



# Evaluering af el-delebilspadser i Københavns Kommune



# INDHOLD

<b>1.</b>	<b>SAMMENFATNING &amp; ANBEFALINGER</b>	<b>s. 3</b>
<b>2.</b>	<b>BAGGRUND</b>	<b>s. 7</b>
<b>3.</b>	<b>METODEBESKRIVELSE</b>	<b>s. 11</b>
<b>4.</b>	<b>RESULTATER FRA TÆLLINGERNE</b>	<b>s. 15</b>
<b>5.</b>	<b>INPUT FRA OPERATØRER OG BRUGERE</b>	<b>s. 20</b>

**Projekttitel:**

Evaluering af el-delebilspladser i Københavns Kommune

**Dato:**

14. maj 2024

**Opdragsgiver:**

Københavns Kommune

**Udarbejdet af:**

Urban Creators

**urban**  
creators

# **1. SAMMENFATNING & ANBEFALINGER**

# 1. SAMMENFATNING & ANBEFALINGER

I Københavns Kommunes "Budget 2023" blev der givet midler til etablering af 1.000 el-delebilspladser. Pladserne udrulles jf. den politiske bevilling i to trin. Trin 1 indeholder de første 100 el-delebilspladser ved trafikknudepunkter. Disse har Teknik- og Miljøforvaltningen etableret i løbet af 2023. Konceptet med at reservere pladser til el-delebiler i Københavns Kommune er nyt og har krævet ny skiltning. Som en del af budgetaftalen blev der derfor sat midler af til evaluering af placeringen og brugen af de første 100 pladser, som skal danne udgangspunkt for udrulning af de resterende 900 pladser i trin 2.

## Hvad består evalueringen af?

Denne evaluering baserer sig på en registrering af brugen af el-delebilspladserne i form af en manuel optælling af parkerede biler. Desuden er der gennemført en dialog med delebiloperatører samt indhentet inputs fra brugerne. Tællingerne er udført i oktober 2023 ved 22 trafikknudepunkter, hvor der på tidspunktet for evalueringen var etableret i alt 81 el-delebilspladser. Disse pladser er etableret i perioden maj til august 2023, hvilket betyder, at brugerne har haft relativt kort tid til at få kendskab til pladserne. De resterende pladser er etableret, efter evalueringen er gennemført.

## 1.1 Tællinger viser lav benyttelse af de første el-delebilpladser ved trafikknudepunkter

Der er gennemført registreringer på en hverdag og en weekenddag for at få en indikation af brugen af pladserne. Registreringen viser, at der generelt er meget få el-delebiler, der benytter pladserne. Af det samlede antal pladser er ca. 1-5 % udnyttet af el-delebiler. Samtidig er der registreret ulovligt parkerede biler på 9-31 % af pladserne. Data fra Københavns Kommune viser, at de mange ulovligt parkerede biler ikke kun har været der lige efter etableringen af pladsen, men at det er en tendens, som fortsætter. Analysen viser umiddelbart, at de ulovligt parkerede biler ikke blokerer for en større brug af el-delebiler, da der i registreringsperioden er ledige pladser på alle lokaliteter.

## 1.2 Delebiloperatørers anbefalinger til den videre udrulning

På en workshop afholdt den 22. november 2023 med operatører af delebiler **med** og **uden** fast stamplads blev der indhentet anbefalinger til den videre udrulning af el-delebilspladser i Københavns Kommune.

Operatører af delebiler **med** fast stamplads mener, at der skal sættes stop for udrulningen, da el-delebilspladserne ikke er særlig relevante for deres brugere, da de har faste pladser og kører få ture indenfor København. En af operatørerne **med** faste stampladser begrundede det med, at de tomme el-delebilspladser i områder med høj parkeringsefterspørgsel, skaber dårlig omtale af delebiler generelt.

Operatører af delebiler **uden** fast stamplads ønsker, at udrulningen af el-delebilspladser fortsætter.

Operatørerne **med** fast stamplads foreslog at konvertere en del af den afsatte ramme på 1.000 pladser, til delebiler **med** fast stamplads. Dette skal ses i lyset af den begrænsede brug, og at operatøren Share Now lukkede sin forretning med delebiler **uden** fast stamplads ned i København med udgangen af februar 2024. Det skal dog i den forbindelse nævnes, at Green Mobility i juni 2024 har opjusteret deres flåde til over 1.000 el-biler, og de forventer at vækste yderligere frem mod 2025.

Alle operatørerne udtrykte desuden, at det nuværende skilt til el-delebiler vil fungere bedst, hvis skiltningen for delebiler **med** fast stamplads bliver ændret fra "Kun delebiler med delebilslicens" til "Kun for delebiler med fast stamplads". Dette vil bidrage til den samlede forståelse af skiltningen hos brugerne.

På næste side er opsummeret en række anbefalinger.

### Anbefalinger fra operatør af delebiler *uden* fast stamplads

- Udrulning af flere el-delebilspladser bør ske i områder med megen trafik/aktivitet, fx ved stationer/trafikknudepunkter, områder med butikker og ved kulturaktiviteter.
- Operatøren ønsker, at udrulningen af pladser skal fortsætte som hidtil planlagt, og at det samlede antal pladser på sigt skal opjusteres i takt med væksten i antal el-delebiler.
- Eksisterende pladser ved trafikknudepunkter kan evt. suppleres med andre deleservices som delecycler, deleløbehjul mv., så det bliver mobilitetshubs.
- Skiltningen til el-delebilspladserne bør være tydelig forskellig fra skiltningen til debilspladser med fast stamplads. Dermed reduceres usikkerheden blandt brugerne af delebiler uden fast stamplads om brugen af el-delebilspladserne

### Anbefalinger fra operatører af delebiler *med* fast stamplads

- Stop udrulning af el-delebilspladserne. På nuværende tidspunkt er der ikke behov for pladserne, da de ikke er relevante for deres brugere. Pladsernes begrænsede benyttelse skaber et dårligt ry for delebiler generelt. Den begrænsede brug kan imødekommes, hvis el-delebilspladserne ikke begrænses til el-biler, men til delebiler generelt.
- Hvis pladserne skal udrulles, bør rammen sættes ned og dele af den overgå til at etablere pladser til delebiler **med** fast stamplads, da behovet for disse er større, end den politiske ramme, der aktuelt er afsat.

