



18-09-2014

**Bilag 1. Initiativer til at fremme e-mobilitet**

I KBH 2025 Klimaplanen er der opstillet en række klare mål for reduktion af CO<sub>2</sub> i 2025 på de forskellige køretøjstyper:

- Alle Københavns Kommunes køretøjer kører på el, brint eller biobrændstoffer
- Den kollektive trafik er CO<sub>2</sub>-neutral
- 20-30 % af alle lette køretøjer bruger nye drivmidler som el, brint, biogas eller bioethanol
- 30-40 % af alle tunge køretøjer bruger nye drivmidler

Sagsnr.

2014-0103147

Dokumentnr.

2014-0103147-3

Sagsbehandler

Tanja Ballhorn

Provstgaard

De to første målsætninger har Københavns Kommune direkte indflydelse på, mens de to sidste målsætninger er afhængig af, at den enkelte københavnere og virksomheder ønsker at anskaffe en elbil. Københavns Kommune har ikke direkte indflydelse på dette valg, men kan, udover egne indkøb af køretøjer på alternative brændstoffer, understøtte markedet fx via billigere parkering for el-biler og p-pladser reserveret til el-biler, og dermed gøre det lettere for private og virksomheder at foretage omstillingen til el.

Dette notat beskriver både de initiativer som forvaltningen allerede har igangsat for at fremme e-mobiliteten og initiativer som søges igangsat. Herudover er der listet yderligere initiativer, som eventuelt kan igangsættes.

**Indledning**

Initiativerne er i det efterfølgende opdelt i tre kategorier: A) initiativer, som allerede er igangsat B) initiativer, som indstilles igangsat og C) initiativer, som eventuelt kan igangsættes, såfremt den nødvendige finansiering tilvejebringes.

Initiativerne er identificeret via dialog med interne og eksterne parter som Dansk Elbils Alliance og Copenhagen Electric (Region Hovedstadens elbilssekretariat).

A) Initiativer, som allerede er igangsat:

1. Alle forvaltninger i Københavns Kommune skal udskifte egne benzin/dieseldrevne personbiler under 3500 kg til enten el- eller brintbiler eller elcykler og den kollektive trafik skal køre på alternative drivmidler.
2. Reservation af p-pladser til elbiler og tilladelse til opstilling og drift af el-ladestander i København.
3. Indsats for at indarbejde infrastruktur til elbiler i byudviklingsaftaler og lokalplaner.
4. At der i Københavns Kommune og i Supercykelstisamarbejdet generelt ved design af ny infrastruktur tages højde for, at en større andel af cyklerne i fremtiden vil være elcykler.

Postboks 348

EAN nummer

5798009493149

Dertil kommer to beslutninger truffet på Teknik- og Miljøudvalgets møde 22. september 2014, som også kan få væsentlig betydning for e-mobilitet i København:

5. En justeret version af Vejloven forventes vedtaget af Folketinget i slutningen af 2014. Den nye vejlov forventes at åbne mulighed for at reducere (eller helt afskaffe) parkeringsafgift for elbiler. Så snart den nye vejlov er vedtaget, skal forvaltningen udarbejde en indstilling om udmøntning af denne mulighed i Københavns Kommune.
6. Forvaltningen skal udarbejde budgetnotat til budget 2016 vedr. eventuel introduktion af el-biler.

B) Initiativer, som nu foreslås igangsat:

7. Det foreslås at brintbiler fremover kan sidestilles med elbiler og må derfor benytte p-pladser, som er reserveret til elbiler.
8. Det foreslås at fremtidige kommunale p-huse forberedes til installation af el-ladestander, og der samt reserveres p-pladser til elbiler i alle fremtidige kommunale parkeringshuse på op til 5 % af pladserne. (De fuldautomatiske P-huse er her undtaget).
9. Det foreslås, at forvaltningen, som forsøg, bliver kunde hos en citylogistik-ordning med udvalgte typer af leverancer til forvaltningen. Ordningen skal samle mange små leveringer på en terminal og køre leverancerne samlet med elbiler/elvarevogne til slutdestinationen. Forvaltningen går samtidig i dialog med Koncernservice med henblik på at afsøge muligheden for – at der som led i kommunens udbud af varer stilles krav til drivmidler i forbindelse med transporten af varerne.
10. Det foreslås at forvaltningen afsøger mulighederne for at etablere samarbejde og partnerskaber med eksterne aktører, samt søger ekstern finansiering til at fremme e-mobilitet.

