



Notat

Orientering om praksis for krav til dele- og elbilspladser i lokalplaner

Resumé

De nye bestemmelser i planloven, som trådte i kraft den 1. januar 2024, giver bl.a. mulighed for at stille krav om parkeringspladser til dele- og elbiler i lokalplaner. Forvaltningen har på den baggrund udarbejdet et forslag til et niveau for, hvor stor en andel af parkeringspladserne i en lokalplan, der skal reserveres til el- og delebiler. Dette niveau tager udgangspunkt i Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 og Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 og understøtter målsætningerne heri. Desuden er viden fra analyserne 'Bilejerskab og brug af bil i Københavns Kommune' (Incentive 2023) og 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København' (Urban Creators 2021) inddraget til at kvalificere kravene.

Kravet til dele- og elbilspladser, samt ladeinfrastruktur vil blive fastsat ifm. den politiske behandling af de enkelte lokalplaner, og kan derfor ændres i den konkrete sagsbehandling af lokalplaner. Forvaltningen vil bruge nedenstående som udgangspunkt for et niveau i lokalplanerne, medmindre der foreligger viden eller politisk flertal for at ændre niveauet.

Krav til delebilspladser ved boliger

I 2023 udgjorde delebiler i København 1-3% (hhv. uden og med nabo-til-nabo biler) af de private biler. Der er flere typer af delebilsordninger tilgængelige i dag som tallene bygger på:

- Delebiler med fast stamplads, hvor bilerne hentes og afleveres af brugerne samme sted.
- Delebiler uden fast stamplads hvor de afhentes et sted og afleveres et andet sted inden for et geografisk afgrænset område.
- Nabo til nabo biler hvor ejere af privatbiler udlejer deres bil til andre medlemmer af ordningen.

I lokalplaner kan delebilspladserne benyttes af både delebiler med og uden fast stamplads, men ikke af nabo til nabo biler. Det er op til grundejer at afgøre hvilken model de ønsker, da det er på privat grund.

Der er en stigende interesse for delebiler, og med Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 har København også sat mål for, hvor mange flere parkeringspladser til delebiler der skal være på offentlig vej i 2025. Det vil svare til en andel på knap 2% (ca. 2.200 pladser) af Københavns samlede antal parkeringspladser på offentlig vej.

23-04-2024

Sagsnummer i F2
2024 - 5440

Dokumentnummer i F2
130130

Sagsnummer i eDoc
2024-0090892

Klima og Byudvikling
Njalsgade 13
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

I lokalplaner er parkeringsandelen generelt lav, og det betyder, at behovet for delebiler vil være højere, da adgangen til bil på den måde øges. Herudover viser 'Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København', at adgangen til delebil er med til at udskyde behovet for køb af egen bil. Det vil understøtte den grønne omstilling, og derfor foreslår forvaltningen at øge kravet ifm. byudvikling, så parkeringsdækningen til delebiler udgør 5% af den samlede parkering til boliger i lokalplaner. Herudover imødeser kravet en forøgelse af et behov der er i vækst i dag, men det er i høj grad også et politisk valg, i hvilket omfang delebiler skal indgå i byudviklingen.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at mindst 5 % af parkeringsdækningen til boliger i lokalplaner reserveres til delebiler på tværs af byen.

Kravet er et minimumskrav, og det vil altid være muligt for grundejer at reservere en større andel af parkeringspladserne til delebiler. Det imødeser en fleksibilitet ift. at sikre fremtidige behov. Delebilspladserne kan benyttes af både delebiler med og uden fast stamplads. Det er op til grundejer at afgøre hvilken model de ønsker.

For at imødekomme målsætningen fra Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 om, at alle delebiler skal være elbiler i 2027, skal alle pladser til delebiler være forbeholdt el-delebiler.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at alle delebilspladser er forbeholdt delebiler på el.

Delebiler til øvrige funktioner

Der er størst potentiale for at fastsætte et krav om delebiler til boliger, da det private bilejerskab udgør størstedelen af bilbestanden i København. I byudviklingsområder, hvor der planlægges for en blandet by med bolig og erhverv er der et potentiale for, at delebiler også kan indgå som en andel af erhvervsnormen. En delebilsordning som både henvender sig til bolig og erhverv vil have et stort potentiale, da de to funktioner har deres kørselsbehov på forskellige tidspunkter af døgnet, ugen og året. Typisk har boligerne behov for bil i eftermiddag og aftentimerne, samt weekender og ferie, hvor erhvervet typisk anvender bilerne i løbet af dagtimerne. Potentialet er dog kun til stede i de tilfælde hvor der planlægges for en større mængde erhverv, da der skal være en kritisk masse for at det bliver attraktivt at anvende en delbilsordning.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at mindst 5 % af parkeringsdækningen til erhverv i lokalplaner reserveres til delebiler. Kravet gælder kun i større byudviklingsområder med blandet bolig og erhverv.

Krav til elbilspladser

I 2023 var der 6.500 elbiler og 4.700 plugin hybridbiler i København. De udgør til sammen 8 % af københavnernes bilpark. Der har siden 2023 været en kraftig vækst af salget af elbiler, og i 2023 udgjorde el- og plugin hybridbiler 36 % af det samlede salg. Energistyrelsen vurderer, at andelen af el- og plugin hybridbiler vil stige til 20% i 2027.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at mindst 20 % af parkeringspladserne i lokalplaner til alle anvendelser reserveres til elbiler.

Krav til ladeinfrastruktur

I lokalplaner kan der også stilles krav om ladeinfrastruktur og forberedelse hertil. I Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 er målsætningen, at der i 2025 skal være et ladepunkt/ladestander for hver 10. elbil der parkerer på de offentlige veje. Herudover fastsætter Ladestanderbekendtgørelsen et minimum for antallet af ladestandere, som er på ca. samme niveau som Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025. Med de nye muligheder i planloven er det muligt at fastsætte krav til ladeinfrastruktur i lokalplaner som er mere ambitiøse end kravene i Ladestanderbekendtgørelsen.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at der mindst opsættes én ladestander for hver 5. parkeringsplads i lokalplaner.
- Hvis der er færre pladser end 5 pladser opsættes én ladestander.

Herudover er det muligt at fastlægge en andel af parkeringen, som skal forberedes til el.

- Forvaltningen vil i kommende lokalplaner stille krav om, at alle parkeringspladser forberedes til el uanset antal.

Politisk handlerum

Et eller flere udvalgsmedlemmer kan hæve sagen til en beslutningssag, så den behandles på et kommende møde i Teknik- og Miljøudvalget. Dette kan gøres med henblik på fx,

- At både op- eller nedjustere antallet af delebilspladser ved fx at nedjustere andelen til 2% som er målet i Handlingsplan for delebilisme eller øge andelen til fx 10%, hvis det ønskes at understøtte delebilisme i højere grad.
- Herudover kan antallet af ladestandere også op- eller nedjusteres, dog ikke færre end én ladestander til hver 10. parkeringsplads (jf. niveauet i Ladestanderbekendtgørelsen).

Videre proces

Forvaltningen vil indarbejde kravene i alle lokalplaner, der ikke har været sendt i høring før 1. januar 2024. I lokalplanforslag som er sendt i høring, hvor der er krav om delebiler, vil kravet blive justeret, så det er i overensstemmelse med ovenstående i forbindelse med den endelige vedtagelse.

Forvaltningen vil fastsætte krav i lokalplaner til dele- og elbiler i overensstemmelse med ovenstående, medmindre der foreligger viden, der fordrer en ændring af niveauet.

Karsten Biering Nielsen
Vicedirektør