### 1.3 Brugerindsigter

Generelt viser brugeranalysen, at de flittige brugere af el-delebiler mener, at det er nemt at forstå skiltningen af el-delebilspladserne. Dem, der kun har brugt el-delebiler få gange, mener derimod, at det kan være svært at forstå.

En brugerundersøgelse hos Share Nows brugere (med et begrænset antal besvarelser på 20 stk.) indikerer, at nogle brugere er i tvivl om, hvorvidt delebiler **uden** fast stamplads skal forstås som en "delebil", og dermed om de kan bruge el-delebilspladserne.

#### 1.4 Rådgivers opsummering af indsigter og anbefalinger

Registreringerne viser, at el-delebilspadserne ved trafikknudepunkterne kun i meget lille udstrækning bliver brugt af el-delebiler på nuværende tidspunkt.

På den baggrund, samt de indsamlede input fra operatører og brugere, peger rådgiver på følgende indsigter og anbefalinger, som bør overvejes ifm. den videre planlægning for el-delebiler i København:

1. **Genovervej udrulningsplanen.** Det lave antal registrerede el-delebiler på de opførte pladser bør tages til efterretning. Desuden har der været sparsom kommunikation om pladserne, hvilket kan medføre et begrænset kendskab til pladserne hos brugerne. Analysen viser dog også, at pladserne ikke er så relevante for delebiler **med** fast stamplads. Samtidig er der store omkostninger forbundet med etablering af ladestanderer for delebilsoperatørerne, hvilket betyder, at omstillingen til elbiler tager længere tid end forventet. Samlet set betyder dette, at udrulningstakten bør genovervejes. Her kan der være flere muligheder:
  - En reduktion af rammen for el-delebilspadser, da efterspørgslen i dag er begrænset, og nu hvor Share Now lukker i København i februar 2024, kan det betyde en reduktion i det samlede antal delebiler **uden** fast stamplads til trods for, at Green Mobility sigter efter at udvide deres flåde til ca. 1400 biler inden udgangen af 2024, og allerede i april 2024 havde 900 biler i deres flåde. En del af rammen kan fx. gå til nye faste stampladser til delebiler.
  - Den samlede ramme på 1.000 el-delebilspadser opretholdes, men udrulningstakten justeres, så den i højere grad følger efterspørgslen på el-delebilspadser i forhold til udviklingen på markedet.
2. **Udrul også el-delebilspadser i boliggger, ved indkøbsmuligheder og ved kulturaktiviteter.** Placering af el-delebilspadser ved trafikknudepunkter har vist sig at have et begrænset potentiale i de indre bydele. Delebiler uden fast stamplads anvendes også i boliggger, ved indkøbsmuligheder og ved kulturaktiviteter mv. Skal placeringerne ved trafikknudepunkter give mening, kan de med fordel udvides til også at omfatte andre delemobilitetstilbud og styrkes som mobilitetshubs.
  - Fremtidige el-delebilspadser bør, udover ved trafikknudepunkter, udrulles i boliggger, ved indkøbsmuligheder og ved kulturaktiviteter mv.
3. **Optimering af skiltning.** Skiltning til delebilparkering kan være svære at forstå for brugerne, og flere er i tvivl om, hvordan man definerer en "delebil". Det gælder særligt brugere, der ikke så ofte benytter el-delebiler **uden** fast stamplads. Ifølge operatørerne er det især den nuværende skiltning til delebiler **med** fast stamplads, som kan misforstås, da der på skiltningen bruges begreber som "delebillicens" i stedet for "fast stamplads", og brugerne kan derfor være usikre ift. hvilke delebiler der har en licens.
  - Skilte til delebiler **med** fast stamplads kan ændres til "Kun for delebiler med fast stamplads". Dette vil gøre det lettere for brugerne at forstå. Kommunen kan ligeledes kommunikere om de nye pladser med fx kampagner og mere brugervenlige kort, så der opnås større kendskab til dem.

## **2. BAGGRUND**

## 2. BAGGRUND

Bilejerskabet i Københavns Kommune er generelt stigende. For perioden 2018-2022 ses, at antallet af personbiler er steget med 13%, samtidig med, at befolkningen kun er vokset med 5% i samme periode. Denne udvikling øger presset på parkeringskapaciteten i Københavns Kommune, og optager byens arealer.

Delebilisme udgør én af løsningerne på at reducere antallet af biler i Københavns Kommune. I denne analyse indgår følgende to typer delebiler: Delebiler **uden** fast stamplads og delebiler **med** fast stamplads.

Jf. tal fra Teknik- og Miljøforvaltningen, Området for Parkering, fra december 2023, er der en fordeling på 697 delebiler **med** fast stamplads og 1.330 delebiler **uden** fast stamplads.

Opgørelser fra 2021 viser, at 4 % af delebiler **med** fast stamplads var på el, og 77 % af delebiler **uden** fast stamplads var på el.

Share Now, der har mere end 700 delebiler **uden** fast stamplads, lukkede deres forretning ned i København med udgangen af februar 2024.

Green Mobility har annonceret, at de udvider deres flåde, så de ved udgangen af 2024 har ca. 1400 el-delebiler **uden** fast stamplads.



### DELEBILER UDEN FAST STAMPLADS

Delebiler der kan afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.

I København er de blandt andet kendt som bybiler, og internationalt kaldes dette koncept "free floating car sharing".

I oktober 2023 tilbød Green Mobility og ShareNow delebiler **uden** fast stamplads i København.



### DELEBILER MED FAST STAMPLADS

Delebilerne holder på faste stampladser (parkeringspladser), hvor de både afhentes og afleveres ved lejens start- og sluttidspunkt.

Internationalt kendes dette koncept som "one-way carsharing" eller "station-based car sharing".

I oktober 2023 tilbød Hyre, GoMore, Kinto og LetsGo delebiler **med** fast stamplads i København.



