



Notat

Mulighed for at udvide tidsbegrænsningen på p-pladser med ladeinfrastruktur

Resume

Notatet beskriver mulighederne for at udvide tidsbegrænsningen på parkeringspladser med ladeinfrastruktur. Forvaltningen har adspurgt en Gentofte Kommune om deres erfaring med fire timers tidsbegrænsning samt ladestanderoperatørerne om deres holdning til at udvide tidsbegrænsningen fra de nuværende tre timer. Data fra Gentofte samt input fra ladeoperatørerne peger ikke på, at en udvidelse af tidsbegrænsningen til eksempelvis fire timer vil medføre væsentlige ændringer. Der er ikke juridiske hindringer for at gennemføre mindre ændringer af tidsbegrænsningen, men markante ændringer vil skulle nærmere undersøges. En ændring kræver en politisk beslutning samt finansiering.

Sagsfremstilling

Med aftalen om byliv, parkering og sikre skoleveje af 3. juni 2026 blev parterne bag aftalen enige om, at forvaltningen skulle undersøge mulighederne for at forlænge tidsbegrænsningen på ladestander med inddragelse af relevante aktører. Forvaltningen har været i dialog med ladeoperatørerne og Gentofte Kommune.

Gældende regler på elkøretøjspladser med ladestander

I Budget 2023 (BR den 7. oktober 2022) (B, C, D, I, L, O, V, Ø og Å) blev det besluttet at indføre tre timers tidsbegrænset parkering i tidsrummet kl. 8-19 på el-køretøjspladser. Derfor gælder på parkeringspladser med ladeinfrastruktur som udgangspunkt en tidsbegrænsning på tre timer på hverdage mellem kl. 8 og 19. Tidsbegrænsningen skal sikre en løbende udskiftning på ladepladserne, så man lettere kan finde og benytte den tilgængelige ladeinfrastruktur.

På ladepladserne gælder desuden krav om, at køretøjet er et elkøretøj og at dette oplades. Kravet om opladning gælder i det tidsrum, hvor tidsbegrænsningen er gældende, og håndhæves ved, at køretøjet skal være tilsluttet ladestanderen i dette tidsrum.

Der er ikke juridiske hindringer for at ændre tidsbegrænsningen. En ændring kræver en politisk beslutning samt finansiering.

26-08-2026

Sagsnummer I F2
2026 - 13738

Dokumentnummer i F2
266899

Sagsnummer eDoc
2026-0198846

Rådhussekretariatet
Rådhuspladsen 1
1550 København V

EAN-nummer
5798009809452

Input fra Gentofte Kommune.

Gentofte Kommune en tidsbegrænsning på fire timer ved de offentlige ladestandere. Der er desuden etableret parkeringssensorer på ladepladserne.

Data fra Gentofte viser, at 55 % af pladserne benyttes til korttidsparkering på under 15 minutter. Forvaltningen vurderer derfor, at der sandsynligvis ikke sker opladning under disse ophold, men at pladserne snarere benyttes til af- og påsætning. De øvrige ophold fordeler sig med 10 % på 15-30 minutter, ca. 15 % på 30 minutter til 3 timer og ca. 20 % på over 3 timer

Input fra ladestanderoperatørerne

Forvaltningen har også foretaget en rundspørge af ladestanderoperatørerne. Der er delte vurderinger af, hvad en ændring fra tre til fire timer vil betyde for operatørerne. Flere peger på, at en tidsbegrænsning på fire timer kan give bedre mulighed for tilstrækkelig opladning og større fleksibilitet, uden nødvendigvis at påvirke udnyttelsen væsentligt. En enkelt operatør vurderer derimod, at fire timer vil reducere rotationen uden tilsvarende øget opladning. Andre fremhæver primært betydningen af fortsat tidsbegrænsning, men ser ikke fire timer som en væsentlig udfordring.

Samlet er der således ikke entydig opbakning til tre eller fire timer, men bred enighed om behovet for tidsbegrænsning for at sikre rotation på pladserne. Bilag 1 gengiver høringssvarene.

