

TM126 Initiativer vedrørende ladeinfrastruktur



Baggrund

Der er blevet bestilt et budgetnotat om initiativer vedrørende ladeinfrastruktur til Budget 2023.

Indhold

Borgerrepræsentationen godkendte den 24. juni 2022 Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025. Fem af initiativerne heri mangler finansiering for at kunne blive realiseret. Disse initiativer indgår i dette budgetnotat.

Initiativ 1. Skiltning af nuværende p-pladser med krav om opladning (1,2 mio. kr. i anlæg)

For at sikre, at p-pladser reserveret til elbiler, kun kan anvendes af elkøretøjer, der oplader, indføres krav om opladning, når der parkeres på disse p-pladser. Vejdirektoratet og Transportministeriet har bekræftet, at kravet om opladning i praksis kontrolleres ved, om køretøjet er tilsluttet ladestanderen. Er der sat en ledning i stikket, vil kravet om opladning dermed betragtes som opfyldt.

Krav om opladning på fremtidige elbilpladser blev besluttet i forbindelse med vedtagelse af handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 på Borgerrepræsentationens møde den 24. juni 2022 og medfører ikke yderligere omkostninger.

Dette initiativ omfatter at indføre krav om opladning på de eksisterende ca. 1.700 p-pladser med ladestandere, hvor der allerede er skiltning (eller bestilt skiltning), der reserverer p-pladserne til elkøretøjer.

Med dette initiativ vil alle p-pladser med ladestandere således blive omfattet af krav om opladning.

Ladestandere på offentlige veje skal i dag opsættes, jf. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven), som foreskriver, at kontrakter med opsætning og drift af ladestandere skal i udbud. AFI-loven omhandler også væsentlig ændring af forholdene for eksisterende ladestandere, som er godkendt før AFI-loven trådte i kraft (AFI-loven trådte i kraft d. 6. april 2022). De eksisterende ca. 1.700 pladser med ladestandere er godkendt før AFI-loven, hvorfor ændring af skiltning på disse pladser kræver en juridisk vurdering af, hvorvidt en sådan ændring af skiltningen kræver, at arealerne til etablering af ladestanderne skal i udbud.

Ændring af skiltning på de eksisterende elbilpladser kræver desuden politiets samtykke

Viser den juridiske vurdering, at der ikke er behov for udbud, kan forvaltningen gennemføre initiativet med midlerne, som er beskrevet i dette budgetnotat.



Viser den juridiske vurdering, at ændring af skiltning betyder, at ladestanderne skal i udbud, vil forvaltningen orientere udvalget, så der kan bestilles et budgetnotat til kommende budgetforhandlinger på ekstraomkostningerne.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller parkeringspladser.

Tilvalg til initiativ 1. Tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning (alle ladepladser) (0,0 mio. kr.)

Opladningskravet fjerner i sig selv ikke muligheden for at langtidsparkere på p-pladser med ladeinfrastruktur. Derfor er det muligt som tilvalg at indføre en tre-timers tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning i dagtimerne, fx fra kl. 8.00-19.00. Det vil betyde, at alle nuværende og fremtidige ladepladser omfattes af både krav om opladning og tidsbegrænsning

Forvaltningen er ved at afklare, om ændring af skiltning på de nuværende elbilspladser er så stor ændring af parkeringspladsernes anvendelse, at det vil medføre krav om, at p-pladserne sættes i udbud jf. Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven).

Hvis initiativet beslattes som et tilvalg til initiativ 1, vil der ikke være meromkostninger til etablering af skiltning, da det gennemføres samtidig med etablering af krav om opladning. Det medfører dog mindreindtægter fra betalingsparkering for plug-in hybridbiler, da de vil parkere gratis i det tidsrum, hvor tidsbegrænsningen er gældende, fordi tidsbegrænsning ikke kan kombineres med krav om betaling.

Mindreindtægterne vil afhænge af de kommende lokationer, hvor der etableres p-pladser med ladestander. Midlerne til at dække mindreindtægterne placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes løbende til Teknik- og Miljøudvalget, i takt med at pladserne omdannes.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller parkeringspladser.

