



Notat

Status på el-delebilspladser

Resumé

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om udviklingen i el-delebilspladser som opfølgning på seneste indstilling til Teknik- og Miljøudvalget om el-delebilspladser den 26. august 2024. Brugen af el-delebilspladser er stigende og udviklingen forventes at blive understøttet af både etablering af ladestandere og sensor på el-delebilspladserne.

Sagsfremstilling

Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 (initiativ 2 samt tilvalg) blev vedtaget med Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) (B, C, D, I, O, V, Ø, Å), hvor forligskredsen besluttede at etablere 1.000 el-delebilspladser (TM125), hvor de første 100 skulle oprettes i 2023 og derefter 300 pladser i 2024 og 600 pladser i 2025.

På Teknik- og Miljøudvalgsmødet den 26. august 2024 behandlede udvalget indstillingen "Opfølgning på evaluering af 100 el-delebilspladser (bilag 3), her blev det besluttet, at forvaltningen årligt skal aflevere en status på brugen af pladserne.

På nuværende tidspunkt eksisterer der kun en debilsordning (Green-Mobility), som tilbyder elbiler, og som har en interesse i, at benytte el-delebilspladserne. Denne status er derfor baseret på data fra GreenMobility.

Delebilsklubben GreenMobility har indsendt data over brugen af el-delebilspladser herunder udnyttelsesgrad, antal ture til og fra el-delebilspladserne samt antallet af unikke brugere. De har også identificeret nogle udfordringer, som begrænser brugen af pladserne (bilag 1).

Status på udrulning af el-delebilspladser

Forvaltningen har i 2024 bestilt opsætning af skilte til 300 el-delebilspladser fordelt i hele kommunen, foruden de 100 pladser, som blev oprettet i 2023 (samlet oversigt i bilag 2). Der er etableret 320 el-delebilspladser og de resterende pladser forventes opsat i starten af 2025.

GreenMobility rapporterer om en støt stigning i antallet af ture til og fra pladserne og bemærker, at stigningen i antal pladser har en positiv

17-12-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 18185

Dokumentnummer i F2
157673

Sagsnummer i eDoc
2024-0320299

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

effekt i den generelle brug af samtlige el-delebilspladser. De forventer fortsat vækst i både antal ture og unikke brugere.

Brugen af el-delebilspladser

Data viser, at der mellem primo april (uge 14) og medio september (uge 38) blev registreret mellem 500 og 1500 ture pr. uge med Green-Mobility-køretøjer fra el-delebilspladserne. I uge 47 var antallet steget til over 3000 ture, svarende til en vækst på mere end 100 %. Samtidig er der registreret en stigning i antallet af nye unikke brugere, som fremgår af bilag 1.

Udfordringer

GreenMobility har fremhævet følgende udfordringer, der bremser en mere optimal brug af el-delebilspladserne:

- **Tilgængelighed:** Flere pladser er ofte blokeret af private biler, vejarbejde eller cykler, hvilket skaber usikkerhed om ledige pladser. Cirka 15-20 % af pladserne har i flere uger været påvirket af blokeringer.
- **Brugeradfærd:** Nogle brugere er fortsat usikre på, om de må parkere på pladser markeret som "el-delebilsplads," da Green-Mobility tidligere ikke har måtte parkere på debilspladser.
- **Placering:** Pladser i villakvarterer har lavere aktivitet, da der er færre ture og ofte bedre alternativer til parkering.

Forvaltningens kommentarer til udfordringerne

Forvaltningen er i dialog med GreenMobility om de lokationer, hvor el-delebilspladserne kræver hyppigere tilsyn fra parkeringsvagter. Det vurderes, at forvaltningen kan håndtere denne udfordring internt.

Pladsernes placering er fastlagt i samarbejde med GreenMobility, men det er kendt, at nogle el-delebilspladser står tomme visse steder. Der kan på længere sigt være behov for at vurdere, om placeringerne er de mest optimale. Dog vurderer forvaltningen, at der skal afsættes mere tid til at sikre en omstilling til brugen af debiler og el-delebilspladser, før der tages stilling til eventuelle ændringer i placeringerne.

