
Fra: TMFKP BPM Rådhuspost

Sendt: 18. december 2024 09:41

Til: Astrid Hørby Aller (Borgerrepræsentationen); Marcus Vesterager (Borgerrepræsentationen) Line Barfod (Borgerrepræsentationen)

Emne: Svar på politikerspørgsmål stillet af Marcus Vesterager (A), Astrid Aller (F) og Line Barfod (Ø) den 27. november 2024 vedr. tidsbegrænsning på elbilsladepladser, eDoc-sag: 2024-0414389

Kære Marcus Vesterager, Astrid Aller og Line Barfod, MB

På vegne af Lena Kongsbach, vicedirektør i Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed, fremsender jeg svar på jeres spørgsmål af 27. november 2024 om tidsbegrænsning på elbilsladepladser.

Med venlig hilsen

Stine Dalsø Bredager

Politisk koordinator

BPM Sekretariat

KØBENHAVNS KOMMUNE

Teknik- og Miljøforvaltningen

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed



Besvarelse vedrørende tidsbegrænsning på elkøretøjspladser

Medlem af Borgerrepræsentationen Marcus Vesterager (A), Astrid Aller (F) og Line Barfod (Ø) har den 27. november 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

1. Hvad er erfaringerne med 3-timers begrænsningen på elbilspladser? Er begrænsningen stadig relevant? Er der udfordringer med den?
2. Hvad er muligheden for at udvide den med flere timer?

Svar

1)

Det er politisk besluttet, at der skal være tidsbegrænsning på parkeringspladser med ladestandere, og at der skal være krav om opladning.

Status

Ændring af skiltning er næsten fuldt gennemført jf. beslutning i Budgetaftale 2023 på de pladser, som er oprettet før udbudsrunderne i 2022. Der udestår dog stadig færdigmeldinger på ganske få lokationer, mens andre lokationer ikke ændres, idet tilladelserne er inddraget og pladserne står til nedlæggelse. Alle senere etablerede pladser er skiltet med tidsbegrænsning fra starten.

Baggrund

Borgerrepræsentationen godkendte den 24. juni 2022 Handleplan for ladeinfrastruktur, herunder initiativ 6: Skiltning af alle p-pladser med krav om opladning.

I Budget 2023 (BR den 07.10.2022, B, C, D, I, L, O, V, Ø og Å) blev der vedtaget finansiering til, at alle elkøretøjspladser skal skiltes med krav om opladning og der blev vedtaget krav om tidsbegrænsning på alle ladepladser (TM126 initiativ 1 tilvalg 1 og initiativ 2).

Beslutningen er efterfølgende udmøntet administrativt således, at elkøretøjspladser reserveres døgnet rundt til standsning og parkering af elkøretøjer, og at der i tidsrummet kl. 8-19 på hverdage indførtes tre timers tidsbegrænset parkering med krav om opladning. På denne måde kan beboere med elbil eller plug-in hybrid benytte pladserne uhindret i aften og nattetimerne samt i weekenderne – uanset om de oplader.

17-12-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 24240

Dokumentnummer i F2
171126

Sagsnummer i eDoc
2024-0414389

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Skiltning

Ved pladser med tilhørende ladestandere er der opsat skilte, der reserverer pladserne til køretøjer, som kræver opladning. I dagtimerne påbyrder skiltningen også, at bilerne oplades under parkeringen, og at køretøjet skal flyttes efter senest tre timer (se illustration).



Udtalelser fra ladestanderoperatører og andre eksterne interessenter

Forvaltningen har spurgt ladestanderoperatører og en række andre eksterne interessenter, om deres holdning til tidsbegrænsningen og den tilhørende skiltning ved elkøretøjspladser med og uden ladestandere (alle svar findes i vedlagte bilag).

Der er overvejende tilfredshed med, at der er et krav om tilkobling og regler, der øger cirkulation på pladserne. Der er flere tilkendegivelser om, at reglerne bør være mere restriktive, men også modsat om, at reglerne bør være mindre restriktive.

Borgerhenvendelser

På baggrund af de borgerhenvendelser, forvaltningen modtager om skiltningen ved elkøretøjspladser med og uden ladestandere, danner der sig et billede af, at skiltningen forvirrer en del borgere. Særligt tidsbegrænsningen og kravet om opladning afføder en del spørgsmål om, hvad reglerne er udenfor det angivne tidsrum, dvs. hvad der på skiltene angives som "øvrige tid" (se illustration ovenfor).

Skiltningen på elkøretøjspladser uden ladestandere opfattes af flere borgere som mangelfuld. Borgerne efterspørger således ofte tydeligere markering af de reserverede parkeringspladser, og det bemærkes, at mange fossildrevne køretøjer ofte parkerer på denne type pladser, hvilket afføder parkeringsafgifter.

