



## BILAG 7

### Svar på spørgsmål om Handlingsplan for delebilisme 2022-2025 og Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025

Medlem af Borgerrepræsentationen Christina Sade Olumeko (Å) har den 29. april, 2. maj og 4. maj 2022 stillet følgende spørgsmål til Teknik- og Miljøforvaltningen i forbindelse med Teknik- og Miljøudvalgets behandling af indstillingerne "Handlingsplan for delebilisme 2022-2025" og "Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025".

#### Spørgsmål og svar

Spørgsmål 1 til 12 er vedrørende "Handlingsplan for delebilisme 2022-2025".

Spørgsmål 13 til 20 omfatter dels "Handlingsplan for delebilisme 2022-2025" dels "Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025."

1. *Hvor stor en andel udgør biltrafikken i dag af alle ture? (mål maks. 25%)?*

**Ad 1.** 31 %, jf. Mobilitetsredegørelse 2021 (tal fra 2020). Nye tal (for 2021) forventes forelagt Teknik- og Miljøudvalget medio juni 2022.

2. *Der ønskes et estimat af CO<sub>2</sub>-besparelsen på hhv. 1000, 1500, 2000 og 2500 el-delebilspladser, samt estimatet af betydningen for ovenstående mål om andel bilture i byen. Antagelsen bag beregningen er at alle delebilspladser vil blive brugt af delebiler. Fortrængningen vil afhænge af typen af delebil, men et gennemsnit vil være godt. Antallet af delebiler har ikke nødvendigvis påvirkning på andelen af bilture. Så der ønskes en opgørelse over, hvad CO<sub>2</sub>-besparelserne betyder for transportsektorens klimamål i vores klimaplan 2025.*

**Ad 2.** Hvis der anvendes samme metodik som i forbindelse med de beregninger, der ligger til grund for initiativer på mobilitetsområdet, der blev lagt op til forhandlingerne om budget 2022 (Mobilitetsanalyserne), vil effekten af omlægning af 1000-2500 konventionelle parkeringspladser til eldelebilspladser give ca. 500-1000 ton CO<sub>2</sub>-reduktion i 2025. Der skal dog tages forbehold for, at denne beregning er lavet for et år siden, hvilket betyder, at den nævnte reduktion forventeligt først vil kunne opnås i 2026. Forvaltningen har ikke opdaterede beregninger for 2025.

3. *Hvilke muligheder er der for at bruge rejsekort til at betale for en delebil uden fast stamplads.*

02-05-2022

Sagsnummer i F2  
2022 - 6713

Dokumentnummer i F2  
1308285

Sagsnummer i eDoc  
2022-0141766

Mobilitet, Klimatilpasning og  
Byvedligehold  
Islands Brygge 37  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

**Ad 3.** ShareNow oplyser, at Rejsekort var en del af deres løsning fra 2015 til 2018, hvor det blev anvendt som identifikationsmiddel for brugerne. På daværende tidspunkt ønskede de også at have en betalingsløsning igennem Rejsekort, men Rejsekort havde ikke muligheden. ShareNow har ikke forfulgt denne løsning, siden de i 2018 stoppede med samarbejdet med Rejsekort og gik over til 100% identifikation via appen. I forhold til at lave en løsning med betaling via Rejsekortet, hvilket forudsætter, at der er interesse fra Rejsekortet og fra delebilsoperatørerne, er der på nuværende tidspunkt den udfordring, at der ikke er direkte adgang for operatørerne til betalingsmidlet bag ved Rejsekortet.

4. *Hvad er mulighederne for, at pendlerkort til det offentlige også kan integreres med betaling af delebiler? Det ligger uden for, hvad der direkte kan beslattes i KK, men det ønskes stadig oplyst, hvad der (bredt set) politisk kan gøres for at skubbe på denne udvikling. Det er fx før set, at KK kan sende en opfordring til Movia om stop for spilreklamer m.v.*

**Ad 4.** Ift. Pendlerkort er der ifølge ShareNow tre muligheder for et pendlerkort i Movias område. Igennem Rejsekort, jf. svar på spørgsmål 3, eller igennem DSB eller DOTs app. Den overordnede udfordring ved integration med både Pendlerkort og Rejsekort består ifølge ShareNow i, hvem der påtager sig risiko for betalinger, som ikke går igennem den lovgivningsmæssige verifikation. Dette skyldes, at udbydere af delebiler uden fast stamplads ifølge lovgivning om udlejning af motorkøretøjer uden fører har ansvaret for verifikation af brugerne. Ifølge ShareNow vil det derfor skulle afklares, om de kan få lov at udlicitere dette ansvar til andre, og om Rejsekort eller Pendlerkort hos DOT er interesserede i at tjekke, om brugerne har kørekort.

