

26. Ladestandere til elbiler (2010-71400)

Teknik- og Miljøudvalget skal godkende forvaltningens indsats for det videre arbejde med etablering af muligheder for opladning af elbiler på offentlige veje i København.

INDSTILLING OG Beslutning

Teknik- og Miljøforvaltningen indstiller, at Teknik- og Miljøudvalget godkender,
1. at Teknik- og Miljøforvaltningen forlænger den nuværende praksis med tilladelser til opstilling og drift af ladestandere på offentlig vej, indtil der er etableret 500 elbilsparkepladser på offentlig vej (TMU 01/02-2010). Der er tale om omlægning af normale p-pladser til el-bilspladser.
2. at tilladelserne nu gives for 10 år med mulighed for forlængelse,
3. at Teknik- og Miljøforvaltningen på baggrund af retningslinjerne i denne indstilling forbereder et udbud af koncessioner, som giver ret og pligt til at opstille og drive et antal ladestandere på offentlig vej,
4. at Teknik- og Miljøforvaltningen, så snart der er tilvejebragt et fyldestgørende lovgrundlag for koncessionerne, gennemfører mindst ét EU-udbud heraf,
5. at Teknik- og Miljøforvaltningen planlægger hvor, hvordan og i hvilket omfang de tæt bebyggede områder af byen, hvor beboerne hovedsagelig er henvist til at parkere på gaderne, skal forsynes med ladestandere
6. at Teknik- og Miljøforvaltningen fremlægger forslag om at udvide antallet af særlige parkepladser, som forsynes med ladestandere, når der efterspørges ladestandere udover de vedtagne 500 parkepladser.

Problemstilling

Københavns Kommune har som en del af klimaplanen besluttet at fremme brugen af el-biler og brintelektriske biler. Teknik- og Miljøudvalget besluttede i februar, at der indtil videre kan reserveres 500 parkepladser til brug for opladning af elbiler, og at kommunen skulle rette henvendelse til skatteministeren og transportministeren for at sikre de bedst mulige forhold for elbiler. Forvaltningen har nu behov for politisk godkendte retningslinjer for det videre arbejde.

Udviklingen af en velfungerende infrastruktur for elbiler går i øjeblikket langsomt i hele Danmark, herunder også i København. Årsagen til denne langsomme udvikling er først og fremmest, at staten tøver med at få afklaret det nødvendige juridiske grundlag og fordelingen af opgaver mellem staten, energisektoren, kommunerne og den private sektor.

Københavns Kommune skal ifølge klimaplanen dog allerede nu forberede en fuld udrulning, der kan igangsættes, så snart det nødvendige juridiske grundlag er tilvejebragt. Desuden skal udviklingen i København ifølge klimaplanen accelereres - inden for de rammer, der for øjeblikket er gældende.

Løsning

Forvaltningen anbefaler, at det videre arbejde med etablering af muligheder for opladning af elbiler

på offentlige veje i København er baseret på nedenstående forudsætninger:

På længere sigt foreslår forvaltningen, at der udbydes en eller flere koncessioner, som giver ret og pligt til opstilling og drift af ladestandere til elbiler på de offentlige veje.

Det nuværende hjemmelsgrundlag for reservation af parkeringspladser og fritagelse for parkeringsafgift er tilstrækkeligt til den begrænsede udrulning, som 500 parkeringspladser åbner mulighed for. Det er ikke tilstrækkeligt klart og sikkert grundlag til at danne grundlag for udbud af større koncessioner, og anvendeligt til brug for en storskala udrulning.

Blandt interessenterne er der uklarhed om rollefordelingen mellem de private firmaer, den takstfinansierede energisektor og den skattefinansierede kommunale sektor. Selv om disse spørgsmål ikke nødvendiggør et egentligt stop for etablering, medfører det en tøven og usikkerhed blandt alle interessenter. Usikkerheden viser sig ved, at aktørerne ikke føler sig sikre på, hvilken udvikling fremtiden vil bringe, og hvilken rolle de selv skal spille. Dette nedsætter lysten til at arbejde målrettet og investere tid og penge i forberedelse, planlægning og infrastruktur.

Det er også en af grundene til, at det i øjeblikket kun er partnerskabet Better Place - Dong Energy, der opererer aktivt på området med de offentlige ladestandere samt det norske firma, Move About, der opererer på området for el-delebiler. Usikkerheden gør det også vanskeligere at sikre et intelligent og miljørigtigt el-net, så den maksimale miljøgevinst ved elbilerne opnås.