Status for ladestandere på el-delebilspladser

Forvaltningen har modtaget ansøgninger om muligheden for at etablere ladestandere på nogle af el-delebilspladserne fra PowerGo og E.ON Drive. Forvaltningen forventer at godkende alle ansøgninger, som lever op til retningslinjerne for opsætning af ladestandere i Københavns Kommune (Bilag 4).

Sensor på el-delebilspladser

Den 25. november 2024 besluttede Teknik- og Miljøudvalget, at forvaltningen kan godkende ansøgninger om at placere sensor på el-

delebilspadserne. Sensorerne vil gøre det muligt at indsamle præcise data om brugen af pladserne, som vil indgå i næste evaluering.

Politisk handlerum

Et eller flere medlemmer af Teknik- og Miljøudvalget kan vælge at løfte sagen til en beslutningssag på et kommende møde.

Det kan ske med henblik på at,

- ændre i antallet af el-delebilspadser der skal oprettes.
- justere på tidsplanen for udrulning af el-delebilspadser.

Videre proces

Når Teknik- og Miljøudvalget er blevet orienteret om status, vil forvaltningen fortsætte med at etablere de resterende 600 el-delebilspadser i 2025. Pladserne vil placeres i dialog med GreenMobility, så de placeres hvor det er mest optimalt. Forvaltningen arbejder desuden på at opsætte ladestandere og vil i dialog med GreenMobility fokusere på at frigøre pladser, der er optaget af private biler, gennem skærpede kontrolindsatser.

Lena Kongsbach
Vicedirektør



Bilag 1

Status på brugen af el-delebilspladser

13-12-2024

Resume

GreenMobility har den 12. december 2024 sendt Teknik- og Miljøforvaltningen nedenstående redegørelse for brugen af el-delebilspladser og de stadige udfordringer de oplever i udbredelsen af el-delebilspladserne til forvaltningen.

Sagsnummer I F2
2024 - 18185

Dokumentnummer i F2
157673

Sagsnummer eDoc
2024-0320299

Status på brugen af el-delebilspladser

I takt med at flere af de nye pladser er blevet oprettet, har GM set en støt stigning i antallet af ture til/fra el-delebilspladserne. GM mener pt. kun at have set starten på, hvad pladserne kan bære af aktivitet og forventer fortsat at se en pæn stigning fremadrettet, både i form af kørsler og i form af unikke brugere, som anvender pladserne.

Opsummering af vores udfordringer, som det pt. ser ud:

- Pladser, som ikke har været tilgængelige af den ene eller anden årsag. Dette påvirker den generelle brug, da det kan være behæftet med usikkerhed om der egentlig er en plads ledig.
- Det tager tid af få brugerne overbevist om at de godt må bruge en p-plads, hvis den er skiltet som "el-delebilsplads". GM har brugt flere år på at forklare dem at de ikke må bruge delebilspladser (Hvilket de fortsat ikke må ved pladser med skiltningen "delebiler med fast stamplads"). Derfor er det svært for dem at forstå at de nu gerne må bruge én type af delebilspladser.
- De pladser, der er tildelt i områder med mange villakvarterer, er ekstra svære at få gang i, da GM ikke har så mange kørsler fra/til disse områder og parkering i øvrigt ikke er et problem.

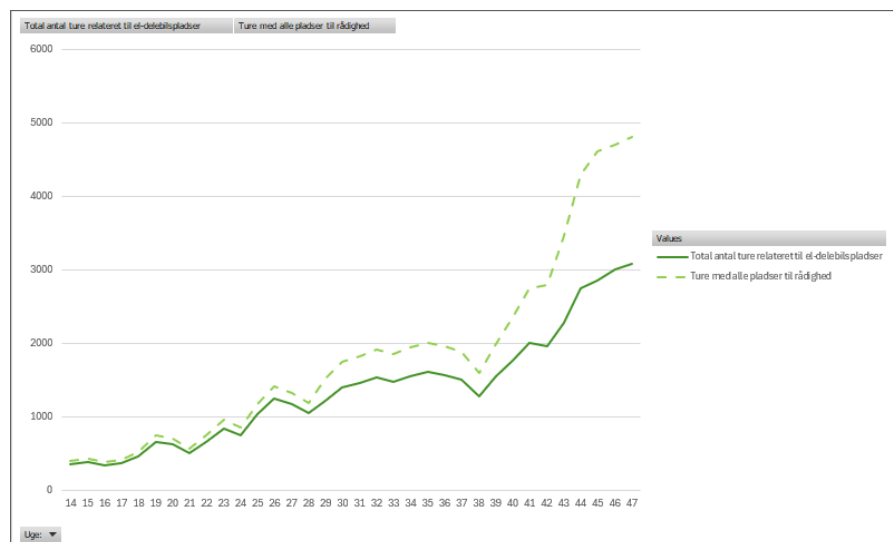
Samlet antal ture til/fra pladserne:

Siden de nye pladser startede med at blive oprettet har GM set en stor samlet stigning i ture til/fra pladserne. Hvis pladserne have været mere tilgængelige, er GM's vurdering dog at de kunne have fået mere ud af dem. Nedenfor ses en linje med det ugentlige antal ture og en linje (stiplet) med det antal ture, GM mener der kunne have været, hvis tilgængeligheden havde været 100%.

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Tabel 1.

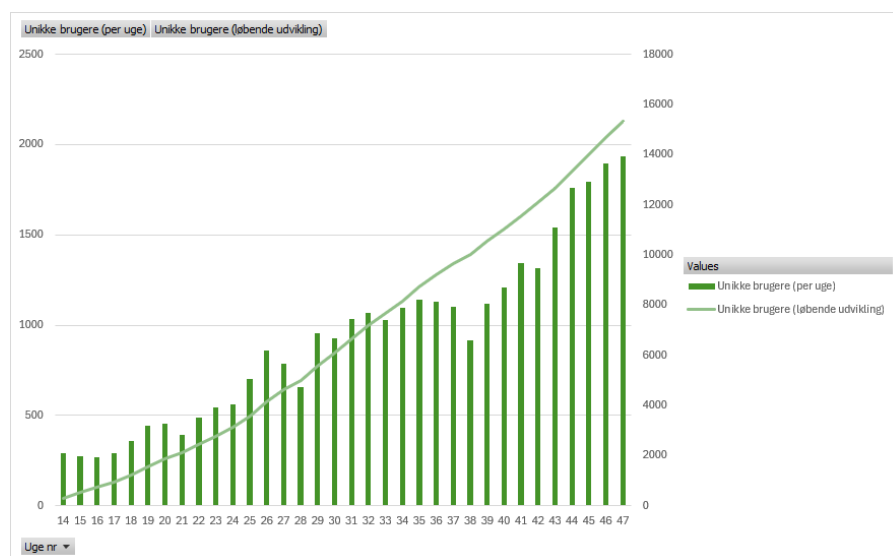


*GreenMobility bemærker, at faldet i brugen af pladser i uge 38 stammer fra et lignende fald i antal kørsler generelt i den uge, hvilket også har påvirket antallet af ture til el-delebilspadserne.

Unikke antal brugere:

Siden uge 39 har GM set en stor stigning i det ugentlige antal unikke brugere, som anvender pladserne, så GM nu er tæt på 2000brugere per uge. Siden GM startede med at måle i uge 14 har 15.324 brugere mærket fordelten ved en el-delebilspads.

Tabel 2.



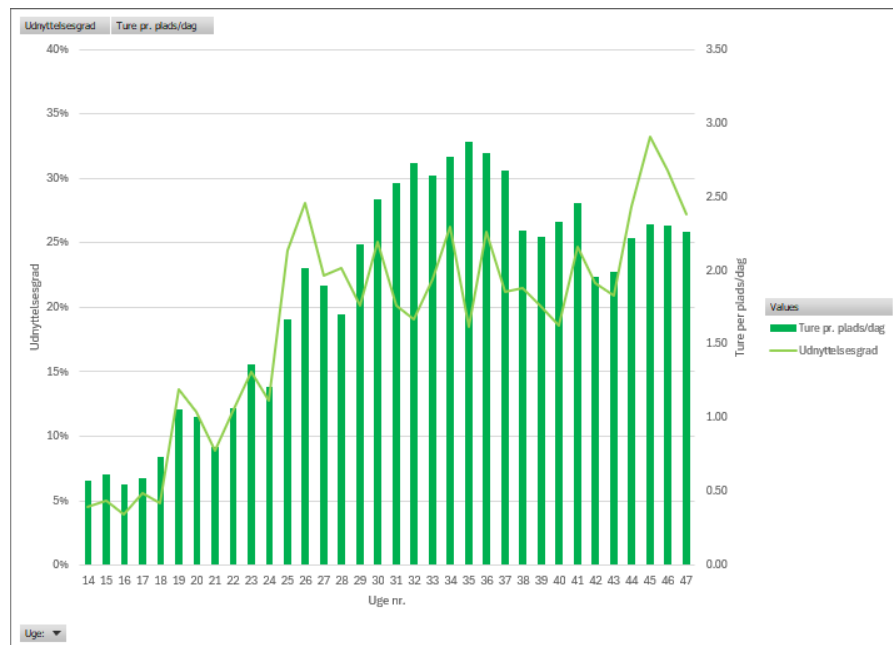
Udnyttelsen af de enkelte pladser:

Udnyttelsen har været nogenlunde stabil, selv med den øgede mængde pladser. På det sidste er udnyttelsen steget mere end antallet

af ture/plads. Dette skyldes, at den samlede parkeringstid har været lidt længere i takt med, at GM har haft fokus på selv at placere biler for at udbrede budskabet til nye og eksisterende brugere af vores delebilstjeneste.

Udnyttelse og ture er beregnet ud fra det antal pladser, GM har estimeret reelt at have til rådighed.

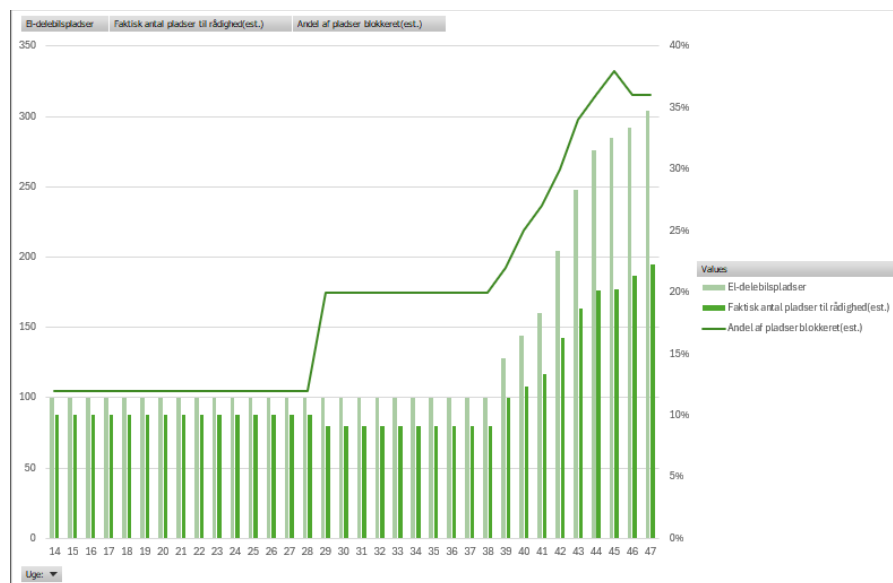
Tabel 3.



Udvikling i antal el-delebilpladser:

Udviklingen i det totale antal el-delebilpladser er lavet ud fra, hvornår GM er blevet gjort bekendt med pladserne, imens det reelle antal pladser ledige er blevet estimeret ud fra oplevelser i den daglige operation. Når GM's ansatte på gaden placerer biler på pladserne, oplever de ofte, at én eller flere pladser er optaget af enten cykler eller private bilister. Desuden har der de sidste par måneder været 5-10 lokationer med el-delebilpladser, som ikke har kunnet bruges enten pga. vejarbejde eller pga. skilte som har været udsat for hærværk. Det er sandsynligt, at der før uge 39 har været endnu færre pladser tilgængeligt, da GM ikke har haft så meget fokus på at dokumentere den manglende tilgængelighed. De sidste par uger har GM dog oplevet en lille forbedring i tilgængeligheden.

Tabel 4.