Initiativ 2. Etablering af ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur og uden tidsbegrænsning (8,2 mio. kr. i service)

Der etableres en ny ramme på 2.000 parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur, som er udover den eksisterende ramme på 5.000 parkeringspladser med tilhørende ladeinfrastruktur. Pladserne kan både etableres i nærheden af eksisterende og fremtidige parkeringspladser med ladestander og på lokationer, hvor det kan være vanskeligt at finde p-pladser. Midlerne afsættes til skiltning og mindreindtægter fra betalingsparkering.

Initiativet skal gøre det lettere for bilister med elbil at finde en parkeringsplads, både generelt og efter endt opladning på parkeringspladser med ladestander med tidsbegrænsning. Derfor oprettes disse pladser uden tidsbegrænsning. Det er også muligt at etablere pladser i umiddelbar tilknytning til en ladestander, så hver stander kan servicere flere pladser. I den forbindelse kan der med fordel inddrages erfaringerne fra et forsøg med etablering af flere elbilpladser til en ladestander på Blegdamsvej på foranledning af Miljøpunkt Nørrebro. Miljøpunktet har desuden foretaget en screening af mulige lokationer for at etablere flere parkeringspladser per ladestander, som kan inddrages her. Der kan dog ikke etableres flere parkeringspladser per ladeudtag ved kommende ladepladser, som er omfattet af krav om opladning. Initiativet er gensidigt udelukkende med budgetnotat 'TM117 Etablering af ramme på 2.000 elbilspladser uden ladeinfrastruktur'.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkingspladser.



Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der omdannes i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	2000	0

Initiativ 3. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer (0,9 mio. kr. i service)

Pilotforsøg i mikro-parkeringszone, hvor alle p-pladser (70 i alt) i et afgrænset område omdannes til elbilpladser og el-delebilpladser. Gennemkørsel i benzin- og dieselbil kan være muligt. Borgerdialog og evaluering af forsøget vil indgå. Forsøget gennemføres igennem seks måneder i 2022, og Teknik- og Miljøudvalget vil blive fremlagt en indstilling om den nærmere lokation og indhold for forsøget.

Initiativet vil øge fokus på den grønne omstilling af bilparken og potentielt reducere de lokale emissioner fra diesel- og benzinbiler. Initiativet indgår også i handlingsplan for delebilisme 2021-2025). Der afsættes midler til projektledelse, borgerdialog, kommunikationsmateriale, skiltning og information i byrummet, evaluering samt provenutab.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer eller cykelparkeringspladser.

Konsekvenser for bilparkeringspladser

Antal pladser i projektområdet før projekt	Zone/udenfor zone	Belægningsprocent før projekt	Antal pladser, der nedlægges i hver zone (forventet)	Erstatningsparkeringspladser, der anlægges i projektet (forventet)
Ukendt	Ukendt	Ukendt	70 i en periode på et år	0

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 3 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

Initiativ 4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilpladser i perioden 2023-2025 (3,4 mio. kr. i service)

Ansættelse af to ekstra p-vagter for at sikre særlig opmærksomhed på at håndhæve ulovlig parkering på delebilpladser og elbilpladser. Målet er, at initiativet skal have en præventiv effekt, så antallet af ulovlige parkeringer på disse pladser minimeres.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, bil- eller cykelparkeringspladser.

Initiativet er gensidigt udelukkende med initiativ 4 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

Initiativ 5. Dialog og rådgivning af borgere, boligforeninger og virksomheder om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur (1,2 mio. kr. i service)

Der er stor efterspørgsel efter information og rådgivning til at anskaffe ladeinfrastruktur eller bruge delebiler. Derfor kan Københavns Kommune fremme opsætning af ladeinfrastruktur og brug af delebiler ved at informere og gå i dialog med boligforeninger, virksomheder, borgere og udbydere og oplyse dem om, hvad de kan gøre for fx at tilmelde sig en delebilsordning eller etablere pladser eller ladeinfrastruktur.



Dialogprocessen ift. ladeinfrastruktur vil have særligt fokus på at fremme opstilling af ladeinfrastruktur til erhvervskøretøjer - såsom varebiler og taxier - på offentlige og private arealer for at fremme den grønne omstilling af disse brancher.