Forvaltningens vurdering

Forvaltningen vurderer, at tidsbegrænsningen tjener sit formål med at øge rotationen på pladserne og dermed bidrager til at sikre opladningsmulighed for bilister, der har behov.

Tidsbegrænsningen/skiltningen ved ladepladserne set i sammenhæng med den generelt voksende mængde af trafikalskiltning i byen gør det generelt mere vanskeligt at orientere sig som bilist. Derudover

afstedkommer tidsbegrænsningen, at bilerne oftere skal flyttes og dermed skaber mere trafik på de omkringliggende veje.

Der er pt. opsat eller givet tilladelse til opsætning af i alt ca. 1.100 tavler med tidsbegrænsning.

2)

Det er muligt at beslutte politisk at ændre i tidsbegrænsningen. Hvis Borgerrepræsentationen ønsker at ændre tidsrummet, skal der afsættes midler i budget eller overførselssag. Et forsigtigt skøn fra forvaltningen er, at det vil koste mellem 1,5 og 2 mio. kr. og tage ca. ét år at ændre skiltningen. I løbet af projektperioden vil der være forskel på tidsbegrænsningen mellem de enkelte lokationer.

Alternativt kan det besluttes at ændre gyldigheden af den bydækkende licens, så el-delebiler uden fast stamplads bliver undtaget tidsbegrænsningen. Undtagelsen kan udvides til også at gælde kravet om opladning.

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

Lena Kongsbach
Vicedirektør

Bilag

Bilag 1 Tilkendegivelser fra ladeoperatører og andre interessenter



Notat

Bilag 1 Tilkendegivelser fra ladeoperatører og andre interessenter

Forvaltningen har spurgt ladestanderoperatører og en række andre eksterne interessenter, om deres holdning til tidsbegrænsningen og den tilhørende skiltning ved elkøretøjspladser med og uden ladestandere. Alle svar er gengivet nedenfor.

Nordlys:

"Skiltningen som den er for nuværende, er passende ud fra hvad vi ser i andre kommuner med tæt bebyggelse."

Clever:

"Den nuværende skiltning, som indebærer, at ladepladserne på hverdage kl. 8-19 er reserveret til elkøretøjer i 3 timer med krav om opladning, fungerer generelt godt og bidrager til en positiv rotation. Gennemsnitstiden for opladning mellem kl. 8-16 er 3,8 timer. Vi fokuserer specifikt på dette tidsrum, da det efter kl. 16 i praksis er muligt at parkere i længere tid uden at blive påvirket af 3-timers begrænsningen, som først ophører kl. 19. Denne mulighed kan potentielt påvirke data for hele tidsrummet kl. 8-19, hvorfor vi vælger at analysere kl. 8-16 for en mere præcis vurdering af rotationen i den mest restriktive periode.

Vi anbefaler desuden, at der uden for tidsrummet kl. 8-19 også indføres krav om opladning, men uden en tidsbegrænsning på 3 timer. Dette vil sikre, at standernes status kan registreres i appen og synliggøres for brugerne. På den måde undgår vi situationer, hvor borgere unødigt kører forgæves til en optaget stander. Med det stigende antal dedikerede elbilsparkeringspladser er det afgørende at sikre, at ladeinfrastrukturen bruges optimalt, så både nuværende og fremtidige behov kan dækkes effektivt."

OK:

"Fint med 3 timer indenfor 8-19 og det kun er elbiler under opladning.

Den nederste del udenfor dette tidsrum, synes vi ikke godt om. Synes den er svær at forstå og som vi forstår det er pladserne til elbiler, men de behøver ikke oplade.

Det er virkelig vigtigt at vi sikrer os at ladestanderne kan servicere flest mulige, og det gør man bedst ved at sikre der er udskiftning i løbet af dagen og tidlig aften.

Derfor anbefaler vi at der udenfor dette tidsrum ikke er nogen 3 timers begrænsning, men det er stadig kun for elbiler under opladning. Så

17-12-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 22817

Dokumentnummer i F2
167714

Sagsnummer i eDoc
2024-0395668

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

sikre man sig folk benytter ladestanderne. Vi synes derfor at den nederste del skal fjernes, så det kun er dette der fremgår.

Designmæssigt synes vi at pilen skal være nederst og så synes vi man skal skrive antal pladser fremfor pile. Hvis dette er muligt på lokationen.

Vi vil også gerne have det samme gælder i weekenden, så flest mulige forbrugere kan drage nytte af ladestanderne."