I Københavns Kommunes "Handlingsplan for delebilisme 2022-2025" er der sat følgende mål for 2025:

### MÅL 2025

- 50% af delebiler **med** og **uden** fast stamplads er elbiler i 2025 og 100% er elbiler i 2027
- Der er etableret el-delebilhubs ved trafikknudepunkter, minimum 100 pladser i 2025
- Der er etableret 1000 p-pladser som kan benyttes af el-delebiler **med** og **uden** fast stamplads
- Der er etableret pladser til delebiler **med** fast stamplads på offentlig vej svarende til én delebilsplads pr. gade i Indre By og brokvarterene inklusiv Amagerbro i takt med markedets efterspørgsel

El-delebilspladserne skal kunne bruges af el-delebiler både **med** og **uden** fast stamplads, og dermed gøre det lettere for alle delebilbrugere med el-delebiler at finde en parkeringsplads. Da delebiler **med** fast stamplads har dedikerede pladser og ifølge operatørerne primært anvendes til længere ture ud af byen og tilbage til samme sted, vil initiativet dog primært understøtte delebiler **uden** fast stamplads, som ikke har dedikerede pladser. Det er samtidig ønsket fra Københavns Kommunes side, at el-delebilspladserne kan understøtte udbyderne af delebilordningers incitament til at omstille deres flåder til el-biler.

Med de nuværende reguleringer kan de såkaldte nabo-til-nabo biler og samkørsels-biler ikke benytte el-delebilspladserne, og de indgår derfor ikke i denne evaluering.

Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2023 etableret de første 100 el-delebilspladser. Registrering af brugen af pladserne til denne analyse blev foretaget medio oktober. På dette tidspunkt var der etableret 85 el-delebilspladser på 23 lokationer. Disse er placeret i blokke af 2, 4 eller 6 pladser per lokation.

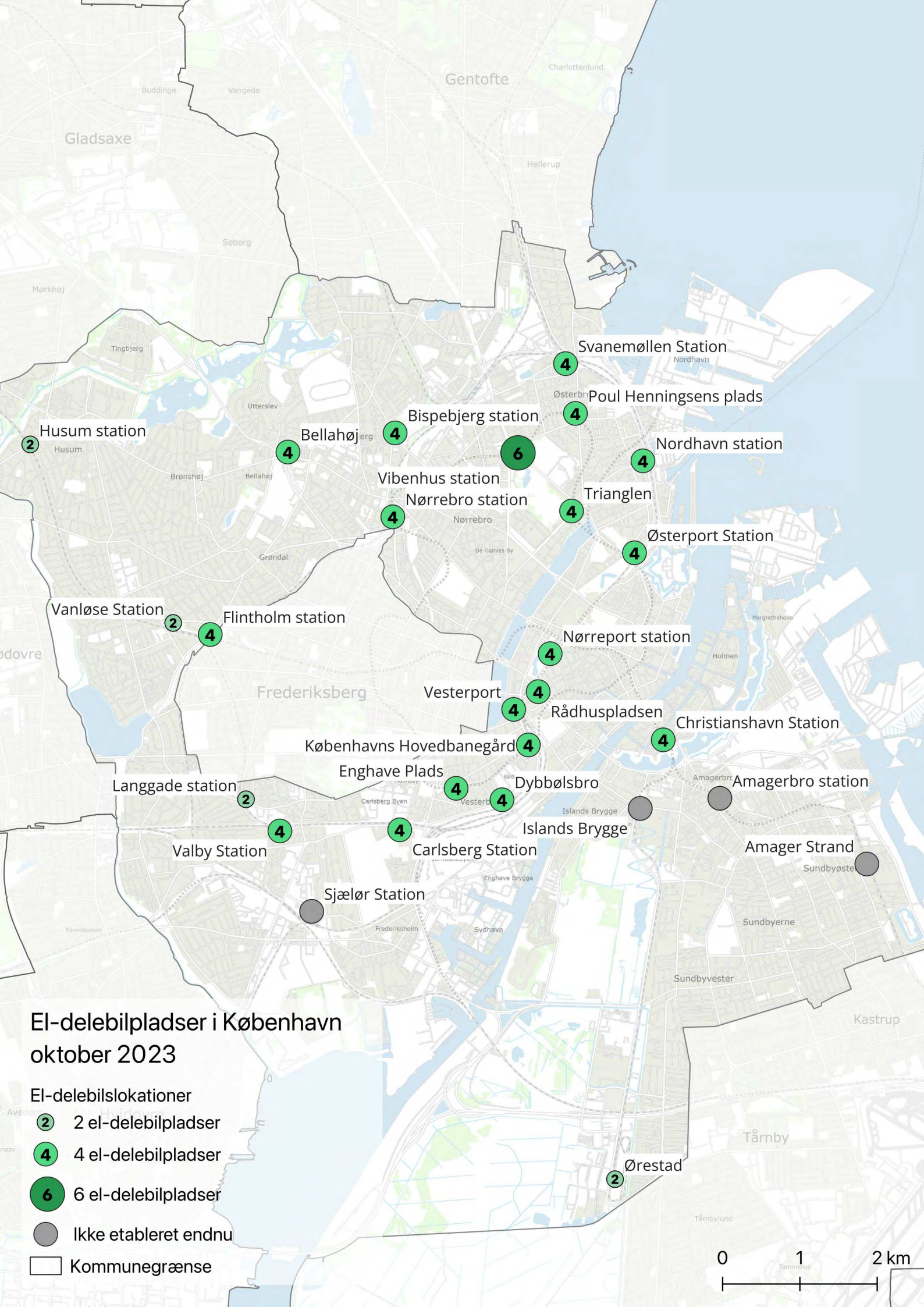
Ved hver lokation er der samtidig opsat det nye skilt med angivelse af "Kun el-delebil", se figur 1.



Figur 1: Skiltning af el-delebilpladser

Denne analyse indeholder en evaluering af de første 81 anlagte el-delebilspladser og den dertil hørende skiltning samt en række anbefalinger til eventuelle justeringer i planen for den videre udrulning af de resterende 900 el-delebilspladser. Der er evalueret på brugen af 81 pladser, da de 4 pladser ved Nørreport var spærret i evalueringsperioden. Placeringer for de evaluerede el-delebilspladser og for de pladser der ikke kunne evalueres, kan ses på kortet på næste side.