Data om ladetid ved ladestandere i Københavns Kommune

Forvaltningen har undersøgt de data, forvaltningen årligt modtager fra operatørerne om brugen af ladestanderne opstillet på offentlig vej i Københavns Kommune. Data dækker to operatørers ladestandere i tidsrummet kl. 8-16, som svarer til det tidsrum, hvor man påbegynder en parkering med 3 timers tidsbegrænsning. Gennemsnitstiden for en opladning i perioden svarer til ca. 2 timer og 30 minutter.

Politisk handlerum

Det fremgår af de udbud og kontrakter, som kommunen indgår med ladeoperatører om opstilling af ladeinfrastruktur på offentlig vej, at parkeringspladserne foran ladestanderne vil være underlagt den til hver en tid gældende politiske beslutning i Københavns Kommune om parkeringsrestriktioner på el-køretøjspladser, inkl. eventuel tidsbegrænsning, krav om opladning, betalingsparkering eller lignende.

Forvaltningen vurderer på den baggrund, at det er muligt at ændre tidsbegrænsningen til fx fire eller fem timer. Hvis der er ønske om en mere markant ændring, skal forvaltningen undersøge, om der evt. er

kontraktmæssige forhindringer i aftalerne mellem forvaltningen og operatørerne.

Hvis det ønskes at ændre tidsbegrænsningen, vil der skulle afsættes finansiering i kommende budgetforhandlinger hertil. Hvis tidsbegrænsningen skal ændres til f.eks. fire eller fem timer i stedet for tre timer, skønner forvaltningen, at det vil koste ca. 1,2 mio. kr. For de 1,2 mio. kr. skal udskiftes ca. 2.100 tavler samt afsættes et kvart årsværk til sagsbehandling.

Lena Kongsbach
Vicedirektør



Bilag 1 Høringssvar fra ladestanderbranchen

03-08-2026

Resume

Forvaltningen har gennemført en høring af interessenter fra branchen. Nedenfor fremgår uddrag af høringssvarene som drejer sig om konsekvenserne ved at ændre tidsbegrænsningen på ladepladserne fra 3 til 4 timer. Der ses en vis skepsis i forhold til at ændre på de nuværende begrænsninger på pladserne og henvises til øget risiko for parkeringsadfærd på pladserne, i modsætning til såkaldt *ladeadfærd*.

Høringssvar august 2026

Qwello

Hur det ser ut i Sverige vs. Köpenhamn:

- **Stockholm & övriga Sverige:**
Här tillämpas ofta en tidsbegränsning på 3 timmar (kl. 08–19). Ytan är dock tillgänglig för alla elfordon, vilket innebär att man får parkera där även utan att aktivt ladda.
- **Köpenhamn:**
Här är det krav på att man faktiskt måste ladda. Vi som operatör föredrar er modell i Köpenhamn – planerar ni att ändra på det upplägget också?

Erfarenheter av 3 timmar vs. 4 timmar:

Vi har platser och städer där vi tillämpar 4 timmars tidsbegränsning, dock väldigt få, majoriteten av våra platser är 3h. När vi jämförde datan mot 3-timmarszoner tidigare i år såg vi inga större skillnader i rotationen på platserna. Det som skiljde sig något var att elbilsägare naturligt nog stod kvar lite längre, även med fulladdad bil. Men eftersom vi tillämpar en tidstariff (blockeringsavgift) som fortsätter att ticka efter avslutad laddning, finns det fortfarande ett starkt ekonomiskt incitament att flytta bilen.

Generellt ser jag inget negativt med att utöka till 4 timmar. Det tar trots allt 2–4 timmar för olika bilar att ladda upp, och en extra timme ger elbilsägarna lite mer ro och mindre stress – något som gynnar alla parter.

Kommande undersökningar och underlag:

- **Internationellt:** Vi har svært att ge ett helt direkt jämförande underlag kring för- och nackdelar enbart baserat på p-regler, eftersom vi i resten av Europa (Tyskland, Spanien, Frankrike, Storbritannien, Nederländerna etc.) har möjlighet att reglera beteendet via tidstariffer.
- **Pilotprojekt i Helsingborg:** Vi startar inom kort ett pilotprojekt tillsammans med Helsingborgs stad kring 12 platser (50 laddpunkter) i innerstaden där vi kommer att ha 4 timmars tidsbegränsning. Dessa driftsätts inom 6 veckor och jag delar gärna med mig av en analys därifrån i slutet av året.