Derudover er der yderligere muligheder for at samtænke ladeinfrastruktur med omegnskommuner og fremme delebiler og samkørsel gennem et regionalt samarbejde. Dette initiativ kan hjælpe til, at endnu flere arbejder for at fremme ladeinfrastruktur og delebilisme. Kommunen kan have en koordinerende rolle, der sikrer, at der er synergi mellem projekter og ordninger.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, bil- eller cykelparkeringspladser.

Initiativet er gensidigt udelukkende med et initiativ 6 i *TM125 Initiativer vedrørende delebiler*.

Økonomi

Initiativerne har estimerede serviceudgifter på 5,6 mio. kr. i 2022, 4,4 mio. kr. i 2024, 4,0 mio. kr. i 2025 og 0,9 mio. kr. i 2026 Der skal som en konsekvens af initiativerne tilføres afledte driftsudgifter på 0,2 mio. kr. i 2023, 0,3 mio. kr. i 2024 og 0,5 mio. kr. fra 2025 og frem til skiltning og afmærkning af 2.000 parkeringspladser uden ladeinfrastruktur.

Initiativerne forventes ibrugtaget løbende fra januar 2023.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l)	Styrings- område	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Initiativ 1. Skiltning af nuværende p-pladser med krav om opladning</i>						
- Skiltning på tidsbegrænsede elbilspladser	Service		350			350
- Skiltning på tidsubegrænsede elbilspladser	Service	700				700
-Juridisk vurdering	Service	100				100
Initiativ 1 i alt		800	350	0	0	1.150
<i>Tilvalg til Initiativ 1. Tidsbegrænsning på p-pladser med krav om opladning</i>						
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	12.493	16.855	20.344	21.653	71.345
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-12.493	-16.855	-20.344	-21.653	-71.345
Tilvalg til initiativ 1 i alt		0	0	0	0	0
<i>Initiativ 2. Etablering af 2.000 elbilpladser uden ladeinfrastruktur</i>						
- Skiltning og afmærkning	Service	2.334	2.333	2.333		7.000
- Projektledelse	Service	400	400	400		1.200
- Afledt drift og vedligehold	Service	163	327	490	490	1.470
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	1.530	4.590	7.650	9.180	22.950
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-1.530	-4.590	-7.650	-9.180	-22.950
Initiativ 2 i alt		2.897	3.060	3.223	490	9.670
<i>Initiativ 3. Pilotforsøg med parkeringszone for nulemissionskøretøjer</i>						
- Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	Service	185	15			200
-Borgerdialog	Service	50				50



- Evaluering	Service	100				100
- Projektledelse	Service	544				544
- Reduktion af parkeringsindtægter	Service	122				122
- Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	Finansposter	-122				-122
Initiativ 3 i alt		879	15	0	0	894
<i>Initiativ 4. Øget kontrol ved ulovlig parkering på el- og delebilspladser i perioden 2022-2025</i>						
- 2 ekstra p-vagter årligt	Service	850	850	850	850	3.400
Initiativ 4 i alt		850	850	850	850	3.400
<i>Initiativ 5. Dialog og rådgivning om udbredelse af delebiler og ladeinfrastruktur</i>						
- Projektledelse	Service	341	341	341		1.023
- Materialer	Service	75	75	75		225
Initiativ 5 i alt		416	416	416		1.248
Udgifter i alt		5.842	4.691	4.489	1.340	16.362

Tabel 2. Oversigt over skønnede CO₂e-effekter af budgetnotatet

Kilde til reduktion	Reduktion i 2025 (ton CO ₂ e)	Reduktion ved fuld indfasning (ton CO ₂ e)
Initiativ 1	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
Initiativ 2	0-440 tons CO ₂	0-440
Initiativ 3	Pilotprojekt - ingen forventet effekt	0
Initiativ 4	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
Initiativ 5	Understøttende initiativ - ingen forventet effekt	0
I alt	0-440	0-440

Note: Beregningen er baseret på antallet af P-pladser, der omdannes ved implementering af initiativet. Der er tale om et fagligt skøn baseret på beregninger af parkeringsnedlæggelser i langt større skala, der blev gennemført i forbindelse med mobilitetsanalyserne. Estimeret CO₂-effekt er derfor også behæftet med usikkerhed. Initiativerne kan have en understøttende effekt og bidrage til at øge potentialet for CO₂-reduktion fra andre initiativer, der begrænser fossil biltrafik

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativerne er relativt ukomplicerede.