5. *Vil det være muligt, at kommunen køber sig råderet over et nærmere fastsat antal delebiler med fast stamplads nær kommunens institutioner i dagtimerne på hverdage, så medarbejdere kan bruge delebilerne?*

**Ad 5.** Jævnfør initiativ 17 i Handlingsplan for delebilisme, anvender omkring 30 enheder i Københavns Kommune på forsøgsbasis delebiler. Der er så vidt vides ikke nogen enheder, der har fast råderet over et fast antal delebiler på faste dage/tidspunkter, da der i de konkrete tilfælde planlægges kørsel efter behov og ikke i faste intervaller. Det er dog en mulighed at købe sig ind på faste tider, men det er dyrt, hvis ikke tiderne bruges til reel kørsel.

6. *Et boligbyggeri i Roskilde Kommune har fået delebilsmedlemskab, som en del af huslejen. Projektlederen på projektet har i en artikel rost Roskilde Kommune for deres samarbejdet. Der ønskes et svar på, hvad Roskilde Kommune har gjort for at hjælpe projektet på vej, og hvad KK kan gøre både over for private og almene selskaber. Se her: <https://dit-roskilde.dk/delebil-foelger-med-paa-slagterigrunden/>*

**Ad 6.** Forvaltningen har været i dialog med Roskilde Kommune, der oplyser, at kommunen har haft stor andel i lokalplanen for Skoleslagteriet, hvor de for første gang skrev delebiler ind som et krav. Ifølge Roskilde Kommune var der rigtig meget dialog med både den private og den almene udvikler i processen, om hvordan det kunne skrives og administreres, da det var et fælles projekt.

Senere har Roskilde Kommune skrevet det på en anden måde i denne lokalplan for et bofællesskab i Viby Sjælland:

[https://dokument.plandata.dk/20\\_10251420\\_1614154798594.pdf](https://dokument.plandata.dk/20_10251420_1614154798594.pdf)

Roskilde Kommune vil umiddelbart vurdere, at følgende er den rigtige måde at gøre det på: De har fastsat en fast p-norm, hvor de samtidig har givet grundejere mulighed for at reducere antallet af p-pladser, hvis de etablerer en grundejerforeningsdrevet delebilsordning.

Forvaltningen ser en række juridiske uklarheder ved at nedsætte parkeringsnormen på baggrund af delebilordninger. Dette er beskrevet under svaret til spørgsmål 15.

7. *I lighed med ovenstående ønskes svar på, om KK som et personalegode kan stille delebilsmedlemsskab til rådighed for kommunens medarbejdere? Fx ligesom fitnessmedlemskab, frokostordning og andet som er normalt i virksomheder*

**Ad 7.** Teknik- og Miljøforvaltningen er - uafhængigt af handlingsplanen for delebilisme 2022-2025 - ved at undersøge mulighederne for at stille et delebilsmedlemsskab til rådighed for kommunens medarbejdere.

8. *Er KK i dag i dialog med nabokommuner om at etablere delebilspadser ved deres trafikknudepunkter og store firmaer? Det er vigtigt, at københavnske pendlere på lettest mulig vis kan bruge delebilen til pendling ud af byen.*

**Ad 8.** Kommunen er ikke i dialog med nabokommuner om delebiler ved trafikknudepunkter, men Teknik- og Miljøforvaltningen har i 2019 i samarbejde med bl.a. Region Hovedstaden og Movia udarbejdet et idéoplæg for indretning af Hans Knudsens Plads som et såkaldt multiskift, der fx kan indeholde pladser til delebiler og samkørsel. Ligeledes har kommunen i 2015 deltaget i et regionalt samarbejde om kollektiv trafik og delebiler, hvor også Ballerup, Herlev, Tårnby og Dragør kommuner deltog. Projektet omfattede udelukkende delebiler med fast stamplads, som sjældent bruges til pendling. I det hele taget er pendling et af de mindst hyppige formål for delebilister jf. handlingsplan for delebilisme 2022-2025, bilag 3 Analyse af delebilisme 2021.