Jag ska försöka ta fram mer specifik data gällande 3 vs. 4 timmar för att se om det finns några andra intressanta mönster utöver det jag nämnt ovan.

Ok

Mange tak fordi i rækker ud og hører markedet. Vi sætter stor pris på det.

Vi har nu vendt vores tidligere svar, og vi er fortsat enige med det.

Vores data bekræfter at vi endnu ikke helt er der, hvor der sker flere udskiftninger på ladestanderne dagligt, og derfor vil det give et bedre forbrug på ladestanderne at de kan benytte dem op til 4 timer. Dette vil også fremhæve oplevelsen for brugerne, der kan lade helt op, i stedet for at løbende skulle oplade i løbet af ugen.

Det vil betyde, som nævnt tidligere, at borgerne har bedre mulighed for at parkere på almindelige pladser fremfor at være tvunget til at oplade hele tiden.

Vi er dog også af den overbevisning, at i takt med at elbilsflåden stiger, så vil der komme en tid hvor det er vigtigere vi får løbende udskiftning om dagen, så flere kan få glæde af ladepladserne. Der vil det være nødvendigt at have mindre tidsbegrænsninger, måske 3 timer vil være fint her.

Derudover, har man overvejet at kigge på om de nuværende p-begrænsninger på ladestanderne fungerer optimalt i weekenden? Vi kan ikke ud fra data vurdere hvor mange af borgerne, der reelt gerne vil benytte en ladestander, men hvor elbiler spærrer for andre elbiler. Umiddelbart ligner det ikke der er mere passivtid end i gennemsnit 20-40 minutter mere om søndagen, end andre dage i løbet af ugen. Passivtid defineres som tid hvor bilen er tilkoblet, men ikke tager imod strøm fra ladestanderen. Måske i kan se noget bredere blandt operatørerne?

Hvis i har spørgsmål, eller har noget konkret i gerne vil have input på, så er vi altid glade for at tage en markedsdialog.

Norlys

Tak for henvendelsen og for muligheden for at bidrage med Norlys' perspektiver.

Det er fortsat vores vurdering, at ændringer i parkeringsreglerne for ladepladser kan påvirke både udnyttelsen af og investeringsgrundlaget for ladeinfrastrukturen negativt. Denne vurdering gælder også det konkrete forslag om at ændre tidsbegrænsningen på kommunens ladepladser fra tre til fire timer.

Begrundelse

Vores vurdering af det konkrete forslag er baseret på data fra Norlys' ladestandere i Københavns Kommune. Vi har blandt andet undersøgt varigheden af ladesessioner, energi pr. ekstra times ophold samt betydningen af at forskyde grænsen for, hvornår "fri" parkering træder i kraft fra kl. 16 til 15, fordi tidsbegrænsningen ikke når at træde i kraft før den ophæves kl. 19.

Med den nuværende tidsbegrænsning kan vi se, at andelen af ladesessioner, som varer mere end tre timer, fordobles til 59 pct. fra kl. 15 til 16. Det er forventeligt, da ankomster kl. 16 ikke når at blive omfattet af tidsbegrænsningen og derfor kan blive holdende natten over.

Forslaget om at udvide tidsbegrænsningen vil flytte tidspunktet for denne grænse fra kl. 16 til kl. 15. Dermed reduceres det samlede tidsrum, hvor p-reglerne understøtter en høj omsætning af ladepladserne og giver flere bilister adgang til opladning. Samtidig viser vores data, at den marginale energitilførsel pr. ekstra times ophold er aftagende. En forlængelse af den tilladte parkeringstid vurderes derfor primært at medføre en højere belægning af ladepladserne, uden at dette i tilsvarende grad fører til mere opladning eller en mere effektiv udnyttelse af infrastrukturen.

Vi har forståelse for ønsket om at give elbilister større tidsmæssig fleksibilitet, men på baggrund af vores data vurderer vi, at den foreslåede ændring samlet set vil have en negativ effekt på udnyttelsen af ladeinfrastrukturen.

Hvis kommunen alligevel ønsker at undersøge muligheden nærmere, vil vi anbefale, at der gennemføres en tidsbegrænset forsøgsordning i et afgrænset område i samarbejde med ladeoperatørerne. Det vil give et bedre grundlag for at vurdere de faktiske konsekvenser for ladeadfærd, belægning og udnyttelse. I Norlys er vi naturligvis åbne for dialog om, hvordan vi i så fald vil kunne bidrage.

