



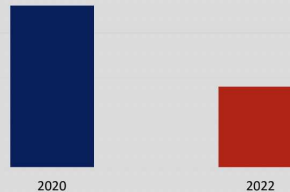
Ny model for el-løbehjul i København

19. Juni 2023

Summering af rapport om el-løbehjul i København af Rambøll

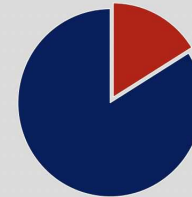
- Københavns Kommunes Borgerrepræsentation vedtog i august 2020 nye regler for parkering af el-løbehjul i København.
- De nye regler betyder, at el-løbehjul ikke længere må parkeres på offentligt areal i den tæt bebyggede by, den såkaldte forbudszone.
- De nye regler har overordnet set ført til et markant fald i brugen af el-løbehjul i København. El-løbehjul kan være en del af løsningen på Københavns trængsel.
- Københavnerne havde før reglerne taget løbehjulene i brug, som en naturlig del af hverdagen.
- I dag er de forsvundet fra bybilledet, hvor bilerne i stedet har indtaget pladsen.

Både bæredygtighed og forretning er afhængig af flere daglige brugere



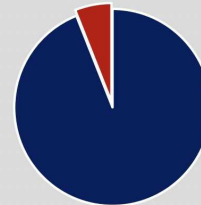
Antallet af brugere pr el-løbehjul pr. dag er faldet fra 1,8 i 2020 til 0,9 i 2022.

El-løbehjulene fungerer i hverdagen som erstatning for biltrafik



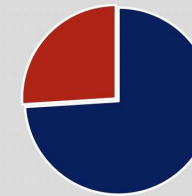
Ifølge rapporten erstatter 16% af turene med et el-løbehjul en tur med bil.

El-løbehjul bruges i overvejende grad af almindelige Københavnerne



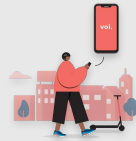
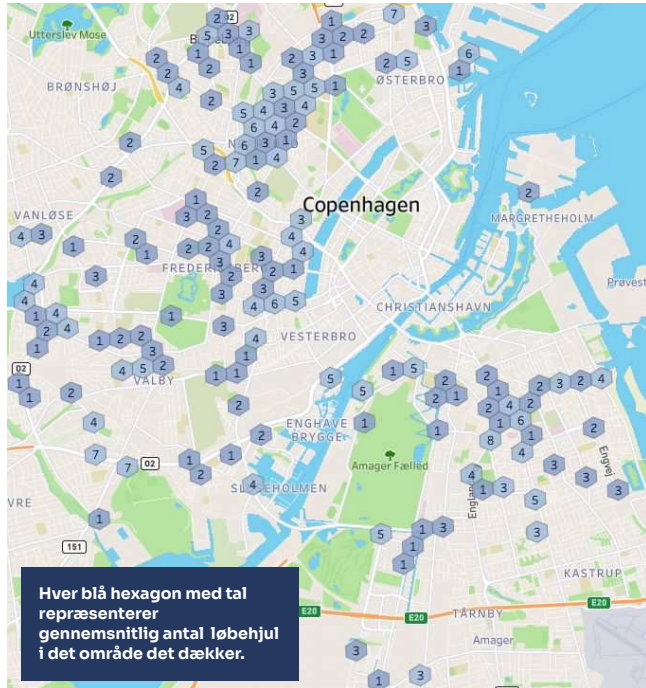
94% af de københavnske ture med el-løbehjul foretages af herboende Københavnerne

El-løbehjul bruges ligesom cykler og i supplement til offentlig transport og taxa



Sammenlagt er 74% af turene foretaget enten i myldretiden, i forbindelse med arbejdstiden

Tilgængeligheden av el-løbehjul i København er utrolig lav, hvilket resulterer i lav anvendelse af el-løbehjul og begrænset modalskifte



Begrænset tilgængelighed

Tætheden af el-løbehjul (el-løbehjul/km²) i København er utrolig lav. Borgere skal i gennemsnit gå mere end 10 minutter for at finde et el-løbehjul, og i mange tilfælde kan de ikke tilgå et. Det gør at brugen er faldet markant og vi har oplevet en 90% nedgang i antal ture siden relanceringen i oktober 2021.