Bevillingstekniske oplysninger

Reglerne for statens modregning af kommunens parkeringsindtægter betyder, at mindreindtægter fra betalingsparkering som udgangspunkt skal afregnes med staten, og derfor ikke har finansiel betydning for Københavns Kommune. Mindreindtægterne vil dog påvirke servicemåltallet med 1:1.

Udgifter i forbindelse med parkeringsindtægter eller reduktion af parkeringsindtægter placeres i en pulje under Økonomiudvalget og udmøntes, når de konkrete placeringer af parkeringspladser kendes.



Tabel 3. Udgifter på alle styringsområder

(1.000 kr. - 2023 p/l)	Udvalg	Bevil- ling	2023	2024	2025	2026	I alt
<i>Serviceudgifter</i>							
- Initiativ 1. Skiltning på tidsbegrænsede elbilspladser	TMU	1000		350			350
- Initiativ 1. Skiltning på tidsubegrænsede elbilspladser	TMU	1000	700				700
-Initiativ 1. Juridisk vurdering	TMU	1000	100				100
- Initiativ 2. Skiltning og afmærkning	TMU	1000	2.334	2.333	2.333		7.000
- Initiativ 2. Projektledelse	TMU	1000	400	400	400		1.200
- Initiativ 3. Skiltning og information i byrummet samt kommunikationsmateriale	TMU	1000	185	15			200
Initiativ 3. Borgerdialog	TMU	1000	50				50
Initiativ 3. Evaluering	TMU	1000	100				100
Initiativ 3. Projektledelse	TMU	1000	544				544
Initiativ 4. 2 ekstra p-vagter årligt	TMU	1000	850	850	850	850	3.400
Initiativ 5. Projektledelse	TMU	1000	341	341	341		1.023
Initiativ 5. Materialer	TMU	1000	75	75	75		225
Serviceudgifter i alt			5.679	4.364	3.999	850	14.892
<i>Afledte serviceudgifter</i>							
- Initiativ 2. Afledt drift og vedligehold	TMU	1000	163	327	490	490	1.470
Afledte serviceudgifter i alt			163	327	490	490	1.470
<i>Afledte servicemåltals-effekter</i>							
- Tilvalg til Initiativ 1. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	12.493	16.855	20.344	21.653	71.345
- Initiativ 2. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	1.530	4.590	7.650	9.180	22.950
Initiativ 3. Reduktion af parkeringsindtægter	ØU	1112	122				122
Afledte servicemåltals-effekter i alt			14.145	21.445	27.994	30.833	94.417
<i>Finansposter</i>							
- Tilvalg til Initiativ 1. Statslig modregning af	ØU	2500	-12.493	-16.855	-20.344	21.653	71.345



reduktion af parkeringsindtægter								
Initiativ 2. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-1.530	-4.590	-7.650	-9.180	-22.950	
Initiativ 3. Statslig modregning af reduktion af parkeringsindtægter	ØU	2500	-122					-122
Finansposter i alt			-14.145	-21.445	-27.994	-30.833	-94.417	

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

Bydækkende						X
Bispebjerg	Indre by	Vesterbro/Kgs. Enghave	Valby	Amager Øst		
Nørrebro	Østerbro	Brønshøj/Husum	Vanløse	Amager Vest		

Høring

Har budgetnotatet været i høring?	Ja	Nej
Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID		X
IT-projekt (KIT)		X

Tidligere afsatte midler

Ved Budget 2022 blev der afsat 14,7 mio. kr. i service til at omdanne 4.100 p-pladser til p-pladser med ladestandere, foruden de allerede etablerede pladser. Pladserne forventes udrullet inden udgangen af 2025 efter følgende fordelingsnøgle: 1.500 i 2022, 1.000 i 2023, 1.000 i 2024 samt 600 i 2025.

Ved Overførselssagen 2021-2022 blev der afsat 0,6 mio. kr. i service til en kortlægning af mulige placeringer af lynladestandere i Københavns Kommune.

(1.000 kr., løbende p/l)	2022	2023	2024	2025	2026
Budget 2022	4.481	3.450	3.625	2.465	718
Overførselssagen 2021-2022	600				
Afsatte midler i alt	5.801	3.450	3.625	2.465	718