Edf

Tak for at række ud for at høre vores perspektiver. Det sætter vi pris på 😊

Fra vores perspektiv som ladeoperatør, så kan vi se både fordele og ulemper med ændringen. Du får nogle af dem her:

Fordele

- Det drejer sig primært om AC-ladere, hvor ladehastigheden typisk ligger på omkring 22 kW. For biler, der har behov for mere opladning, kan tre timer være på vippen til at give en fyldestgørende opladning. Så en ekstra time for disse brugere kunne betyde, at de reelt når at få en fuld, eller tilnærmelsesvis fuld opladning frem for at skulle afbryde før tid.

- Det vil reducere presset på disse brugere, hvilket kan mindske antallet af p-bøder og/eller klager over stress i forbindelse med opladning. Det gør det i det hele taget nemmere for disse brugere at kombinere opladning med et længere ærinde eller møde i byen, hvilket kan gøre ladepladserne mere attraktive at bruge

Ulemper

- Den største udfordring for os som ladeoperatør det er turnover på vores ladepladser. En længere tidsbegrænsning betyder i gennemsnit færre ladesessioner pr. dag pr. lader, hvilket i praksis kan gøre det sværere for brugere at finde en ledig ladeplads og for os at drive en sund forretning. Bemærk "kan", for det kan også være dette muligvis opvejes af den ekstra opladning fra brugere med behov for lang tids opladning. Det er svært at sige 😊
- Problematikken ses fx på brugere der lader deres biler bliver holdende på pladsen efter opladningen er færdig, hvor en længere tidsbegrænsning kunne forstærke dette problem
- Med flere elbiler på vejene stiger efterspørgslen på ladepladser hurtigere end udbuddet mange steder, så en stigning i parkeringstid kunne muligvis forstærke denne problematik

For at tage den lidt op i helikopteren så er der som sagt både fordele og ulemper. Jeg kunne forestille mig at operatører med flest kunder ville blive hårdest ramt af ændringen, men at det i det store hele ikke betyder det store så længe, det er fra 3 timer til 4 timer der tales om. 5 timer ville straks være værre 😊

Håber I kan bruge vores tanker, og tøv aldrig med at ræk ud med andre spørgsmål eller kommentarer.

Eon

Det vigtige for os er, at I bibeholder en tidsbegrænsning på pladserne, så der skabes noget rotation.

Derudover er det vigtigt for os, at der fortsat er krav om opladning på ladepladserne.

Fra vores stol ser vi ikke nogen konsekvenser ved at der ændres på, om elbilisten skal kunne holde på pladsen og lade i 3, 4 eller 5 timer.

Giv et ring hvis du vil drøfte ovenstående.

Clever

Det er stadig vores vurdering: *"I forhold til tidsbegrænsningen er det Clevers opfattelse, at en ladeplads ikke er en parkeringsplads, og en tidsbegrænsning skaber flow og mulighed for, at alle kan komme fra A til B. Vi anerkender dog, at man vil kunne sætte tiden op for*

tidsparkering, da det vil passe bedre med arbejdspladser, hvor man fx kommer kl. 08.00 og dermed flytter sin bil i frokostpausen kl. 12.00."

Tidligere høringssvar dec 2025

Dansk e-Mobilitet

"Københavns Kommunes P-regler med 3-timers parkering i tidsrummet kl. 8-19 drøftes i mange sammenhænge. Vi opfordrer generelt til, at regler skal være enkle, ensartede og overskuelige; og derfor opfordrer vi ikke til en ændring af reglerne.

Vi bemærker dog, at der hos flere er et ønske om 4-timers parkering i tidsrummet kl. 8-20. Det vil i relation til lademuligheder ikke være den store forskel på, om der er 3- eller 4-timers parkering; det vigtigste er, at der både er mulighed for tilstrækkelig opladning og jævnlig udskift ved ladestanderne, så disse ikke står ubenyttet i længere tid."