9. *Kan der laves en helt kort redegørelse for, hvad reglerne i dag er for delebiler?*

**Ad 9.** *Delebiler med fast stamplads* (fx Letsgo, Kinto Share eller Gomore) har én reserveret stamplads pr. bil og tildeles en licens, der koster et administrationsgebyr på 200 kr. pr. bil. pr. år. Denne licens giver adgang til at parkere i hele byen med undtagelse af rød zone fra kl. 10-17 fra mandag til fredag. En delebil med fast stamplads hentes og afleveres det samme sted. Når medlemmer af en delebilsordning reserverer en bil, vil de under bookingen kunne se, hvor bilens stamplads er, og dermed hvor de skal hente og aflevere bilen. På nuværende tidspunkt er der oprettet 367 delebilspadser til delebiler med fast stamplads på offentlige veje i Københavns Kommune. Derudover har forvaltningen bestilt yderligere 23 delebilspadser med fast stamplads, som afventer etablering.

*Delebiler uden fast stamplads* (fx GreenMobility og Share Now) har ikke dedikerede p-pladser, som bilen skal hentes og afleveres på. For brugeren betyder det, at bilens placering findes via en app ved

bestilling, og at bilen kan afleveres et andet sted end der, hvor den er hentet, når bookingen afsluttes. Delebiler uden fast stamplads på el parkerer gratis i hele byen i lighed med andre elbiler, mens fossildrevne debiler uden fast stamplads betaler fuld gadeparkeringstakst via en anordning i bilen, hver gang de parkerer.

#### *Reservation af parkeringspladser til debiler*

Bekendtgørelse om Parkering på offentlige veje giver mulighed for at reservere parkeringspladser til debiler med og debiler uden fast stamplads. Debilene skal opfylde betingelserne i bekendtgørelsens § 9, før køretøjet kan defineres som en debil.

10. *Risikerer man med debilspladser til både debiler med og uden fast stamplads, at debilerne med stamplads ikke kan parkere på det faste sted?*

**Ad 10.** Det er korrekt, at hvis alle debiler kan parkere på alle debilspladser vil det medføre, at debiler med fast stamplads ikke længere kan være sikre på at have adgang til deres faste plads. Formålet med at have en fast stamplads vil således heller ikke længere kunne opfyldes.

11. *Kan man for at undgå ovenstående (som allerede i dag sker på debilspladser for debiler med fast stamplads) lave pladser, som er reserveret til de respektive firmaer med fast stamplads fx LetsGo? Eller evt. nummerplade, som firmaerne selv kan udskifte.*

**Ad 11.** Et sådan tiltag vil efter forvaltningens vurdering medføre en række administrative og økonomiske udfordringer for kommunen og besværliggøre debilordningernes mulighed for at foretage udskiftninger i deres flåde.

12. *Har forvaltningen en bekymring for, at kommunen gør parkeringen ret forvirrende med hele fire typer p-pladser udover de almindelige (plads m. fast stamplads, plads m/u stamplads, plads til elbiler, plads til elbiler der lader)?*

**Ad 12.** Forvaltningen er opmærksom på, at det skal være enkelt at forstå og håndhæve reglerne for parkering i Københavns Kommune. Samtidig er der en stigende efterspørgsel efter at reservere særlige pladser til bestemte køretøjer for at fremme anvendelsen af disse. Netop derfor har forvaltningen stort fokus på, at skiltningen på hver type plads er letgenkendelig og forståelig - inden for de rammer lovgivningen giver for at udforme den konkrete skiltning

13. *I planerne for debilisme og ladeinfrastruktur er det indstillet, at der laves en række parkeringspladstyper. Er det korrekt, at der vil være 4 typer parkeringspladser, hvis planerne vedtages? Foruden de almindelige og handicap og motorcykelpladser.*

**Ad 13.** Det er korrekt, at der i Handlingsplan for debilisme indgår to forskellige initiativer, der omhandler to typer af parkeringspladser til debiler: Parkeringspladser til debiler med fast stamplads, og parkeringspladser til el-debiler med og uden fast stamplads. Det er også korrekt, at der i Handlingsplan for ladeinfrastruktur indgår to initiativer, som omhandler to typer af elbilsparkepladser: Parkeringspladser til elbiler med ladeinfrastruktur og parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur.

