



Jacob Juhl Harberg, kontorchef for vejmyndighed og parkering i By- og Kulturforvaltningen, Odense Kommune.

DIALOG OG LOVLIGE LØSNINGER: SÅDAN HÅNDTERER ODENSE ELLØBEHJUL

Åben dialog med udbydere, regulering via gps og tilladelse efter vejloven er Odenses svar på håndteringen af nogle af de udfordringer, der er med elektriske løbehjul i byen. Jacob Juhl Harberg, kontorchef med ansvar for veje i Odense Kommune, deler kommunens erfaringer med elløbehjul.

Efter forsøgsordningen med elløbehjul blev givet fri i januar 2019 er løbehjulene blevet en del af gadebilledet i København, Aarhus, Odense, Aalborg, Vejle og senest Herning. I Odense Kommune har politikerne en ambition om vækst og vil gerne gå fra at være en stor dansk by til at være en dansk storby. Derfor er den politiske vilje til at ville nye ting stor, og det mener Jacob Juhl Harberg er en af grundene til, at Odense fra starten har været meget åben over for elløbehjul i gaderne.

I december 2018 fik kommunen en henvendelse fra udlejningsfirmaerne Voi og Tier. Der var ny lovgivning på

vej, som ville gøre det muligt at stille elløbehjul op i byen, og de to firmaer var klar til at gå i forhandling med kommunen. Jacob Juhl Harberg fik kommunens udbudskontor til at komme med en vurdering af, hvorvidt der skulle laves en koncessionsaftale, eller om kommunen kunne håndtere det efter vejloven. Udbudskontoret anbefalede at tage konkret stilling efter vejloven, og med det afsæt gik kontorchefen i dialog med politikerne om, hvordan henvendelsen skulle håndteres.

“Politikerne ville selvfølgelig gerne vide, hvad vi havde af handlemuligheder, og som vi fortolkede loven på det tidspunkt,

så kunne man ikke sige nej. Et af de første spørgsmål, der derefter opstod, var: ‘Hvor mange vil I gerne sætte op?’, men vi kunne ikke rigtig læse os frem til i lovteksten, hvordan det skulle reguleres. Det er selvfølgelig politikernes bekymring, hvad det så ville betyde”, fortæller han.

LOFT OVER ANTALLET AF ELLØBEHJUL

Som udgangspunkt er der ikke nogen øvre grænser for antallet af elløbehjul, og det har vist sig at være det, der bekymrer kommunerne mest.

Odense Kommune lavede den første aftale med Voi og Tier i juni 2019. Voi har tilladelse til at opstille 500 løbehjul og Tier 500. Tilladelsen er givet for et år. Kommunen har udpeget specifikke steder, hvor firmaerne må opstille elløbehjulene og leje dem ud. Hvis der ifølge

kommunen findes et egnet fortovshjørne, hvor der er ledig plads til for eksempel fire elløbehjul, og der stadig er plads til fodgængere og barnevogne, så er der givet tilladelse.

“Det, vi kan regulere, er, hvor de skal stå henne, når de bliver udlejet. Det er jo de offentlige arealer, og som kommune bestemmer vi, hvad de offentlige arealer skal bruges til, men selvfølgelig ud fra trafiksaglige og trafiksikkerhedssaglige argumenter i forhold til, hvor løbehjulene bliver stillet henne. De skal fx ikke stå i ganglinjer. Det skal være restarealer, der er ved siden af, ellers tillader vi det ikke. Men den slags arealer findes der også stadigvæk rigtig mange af i Odense. I værste tilfælde kommer der så mange firmaer, at det giver mere bøvl, end det gør gavn. Der skal være en vis fornuft mellem, hvor mange der er behov for, og hvor mange der bliver stillet op”, mener Jacob Juhl Harberg.

GPS-TEKNOLOGI REGULERER BRUGERADFÆRDEN

I parker og andre steder, hvor kommunen ikke ønsker parkerede elløbehjul, er det i samarbejde med firmaerne reguleret via teknologien geofencing, at løbehjulene ikke kan parkeres her. Brugeren kan altså ikke aflevere løbehjulene disse steder - det reguleres ved, at taxameteret kører videre, indtil brugeren er i en zone, hvor det kan afleveres.

