

### *Workshop den 9. oktober 2020 med cykeludbydere*

I workshoppen deltog repræsentanter for Donkey Republic, Copenhagen Bicycles, JUMP/Lime, Bikeshare, Voi, samt Teknik- og Miljøforvaltningen.

For udlejningscykler kan kommunen ikke efter de nye regler i vejloven (L 38) begrænse antal udbydere eller antal opstillede cykler. Aftalerne vil først kunne indgås efter 1. januar 2021, hvor loven træder i kraft.

Drøftelserne på workshoppen drejede sig særligt om Trafikknudepunkter (hvordan sikres hensigtsmæssig benyttelse /kapacitet i eksisterende cykelstativer), og Oprydning (hvordan sikres bedst muligt at cykler står som aftalt i cykelstativer).

Emnerne på workshoppen var herudover hvordan både udbydere og forvaltning vil kunne arbejde med nudging og trafikantadfærd, samt især hvordan udbydere selv kan medvirke til at regulere på antallet af udlejningscykler forskellige steder i byen. De nye regler giver ikke kommunen mulighed for at begrænse antallet af cykler eller udbydere af udlejningscykler, men cyklerne skal stå parkeret i de kommunale cykelstativer – hvordan skal der blive plads til alle udlejningscyklerne samtidig med københavnernes egne cykler?

På workshoppen foreslog udbydere, at der, som supplement til standardaftalen, udarbejdes en hensigtserklæring (letter of intent), hvor udbydere forpligter sig til at samarbejde med kommunen og øvrige udbydere om f.eks. deling af data, og forbedring af brugeradfærden. Forvaltningen vil arbejde videre på denne løsning, idet den kan give forvaltningen mulighed for publicering af data, samt bench-marking mellem udbydere.

Samtidig kan udbydere via hensigtserklæringen medvirke til øget bæredygtig mobilitet i byen ved at sikre en jævn fordelt opstilling af udlejningscyklerne, så der også er tilgængelige cykler til pendlere udenfor Middelalderbyen, og ikke kun til turister.

### *Workshop den 20. oktober 2020 med løbehjulsudbydere*

I workshoppen deltog repræsentanter for Voi, Tier, Lime, Bikeshare, samt Teknik- og Miljøforvaltningen.

I forhold til kravet om parkering i skarpt definerede parkeringsområder gjorde udbydere opmærksom på, at der vil være behov for fleksibilitet i størrelse og placering af parkeringsområderne i opstartsperioden bl.a. fordi brugeradfærden og behovet for udlejningsløbehjul udenfor forbudszonen ikke er kendt. Forvaltningen skønner, at der formentlig vil blive stor efterspørgsel på parkeringsområder ved stationer og metrostationer, samt i en ring lige udenfor forbudszonen jf. kortbilag nr. 2, men behovet er ikke kendt. Udbydernes hidtidige erfaringer med brugernes behov for

udlejningsløbehjul stammer primært fra de indre byområder. Der skal være god plads til parkering, så løbehjulene kan stå pænt i de afgrænsede parkeringsområder. Der forventes behov for færre større parkeringsområder ved stationer og andre knudepunkter og behov for flere mindre parkeringsområder i yderområderne.

De nye regler i vejloven regulerer ikke selve brugen af køretøjet. Et opmærksomhedspunkt fra workshoppen er, at der fortsat vil findes udlejningsløbehjul, som er *i brug*, indenfor forbudszonen i "tæt by". Forbuddet gælder kun udlejning fra kommunalt areal, hvorfor der vil kunne ske udvikling af nye udlejningskoncepter og alternative løsninger fra udbydere af udlejningsløbehjul.

Der findes allerede tekniske løsninger, hvorigennem udbyderne forsøger at få brugeren til en bedre parkerings- og oprydningssadfærd. Disse kan overføres til aftaler og vilkår. I forhold til rammen for de kommende aftaler med udvalgte udbydere af løbehjul blev det på workshoppen med udbyderne afstemt, at deling af data med forvaltningen til brug for tilsyn og kontrol, incitamentsordninger i forhold til at påvirke brugeradfærd, hurtig responstid, samt tekniske krav til løbehjulene vil indgå som vilkår i aftalerne.

Udbydere og forvaltning var enige om at holde en tæt dialog om erfaringerne med den nye ordning gennem jævnlige møder.