For nuværende er det kun to af de nævnte fire parkeringspladstyper, som findes i Københavns Kommune: P-pladser reserveret til elkøretøjer

(som etableres med ladestandere) og p-pladser reserveret til delebiler med fast stamplads. De øvrige to typer etableres ikke automatisk ved vedtagelse af handlingsplanenerne. Hvis forvaltningen skal etablere parkeringspladser reserveret til el-delebiler med og uden fast stamplads samt parkeringspladser til elbiler uden ladeinfrastruktur, kræver det, at der bestilles et budgetnotat, og at der afsættes finansiering i forbindelse med de årlige budgetforhandlinger.

*14. Herudover, hvis ovenstående er korrekt, kan der være synergier i at tænke pladserne til elbiler sammen med pladserne til delebiler med og uden fast stamplads? Da bybilerne jo nærmest alle er elbiler. Og evt. i stedet hæve rammen til delebiler med fast stamplads og hæve rammen til elbiler.*

**Ad 14.** Elbilpladser kan anvendes af alle elbiler og plug-in hybridbiler og dermed af en bredere målgruppe. Det er derfor et værktøj, som kan bidrage til at omstille den samlede bilpark til grønnere køretøjer.

El-delebilpladser kan kun anvendes af delebiler, der kører på el (inkl. plug-in hybridbiler). Disse køretøjer vil derfor få endnu bedre muligheder for parkering, da de også kan parkere på elbilpladser (og almene p-pladser i øvrigt.) Det er derfor et værktøj, som til dels kan bidrage til at omstille flere borgere til at anvende delebilskøretøjer, som kun kører på el (eller plug-in hybriddelebiler). Det kan også anspore delebilfirmaerne til at udskifte deres bilpark til elkøretøjer.

De to typer af reserverede p-pladser har derfor forskellige formål. Det er korrekt, at elbilpladserne har den fordel, at de vil kunne anvendes af både el- og plug-in hybridbiler samt delebiler på el og plug-in hybriddelebiler. Hvis man fra politisk hold ønsker at begrænse, hvor mange forskellige slags p-pladser, der findes i byen, kan det derfor være en løsning at anvende denne type p-plads til at tilgodese begge typer biler.

Det er en politisk prioritering, hvilke køretøjer der er ønske om at fremme mest ved at reservere p-pladser til de enkelte formål og derved udnytte anvendelsen af p-pladserne i byen.

*15. KK har før givet dispensation til at nedsætte et antal parkeringspladser, da et bofællesskab hellere ville have delebiler og færre p-pladser. Hvordan kan Teknik- og Miljøudvalget bruge denne sag i andre lokalplaner eller byggesager med det formål at fremme delebilisme og minimere antallet af privatbiler i København. Se her:  
<https://ugeavisen.dk/amager/artikel/nybyggeri-i-%C3%B8restad-nej-tak-til-p-pladser>*

**Ad 15.** Udgangspunktet er, at i lokalplaner kan det alene fastsættes, hvor mange parkeringspladser, der skal opføres til et konkret byggeri. Den nuværende planlov giver ikke mulighed for i lokalplaner at regulere brugen af parkeringspladserne, herunder hvilken type af bil, der må benytte pladserne. Det er dermed ikke muligt at kræve i en lokalplan, at en grundejer reserverer et vist antal parkeringspladser til delebiler, eller opretter og opretholder en delebilordning af en vis kvalitet. Den manglende mulighed for at regulere brugen i en lokalplan indebærer, at der heller ikke ved en dispensation kan stilles betingelser om en bestemt brug af parkeringspladserne. Det gjorde sig også gældende i den nævnte sag, hvor der i Amager Vest blev givet dispensation til nedsættelse af parkeringsnormen. Det kan i den sammenhæng tilføjes, at der i forbindelse med Regeringens udspil til den igangværende revision af planloven er lagt op til at kunne øremærke grønne

parkeringspladser til el- og delebiler. Den nye planlov forventes forhandlet i efteråret 2022 og træder tidligst i kraft 1. januar 2023.