# El-delebilpladser i København oktober 2023

## El-delebilslokationer

- ② 2 el-delebilpladser
- ④ 4 el-delebilpladser
- ⑥ 6 el-delebilpladser
- Ikke etableret endnu
- Kommunegrænse



# **3. METODEDEBESKRIVELSE**

# 3. METODEBESKRIVELSE

Evalueringen af el-delebilspladserne og den nye skiltning er baseret på følgende:

1. Registrering af brugen af el-delebilspladserne gennem manuel tælling
2. Dialog med delebilsoperatører
3. Input fra brugere af delebiler

## 3.1 Registrering af brugen af el-delebilspladserne

Alle registreringer er foretaget i uge 43 i oktober 2023. Som tidligere nævnt var antallet af registrerede lokationer 22 med et samlet antal el-delebilspladser på 81.

Brugen af el-delebilspladserne er blevet registreret på to forskellige dagstyper på hhv. en hverdag (onsdag) og på en dag i weekenden (lørdag). Dette er gjort for at få indsigt i eventuelle forskelle i brugen på forskellige dagstyper. Der er gennemført registreringer af alle 81 pladser i følgende fem tælleperioder begge dage for at vise benyttelsen i forskellige tidsrum:

- 07.00-08.30
- 10.00-11.30
- 13.00-14.30
- 16.00-17.30
- 20.30-22.00

Ved registreringen blev følgende noteret:

- antallet af parkerede biler,
- typer af biler (privatbil, delebil, el-delebil mv.),
- nummerplade (for at kunne registrere, hvor lang tid en bil holdt parkeret)
- hvilken delebilsoperatør den konkrete delebil er tilknyttet.

Disse registreringer giver et indblik i, hvilke typer biler der holder på pladserne samt belægningsprocenten hen over dagen for forskellige typer biler og lokationer. Det har ikke været muligt at få supplerende data om brugen af pladserne fra delebilsoperatørerne.

## 3.2 Dialog med delebiloperatører

Delebiloperatørerne har bidraget med deres viden og erfaring ift. brugen af el-delebilspladserne samt forståelsen af den nye skiltning. Dette skete på en workshop i Teknik- og Miljøforvaltningen den 22. nov. 2023, hvor formålet derudover var at få delebiloperatørernes input til anbefalingerne til den videre udrulning af el-delebilspladserne. Her deltog delebilsoperatører **med** fast stamplads (Kinto, GoMore, Hyre/LetsGo) og delebilsoperatører **uden** fast stamplads (GreenMobility).

ShareNow (**uden** fast stamplads) var også inviteret, men måtte melde afbud grundet udmeldingen om, at de lukker ned for deres forretning i Københavns Kommune.

### 3.3 Input fra brugere af delebiler

For at få indsigt i delebilbrugernes oplevelser, erfaringer og forståelse af de nye el-delebilspladser, var det ønsket at inddrage de forskellige operatørers brugere via et digitalt spørgeskema. Operatørerne **med** fast stamplads ønskede ikke at inddrage deres brugere, da pladserne efter udbydernes mening ikke var målrettet disse. GreenMobility (**uden** fast stamplads) ønskede heller ikke at inddrage deres brugere på nuværende tidspunkt, da de endnu ikke har kommunikeret om el-delebilspladserne til deres brugere. Inddragelsen af brugerne er derfor udelukkende baseret på svar fra Share Nows brugere. På trods af det begrænsede antal svar (ca. 20 stk.), har besvarelsene stadig givet en indikation af brugernes oplevelser, erfaringer og forståelse af de nye pladser.

### 3.4 Forbehold for analysens resultater

Evalueringen er gennemført samme år som etableringen af de første 85 el-delebilspladser. De potentielle brugere af pladserne har derfor haft relativt kort tid til at få kendskab til pladserne og bruge dem i hverdagen. Pladserne er blevet etableret løbende i 2023. Nogle pladser er etableret ca. to måneder før evalueringen, mens andre pladser er blevet oprettet fem måneder før evalueringen.





L Appetito

Ristorante

L Appetito

Ristorante

L Appetito

Ristorante  
L'Appetito

Ristorante  
L'Appetito

Ristorante  
L'Appetito

Ristorante  
L'Appetito

Ristorante  
L'Appetito

## **4. RESULTATER FRA TÆLLINGERNE**

# 4. RESULTATER FRA TÆLLINGERNE

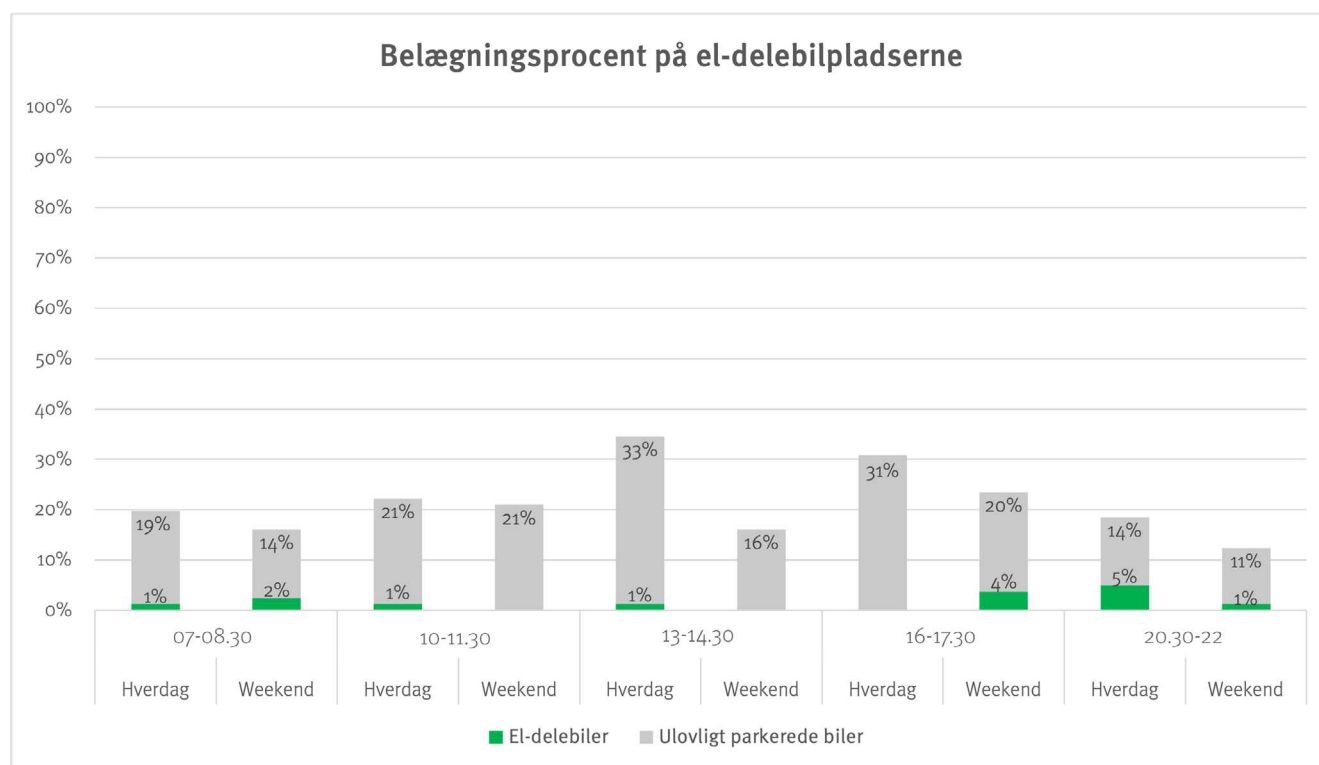
Dette afsnit beskriver resultaterne af tællingerne på el-delebilspladserne.