Bilag 2

Status på udrulning af el-delebilspladser

29-11-2024

Sagsnummer I F2
2024 - 18185

Dokumentnummer i F2
157673

Oversigt over udrulning af el-delebilspladser

Sagsnummer eDoc
2024-0320299

Bydel	Oprettet 2023	Oprettet 2024	Skilt bestilt	I alt
Amager Øst	6	28	0	34
Amager Vest	2	20	4	26
Bispebjerg	8	8	4	20
Brønshøj-Husum	2	0	8	10
Indre By	16	48	20	84
Nørrebro	4	28	8	40
Valby	6	8	12	26
Vanløse	6	12	0	18
Vesterbro	20	32	8	60
Østerbro	22	44	16	82
Samlet set	92	228	88	400

Tallene er fra medio december 2024.

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Bilag 3



KØBENHAVNS KOMMUNE

TEKNIK- OG MILJØUDVALGET

4. Opfølgning på evaluering af 100 el-delebilspladser og proces for den videre etablering af el-delebilspladser (2024-0009459)

Teknik- og Miljøudvalget skal tage stilling til evalueringen af 100 el-delebilspladser samt ny data om brugen af el-delebilspladserne. Evalueringen af de første ca. 100 el-delebilspladser viser en beskeden brug af pladserne i tiden umiddelbart efter pladsernes etablering. Operatøren GreenMobility har leveret ny data til forvaltningen, som viser en stigning i brugen af el-delebilspladserne. Forvaltningen vurderer derfor, at udrulningen af el-delebilspladserne kan forsætte som planlagt. I denne indstilling orienteres Teknik- og Miljøudvalget om evalueringens resultater, ny data for brugen af pladserne og kommende proces for ladeinfrastruktur på pladserne.

Indstilling

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,

1. at forvaltningen fortsætter etableringen af el-delebilspladser på baggrund af evalueringen og ny data.
2. at evalueringen tages til efterretning.

Problemstilling

Med Budget 2023 (BR 6. oktober 2022) (B, C, D, I, O, V, Ø, Å) blev der afsat midler til at gennemføre en evaluering af de første 100 el-delebilspladser oprettet i Københavns Kommune. Evalueringen blev udarbejdet af Urban Creators primo 2024 og konkluderer bl.a., at anvendelsen af el-delebilspladserne er begrænset.

Evalueringen blev forelagt Teknik- og Miljøudvalget den 17. juni 2024 som en sag til orientering. På mødet bad medlemmer af udvalget om at få sagen rejst til behandling på et kommende møde. Den fremlagte evalueringens dataindsamling er foretaget i efteråret 2023, og tager derfor ikke højde for, at delebilsklubben GreenMobility har øget brugen af pladserne betragteligt pr. maj 2024. Evalueringens konklusioner er derfor hverken tidssvarende eller tilstrækkelig til at sige noget om de nuværende forhold og derfor til trods for evalueringens konklusioner er det forvaltningens vurdering, at der er en stadigt stigende efterspørgsel efter de resterende 900 el-delebilspladser. Forvaltningen har siden modtaget nyere data fra GreenMobility, som viser en øget brug af el-delebilspladserne, hvorfor forvaltningen vurderer, at udrulningsplanen med fordel kan fortsætte som planlagt.

Løsning

Med Budget 2023 besluttede forligskredsen at etablere 1.000 el-delebilspladser (TM125). De første ca. 100 pladser skulle danne grundlag for en evaluering af brugen af el-delebilspladserne.

Evalueringen er baseret på 81 el-delebilspadser, der er placeret på 22 lokationer ved trafikknudepunkter. Evalueringen viser, at belægningen på el-delebilspadserne på ni ud af de 22 lokationer er registreret til under 5%. På 13 af lokationerne er belægningen registreret til 0%.

Den manuelle tælling, som evalueringen er baseret på, er foretaget på udvalgte tidspunkter over to dage i uge 42 i oktober 2023. El-delebilspadserne er etableret fra maj 2023 til august 2023, hvilket betyder, at brugerne har haft relativt kort tid til at få kendskab til pladserne på tidspunktet, hvor tællingerne er udført. Den endelige evaluering blev afleveret til forvaltningen i maj 2024 og forlaget Teknik- og Miljøudvalget den 17. juni 2024.