Begrænset intermodalitet

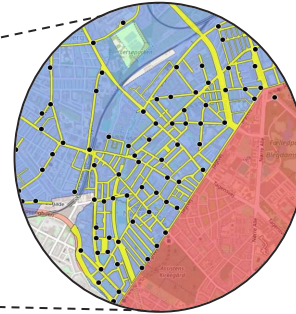
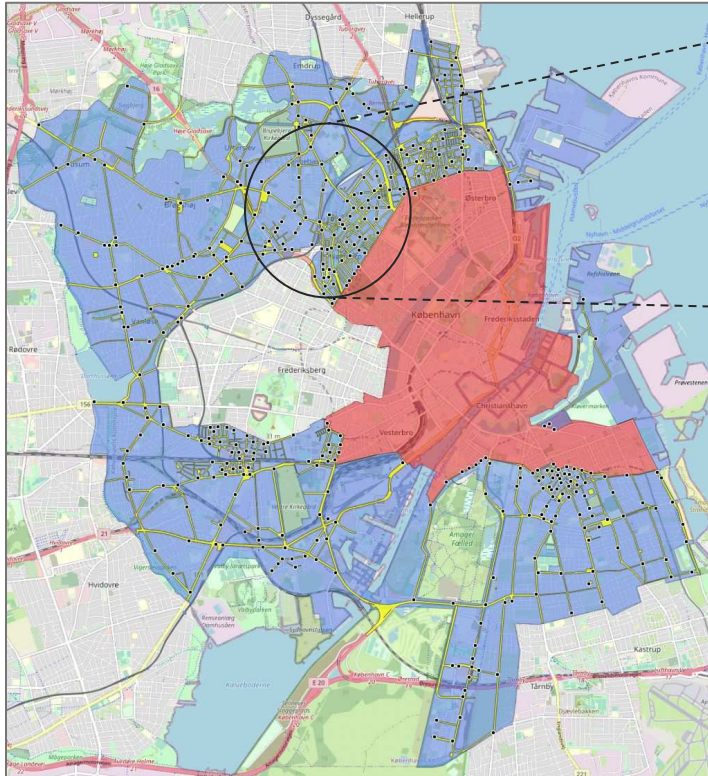
Tilgængelighed er afgørende for, at en bruger anvender el-løbehjul som transportmiddel til last-mile transport. El-løbehjul skal særligt være tilgængelige ved offentlig transport for at opnå dette.



Der er brug for flere parkeringspladser

Densiteten af el-løbehjul bør øges. Det sker via etablering af parkeringspladser i de indre brokvarterer. Flere parkeringspladser vil øge brugen i hele byen og dermed øge potentialet for, at el-løbehjul kan bidrage til bæredygtig omstilling af transporten i byen.

Den nuværende model har løst forhenværende udfordringer ved parkering man så i 2019-2020 men ikke uden konsekvenser



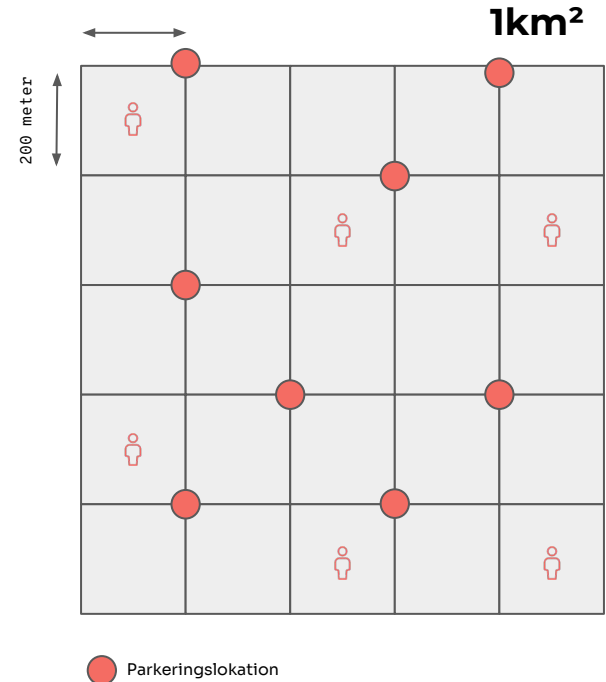
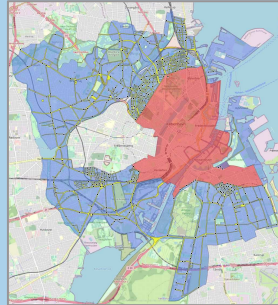
- **Tilgængelig by:** ca. 54 km²
Totale område i Københavns kommune hvor der er beboelse med tilhørende vej (ekskluderer parker mm.)
- **Tilgængelig kommunalvej:** 5.6 km²
Kommunalvej hvor der kan udpeges parkeringslokationer til el-løbehjul.
- **Forbudszone:** 17.5 km²
- **Parkeringspladser:** 444