C) Såfremt der afsættes yderligere midler til fremme af e-mobilitet vurderes følgende initiativer at have potentiale:

11. Igangsætning af transportnetværk med særligt fokus på virksomheder, der har større flåder af biler mhp. at inspirere virksomhederne til omlægning til e-mobilitet.
12. Analyse af muligheden for i endnu højere grad at benytte elcykler til medarbejdertransport i Københavns Kommune (allerede i dag bruger fx P-vagter, hjemmehjælpere mv. ofte el-cykler).

## A). UDDYBNING AF IGANGVÆRENDE INITATIVER

### 1. Udskiftning af egne køretøjer

Ifølge KBH 2025 Klimaplan skal alle kommunale personbiler køre på el eller brint inden 2025, og heraf skal 85 % være konverteret allerede med udgangen af 2015 og den kollektive trafik skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2025. Kommunen ejer i dag 126 elbiler og 15 brintbiler ud af totalt 295 biler. For at nå målsætningen skal der inden 2015 udskiftes 109 biler, hvoraf 46 er bestilt. Det er vigtigt, at forvaltningerne har et særligt fokus på omstillingen fra egne køretøjer fra benzin/diesel til el- og brintbiler, så deres bidrag til målsætningen nås. Det er for nogle forvaltninger en større udfordring end andre, da det har været forskelligt i hvilken takt der er blevet udskiftet, samt om behovene kan dækkes af elbiler. Med bestillingen af de nye biler har Teknik- og Miljøforvaltningen nået målet om at 85% af bilerne kører på el- og brint. I starten af det nye år vil behovet for særskilte indsatser blive drøftet på forvaltningsniveau.

**Indsats:** Københavns Kommune fastholder fokus på omstilling af kommunens flåde. For at styrke indsatsen på området indgår forvaltningen i et indkøbspartnerskab med Region Hovedstaden og bistår med vores erfaringer og ekspertise i forbindelse med udskiftningen til elbiler i 12 andre kommuner, Region Hovedstaden og Forsvaret. Indkøbspartnerskabet er etableret i samarbejde med Region Hovedstaden og Energistyrelsen. Gennem indkøbspartnerskabet spares ressourcer både for Københavns Kommune og de øvrige partnere, men også for leverandørerne i forhold til udbudsprocessen. Det forventes, at der opnås væsentlige mængderabatter ved et fælles udbud. På baggrund af årets resultater forventer Energistyrelsen, at indkøbspartnerskabet kan søges forlænget efter udgangen af 2014.

Udover udredningsarbejdet vil Københavns Kommune teste flere forskellige typer elbusser de kommende år.

**Økonomi:** Energistyrelsen betaler for forvaltningens deltagelse i regionsamarbejdet frem til udgangen af 2014. Det forventes, at Energistyrelsen forlænger kontrakten. Udredningsarbejdet til omstilling af den kollektive trafik sker via eksisterende midler.

### 2. Reservation af p-pladser til elbiler og tilladelse til opstilling og drift af el-ladestander i København

Det er kommunens politik, at der gives tilladelse til opstilling og drift af ladestander, og at der reserveres en p-plads til elbiler i takt med, at der opstår behov herfor. Henvendelserne kommer både fra borgere, men også fra private operatører, delebilsklubber etc.

Proceduren for oprettelse (og nedlæggelse) af p-pladser reserveret til el-biler foregår ved, at private operatører ansøger Center for Parkering

om tilladelse til opstilling og drift af ladestandere til elbiler på en given lokation. Såfremt ansøgningen godkendes udsteder forvaltningen tilladelsen og reserverer samtidig det pågældende sted én til to p-pladser til elbiler. Om ansøgningen godkendes afhænger af en vurdering af trafikale og fysiske forhold på den søgte lokation. Samme vurderingskriterier vil ligge til grund for en eventuel fjernelse af reservationer. En fjernelse af reservationer skal ske med ladeoperatørens samtykke, da der er indgået 10 årige kontakter med ladeoperatørerne. En fjernelse af reservationer må betragtes som midlertidig, med mindre andet er aftalt.