I den nævnte sag tog politikerne konkret stilling hertil, hvor der blev givet dispensation til nedsættelse af parkeringsnormen, så der blev anlagt 30 i stedet for 50 bilparkeringspladser til en kommende boligbebyggelse på Else Alfelts Vej. I indstillingen oplyste forvaltningen, at der ikke tidligere var meddelt dispensation til fravigelse af parkeringskrav på baggrund af delebilordninger. Forvaltningen havde således ingen erfaringer med, om en dispensation til en nedsat parkeringsnorm på baggrund af en delebilordning, fx efterfølgende ville medføre, at der var for få parkeringspladser i forhold til det reelle behov. Det indgik bl.a. i forvaltningens vurdering af sagen, at forvaltningen ikke efterfølgende kunne håndhæve, at delebilordningen blev opretholdt. Forvaltningen ville derfor bruge erfaringerne fra denne sag i vurderingen af hensigtsmæssigheden af lignende dispensationer i eventuelt fremtidige sager. Det kan hertil oplyses, at der endnu ikke er givet ibrugtagningstilladelse til byggeriet på Else Alfelts Vej, som dispensationen omhandler. Det har derfor ikke har været muligt at foretage en evaluering af dispensationen.

Derudover kan det oplyses, at Borgerrepræsentationen den 17. september 2020 besluttede, at Teknik- og Miljøforvaltningen, når en grundejer søger herom og efter en konkret vurdering, kan dispensere fra parkeringskrav i ældre lokalplaner, så normerne følger Kommuneplan 2019.

*16. Jf. en analyse fra forvaltningen vedr. antallet af elbiler frem til 2050 bl.a. (måske foranalysen til handleplanen), var det lidt uklart, hvad det forventes, at antallet af elbiler er fremover. Det forventes, at hele bilparken i Kbh. er 100% elbiler i 2050 (pga. et EU-mål). Men hvad forventes andelen at være i 2025, 2030 og 3035? Der er en graf i analysen med 3 forskellige scenarier, men det er opgjort i antal. Det ene scenarie (policy-scenarier) estimerer, at andelen er 20% i 2030. Konservativ skriver i en protokol, at de håber på, at hele bilparken er omstillet i 2030. Det er formentlig pænt urealistisk, og derfor ønskes det, at hele udvalget er informeret herom, så der ikke træffes beslutninger uden indsigt i den reelle udvikling.*

**Ad 16.** I spørgsmålet henvises der til analysen fra 'Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025', dvs. del 1 af handlingsplanen, som blev vedtaget i Borgerrepræsentationen 24. juni 2021.

Antagelsen i analysen var, at hele bilflåden i 2050 skal være omstillet, fordi Danmark har en målsætning om klimaneutralitet i 2050, samt at der er 750.000 elbiler nationalt i 2030 (baseret på regeringens estimer af de fastsatte nationale rammebetingelser). I Del 2 har forvaltningen vurderet, at usikkerhederne frem mod 2050 er så store, at det kan påvirke resultaterne, og forvaltningen har derfor valgt i højere grad at fokusere på 2030 og på den nationale målsætning med 1 mio. elbiler som fix-punkt.

Bilbestanden i København antages i analysen at udgøre 5% af den nationale bestand baseret på historiske observationer. Ud fra disse forudsætninger forventes antallet af elbiler i 2030 at udgøre ca. 26% af den samlede bilbestand nationalt, svarende til 50.000 i Københavns Kommune.

Der er ikke lavet fremskrivninger efter 2030 i den seneste analyse.

17. *Herudover, kan det digitale værktøj til monitorering af behov for ladestandere tænkes sammen med eksisterende platforme fx Giv et Praj. Så vi tænker de forskellige platforme sammen?*

**Ad 17.** Forvaltningen kan, hvis der er politisk ønske, undersøge mulighed for at anvende Giv et Praj til at melde ønsker ind om lokationer til ladestandere, som kan indgå i det kommende udbud. Forvaltningen har netop annonceret en anden web-baseret løsning, hvor borgere kan indmelde forslag til nye ladestandere i byen på et interaktivt kort, der viser både de nuværende og de kommende ladestandere. Linket findes på kommunens hjemmeside her: <https://www.kk.dk/ladestandere>  
Indmeldingerne vil blive vurderet i forbindelse med det kommende udbud af arealer til etablering af ladestandere.

18. *Der er flere initiativer i handlingsplanen for ladeinfrastruktur, som skal gøre det mere attraktivt at købe en elbil fx parkeringszoner til elbiler, fjerne tidsbegrænsning på parkering. Der savnes dog en vurdering af, hvad disse initiativer kan have af utilsigtede konsekvenser, samt om de overhovedet batter i det store billede.*

**Ad 18.** Forvaltningen vurderer, at tiltag til fremme af elbiler såsom gratis parkering og undtagelse for tidsbegrænsning i en periode vil kunne fremme omstillingen til elbiler i kommunen, men at tiltag som disse forventeligt ikke vil give hverken forbedret fremkommelighed eller lavere bilejerskab.