## 4.1 Analyse af brugen af el-delebilspladserne

Analysen viser, at der generelt er meget få el-delebiler, der benytter pladserne. Belægningen er 1-5 pct. på tværs af lokaliteterne og på tværs af tidsrummene (se figur 2).

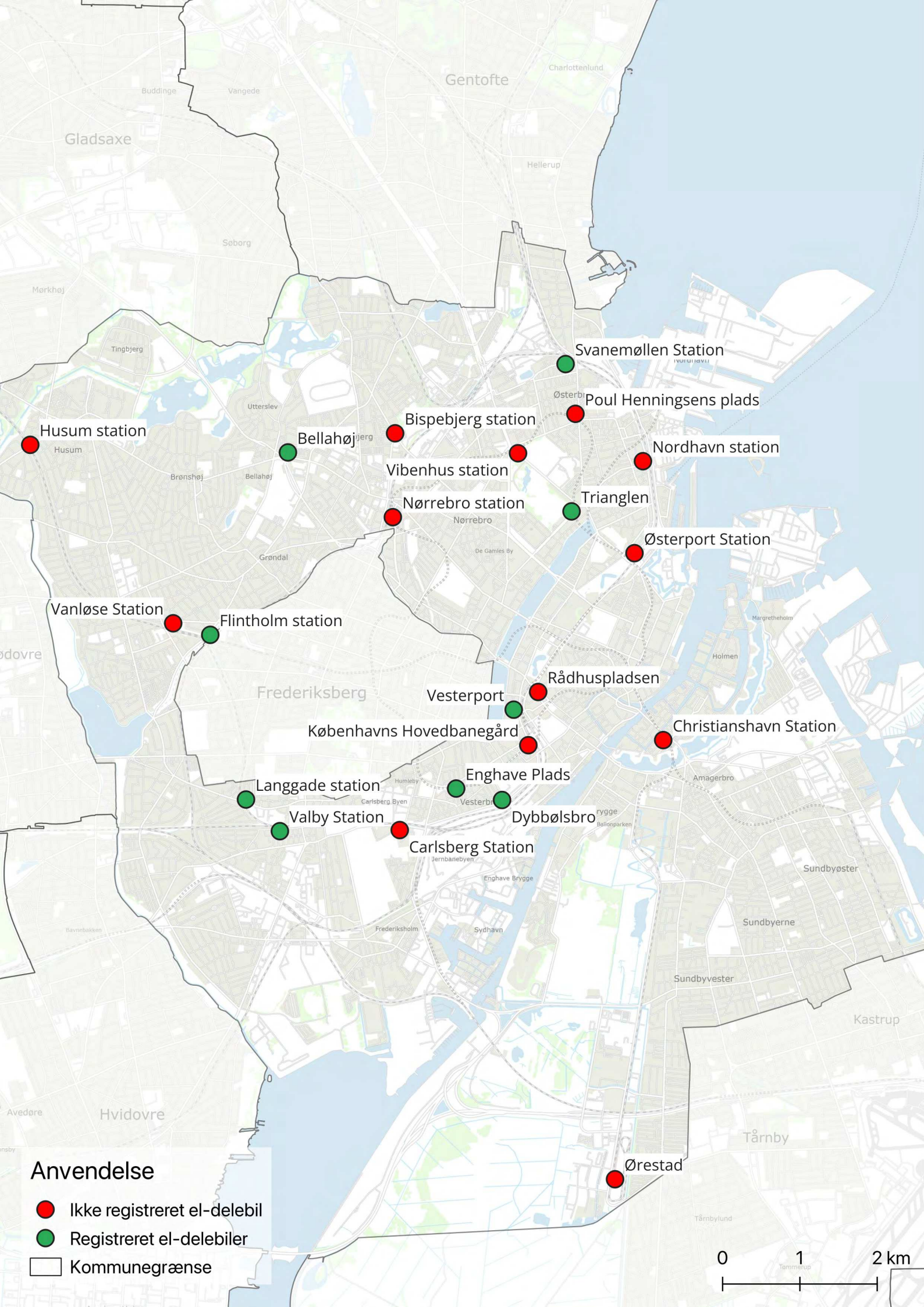
På størstedelen af lokaliteterne er der ikke registreret nogle el-delebiler i tælleperioderne. På tværs af både hverdag og weekend er der samlet set kun registreret el-delebiler på 9 ud af 22 undersøgte lokaliteter. Dvs. at der på størstedelen af lokaliteterne (13 ud af 22) ikke er registreret nogen el-delebiler i tælleperioderne. Se kort på næste side.