Der er pr. 22. september 2014 124 ladestandere på offentlig vej. Hver ladestander kan oplade to biler samtidigt - dog er der flere steder i byen, hvor der er kun en p-plads reserveret til elbil ved en ladestander, fordi efterspørgslen på parkeringspladser til elbiler fortsat er begrænset. Det samlede antal reserverede p-pladser til elbiler udgør på nuværende tidspunkt 201. En reduceret takst på parkeringsbetalingen som muliggøres af den kommende nye vejlov – kombineret med at el-biler bliver stadig mere konkurrencedygtige på pris og rækkevidde – forventes desuden at føre til en øget efterspørgsel på pladserne i de kommende år, se indsats 5.

**Indsats:** Københavns Kommune vil de kommende år fortsat imødekomme forespørgsler om at reservere p-pladser til elbiler tilpasset udviklingen på elbil-området samt give tilladelse til opsætning af ladestandere på offentligt vejareal. Denne procedure er fastlagt i administrationsgrundlaget for tilladelse til opstilling og drift af ladestandere og reservation af p-pladser. Når rammen på de 500 p-pladser, som kan reserveres til elbiler, er udfyldt, vil forvaltningen fremlægge en indstilling om reservation af yderligere p-pladser tilpasset udviklingen på elbil-området.

Forvaltningen vil indgå i dialog med ladeoperatørerne om i en overgangsfase eventuelt at kunne benytte udvalgte reserverede elbils p-pladser til eksempelvis handicap p-pladser.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

### **3. Indsats for at indarbejde infrastruktur til elbiler i byudviklingsaftaler og lokalplaner**

Et af redskaberne til at få flere ladestandere i byen er i forbindelse med udarbejdelse af nye lokalplaner. Der er i parkeringsnormen i Kommuneplan 2011 fastlagt følgende: ”Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler”.

**Indsats:** Københavns Kommune skal fortsat arbejde aktivt for at indarbejde en infrastruktur til elbiler i kommende byudviklingsaftaler for at understøtte udviklingen fra konventionelle drivmidler til el.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

#### **4. Forberedelse til elcykler i ny infrastruktur**

Elcyklen gør det nemmere at cykle længere. Det regionale samarbejde om Supercykelstier, der involverer 22 kommuner og Region Hovedstaden, har fokus på at forbedre infrastrukturen med henblik på at gøre pendling på cykel over længere afstande mere attraktivt. Der er således et match mellem elcykler og Supercykelstier. I 2014 er arbejdet med at anlægge de næste ni Supercykelstier startet, og her er fokus på et design, som kan rumme et stigende antal elcykler fx plads til overhaling og kurveradier.

**Indsats:** At der i Københavns Kommune og i Supercykelstisamarbejdet generelt ved design af ny infrastruktur tages højde for, at en større andel af cyklerne i fremtiden vil være elcykler.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

Dertil kommer to beslutninger truffet på Teknik- og Miljøudvalgets møde 22. september 2014, som også kan få væsentlig betydning for e-mobilitet i København:

#### **5. Fritagelse for parkeringsafgift for elbiler**

Teknik- og Miljøforvaltningen ønsker at fremme elbiler, og en metode er at tilbyde favorable parkeringsforhold. Kommunen fritog derfor elbiler fra betalingsparkering som forsøg frem til ultimo 2011, men måtte konstatere, at der ikke var den fornødne lovhjemmel hertil jf. Vejlovens § 107.

I trafikaftalen af d. 25. juni 2014 er der forslag om ændring af Vejloven. Denne ændring af Vejloven åbner op for, at der kan udstedes regler for, at kommunerne kan differentiere parkeringsbetaling ud fra miljøhensyn. Loven kom til 1. behandling i Folketinget den 23. oktober 2014. Lovforslaget forventes endeligt vedtaget inden årets udgang.