Densitet (tilgængelig by): 8.22 pladser / km²
Antal pladser per km² (Densitet) udtrykker hvor mange pladser (i gennemsnit) der er for hver km²

Konsekvenser for brugeren ved nuværende model er for lav tilgængelighed og derved minimal mulighed for modalskifte

Nuværende Densitet (tilgængelig by): 8.22 pladser / km²

- Antal pladser per km² (Densitet) er den vigtigste parameter (sammen med antal el-løbehjul) der udtrykker borgernes adgang til el-løbehjul i de tilladte områder.
- Helt praktisk, betyder det at brugeren i gennemsnit skal gå minimum 5 minutter for at tilgå en parkeringshub til el-løbehjul, men i realiteten mere da ikke alle parkeringssubs altid har el-løbehjul i dem.
- Det stiller ligeledes udfordringer for brugeren, når vedkommende skal afslutte sin tur, da der i gennemsnit er langt til den nærmeste parkeringshub fra vedkommendes ønskede destination.
- Sammenlignet med andre europæiske byer modtager vi langt flere klager fra brugere i København, hvoraf størstedelen omhandler mangel på parkeringsmuligheder, især i forbudzonen.



Der anbefales derfor følgende ændringer til en ny model:

1

Udvid parkeringszonen for el-løbehjul uden om middelalderbyen

2

Indfør obligatoriske parkeringszoner for el-løbehjul sikret med GPS-lås

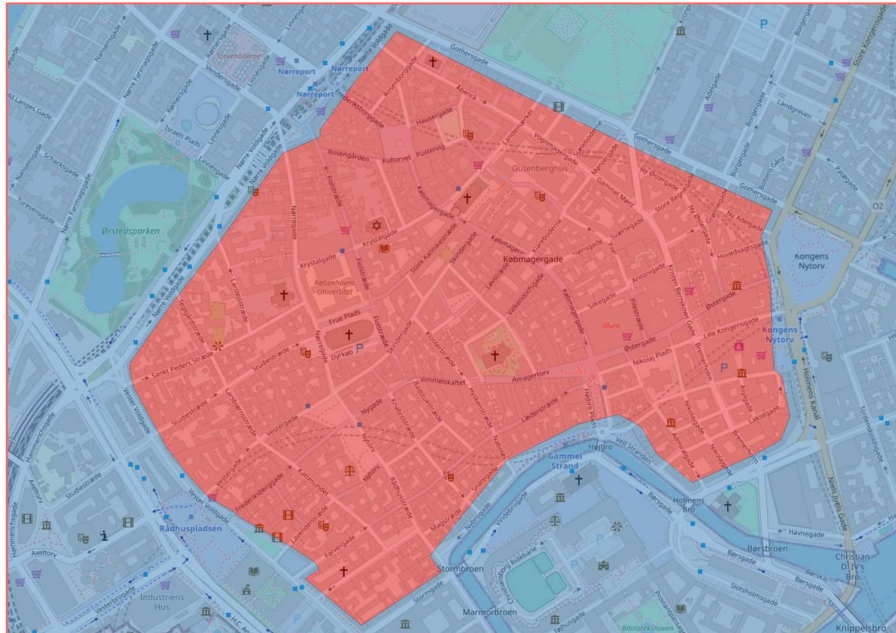
3

Planlæg parkeringszoner i samspil med offentlig transport for at sikre sammenhæng

4

Sæt krav til bæredygtigheden på enhederne

Parkering bør fortsat være forbudt i Middelalderbyen, men med nem adgang via knudepunkter i udkanten