Færre delebilsklubber med delebil uden fast stamplads

På tidspunktet for vedtagelsen af Budget 2023 fandtes omkring 1.300 delebiler uden fast stamplads, fordelt på de to operatører ShareNow og GreenMobility. I slutningen af 2023 lukkede ShareNow for deres omkring 700 delebiler uden fast stamplads. GreenMobility har i den forbindelse opjusteret deres flåde til over 1.000 el-delebiler i 2024, og de forventer at vækste yderligere frem mod 2025. Evalueringen viser, at det udelukkende er delebilsklubben (GreenMobility) med delebiler uden fast stamplads, der er interesseret i at benytte el-delebilspadserne. Ifølge delebiloperatørerne af delebiler med fast stamplads Hyre, Kinto, LetsGo og GoMore bliver delebiler med fast stamplads hovedsageligt udlejet til ture ud af byen, hvorfor de ikke finder pladserne relevante for deres brugere. Det skyldes, at deres delebiler har et begrænset parkeringsbehov i København, udover deres faste stamplads og et begrænset antal elbiler.

Ubenyttede el-delebilspadser

Umiddelbart efter etablering af de første el-delebilspadser har brugen af de første ca. 100 pladser været begrænset blandt brugerne af den tilbageværende operatør GreenMobility. I løbet af foråret 2024 har forvaltningen fået skabt en god dialog med GreenMobility om perspektiverne i anvendelse af pladserne. GreenMobility har herefter øget brugen af el-delebilspadserne og iværksat flere kampagner for at sætte fokus på pladserne, ligesom pladserne er blevet integreret i deres app-system, og giver fordele til brugere, som afleverer delebilerne på el-delebilspadserne.

GreenMobility har leveret data til forvaltningen over brugen af el-delebilspadserne. Data viser en stigning i brugen af el-delebilspadserne. GreenMobility har GPS'er i deres biler og data viser derfor den reelle brug af pladserne over en periode modsat evalueringen fra UrbanCreators, som viser et udsnit af brugen af pladserne over to dage (data fremgår af bilag 2).

GreenMobility oplyser, at de mener, at pladserne har et endnu større potentiale, men har på nuværende tidspunkt nogle udfordringer i forhold til at opnå fuld udnyttelse af el-delebilspadserne.

- GreenMobility har de sidste mange år forsøgt at oplyse deres brugere om, hvilke typer delebilspadser, der må parkeres på. Informationen har blandt andet fremgået inde i selve bilerne. Derudover har flere brugere direkte fået p-afgifter for at holde på de traditionelle delebilspadser, hvilket også vurderes at måtte have en vis effekt. Alligevel misforstår brugere forsat reglerne.
- GreenMobility mener, at ladestandere på el-delebilspadserne er essentielle for at øge brugen af pladserne signifikant. Med ladestandere på el-delebilspadserne vil det være oplagt at

afslutte turen på el-delebilspladserne til opladning i stedet for at optage pladsen ved de offentlige ladestandere, som de gør i dag.

Den data GreenMobility har levet leveret viser en stigning i brugen af el-delebilspladserne og forvaltningen vurderer på den baggrund, at udrulningen af pladserne kan forsætte som planlagt.

Ladefrastruktur på el-delebilspladser

I medfør af budget 2023 blev tilvalg til initiativ 2:Ladestandere på debilspladser, besluttet. Opsætning af ladestandere på el-delebilspladser skal ikke medtages i et kommende udbud under AFI-loven, men skal opsættes efter vejloven.

Det betyder, at forvaltningen kan give tilladelse til opsætning af ladestandere på el-delebilspladser efter vejloven, hvis forvaltningen modtager ansøgninger herom. Forvaltningen vil stille samme krav til design og placering af ladestandere, som stilles i forbindelse med udbud af ladeinfrastruktur.

Proces for den videre etablering af el-delebilspladser

Evalueringen anbefaler, at den videre udrulning af el-delebilspladser sker i boliggyderne, ved større kulturaktiviteter og større trafikknudepunkter. Denne anbefaling beror bl.a. på GreenMobilitys vurdering af, at det er her, behovet for el-delebilpladser vil være størst. Forvaltningen vil derfor fremadrettet placere el-delebilspladser efter ovenstående anbefalinger. Forvaltningen vil forsat være opmærksom på brugen af el-delebilspladserne og være i tæt dialog med debilsklubberne om det forventede behov for pladserne frem mod 2025.

Modtager forvaltningen ansøgninger om ladestandere på el-delebilspladser vil forvaltningen behandle dem efter vejloven og udstede tilladelse, hvor det er muligt.