Udover Trianglen og Vesterport er det primært i periferien af brokvartererne, at pladserne er optaget af el-delebiler.



Figur 2: Procentvis udnyttelse af pladserne af henholdsvis el-delebiler og ulovligt parkerede biler for alle tidsbånd og på tværs af pladser.





### Anvendelse

- Ikke registreret el-delebil
- Registreret el-delebil
- Kommunegrænse



Registreringerne kan ikke påvise en sammenhæng mellem brugen af pladserne og tidspunktet for etablering, dvs. de tidligst etablerede pladser har således ikke en større udnyttelse.

I tabel 1 ses, hvor stor en procentdel af pladserne der er optaget af el-delebiler på forskellige tidspunkter.

På tværs af alle tælleperioder på de to dage er der samlet set kun registreret 13 el-delebiler, som alle er debiler **uden** fast stamplads. Pladserne benyttes både hverdag og weekend, men pga. det begrænsede datamateriale er det ikke muligt at konkludere mere detaljeret på brugen af pladserne. Fx om knudepunktet, der inkluderer regionale tog- eller busforbindelser, benyttes hyppigere.

	07-8.30		10-11.30		13-14.30		16-17.30		20.30-22.00	
	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend	Hverdag	Weekend
Bellahøj (4 Pl.)		25%								
Dybbølsbro St. (4 Pl.)		25%								
Enghave Plads (4 Pl.)									25%	
Flintholm St. (4 Pl.)			25%		25%					
Langgade St. (2 Pl.)									50%	
Svanemøllen St. (4 Pl.)	25%									
Trianglen (3 Pl.)								67%		
Valby St. (4 Pl.)									50%	25%
Vesterport (4 Pl.)								25%		

Tabel 1: Procentvis andel af pladserne der bliver udnyttet af el-delebiler på de 9 lokaliteter, hvor der er registreret el-delebiler

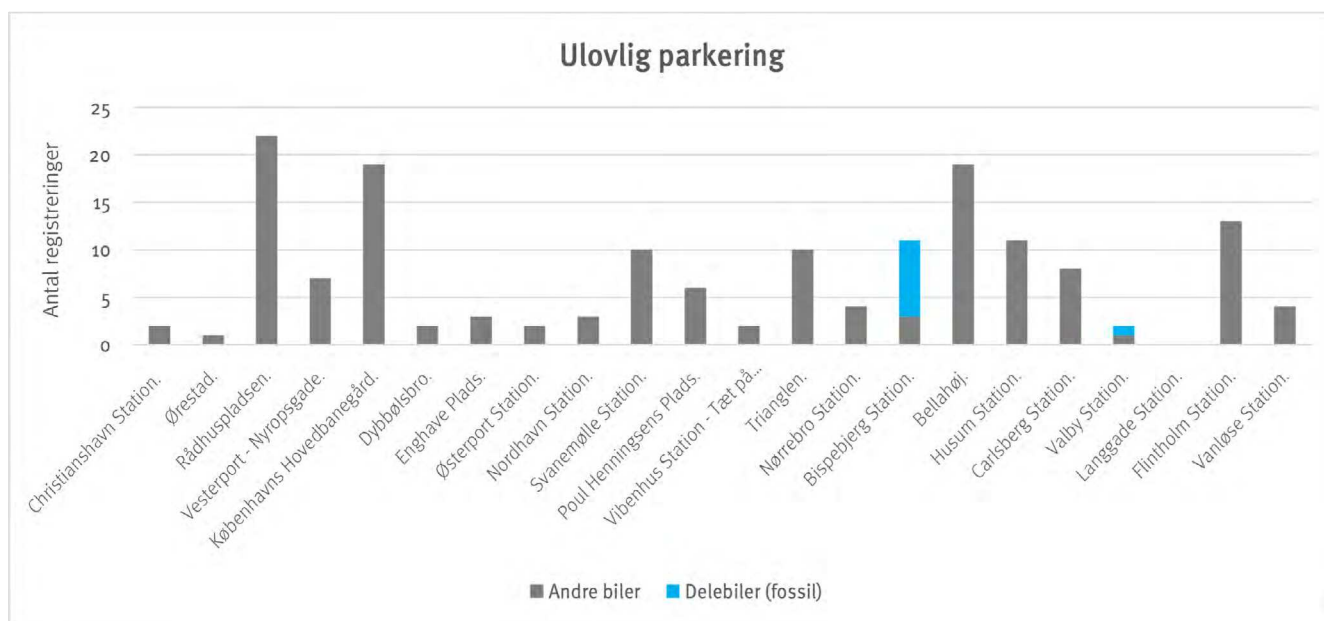


## 4.2 Registrering af ulovligt parkerede biler

Af det samlede antal registreringer af parkerede biler på pladserne er det kun 7 % (13 stk.), der er el-delebiler, hvorimod 93 % (161 stk.) af registreringerne er ulovligt parkerede biler. Der er også enkelte debiler som ikke er på el, der holder på pladserne.

På figur 3 fremgår lokaliteterne med ulovligt parkerede biler.

Rådhuspladsen, Københavns Hovedbanegård, Bellahøj og Flintholm St. er de lokaliteter, hvor der er registreret flest ulovligt parkerede biler. Data baseret på udtræk af p-afgifter fra Københavns Kommune viser, at de mange ulovligt parkerede biler ikke kun har været et problem lige efter etableringen af de nye pladser, men at det er en tendens som fortsætter. Dette kan skyldes, at der er pres på parkeringen i de givne områder.



Figur 3: Antal gange der er registreret ulovligt parkerede biler på de 22 lokationer

# **5. INPUT FRA OPERATØRER OG BRUGERE**

# 5. INPUT FRA OPERATØRER OG BRUGERE

Delebilsoperatørerne har på en workshop givet deres input til en række emner i forbindelse med evalueringen, som fremgår nedenfor. Desuden indeholder dette afsnit indsigter fra brugerundersøgelsen blandt Share Nows brugere.

