



**Til: Teknik- og Miljøudvalget**

12-03-2013

**Notat om parkeringspladser til elbiler**

Sagsnr.  
2013-20353

Liberal Alliance stillede på TMU-møde 25-02-2013 følgende medlemsforslag:

Dokumentnr.  
2013-220490

*”Det foreslås at Teknik- og Miljøudvalget pålægger Teknik- og Miljøforvaltningen at indstille oprettelsen af p-pladser til elbiler.*

Sagsbehandler  
Tina Borgmann

**MOTIVERING**

*Flere medier, bl.a. Politiken den 3. februar, har kunnet berette om, hvordan belægningsprocenten for parkeringspladser reserveret til elbiler ligger på mellem 15 og 19 procent. Det står i skærende kontrast til belægningsprocenten for de almindelige parkeringspladser i byen, hvor procenten mange steder er over 100. Med en belægningsprocent på henholdsvis over 100 og under 20, er det almindelige p-pladser, der er behov for, ikke pladser til el-biler, som der allerede er rigelig plads til i dag. At bruge ressourcer på yderligere p-pladser til elbiler er derfor en forkert prioritering, og det foreslås derfor, at anlæggelsen af disse stoppes.”*

Teknik- og Miljøudvalget valgte 25. februar 2013 at udsætte medlemsforslaget og bad forvaltningen om en redegørelse samt uddybning af en række spørgsmål, som er besvaret nederst i notatet.

Det er forvaltningen opfattelse, at baggrunden for den indstilling, BR godkendte på mødet 11-03-2010 om etablering af en infrastruktur og reservation af op til 500 p-pladser til el-biler, ikke har ændret sig. Beslutningen om at reservere pladser til elbiler er taget med henvisning til kommunens målsætning i Klimaplanen om at reducere trafikens CO<sub>2</sub> udledninger med 10 % inden 2015 og at København skal være CO<sub>2</sub> neutral i 2025. For at nå målet lægger klimaplanen op til, at alternative drivmidler skal fremmes, og her spiller elbilerne en vigtig rolle.

Siden 1990'erne har Københavns Kommune haft en ordning for el-biler med reserverede pladser, samt ladestandere. Det antages, at det også er på dette tidspunkt, at det blev besluttet, at fritage elbiler for betalingsparkering, hvilket har vist sig ikke at være hjemlet i gældende lovgivning og derfor blev betaling indført pr. 1. december 2011.

Fra december 1996 til juni 2000 deltog Københavns Kommune i et EU-støttet projekt: ZEUS-projektet (Zero and low Emission vehicles in Urban Society), vedrørende indførelse af ikke eller lavt forurenende køretøjer i byer. Projektets målsætning var - for så vidt angår anskaffelse af elbiler i Københavns Kommune - at anskaffe 50 elbiler til de kommunale forvaltninger i løbet af projektperioden. Dette mål blev nået.

I forbindelse med COP15 i december 2009 fik to private operatører, Better Place og Move About, tilladelse til at opstille ladestandere på henholdsvis 10 og otte lokationer i byen. De standere og pladser er efterfølgende blevet forlænget for en 10-årig periode.

Der er ikke tale om gensidigt bebyrdende kontrakter, men om tilladelser fra Københavns Kommune til operatørerne om, at de kan opstille og drive ladestandere på bestemte lokationer ud fra samme gæsteprincip, som er generelt gældende for ledningsejere i offentlige vejarealer.

Kommunen skal alene stille de reserverede pladser til rådighed ved standeren. Siden 2010 har forvaltningen givet tilladelser til opstilling af ladestandere svarende til 186 reserverede pladser (se bilag 1).

Forvaltningen anbefaler, at det også fremover skal være muligt for de private operatører at etablere pladser til elbiler, i henhold til ordlyden i den tidligere indstilling: ”hvor behovet opstår, kan [forvaltningen] øge antallet af parkeringspladser med ladestander med op til i alt 500”.

Samtidig øges opmærksomheden på den problemstilling, der ligeledes løftes i den tidligere indstilling og beslutning om, at: ”i områder, med særligt stort behov for almindelig beboerparkering, vil forvaltningen dog kun lade reservationen være gældende i dele af døgnet”. Forvaltningen vil i kontinuerlig dialog med de forskellige operatører tilpasse placeringen af eksisterende og kommende pladser med den øgede opmærksomhed.