OK

"Hvis der skal fremhæves nogle konkrete actions points, så kunne det være følgende:

- Udskydelse af kommende udbud på ladestandere. Det sikrer, at elbilbestanden indhenter kurven på udrulning af ladestandere. Det vil give en større belægningsgrad på nuværende ladestandere, og kræve færre p-pladser optaget til elbiler, indtil behovet er der.
- Arbejde aktivt med at skabe et system der tillader at elbiler der holder uden at lade får en bøde. Det er vigtigt at ladestanderne bruges til at foretage opladninger, og ikke bare udnyttes til p-pladser for elbiler. KBH Kommune skal skabe en ensartet løsning, så forbrugerne kan føle sig sikre i deres opladning og dertilhørende p-krav på tværs af alle operatører.
- For at optimere forbruget af de nuværende ladestandere, kunne p-begrænsningen sættes til 4 timer. Nye ladestandere der opsættes har en lavere kW effekt ved fuld belægning, og dataene viser at kunderne ladere omkring 25 kWh. Det vil kræve 3,5 time ved fuldbelægning at opnå disse kWh. Dette vil sikre bilerne kan lade igennem, og derfor have bedre mulighed for at parkere på almindelige pladser fremfor at være tvunget til at oplade hele tiden.
- Udlade at skabe A og B grupper når det kommer til ladestandere. Jo flere der kan drage nytte jo bedre. Der vil naturligt ske en udskiftning hen over dagen, der skaber en god dynamik for besøgende, erhvervsdriven og beboere, der tilgodeser deres behov for opladning."

Norlys

"Parkeringsregler sikrer effektiv udnyttelse og investeringer i ladeinfrastrukturen

Tidsbegrænsninger og krav om opladning for parkeringspladser med

ladestandere er med til at sikre en høj udnyttelse af den eksisterende ladeinfrastruktur. Det betyder, at ladestandere ikke optager mere plads i byrummet end højest nødvendigt, og samtidig skaber det grundlag for private investeringer i udviklingen af ladeinfrastrukturen. Langsigtede og stabile vilkår i de kommunale udbud er ligeledes vigtige for at sikre private investeringer.

Det er Norlys' vurdering, at ændringer i parkeringsreglerne for elbilspladser kan påvirke både udnyttelsen af og investeringerne i ladeinfrastrukturen negativt. Dette er hverken i Københavns Kommunes eller ladeoperatørernes interesse, og derfor håber Norlys, at man fastholder de nuværende regler."

Clever

"Et forslag om at fjerne kravet om stikopladning og dermed give fossilbiler mulighed for at holde på ladepladser vil have store konsekvenser for ladebranchen samt nuværende og kommende elbilister.

Som ladeoperatør kan vi se, når der er et stik tilkoblet vores ladestandere, og hvis der er en opladning i gang. Hos Clever oplever vi, at belægningstiden i København er en af Danmarks højeste belægningsgrader – både i dags- og nattetimerne. Derfor er det klart, at ændringer af skiltningen kan få store konsekvenser for ladeoperatører.

En ændring vil have konsekvenser for både de nuværende indgåede aftaler, hvor det som ladeoperatør vil være endnu sværere at skabe en positiv businesscase. Derudover har vi indgået aftalerne med det håb om, at skiltningen og pladserne var til ladepladser.

For borgerne i København vil der kunne opstå mange frustrationer. Med vores app og andre ladeapps kan man se, om der er frie ladestandere – det vil man som elbilist køre efter. Giver man mulighed for, at blandt andet fossilbiler kan holde ved ladepladser, er det ikke sikkert, at man nedbringer trængslen som ønsket. Særligt ikke når der kommer flere elbiler på gaden i København i løbet af de næste par år.

For København vil den tænkte ændring af skiltningen altså medføre flere biler, der kører rundt og søger efter lademulighed, ligesom det helt givet vil betyde frustrationer og dårlige oplevelser ved ladestanderne, når en ikke-elbil blokerer en ladestander.

I forhold til tidsbegrænsningen er det Clevers opfattelse, at en ladeplads ikke er en parkeringsplads, og en tidsbegrænsning skaber flow og mulighed for, at alle kan komme fra A til B. Vi anerkender dog, at man vil kunne sætte tiden op for tidsparkering, da det vil passe bedre med arbejdspladser, hvor man fx kommer kl. 08.00 og dermed flytter sin bil i frokostpausen kl. 12.00."