



## Besvarelse vedrørende ladeinfrastruktur og inddelingen af parkeringszoner

Medlem af Borgerrepræsentationen Morten Melchior (C) har den 6. januar 2024 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen.

### Spørgsmål

Jeg er blevet gjort opmærksom på et konkret eksempel hvor vores nye parkeringsregler for elbiler – at de nu bliver betalende og skal have beboerlicens, eller betale gadetakst, skaber nogle, i hvert fald for mig, utilsigtede problemstillinger

I forhold til udrulningen af lade infrastruktur har sigtet været at udrulle så hurtigt som muligt, uden at skele til om der blev udrullet tilstrækkelige infrastruktur i den enkelte parkeringszone, da dette jo indtil den 1/1-2024 ikke har været relevant, da elbiler ikke skulle have licens.

Men efter den 1/1-2024 bliver dette pludselig relevant og der er jeg blevet gjort opmærksom på denne specifikke case: En borger der bor på Strandboulevarden der med ændringen bliver afskåret fra 76 lade muligheder. Lade infrastrukturen er etableret uden skelen og hensyntagen til beboerlicens/parkeringszoner, da elbiler kunne parkere gratis på tværs af zonerne. Ladepladserne er derfor placeret der hvor det rent pladsmæssigt har givet bedst mening, de fleste steder hvor det også har været muligt at etablere skråparkering. En strategi der har givet mening i forhold til at få så mange lade muligheder som muligt etableret i byen. Men for beboer i den nordlige ende af Strandboulevarden i området ved gasværksgrunden, viser dette sig nu problematisk.

Alle ladere i dette område, uden undtagelse, er placeret i licenszone "Indre Østerbro", som fra nytår nu befinder sig i en anden parkeringszone. Tætteste lade mulighed, målt området, vil derfor fremadrettet herefter ligge mere end 400m væk i fugleflugtslinje. Indenfor samme afstand findes der 76 ladepladser, som dog så er placeret på den forkerte side af zonegrænserne og derfor ikke kan anvendes uden også at betale for gadeparkering.

Indtil nu har borgerne i den nordlige ende af Strandboulevarden primært anvendt ladepladser i parkeringszone "Indre Østerbro" uden de store udfordringer, hvorfor kapaciteten tænkes at være passende til det antal brugere der bor og anvender lader pladserne. Lade

**22-01-2024**

Sagsnummer i F2  
2024 - 434

Dokumentnummer i F2  
119582

Sagsnummer i eDoc  
2024-0007386

infrastrukturen mod Østerbrogade og samtidig den del, der gerne skulle facilitere området omkring Østre Gasværk, er nærmest ikke eksisterende.

Det er jo ganske uheldigt og en absolut ikke tilsigtet konsekvens, da dette jo massivt forøger omkostningerne ved at lade elbiler og derved ved at eje elbiler, hvilket igen sænker incitamentet til at anskaffe sig en elbil.

- 1) Er den en problemstilling vi har observeret flere steder?
- 2) Hvis vi er opmærksom på problemstilling, er vi så på vej med initiativer for at afbøde effekterne – eg. Opbygning af lade infrastruktur i de zoner der mangler og/eller tilpasning af zonerne så vi sikrer tilstrækkelige lade infrastruktur?
- 3) Arbejdes der med andre alternativer – f.eks. dobbelt zoner for elbilsjejer? Således at en elbilsjejer kan tilkøbe en ekstra zone og derved sikre sig adgang til den nødvendige lade infrastruktur?

## **Svar**

### *Ad. 1*

Forvaltningen er bekendt med den problemstilling, som beskrives i spørgsmålet. Når forvaltningen sammensætter udbud om retten til at opsætte ladestandere i Københavns Kommune, har vi derfor fokus på at udbyde ladestandere i alle bydele.

Det er især en udfordring i de tidsbegrænsede zoner, som ligger op til betalingszonerne. Problemet er afledt af, at der er begrænset med plads i det eksisterende byrum udenfor betalingszonerne (Rød, Gul Grøn og Blå takstzone), til at opsætte ladestandere. Det skyldes bl.a., at en stor andel af vejene i de tidsbegrænsede zoner er private fællesveje. På private fællesveje er det grundejerne, grundejerforeningen el.lign., som selv kan vælge at opstille ladestandere.

### *Ad. 2*

Ved opstilling af ladestandere skal forvaltningen tage hensyn til det eksisterende byrum, hvor der ofte er begrænset med plads. Dette kan begrænse hvor og hvor mange ladestandere det er muligt at etablere i nogle områder.

I de områder, hvor der plads til at udvide ladenetværket, arbejder forvaltningen løbende på at udbyde arealer til at opsætte nye ladestandere. Forvaltningen er i øjeblikket i gang med et udbud omkring opsætning af yderligere ca. 1000 ladepunkter.

I licenszone Ydre Østerbro, som henvendelsen drejer sig om, er der allerede givet tilladelse til at opsætte 76 nye ladepunkter. I området omkring Gasværksgrunden er der givet tilladelse til etablering af 20 ladepunkter på Tåsingegade, som er i umiddelbar nærhed af Strandboulevarden. Hvornår ladepunkterne etableres afhænger dog af flere andre faktorer, herunder bl.a. ladeoperatøren og Radius.

På selve Gasværksgrunden har forvaltningen ikke mulighed for at udbyde arealer til at opsætte ladestandere, da det er en privat matrikel.

*Ad. 3*

Med budgetaftalen for 2024 blev det besluttet at afskaffe gratis parkering for elbiler, og at indføre en prisreduceret beboerlicens for ejere af elbiler. Beslutningen medfører bl.a., at elbiler sidestilles med øvrige biler fsva. muligheden for at tilkøbe beboerlicens til det licensområde, hvor de bor. Men det betyder også, at elbilsparkerter fremover betaler normal timetakst for at parkere indenfor betalingszonerne, hvis ikke de ellers er undtaget for betaling, fx med beboerlicens, handicapkort el.lign.

Det er et i dag et vilkår for beboerlicenser, at licensen kun udstedes til det licensområde, som man bor i. Der arbejdes på nuværende tidspunkt ikke med andre alternativer som fx mulighed for tilkøb af ekstra licenszoner.

Forvaltningen arbejder på et oplæg til udvalget med gennemgribende takst strukturændringer, herunder også tiltag som kan understøtte den grønne omstilling, hvor også denne problemstilling vil blive medtaget.

Svaret er offentligt tilgængeligt på <https://www.kk.dk/politik/politiske-udvalg/teknik-og-miljoedvalget/politikerspoergsmaal-til-teknik-og-miljoeforvaltningen>

Lena Kongsbach  
Vicedirektør