Derfor har forvaltningen i samarbejde med operatørerne besluttet at tilbagerulle indtil videre 23 pladser, der har været reserveret til elbiler, indtil der er et tydeligere dokumenteret behov for pladserne. Forvaltningens praksis, for at give operatørerne tilladelse til at etablere pladser, vil samtidig i højere grad være baseret på, at der tages hensyn til den generelle belægningsprocent, når der udpeges pladser til elbilparkering.

Kommunen har i den seneste handlingsplan for Grøn Mobilitet initiativer, der understøtter en infrastruktur for grønne transportformer ved hjælp af el-, brint og delebiler. Derfor har udvalget også tidligere på deres møde 5. november 2012 drøftet forskellige initiativer på området. Forvaltningen havde ved samme møde indstillet en udvidelse af ordningen med delebiler, der blev anbefalet af TMU og efterfølgende er godkendt i BR på mødet 13. december 2012.

Forvaltningen fremlægger snarest muligt en indstilling om deltagelse i et delvist EU-finansieret projekt i regi af TEN-T (Trans European Network for Transport), hvor et af forvaltningens formål i den sammenhæng er, at få undersøgt borgernes holdninger og incitament til at benytte el-delebiler.

## Spørgsmålene fra TMU

### *Antal el-biler*

Forvaltningen ligger ikke inde med en opgørelse over, hvor mange elbiler, der færdes i København. Ifølge oplysninger fra Dansk Elbil Alliance og De Danske Bilimportører er antallet af elbiler på landsplan godt 1.400, heraf er 536 registreret indenfor Københavns Kommune.

### *Status for den internationale standardiseringsproces*

Ifølge oplysninger forvaltningen har modtaget fra Trafikstyrelsen, er status på området omkring standardisering af ladestandere et komplekst område, med store regionale forskelle. Generelt kan man dog sige, at det er de private producenter, som hidtil har forsøgt at få deres egne standarder til at slå igennem, mens EU forsøger at skabe en fælles retning i branchen.

Aktuelt i den forbindelse er der et nyt Clean Fuel direktivforslag i høring i EU, som bl.a. har fokus på elbilområdet. Direktivet pålægger det enkelte medlemsland at oprette et antal offentligt tilgængelige ladestandere af type 2 (også kaldet COMBO) inden 2020 - for Danmarks vedkommende er det 5.000 ladestandere.

Type 2 ladestandere integrerer opladning via vekselstrøm (220v, 10-16 ampere - en fuld opladning tager 4-8 timer) og jævnstrøm (400v, ca. 120 ampere - en 80 % opladning tage 20-30 min.) i én samlet løsning, så både hurtigladning og normalopladning kan foretages med samme stik. ACEA, der er en sammenslutning af de europæiske bilfabrikanter, har fremsat sine holdninger til ladestandere og stik og det er i store træk det, der fremgår i direktivforslaget.

Direktivforslaget nævner der ud over en tidshorisont i 2014 for vedtagelse af standarder. I 2017 skal standarderne være slået igennem på markedet, dvs. de ladestandere, der sælges og ladestandere der sættes op, skal efterleve de vedtagne standarder. Det må dog forventes, at det øjeblik standarderne er på plads, vil aktørerne meget hurtigt indrette sig på dem. Ladestandere, der kan betjene eksisterende biler, vil dog ikke blive forlangt pillet ned.

### *Hvordan ladestandere og bilpark passer sammen*

Der er pt. flere ladestandere end den egentlige bilpark kan matche. Begrundelsen for at udbygge en infrastruktur for elbiler har været, at skabe en incitamentstruktur for potentielle bilkøbere.

### *Hvilken sammenhæng der er mellem lav belægningsprocent og manglende mulighed for opladning af el-bilen.*

Der er ikke noget, der tyder på en sammenhæng mellem lave belægningsprocenter på de reserverede pladser og manglende standardisering af ladeteknologier. De reserverede pladser er i stor udstrækning

etableret efter dialog med de forskellige operatører, som må formodes at have den største indsigt i markedet og dermed anvendelsen af el-bilerne.

*En oversigt over belægningsprocenten og hvordan pladserne anvendes.*  
Der blev i oktober 2012 talt på 186 pladser på 40 steder over hele byen. Her var de gennemsnitlige belægnings-procenter kl.12: 19 %, kl. 17: 17 %, kl. 22: 15 %. Se i øvrigt bilag 1 for detaljer over belægningsprocenten i og omkring de enkelte lokationer.