Staten fremkom for nylig med sin elbilreddegørelse, som har skabt den afklaring, at elbiler er en meget miljømæssigt fordelagtig løsning, særligt hvis der skabes et grundlag i form af et statsligt krav om intelligent ladning og energinet, som kommunerne kan referere til.

Grundlaget for en sådan koncession bliver, at ladestanderoperatørerne

- giver fri og lige adgang til opladning af elbiler,
- overholder alle gældende love og standarder for denne type af installationer,
- indarbejder designkrav, som tilgodeser de nødvendige hensyn til byens funktion og arkitektur,
- skaber et intelligent el-net for opladning af elbiler, som sikrer den størst mulige CO₂ besparelse gennem styring af opladningerne og incitamentet til at anvende grøn strøm,
- skal have en tilladelse til at råde særligt over vejareal efter vejlovens § 102.

Teknik- og Miljøforvaltningen vil med dette udgangspunkt forberede og gennemføre udbuddet af en eller flere koncessioner. Så snart det fornødne grundlag er implementeret med standarder for betaling, el-stik og intelligent styring af opladning sammen med lovhjemmel for miljødifferentiering af parkeringsafgifter, vil forvaltningen søge på en gang at opnå en god konkurrence mellem de bydende samtidig med, at der sikres den fornødne sikkerhed for investeringerne og udviklingen.

På længere sigt anbefaler forvaltningen, at Københavns Kommune for hver parkeringsplads og ladestander opkræver en afgift hos operatøren, så salg af el på gaderne ligestilles med anden erhvervsmæssig udnyttelse af gadearealet. Teknik- og Miljøforvaltningen vil undersøge mulighederne for dette.

På kortere sigt foreslår forvaltningen først og fremmest, at mulighederne for operatørerne gøres mere attraktive gennem en forlængelse af tilladelsernes løbetid. Derved forventer forvaltningen, at de allerede vedtagne 500 parkeringspladser med mulighed for opladning kan etableres inden for ca. 2

år i takt med, at behovet stiger. Det vil også betyde, at flere operatører kan få mulighed for at komme ind på markedet i København og derved blive i stand til at byde på koncessionerne, når disse kommer i udbud.

Alternativet til de kommende koncessionsudbud er at fortsætte med individuelle tilladelser til de enkelte operatører. Dette er en mulig fremgangsmåde, men den vil i længden være unødigt omkostningstung i form af administrative opgaver i forvaltningen og hos operatørerne.

Forvaltningen fortsætter med at arbejde for udbredelse af elbiler gennem statslige og regionale netværk, ligesom der holdes en tæt kontakt til alle interesserede private aktører.

Den eneste aktive operatør indenfor opstilling af ladestandere til fri offentligt brug er på nuværende tidspunkt Better Place, men det er forvaltningens håb, at en forlængelse af tilladelsernes løbetid kan gøre flere operatører interesseret.

El-delebiler drives af MoveAbout på Jarmers Plads og Dyrkøb. Firmaet planlægger en gradvis udbygning fra de nuværende 8 biler til mere end 25 biler, efterhånden som kunder og sponsorer melder sig.

Der er ikke gennemført høringer forud for dette beslutningsforslag, men forvaltningen har gennem sit samarbejde med de eksisterende operatører fået den opfattelse, at det er nødvendigt i det mindste at forlænge tidsfristerne for tilladelserne, hvis der fortsat skal være en positiv udvikling på elbilsområdet i København.

Hvis denne indstilling tiltrædes, vil Københavns Kommune inden for dette område formentlig kunne leve op til de beslutninger, der er truffet med vedtagelse af klimaplanen.

Økonomi

Arbejdet gennemføres for den i klimaplanen givne anlægsbevilling på 3,5 mio. kr.(BR 08/10-2009).

Videre proces

Forvaltningen gør borgerne opmærksomme på muligheden for at få kommunen og interesserede ladestanderoperatører til i fællesskab at tilvejebringe særlige parkeringspladser til elbiler, som er forsynet med ladestander.

Forvaltningen udarbejder en plan for opstilling af ladestandere i de tætte byområder og sender denne plan i høring hos lokaludvalgene og ældrerådene.

Forvaltningen udbyder mindst en ladestander koncession hurtigst muligt efter, at det fornødne juridiske lovgrundlag er tilvejebragt.

Hjalte Aaberg

/Niels Tørsløv

bilag

Teknik- og Miljøudvalgets beslutning den 21.06.2010

Indstillingen blev godkendt.

