



Besvarelse vedrørende udvidelse af gyldighed af beboerlicens til elladepladser i andre licenszoner

Medlem af Borgerrepræsentationen, Niels E. Bjerrum (A) har den 9. november 2021 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

Spørgsmål

Hvad kan vi gøre for at løse de begrænsninger og udfordringer ift ladestandere som nævnes i denne artikel?

Svar

I den artikel, der henvises til, efterspørges det, at gyldigheden for beboerlicens udvides, så beboere med plug-in hybrid bil og med beboerlicens til en af licenszonerne i betalingsområdet, kan anvende licensen til at betale for parkering ved ladestandere i de andre licenszoner i København.

Kommunen udsteder beboerlicenser jf. bekendtgørelse om parkering på offentlige veje. Det vil sige, at kommunen mod betaling kan udstede en beboerlicens, som giver modtageren af licensen ret til at parkere i et af vejmyndigheden *nærmere afgrænset område nær modtagerens bopæl*.

Hele betalingsområdet kan ikke betragtes som at være i umiddelbar nærhed af bopælen for alle modtagere af en beboerlicens. Derfor er betalingsområdet opdelt i licenszoner. Der vil derfor altid være nogen, der bor tæt på grænsen mellem to beboerlicenzoner, og hvor man derfor vil skulle betale, hvis man vil parkere på pladserne på den anden side af licenszone-grænsen. Dette imødekommes ved, at der er etableret flexstrækninger på de større gader, der deler beboerlicenzonerne og ved at licenszonerne blev udvidet betydeligt i slutningen af 2016. Formålet var at give bedre mulighed for at finde en parkerings- eller ladeplads inden for den licenszone, man tilhører, og licenszonerne er i dag forholdsvis store. Der sker desuden i øjeblikket en forholdsvis hastig udrulning af ladestandere og reservede parkeringspladser, så udbuddet i hver licenszone løbende øges, herunder i både licenszone Indre og Ydre Nørrebro, som omtales i artiklen. Samtidig må det også understreges, at når man udvider det

18-11-2021

Sagsnummer i F2
2021 - 8183

Dokumentnummer i F2
583518

Sagsnummer i eDoc
2021-0360014

Bygge-, Parkerings- og
Miljømyndighed

licensområde, der betragtes som værende i umiddelbar nærhed af boligen, betyder det også, at man i nogle tilfælde kan forvente at skulle gå længere fra sin parkerede bil til sit hjem, herunder også fra en ladeplads, som ligger inden for sin licenszone.

En udvidelse af gyldigheden af alle beboerlicenser til plug-in hybrid biler i Københavns Kommune til også at gælde som betaling for parkering ved ladepladser i de andre licenszoner vil betyde, at en beboerlicens udstedt til fx licenszone Amager Nord kan anvendes som betaling for parkering i Valby. Det er ikke foreneligt med de regler, der er gældende for beboerlicenser, som tilsiger, at den kan gælde i et nærmere afgrænset område *nær modtagerens bopæl*.

Derudover kan en sådan ændring forventes at have den afledte u hensigtsmæssige konsekvens, at mange af ladepladserne optages af plug-in køretøjer, der har licens i den anden ende af byen, og som ikke nødvendigvis lader, men udelukkende gør brug af den gratis parkering på de reserverede p-pladser – som med ovenstående forslag ikke ville gælde på de almindelige parkeringspladser i byen.

Andre muligheder for at fremme parkering af plug-in hybridkøretøjer

Kommunen kan jf. bekendtgørelse om parkering på offentlige veje miljødifferentiere prisen for licenser under hensyn til miljøet. I Københavns Kommune sker det ved at prisen for beboerlicens er afhængig af brændstofforbrug. Da plug-in hybridbiler er registreret med et brændstofforbrug, betaler de en pris for licens afhængig af brændstofforbrug – og får derfor de samme fordele i forhold til betaling som andre brændstoføkonomiske biler. De får derfor allerede en reduceret pris på beboerlicenser.

Forvaltningen vurderer, at det vil være muligt jf. bekendtgørelse om parkering på offentlige veje at træffe en politisk beslutning om at undtage plug-in hybridkøretøjer fra betaling, som det gælder for elbiler, eller at prisdifferentiere timetakster for parkering og derved gøre det billigere for alle at parkere plug-in hybridbiler på alle p-pladser i betalingsområdet i København. Det medfører behov for, at der i forbindelse med beslutningen anvises finansiering af de manglende indtægter fra betalingsparkering, som det vil medføre.

Samtidig skal det understreges, at en række undersøgelser viser, at plug-in hybridbiler ikke er tilnærmelsesvis lige så grønne som elbiler. Der er ikke nogen garanti for, at plug-in hybridbiler kører på el og der fortsat er meget stor forskel på både køretøjernes brug af hybridteknologien samt deres kapacitet, fx hvor langt de kan køre på el.

Der henvises desuden til, at de reserverede parkeringspladser med tilhørende ladestander, der etableres i 2021, oprettes med tidsbegrænsning. Det betyder, at både elbiler og plug-in hybridbiler kan parkere maksimalt 3 timer på parkeringspladserne i dagtimerne mellem kl. 8-19 med det formål at øge udskiftning på pladserne og give bedre adgang til opladning. Det betyder også, at parkeringspladserne ikke er omfattet af regler om betaling i det tidsrum, hvor de er tidsbegrænsede, og plug-in hybridkøretøjer vil således kunne parkere på disse pladser i maks. tre timer uden betaling mellem kl. 8-19, også selvom de er beliggende uden for egen licenszone.

Forvaltningen gør afslutningsvist opmærksom på, at der ikke modtages ret mange henvendelser med tilsvarende ønsker om, at beboerlicensen skal gælde til de reserverede p-pladser med ladestandere i de øvrige licenszoner. Det er en problemstilling, som kan forventes kun at være relevant for et begrænset antal beboere, der, som denne borger, bor lige på grænsen mellem to licenszoner. Omfanget af udfordringen vil desuden reduceres i takt med den støt stigende udrulning af ladestandere, som finder sted i øjeblikket inden for kommunens betalingszoner, da det vil øge udbuddet af ladestandere inden for hver licenszone.

Svaret er offentligt tilgængeligt på kk.dk/artikel/spørgsmål-til-teknik-og-miljøudvalget.

Hans Christian Karsten
Vicedirektør