*En oversigt over, hvor el-bil pladserne er – altså en præcisering af de 40 lokationer.*  
Der henvises til sidste side i notatet, hvor der er en liste over placeringerne på de ladestanderne, der er opstillet i København.

*En redegørelse for, om der er en udfordring med servicemåltallene.*  
Da elbiler, på lige vilkår med alle andre bilister, siden 1. december 2011 har skullet betale for at parkere, er der pt. ikke nogen udfordring. Hvis der i lovgivningen på et tidspunkt skabes hjemmel for at afgifts-differentiere af miljømæssige årsager, vil det kunne have en indflydelse på servicemåltallene.

**Ladestandere i Indre By**

Amaliegade over for nr. 4  
Borgergade nr. 14 + 16  
Churchill Parken  
Dyrkøb ud for nr. 1 - 4 parkeringspladser er forbeholdt el-delebiler  
Gothersgade nr. 50 - 52  
Linnésgade ud for nr. 28  
Jamers Plads - forbeholdt el-delebiler  
Landgreven nr. 10 (Quick Charge-station)  
Nørre Voldgade, over for nr. 30, ud for nr. 32  
Overgaden oven Vandet  
Pilestræde mellem nr. 32B og nr. 34  
Rigensgade nr. 5 - 9  
Slotsholmsgade ud for nr. 8  
Stoltenbergsgade over for nr. 11  
Tigergade  
Vartov/Rådhuspladsen  
Vester Farimagsgade nr. 17

**Ladestandere på Østerbro**

Frederik V's Vej ud for nr. 2  
Hjørninggade ud for nr. 18B  
Kastelsvej ud for nr. 60  
Livjærgergade nr. 37  
Nøjsomhedsvej nr. 19  
Petersborgvej nr. 1  
Upsalagade nr. 10

**Ladestandere på Vesterbro**

Parkeringsanlægget i Rejsbygade

**Ladestandere på Islands Brygge**

Halfdansgade ud for nr. 1  
Islands Brygge nr. 1

**Ladestandere i Sydhavnen**

Gamle Vasbygade nr. 49  
Sydbanestien

**Ladestandere på Amager**

Frankrigsgade ud for nr. 2 - 4  
Hollænderdybet ud for nr. 2  
Parmagade nr. 18

**Ladestandere på Nørrebro**

Asnæsgade ud for nr. 2  
Blågårdsgade nr. 57 / Det Grønne Parkeringshus  
Nørre Allé ved det underjordiske parkeringsanlæg

**Ladestandere i Nordvest**

Frederikssundsvej nr. 109

**Ladestandere i Brønshøj**

Brønshøjvej ud for nr. 1

**Ladestandere i Valby**

Rasmus Rask Vej  
Horsekildevej ud for nr. nr. 3

# Bilag 1

El-biler		Oktober 2012		Kl. 12		Kl. 17		Kl. 22		Kommen- de plad- ser	Type	P- tælle- områ- de
Vejnavn	Husnummer	Antal plad- ser	Antal parkere- de el- biler	Antal parkere- de biler, som IKKE er el-biler	Antal parkere- de el- biler	Antal parkere- de biler, som IKKE er el-biler	Antal parkere- de el- biler	Antal parkere- de biler, som IKKE er el-biler				
Amaliegade	overfor husnr. 4	4	4		2		2				El-bil	13
Amaliegade	ud for husnr. 17								2		El-bil	13
Asnæsgade	ud for husnr. 2	4									El-bil	18
Bergensgade	ud for husnr. 1	4									El-bil	10
Blågårdsgade	inde i "Det Grønne P-hus"	14		4			1	5			El-bil	17
Borgergade	overfor husnr. 13	5	4		3	1	3				El-bil	12
Borgergade	overfor husnr. 15 A	2	1	1	1		1				El-bil	12
Borgmester Jensens Alle	overfor husnr. 3	4			1		1				El-bil	22
Brønshøjvej	ud for husnr. 1	4	1		1						El-bil	uden- for
Christians Brygge	ud for husnr. 24								4		El-bil	07
Churchill Parken		4									El-bil	13
Dyrkøb	ved husnr. 3	10	3		2						Eldele- bil	01
Frankrigsgade	overfor husnr. 2	4				1					El-bil	38
Frederik V's Vej	ud for husnr. 2	4	1								El-bil	20
Frederikssundsvej	ved husnr. 109	4						2			El-bil	uden- for
Gammel Vasbygade	ved husnr. 49 (Sydhavn Plads)	4	1					2			El-bil	uden- for
Gothersgade	ud for husnr. 50								4		El-bil	02
Gothersgade	ud for husnr. 52								2		El-bil	02
Gunnar Nu Hansens									2		El-bil	22