“Indtil videre må vi sige, at samarbejdet med firmaerne har været super godt, og de er meget samarbejdsvillige i forhold til at lytte til, hvad vi ønsker som kommune. Vi har kunnet forhandle os frem til nogle aftaler, som vi ikke har hjemmel til, bl.a. nogle zoner, hvor vi ikke ønsker parkering. I alle vores parker har vi lavet en no parking-zone, for der skal man ikke ligge og kigge på eller falde over et løbehjul langs stierne eller på de grønne arealer,” siger Jacob Juhl Harberg.

I gågaden i Odense er hastigheden sat ned fra 20 km/t til 5 km/t - også ved hjælp af gps-teknologi. Brugere viste sig nemlig at have en uhensigtsmæssig adfærd, som gik ud over trafik-sikkerheden, fortæller Jacob Juhl Harberg:

“Brugerne fræsede bare ned igennem gågaden. De opførte sig ikke helt ligesom på cykel. Man kunne godt finde på bare at køre 20km/t på fortovene, i gågader osv. Selv om politiet lavede kontrol, fungerede det ikke særlig godt. Derfor fik vi lavet et system i samarbejde med firmaerne om, at når elløbehjulet mærkede, at man var kommet ind i den zone, hvor vi havde aftalt, man kun må køre 5 km/t, så justerede det sig selv

ned til det. Og det synes vi er ret smart. Det er ikke noget, der er et lovkrav om. Firmaerne kan sige, at det er vi ligeglade med, og så vil vi ikke kunne pålægge dem det. Det har vi ikke hjemmel til. Men det er dejligt, at firmaerne er så samarbejdsvillige, at de er gået med til det”.

EFTERLYSER KLARERE REGLER

Et elløbehjul i Odense bliver brugt ca. otte gange i løbet af en dag. De står rundt omkring i byen efter den model, udlejningsfirmaerne kalder “free floating”. Her kan en bruger samle et løbehjul op, hvor vedkommende har brug for det, og stille det pænt, hvor de har brug for at stå af igen. Men det er desværre ikke altid sådan, det sker i praksis, og Odense Kommune har også - ligesom de andre byer med elløbehjul - haft sine udfordringer med væltede løbehjul på cykelstier og fortov. Da de første elløbehjul kom på gaderne i juni, blev kommunens kontaktcenter da også kimet ned med spørgsmål og henvendelser fra borgerne.

“Der blev stor frustration på telefonlinjerne, både i forhold til vores kommunikationsafdeling - altså hvad vi kunne gøre for at afhjælpe det her, men også om der skulle gives nogle påbud, for folk tænker med det samme, at kommunen må kunne gøre noget ved det, give dem en bøde eller et eller andet. For at kunne give en bøde skal vi jo have en hjemmel til det, og det har vi ikke i vejloven. Vi kan fjerne ting, der ligger uhensigtsmæssigt, og sende det til ejerne, men problemet med elløbehjulene er jo, at fra vi får en henvendelse, og til at vi så kører ud og kigger fx to timer efter, så er det allerede væk igen. Men i den første time, hvor det har ligget uhensigtsmæssigt, er der jo folk, der kunne have faldet over det. I forhold til lovgivningen er det sådan, at vi skal typisk give et påbud om, at det ligger uhensigtsmæssigt, hvorefter vi skal give et nyt påbud, og først derefter kan vi fjerne det på ejers regning. Og det vil vi jo aldrig nogensinde kunne nå. Det er noget af det, som Transport- og Boligministeriet nu overvejer, hvordan de kan give os flere værktøjer til at kunne håndhæve. Det er vi meget spændte på. Det skal jo være noget, som er håndgribeligt for kommunerne”, slutter Jacob Juhl Harberg ■



TRE GODE RÅD

Her er tre gode råd fra Jacob Juhl Harberg til, hvordan de enkelte kommuner kan håndtere udfordringen med elløbehjul:

1. Hold den politiske organisation tæt på, så politikerne er med på rejsen.
2. Giv elløbehjulsfirmaerne en tilladelse efter vejloven, så der er noget at kunne håndhæve efter på et senere tidspunkt.
3. Få lavet regulering ud fra en afklaring af: Hvad er sammenhængen i byen? Hvad er det, vi gerne vil passe på? Hvor vil vi ikke tolerere elløbehjulene henne?



Anne Sophie K. Vilsbøll
Partner, advokat
akv@horten.dk



Tue Trier Bing
Advokat
ttb@horten.dk