19. *Privatbilisme versus delebilisme: Der er store transaktionsomkostninger ved at skifte bil. Det betyder, at når man først har købt en bil, så skal der meget til, at man sælger den igen. Det er derfor bekymringen, at der igangsættes en masse initiativer, som fremmer udviklingen i antal privatbiler i byen. Vi ved fra analyser, at antallet stiger støt år for år, og der er allerede i dag problemer med trængsel. Der er derfor bekymring for, at handleplanen for delebilisme og initiativer til at fremme salget af elbiler modvirker hinanden. Det bedste for byen er, at vi får folk over i el-delebiler fremfor, at vi får folk til at købe elbiler. Det er fx initiativ 17 og 8, der synes at vippe balancen til den forkerte side. Har forvaltningen nogen umiddelbare tanker om det?*

**Ad 19.** Initiativerne i Handlingsplan for delebilisme bidrager forventeligt til, at flere ikke vil have behov for at købe deres egen bil, men kan få adgang til en bil til ture, hvor andre transportmidler ikke kan løse behovet. Handlingsplan for ladeinfrastruktur skal sikre en udbredelse af ladeinfrastruktur, der kan danne grundlaget for at eksisterende bilejere kan udskifte en fossil bil med en elbil eller at nye bilejere ved køb af bil vælger en elbil. Herved kan de københavnere (og andre), der vælger at have egen bil vælge en elbil frem for en fossildreven bil. Begge handlingsplaner understøtter udbredelsen af el-delebiler. Initiativet om "Forsøg med parkeringszone til nulemissionskøretøjer" indgår i begge planer og handler om at reservere eksisterende parkeringspladser kun til elbiler og derved bidrage til at skabe en hurtigere omstilling til elbiler. Det skaber således ikke flere parkeringspladser til private biler, og det giver samtidig el-delebiler en fordel, da de kan parkere i zonen. Tilsvarende betyder initiativet om fritagelse af elbiler fra krav om tidsbegrænsning, at flere kan vælge at skifte en fossilbil ud med en elbil for at kunne parkere længere end tre timer ved besøg i de tidsbegrænsede zoner. Det kan have den effekt, at personer, der før anvendte offentlig transport eller delebiler med fast stamplads i stedet vælger at købe en elbil, fordi de nu kan parkere den i området mere end tre timer.

Der er ingen af initiativerne i planen, der indbefatter etablering af flere parkeringspladser. De initiativer, der omhandler reservation af p-pladser, handler om omdannelse af eksisterende pladser, så de kan bruges af el og/eller delebiler og øger derfor ikke udbuddet af tilgængelige parkeringspladser generelt.

*20. Effekten af tiltagene: Er det mest af alt økonomi og antallet af ladestandere, der afgør, om man skifter til elbil. Har forvaltningen rent tentativt nogen ide om initiativ 17 og 8 vil fremme skiftet til elbiler i et signifikant omfang sammenlignet med det arbejde, der er med at implementere tiltagene?*

**Ad 20.** Initiativ 8 om "Forsøg med parkeringszone til nulemissionskøretøjer" vil i sig selv have en meget begrænset effekt ift. at fremme omstillingen til elbiler, men formålet med initiativet vil i højere grad være at fungere som pilotprojekt. Initiativ 17 om "Fritagelse af elbiler fra krav om tidsbegrænsning i de tidsbegrænsede zoner" vil primært have en effekt ift. at gøre det nemmere at anvende elbil og el-delebil indenfor Københavns Kommune, som kan finansieres inden for forvaltningens nuværende driftsramme. Initiativet forventes at have størst effekt på at omstille personer til elbiler i de kommende tidsbegrænsede zoner, som implementeres i 2022 og 2023. Det skyldes, at personer med ærinde i disse områder hidtil har kunnet parkere tidsbegrænset i området. Hvis de kun kan gøre det, hvis de kører i elbil, kan det anspore dem til at udskifte fossilbilen eller plug-in hybridbilen med en elbil.

Svaret er offentligt tilgængeligt på Teknik- og Miljøudvalgets dagsorden tilknyttet indstillingen, som svaret vedrører.

Peter Højer  
Vicedirektør