Politisk handlerum

Det kan besluttes, at

- udrulning af el-delebilspladser skal genovervejes, herunder om der evt. skal justeres i antallet af el-delebilspladser.
- og/eller om tidsplanen for udrulningen af el-delebilspladserne skal justeres.

Økonomi

Denne indstilling har ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for Københavns Kommune.

Videre proces

Forvaltningen forsætter arbejdet med at opsætte el-delebilspladser i boliggyder, ved større kulturaktiviteter og større trafikknudepunkter.

Søren Wille

/ Lena Kongsbach

Bilag

Bilag 1 Overblik over politisk behandling

Bilag 2 Datagrundlag

Bilag 3 Evaluering af eldelebilpladser

Bilag 2 Datagrundlag

Bilag 4 Budget 2023 TM125 Initiativer vedr. delebiler

Bilag 4: Retningslinjer og krav til design, udformning, og placering af ladestanderne

Formål

Dette dokument beskriver forvaltningens retningslinjer og krav til design, udformning og placering af normalladere.

Krav til design og udformning

Den nye ladeinfrastruktur der skal leveres til Københavns Kommune, skal have et enkelt og moderne udtryk og tænkes ind i den Københavneridentitet, som bl.a. findes i let genkendelige og robuste byrumselementer.

Krav til design

- Farven på normalladeren skal være blå (RAL 5011).
Byens identitetsfarver er grå/grafital, grøn, sort og blå, der alle er forholdsvis neddæmpede. Farverne anvendes hver for sig på inventar og udstyr, til at sammenkæde og definere steder og deres brug. Herved forenkles de bymæssige miljøer, og der skabes en genkendelighed, der gør det lettere at orientere sig i byen. Blå anvendes ved stoppested- og terminalmiljøer, på reklamefinansieret udstyr, P-automater og på gadenavneskilte.
- Normalladeren må ikke have reflekterende beklædning eller være udstyret med lyd, blinkende lys, belysning, levende billeder eller pop-up elementer, der kan virke forstyrrende for bybilledet eller trafikken.
- Normalladeren må ikke være reklamebærende. Virksomhedens logo/navn og kontaktoplysninger må dog gerne tilføjes på normalladeren. Oplysningerne skal udføres med hvidt eller virksomhedens farver. Logo må gerne udføres med farve. Oplysningerne og logo må max. fylde ca. 10% pr. flade/side.
- Ladestanderens dimensioner må ikke overstige:
 - Højde maks. 150 cm
 - Bredde maks. 50 cm
 - Dybde maks. 28 cm

Krav til placering

I arbejdet med at udpege placeringer til normalladere tager Teknik- og Miljøforvaltningen udgangspunkt i nedenstående retningslinjer til placering af normalladere, dog vil den endelige placering af normalladere altid bero på en konkret individuel vurdering af forholdene på lokationen.

- At normalladeren skal placeres på en sådan måde, at der tages hensyn til synshandicappede og gangbesværede.
- At normalladeren placeres på en sådan måde, at der tages hensyn til de trafikale- og færdselsmæssige forhold samt fremkommelighed.
- At normalladeren som udgangspunkt skal placeres i inventarzone udenfor gangbanen eller på en fortovsudbygning. (Inventarzone = arealet imellem fortovsfliser og fortovskantsten)
- At normalladeren som udgangspunkt ikke må sættes i fortovsfliser eller i kantsten. Dette kan dog fraviges, hvis det kan udføres på en sådan måde, at normalladeren kan opstilles uden at forringe tilgængeligheden på fortovet. (Fx på fortov med tre eller flere rækker fortovsfliser)
- At ved opsætning af normalladeren skal der sikres min. 1,5 m friareal på fortovet.
- At normalladeren som udgangspunkt ikke må placeres foran bygningers indgangspartier (døre, porte mm) eller inden for en halv meter på hver side.
- At normalladeren skal placeres skal tage hensyn til byens træer
- At normalladeren som udgangspunkt ikke opsættes foran fredede bygninger og bevaringsværdige byrumsmiljøer.
- At normalladeren skal placeres varsomt i områder som er udpeget som bevaringsværdige kulturmiljøer. Udpegningen kan ses i kommuneplanen, og er et led i planlovens bestemmelser om kommunal forpligtelse til at sikre Danmarks Kulturarv.