**Indsats:** Hvis lovforslaget bliver vedtaget og reglerne udstedt, vil forvaltningen jf medlemsforslag om gratis parkering for elbiler vedtaget af Teknik- og Miljøudvalget d. 22. september 2014 fremlægge en indstilling til politisk behandling med forslag til, hvordan den ændrede vejlov konkret kan udmøntes ift. At friholde elbiler for parkeringsafgift.

**Økonomi:** Udgiften i form af mindre indtægter i parkeringsafgifter fremlægges til politisk godkendelse i forbindelse med ovennævnte indstilling.

#### **6. Bybiler**

Udbredelsen af elbiler kan understøttes gennem nedsat licens til bybiler, der kører på el. Forvaltningen er i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstilling om bybiler d. 22. september 2014 pålagt at udarbejde et budgetnotat til budget 2016 om de økonomiske omkostninger ved evt. nedsat licens til el-bybiler.

**Økonomi:** Udgiften i form af mindre indtægter i parkeringsafgifter vil indgå i det bestilte budgetnotat.

## **B) UDDYBNING AF INITIATIVER SOM INDSTILLES IGANGSAT**

### **7. Brintbiler foreslås sidestillet med elbiler og må derfor benytte p-pladser, som er reserveret til elbiler.**

Elbilen er på trods af en fritagelse for registreringsafgift en del dyrere at anskaffe end en benzin/dieseldreven personbil, men viser sig til gengæld ofte at være billigere i drift. Der er også andre helt eller delvist elektriske køretøjer på markedet, som miljømæssigt kan gøre sig gældende.

Brintbilen er i princippet en elbil. Rent teknisk drives bilen af et batteri der opsamler bremseenergi og en brændselscelle, der omdanner brint til el. Københavns Kommune sidestiller juridisk i dag ikke brintbiler med elbiler i parkeringsøjemed, hvilket er uhensigtsmæssigt.

**Indsats:** I det nye administrationsgrundlag for tilladelse til opstilling og drift af ladestandere og reservation af p-pladser til elbiler foreslås det, at brintbiler fremadrettet kategoriseres som elbiler i parkeringsøjemed. Dette betyder også, at brintbilerne, hvor der er behov herfor, må benytte p-pladserne, der er reserveret til elbiler.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

### **8. Forberedelse af installation af el-ladestandere**

Et af redskaberne til at få indtænkt flere ladestandere i byen er i forbindelse med udarbejdelse af nye lokalplaner. Der er i parkeringsnormen i Kommuneplan 2011 fastlagt følgende: ”Der kan i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler

**Indsats:** Det foreslås at Københavns Kommune kan forberede installation af el-ladestandere samt reservere p-pladser til elbiler i alle nuværende og fremtidige kommunale p-huse på op til 5 % af pladserne, såfremt der udtrykkes behov herfor. De fuldautomatiske P-huse er her undtaget.

Bestemmelsen om at der i lokalplaner kan stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes for eller forsynes med el til opladning af elbiler foreslås indarbejdet i KP15.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

### **9. Kunde hos citylogistik-ordning og mulighed for at stille krav til drivmidler i forbindelse med udbud**

Københavns Kommune har været med til at konceptudvikle Citylogistik-KBH, som i dag med støtte fra Trafikstyrelsen har startet leverancerne op i Indre By til 11 leveringsadresser. Princippet bag Citylogistik-KBH er, at de enkelte varer fra forskellige leverandører opsamles på en terminal og køres samlet til bestemmelsesadressen i Indre By. Ved at samle flere leverancer til samme bestemmelsessted og omlaste til el-køretøjer bliver både distributionen og modtagelsen af varerne mere effektiv, og antallet af tunge dieseldrevne køretøjer reduceres.

