudepunkter og uddannelsessteder (se vedhæftede liste over kommentarer til hver hub og begrundelse for dens placering)
- Alle godkendte parkeringshubs implementeres med teknisk afgrænsning, der sikrer, at hver parkeringshub kun kan rumme det af TMF fastsatte antal.
- Der anbefales at samtlige parkeringshubs afmærkes med striber på vejen på sigt for at sikre ryddelighed men at TMF udarbejder dokumentation på et indledende antal lokationer (f.eks. 15-30 i den første fase), hvor behovet for mærkning er størst. Dette kan være parkeringshubs som er mest synlige (f.eks. ved Nørreport), eller de parkeringshubs, hvor udbydere regner med at der kommer til at være mest rift om pladserne.
- TIER, Voi og Lime vil til sidst pointere, at Forslag 3 er det forslag med det dårligste servicedesign, da det formodentlig vil have negative konsekvenser, i form af en lavere udnyttelsesgrad, at have færre hubs.