## 5.1 Behovet for el-delebilspladser

El-delebilspladserne er ifølge operatørerne primært relevante for delebiler **uden** fast stamplads, da en typisk tur i en delebil **med** fast stamplads går fra den faste stamplads til en destination uden for byen, og tilbage til den faste stamplads. Kun enkelte ture sker fra en fast stamplads til et andet sted i byen. Derfor har delebilsoperatører hhv. **uden** og **med** fast stamplads forskellige holdninger til behovet for el-delebilspladserne.

### Operatør af delebiler **uden** fast stamplads

Operatøren af delebiler **uden** fast stamplads udtrykker, at de ser et stort behov for el-delebilspladser, men at pladserne, udover ved trafikknudepunkter, skal etableres ved indkøbsmuligheder og kulturaktiviteter. Operatøren udtrykker, at det primært er i byens periferi, at el-delebilerne bliver brugt som last mile transport til/fra trafikknudepunkter. Operatøren peger på følgende behov for el-delebilspladser:

- I bolig-gader i brokvartererne. Flere pladser i bolig-gaderne vil gøre det nemmere for brugerne at finde en plads. Det kan være dyrt at være parkeringssøgende, da der ofte betales pr. minut.
- Ved kulturaktiviteter og indkøbsmuligheder
- Mulighed for opladning på pladserne

### Operatører af delebiler **med** fast stamplads

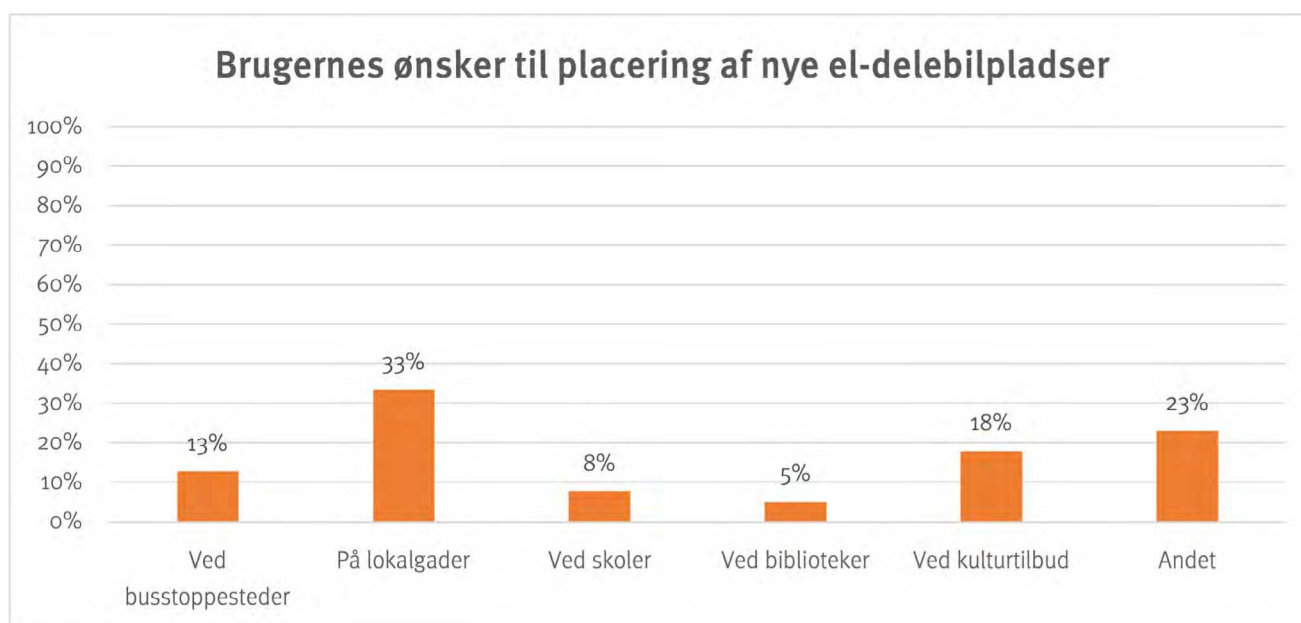
Operatører af delebiler **med** fast stamplads udtrykker, at el-delebilspladserne ikke er relevante for deres brugere. De har dedikerede stampladser, og deres brugere vil typisk benytte bilen til destinationer udenfor byen, og har kun i mindre grad ture indenfor kommunegrænsen.

Operatørerne ser helst, at udrulningen stopper, og foreslår at en del af rammen overgår til flere faste stampladser til delebiler.

Desuden udtrykker operatørerne, at størstedelen af deres delebiler endnu ikke er omstillet til el. Dette skyldes, at rammebetingelserne for opsætning af ladeinfrastruktur på de faste stampladser ifølge operatørerne ikke muliggør en økonomisk rentabel løsning for operatørerne.

### Brugerundersøgelse

I brugerundersøgelsen giver respondenterne deres ønsker til placering af nye el-delebilspladser. Da brugerundersøgelsen kun baserer sig på ca. 20 besvarelser fra brugere af delebiler **uden** fast stamplads, skal resultaterne ses som en mulig indikation af brugerbehov. Ligesom operatørerne svarer flest brugere, at der størst behov for el-delebilspladser i bolig-gader og nær kulturaktiviteter.



Figur 4: Brugernes ønsker til placering af nye el-delebilpladser (20 besvarelser)

## 5.2 Forståelse af skiltningen

### Operatør af delebiler *uden* fast stamplads

Operatøren udtrykker, at skiltningen af el-delebilpladserne i sig selv er fin, men at det vigtigste er, at der er en nem og forståelig forskel på skiltningen mellem el-delebil og pladser reserveret til delebiler **med** fast stamplads. Operatøren udtrykker, at skiltningen af pladser til delebiler med fast stamplads i dag skaber stor forvirring hos deres brugere. Det blev bekræftet i Københavns Kommunes "Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København" fra 2021, hvor en spørgeskemaundersøgelse viste, at 55% af de respondenter som bruger delebiler **uden** fast stamplads (176 besvarelser) misforstod parkeringskiltet "kun med delebilslicens".

Operatøren anbefaler derfor, at skiltet for de faste stam-

pladser ændres. Når skiltningen er simplificeret, vil operatøren nemmere kunne kommunikere til brugerne om brugen af de forskellige delebilpladser, og derved hjælpe brugerne til at undgå forvirring og afgifter for at holde på de forkerte pladser.