Plads											
H.C. Andersens Boulevard	ved husnr. 23								2	El-bil	03
Halfdansgade	ud for husnr. 1	4								El-bil	33
Helgolandsgade	ud for husnr. 17								2	El-bil	04
Herluf Trollesgade	ud for husnr. 11	6	1		1		1			El-bil	13
Herman Triers Plads	ud for husnr. 1	4								El-bil	17
Hjørtinggade	ud for husnr. 18 B	4		1						El-bil	26
Hollænderdybet	ud for husnr. 2	4					2			El-bil	35
Horsekildevej	ud for husnr. 3	4								El-bil	68
Husumgade	ved husnr. 32	4		3			4		4	El-bil	49
Hyltebjerg Allé	ud for husnr. 13	4								El-bil	59
Islands Brygge	ud for husnr. 2 B (midter-rabat)	4						3	2	El-bil	33
Jamers Plads	ved H.C. Andersens Boulevard	4	3		3		3			Eldele-bil	01
Kastelsvej	ud for husnr. 60	6	1	2			1			El-bil	27
Linnésgade	ud for husnr. 28	4		3			4		1	El-bil	09
Livjærgade	ud for husnr. 37	6			1		1			El-bil	27
Nyhavn	Lige i starten								2	El-bil	13
Nøjsomhedsvej	ud for husnr. 19	2	2		2		2			Eldele-bil	24
Nørre Farimagsgade	ud for husnr. 19								4	El-bil	06
Nørre Voldgade	ved husnr. 30								6	El-bil	10
Nørre Voldgade	ved husnr. 32								2	El-bil	10
Odensegade	ud for husnr. 2	4		3	1		3			El-bil	25
Omøgade	udfor husnr. 1								4	El-bil	42
Overgaden oven Vandet	overfor husnr. 2 (midter-rabat)	4			1					El-bil	08
Parmagade	ud for husnr. 18	4								El-bil	uden-for
Petersborgvej	ud for husnr. 1	2	2		2		2			Eldele-bil	25

Pilestræde	ud for husnr. 34	2	2		2		1			El-bil	02
Rasmus Rask Vej	ud for husnr. 8	6								El-bil	61
Rejsbygade	P-anlæg	4		4		2	1	3		El-bil	28
Rigensgade	ved husnr. 5-9	6								El-bil	11
Sankt Annæ Gade	ud for husnr. 13								4	El-bil	14
Sankt Annæ Gade	ud for husnr. 15								2	El-bil	14
Skydebanegade	ud for husnr. 14								4	El-bil	32
Skånegade	ved husnr. 4								2	El-bil	36
Slotsholmsgade	ud for husnr. 8	4	3		2	1	1	1		El-bil	07
Slotsholmsgade	overfor husnr. 8								2	El-bil	07
Sortedam Dossering	overfor husnr. 11								2	El-bil	19
Stockholmsgade	ud for husnr. 9								2	El-bil	10
Stoltenbergsgade	overfor husnr. 11	4	1		1					El-bil	05
Sydbanestien	overfor Hørdumsgade								4	El-bil	uden- for
Upsalagade	overfor husnr. 10	6	1		1		1			El-bil	10
Valkendorfs-gade	overfor husnr. 16								2	El-bil	01
Vartov	ved Rådhuspladsen								4	El-bil	01
Vester Farimagsgade	ud for husnr. 17	5	4		3		1			El-bil	06
Vester Søgade	ud for husnr. 10	4	1	1	1	3	1	2		El-bil	06
Vordroffsvej									2	El-bil	Frb
I alt antal		<b>186</b>	<b>36</b>	22	<b>31</b>	18	<b>27</b>	23	<b>68</b>		
Belægnings-%			<b>19,4</b>	11,8	<b>16,7</b>	9,7	<b>14,5</b>	12,4			

Antal aktive pladser og kommende pladser i alt 254