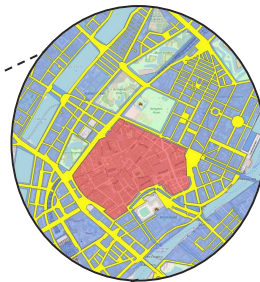
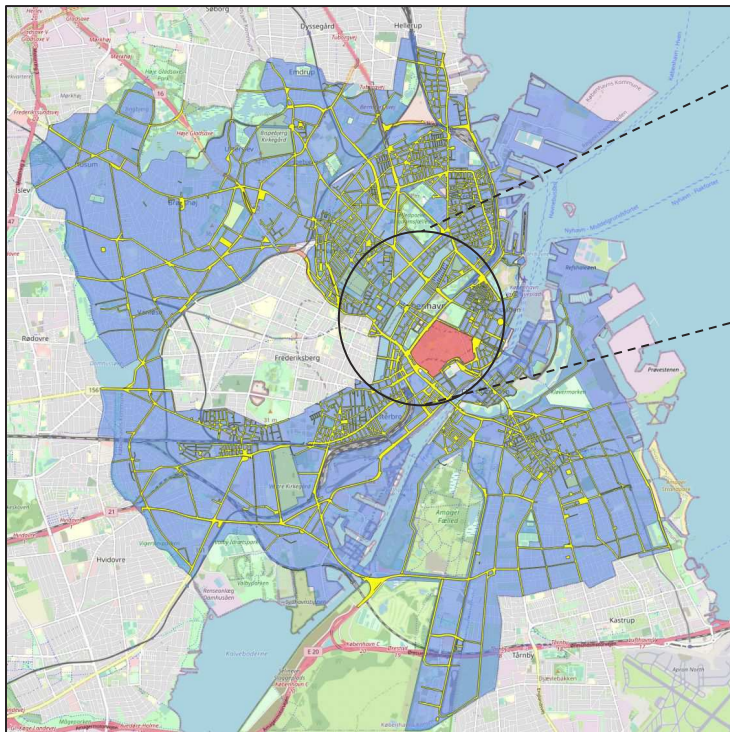


Et forslag til en model der kan fungerer for alle parter: Borgere, brugere og operatører.

Med parkeringszoner på bl.a Nørreport, Rådhuspladsen, Kongens Nytorv og Gammel Strand vil folk kunne tilgå middelalderbyen til fods ved at parkere el-løbehjulet udenfor den røde zone.

Vores data og feedback fra brugere peger på, at vi med denne foreslået model, ville kunne servicere en betydelig del af ture der efterspørges, mens vi samtidigt kan sikre de ordnede parkeringsforhold der har været til stede siden relancering i oktober 2021.

For at forbedre tilgængeligheden og brugsgraden anbefales der at blive oprettet **59 nye parkeringshubs**



- Tilgængelig by:** ca. 67 km² (+11 km²)
Totale område i Københavns kommune hvor der er beboelse med tilhørende vej (ekskluderer parker mm.)
- Tilgængelig kommunalvej:** 9.5 km² (+3.1 km²)
Kommunalvej hvor der kan udpeges parkeringslokationer til løbehjul.
- Forbudszone:** 0.7 km² (-16.8 km²)
- Nye parkeringspladser:** +59

Det foreslås, at man udvælger 59 parkeringshubs fremfor 30 af følgende grunde;

- 1.** Antallet af el-løbehjul pr. hub mindskes, hvilket forbedre ryddeligheden og gadebilledet. Efterspørgslen for at parkere i indre by og brokvarterne er større end de nuværende placeringer, hvilket betyder flere hubs er nødvendige, hvis der samtidigt skal sættes et loft for el-løbehjul pr. hub.
- 2.** Brugsgraden øges, da flere parkeringshubs vil betyde at det er nemmere at tilgå et løbehjul inden for rimelig tid. Målet på sigt, er at komme tættere på 1-2 minutters gågang til det nærmeste el-løbehjul.
- 3.** Øget brugsgrad som følge af flere hubs vil også betyde at det er økonomisk rentabelt for udbyderne at fortsætte med løbehjulsordningen. 30 hubs vil ikke gøre en betydelig forskel for den nuværende model, hvor udbyderne på nuværende tidspunkt lider betydelige økonomiske tab.