Operatøren forventer, at en kommunikationsindsats fra deres side vil øge brugen af el-delebilpladserne.

### Operatører af delebiler *med* fast stamplads

Operatører af delebiler **med** fast stamplads har ikke kommentarer til skiltningen af el-delebilpladserne, men udtrykker også et behov for at se på skiltningen af faste stampladser for at tydeliggøre, hvilke delebiler der må holde hvor.

### Brugerundersøgelse

Generelt viser svarene, at brugere, som ofte kører el-delebil, har en bedre forståelse af den nye skiltning end brugere, der ikke bruger el-delebil så ofte.

En uddybning af svarene viser, at der er en usikkerhed omkring den generelle skiltning for delebiler i Københavns Kommune. Brugere af biler **uden** fast stamplads tror i nogle tilfælde, at el-delebilspadserne kun er forbeholdt delebilsordninger **med** fast stamplads. Hertil nævner nogle brugere, at det ikke blot er det nye el-delebilsskilt, som kan være svært at forstå, men at det også kan være svært at forstå hvordan det adskiller sig fra den anden type delebilsskilte (delebiler med delebilslicens). Nogle af brugerne er desuden usikre på, hvordan en delebil egentlig er defineret.

*”Hvad er en el-delebil helt præcist? Er det dem med faste pladser eller uden? Savner præcisering.”*

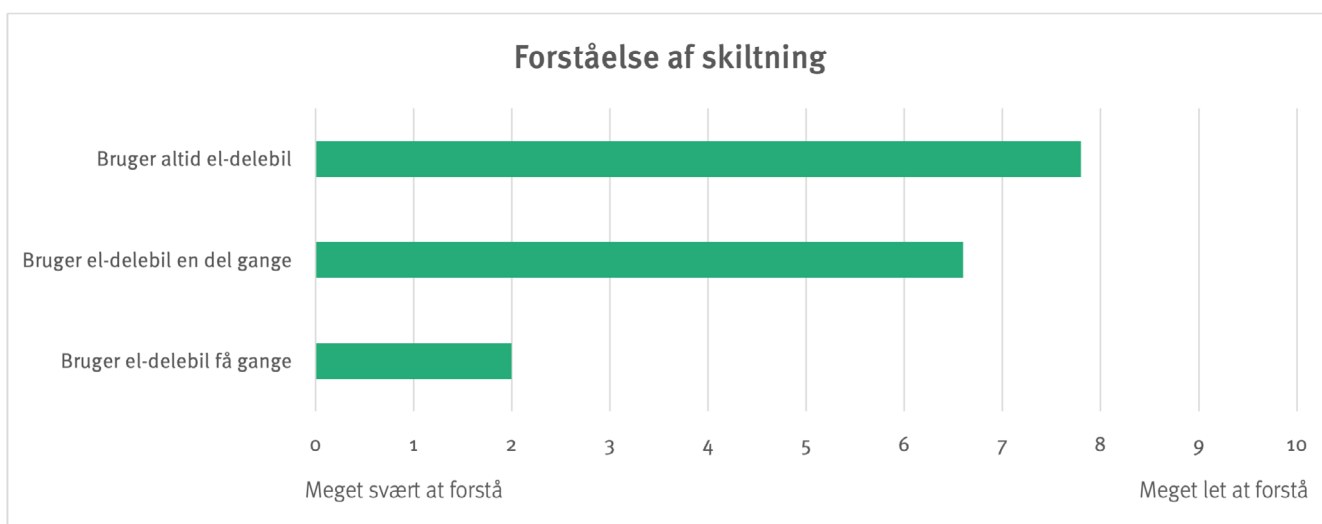
*Brugerundersøgelse*

Derudover nævnes uklarhed i skiltningen i forhold til evt. betaling og tidsbegrænsning for anvendelse af pladserne samt information om, hvor de kan finde denne type pladser.

Endeligt udtrykker nogle brugere et behov for at simplificere skiltningen generelt for delebiler, og andre udtrykker behov for en kommunal indsats om at udbrede forståelse af skiltning for delebiler i København.

*”Gælder skiltet for delebiler med eller uden fast stamplads?”*

*Brugerundersøgelse*



Figur 5: Brugernes forståelse af skiltningen (20 besvarelser)



### 5.3 Anbefaling til videre udrulning

På den afholdte workshop kom operatørerne med en række anbefalinger i forhold til en fremtidig udrulning af el-delebilspladser og til skiltningen for delebiler generelt.

Operatørerne udtrykte, at det nuværende skilt til el-delebiler godt kan fungere, hvis skiltningen for delebiler **med** fast stamplads bliver ændret fra "Kun delebiler med delebilslicens" til "Kun for delebiler med fast stamplads" (Se figur 6). Dette vil hjælpe til den samlede forståelse af skiltningen.



Figur 6: Foreslået skilt for delebiler **med** fast stamplads

Nedenfor er konkrete anbefalinger fra operatørerne.

#### Anbefalinger fra operatør af delebiler *uden* fast stamplads

- Udrulning af flere el-delebilspladser bør ske ved trafikknudepunkter, i boliggyder, ved indkøbsmuligheder og ved kulturaktiviteter
- Eksisterende pladser ved trafikknudepunkter kan evt. suppleres med andre deleservices, så det bliver mobilitetshubs

#### Anbefalinger fra operatører af delebiler *med* fast stamplads

- Genbesøg beslutningen om udrulning af 900 ekstra el-delebilpladser – på nuværende tidspunkt er der ikke behov for pladserne.
- At nogle af de resterende 900 pladser bliver til faste stampladser for at imødekomme det forventede stigende behov for denne type pladser i 2024 og frem.
- Se udrulningen som del af en overgangsfase, der tager højde for det reducerede tempo for omstilling til el-biler.
- At de 900 pladser i første omgang ændres til at være til alle delebiler med undertavlen "Kun delebiler", og når rammebetingelserne for opladning er forbedret, kan skiltningen ændres til el-delebiler.

**urban**  
creators

MAJ 2024