FDM:

"FDM er grundlæggende enig i, at en ladeplads ikke bør fungere som en almindelig p-plads i dagtimerne. Derfor har FDM tidligere opfordret Københavns Kommune til at kombinere tilkoblingskravet med en tidsbegrænsning i dagtimerne på hverdage. Det er FDMs opfattelse, at der generelt er gode erfaringer fra brugernes side - både byens gæster og beboere - og ladeoperatørerne er også overvejende tilfredse. Dog vurderer FDM, at 3-timers reglen med fordel kan erstattes med 4 timer, hvilket både vil betyde, at elbilerne lader tilstrækkeligt, men også, at forbrugere ikke for ofte skal afbryde opladningen og flytte bilen, og dermed har negative oplevelser af tidsbegrænsningen. Om ikke andet bør Københavns Kommune overveje en evaluering.

Samtidig er FDM utilfreds med, at kommunen har indført betalingskrav for elbiler uden for ladepladserne, da dette skaber unødigt trængsel ved ladestationerne. Reglerne betyder, at bilister kan "tilkoble" og parkere gratis i op til 3 timer, selv uden opladningsbehov, hvilket belaster kapaciteten på ladestanderne. Derfor anbefaler FDM en løsning som i Århus, hvor elbilister får op til 4 timers gratis parkering udenfor ladepladserne.

Det er desuden afgørende for gæster og byens beboere, at der generelt er tilstrækkelige parkeringsmuligheder til rådighed, når bilen flyttes fra ladepladsen. FDM modtager ofte henvendelser fra medlemmer, som har svært ved at finde en ledig p-plads efter opladning."

Elbilforeningen:

"Elbilforeningen (FDEL) er stor tilhænger af tilslutningspligt, således at det sikres at standernes udnyttes og ikke blot optages af parkerede elbiler

FDEL mener ligesom FDM, at tidsbegrænsningen er god til at give flow på ladepladserne, men at fire timer fungerer bedre for forbrugere end tre timer. Tre timer er branchens forslag, men fire timer fungerer bedre for elbilisten, som dels kan nå at få mere strøm på, typisk 11kW x 4timer = 44kWh. Desuden er 4t = en halv arbejdsdag, hvilket gør det lettere at overholde tidsbegrænsningen. Det kan overvejes, at tidsbegrænsningen skal gælde alle dage - ikke kun arbejdsdagene.

FDEL ser en udfordring i, at man kan spekulere i at parkere på en ladeplads (og evt. skrue ned for ladehastigheden) for at få gratis parkering i nogle timer - særligt i områder med høje takster for gadeparkering. FDEL mener, at løsningen på denne udfordring er, at det ikke er alle ladepladser, der tidsbegrænses i Rød Zone. Sådan er det pt."

GreenMobility:

GreenMobility har tidligere oplyst følgende i en mail til kommunen:

" Kort fortalt så er det med vores *free float* koncept simpelthen umuligt at flytte biler fra opladestanderne, da bilerne skal nå at oplade og dernæst skal der være en forespørgsel på bilen indenfor 3 timer. Resultatet af dette er at vi for hver måned ser en stigning i antal bøder givet ved

opladestandere, som vi som virksomhed dækker. Vi kan ikke opkræve vores kunder. Vi ønsker kort sagt at delebiler og el delebiler fritages fra denne 3 timers regel.”

GreenMobility har rapporteret data om deres bilers parkering ved lade-standere i København. I november var 78,6 % af bilerne parkeret til opladning ved en ladestander i under 3 timer, og 92,4 % i under 6 timer. Biler parkeret i mere end 3 timer pålægges afgifter af forvaltningens parkeringsvagter, som i november udstedte 218 afgifter for parkering i strid med tidsbegrænsning til GreenMobility biler. Det høje antal afgifter understøtter GreenMobilitys beretning om, at tidsbegrænsningen medfører en betydelig økonomisk belastning for virksomheden.

E.ON

”Vi anbefaler at kravet om opladning vedbliver, da det for alle vedkommende synes at være det mest hensigtsmæssige: Holdes der på en ladeplads er det fordi der er behov for at lade elbilen. Som regler fortolket i dag, hvor krav om opladning de facto er et krav om ”tilslutning”, ser vi umiddelbart at biler bliver tilsluttet vores ladestandere selvom der ikke reelt er behov for opladning, og trækker tæt på 0 kWh ud af ladestandernes udtag. Det betyder at ladepladsen potentielt ”frarøves” en bruger, som har et reelt opladningsbehov. Indtil kravet om opladning reelt set kan håndhæves som netop dét – et krav om *opladning* – er vi af den opfattelse, at tilslutningsbidrag er et bedre middel til at adfærdsregulere brugen af ladepladser end tidsbegrænsning. Som vi har forstået jeres tolkning af kontrakten, er tilslutningsbidrag dog ikke inden for rammen af vores tilladelse.

Vi anbefaler derfor, at Københavns Kommune også genovervejer skiltningen ved elbilsppladserne *uden* ladeudtag, så elbilisterne har et sted at flytte deres køretøj hen, når opladningen er afsluttet. Vi stiller selvfølgelig gerne op til dialog, hvis Københavns Kommune vil drøfte løsningsforslag med operatørerne.”