Københavns Kommunes samlede driftsbudget var i 2013 på 11,4 mia. kr., hvoraf de 3 mia. kr. var midler afsat til anlæg. De 8,4 mia. kr. er indkøb af varer og tjenesteydelser. Når man indkøber en vare og indkøber tjenesteydelser, køber man også transporten af denne. I forbindelse med udbud af indkøb og tjenesteydelser vil en højere vægtning af miljøkravet i forhold til økonomi som tildelingskriterier fremme brugen af el-køretøjer. Her kunne kørselsopgaver udbydes som funktionsudbud, og hvis der blev udarbejdet en juridisk ramme for de parametre, der vægtes højt, såsom CO<sub>2</sub>, luft- og støjforurening, ville mængden af miljørigtige kørsel fremmes markant.

**Indsats:** Det forelås at forvaltningen, som forsøg, bliver kunde hos citylogistik-ordning. Forvaltningen går samtidigt i dialog med Koncernservice med henblik på at afsøge muligheden for og omkostningerne af – som led i kommunens indkøb af varer - at stille krav til drivmidler i forbindelse med transporten af varerne. med vurdere indkøb, samt hvorledes transporten af disse foregår. Dette kan være afhængigt af volumen, leveringsmønster og økonomien heri.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

### **10. Forvaltningen vil afsøge mulighederne for at etablere samarbejde med eksterne aktører samt søge ekstern finansiering til at fremme e-mobilitet.**

Forvaltningen har deltaget i 3 EU-projekter og har derigennem iværksat tiltag, der skal fremme andelen af elbiler. Disse projekter er helt eller delvist afsluttet. Forvaltningen deltager desuden i C40-netværk om elbiler.

**Indsats:** Det forelås at forvaltningen i samarbejde med eksterne samarbejdspartnere som eksempelvis Copenhagen Electric kan afsøge muligheden for at indgå i nye projekter/partnerskaber om e-mobilitet med ekstern finansiering, enten i nationalt regi eller i EU-regi.

**Økonomi:** Finansieres af driften.

## **C) UDDYBNING AF INITIATIVER, SOM KAN IGANGSÆTTES MED EKSTERN FINANSIERING**

### **11. Igangsætning af transportnetværk med særligt fokus på virksomheder, der har større flåder af biler mhp. at inspirere virksomhederne til omlægning til e-mobilitet**

Københavns Kommunes har mange erfaringer med selve omstillingsprocessen i forhold til indkøb og drift af elektriske køretøjer og cykler. Denne erfaring kan udbredes aktivt i dialogen med andre offentlige instanser, virksomheder og borgere. Der har allerede været høstet mange rigtig gode erfaringer med elbiler, hvor elbiler både indgik i erhvervs- og offentlige flåder. Og det er vigtigt, at barriererne omkring elbiler nedbrydes fx via dialog og kampagner.

**Indsats:** Med udgangspunkt i de positive erfaringer, der er gjort med nedsættelse af transportnetværk i både Ørestad og Ballerup under Formel M, kan der nedsættes flere transportnetværk i andre bydele/erhvervsområder med det særlige fokus at overflytte både privat- og erhvervskørsel fra konventionelle biler til elbiler, men også i højere grad til elcykler.

**Økonomisk overslag:** Igangsættelse af nye transportnetværk koster ca. 250.000, svarende til et halvt årsværk. Denne post anbefales overvejet i regi af forhandlingerne om budget 2016.

### **12. Analyse af muligheden for at benytte el-cykler til medarbejdertransport i Københavns Kommune**

Brug af el-cykler i arbejdstiden gør det muligt at udføre en række funktioner mere effektivt end via almindelige cykler eller biler (hjemmehjælper, postbude etc). At understøtte udbredelsen af el-cykler på forskellig vis er derfor en naturlig del af Københavns retningslinjer, som kan understøtte og fremme e-mobilitet.

**Indsats:** Som led i ”København som foregangskommune” kan der gennemføres en screening på tværs af forvaltningerne af mulighederne for i endnu højere grad at udnytte el-cykler til personaletransport i arbejdstiden. Der fokuseres på personalegrupper med størst transportbehov. Der kan trækkes på erfaringerne fra Teknik-og Miljøforvaltningen, med fx P-vagter, og fra andre kommuner.

**Økonomisk overslag:** Ca. 150.000 kr. Denne post anbefales overvejet i regi af forhandlingerne om budget 2016.