



## Orientering

Til Klima-, Teknik- og Miljøudvalget

### Årlig status på udrulning af el-delebilspladser

03-06-2026

Sagsnummer I F2  
2025 - 4680

Dokumentnummer i F2  
185590

Sagsnummer eDoc  
2025-0073531

#### Resumé

Denne årlige status orienterer om udrulning af antallet af el-delebilspladser og pladsernes anvendelse på baggrund af beslutning i Budget 2023 om at udrulle 1.000 el-delebilspladser. Samtidig orienteres om status på ordningen, hvor el-delebiler er undtaget fra tidsbegrænsningen på parkeringspladser med ladestandere. Status viser ud fra sensordata, at belægningen på el-delebilspladserne er lav, men at en del af pladserne også anvendes til hyppige kortvarige parkeringer. Samtidig er der visse variationer i anvendelsen, hvor pladser ved beboelse, kulturinstitutioner og pladser med ladeinfrastruktur tilknyttet har højere belægning.

#### Sagsfremstilling

Nærværende status er baseret på oplysninger og data fra el-delebilsoperatøren GreenMobility (bilag 2), sensorvirksomheden Sensade, der har opsat parkeringssensorer på pladserne (bilag 3) og forvaltningens egne optællinger (bilag 4). Nedenfor opsummeres konklusionerne fra datakilderne, som også er vedlagt som bilag.

#### El-delebilspladser og el-delebiler

Der er oprettet 963 el-delebilspladser pr. 1. januar 2026. Der er 1.244 aktive bydækkende el-delebilslicenser udstedt af Københavns Kommune pr. 20. januar 2026. GreenMobility oplyser til forvaltningen, at det forventes, at der i løbet af 2026 vil være ca. 1.350 el-delebiler. I bilag 1 fremgår en oversigt over udviklingen af el-delebiler siden 2022.

#### Aktører og brugen af pladserne

På nuværende tidspunkt er det kun virksomheden GreenMobility, der er aktiv operatør på markedet for debiler uden fast stamplads, de såkaldte freefloating debiler. Derfor er den årlige status baseret på data fra Greenmobility og ikke fra andre debilsoperatører.

Der er dog flere aktører, som kan benytte el-delebilspladserne. Det kræver, at bilerne er godkendte debiler og kører på el. Private personer, som låner en bil af naboen, deler en bil med en anden familie eller lignende, må ikke anvende el-delebilspladserne. De godkendte debilsklubber i Københavns Kommune er:

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

- GreenMobility
- Hyre
- Kinto
- Relok
- GoMore (kun GoMore delebil og ikke nabo-til-nabo biler)

### **El-delebiler undtaget fra tidsbegrænsningen ved ladestandere**

På Teknik- og Miljøudvalgets møde den 24. februar 2025 blev det vedtaget, at el-delebiler undtages fra tidsbegrænsningen på parkeringspladser med ladestandere. Det blev samtidig besluttet, at evalueringen af beslutningen skal indgå i den årlige status af el-delebilspladser med henblik på at tage stilling til behovet for at forlænge beslutningen i forbindelse med den sidste evaluering i 2027.

GreenMobility har i den forbindelse fremsendt data til forvaltningen vedrørende brugen af offentlige ladestandere (E.ON) i Københavns Kommune. Data viser, at 81,3 procent af GreenMobilitys opladninger gennemføres på under tre timer, samt at ved udgangen af 2025 er den gennemsnitlige opladningstid på lokationer med tre timers tidsbegrænsning 3 timer og 9 minutter (bilag 2).

Forvaltningen vurderer, at der fortsat er grundlag for at undtage el-delebilerne for tidsbegrænsningen.

I næste års status i 2027 vil også indgå en evaluering el-debilernes undtagelse fra tidsbegrænsningen ved ladestandere med henblik på at tage stilling til behovet for at forlænge beslutningen.

### **Anvendelsen af el-delebilspladserne**

Nedenfor opsummeres konklusionerne fra de forskellige datakilder.

#### *GreenMobility om af anvendelsen af el-delebilspladser (bilag 2)*

Siden de nye pladser begyndte at blive oprettet, har GreenMobility (GM) set en samlet markant stigning i antallet af ture til og fra pladserne. GM forventer, at udviklingen fortsætter.

#### *Sensade om anvendelsen af el-delebilspladser (bilag 3)*

Sensor-virksomheden Sensade har fået tilladelse til opsætning af 1.000 sensorer på el-delebilspladserne. Som led i tilladelsen skal Sensade årligt fremsende en rapport, der dokumenterer brugen af pladserne.

Sensades rapport bygger på sensordata fra 440 parkeringssensorer fordelt rundt om i byen fra november 2025 til januar 2026. Derudover har Sensade gennemført en stikprøvekontrol.

Samlet set konkluderer Sensade, at el-delebilspladserne generelt anvendes i begrænset omfang og at der ikke er et vedvarende pres på kapaciteten.

#### *Forvaltningens data for anvendelse af el-delebilspadser (bilag 4)*

I forbindelse med den årlige status har forvaltningen valgt at gennemføre en stikprøvekontrol af lovlige og ulovlige parkeringer. Herudover har forvaltningen foretaget en selvstændig opgørelse af belægningsgrader pba. sensordata fra Sensade med henblik på at belyse konkrete forhold.

Undersøgelserne viser, at den gennemsnitlige belægning på de optalte pladser er ca. 30% og varierer kun i begrænset omfang hen over døgnet. Overordnet er belægningen lav, men relativt stabil.

Belægningen er generelt højere i Indre By og på Vesterbro og lavere på Nørrebro og især Østerbro.

Pladser ved beboelse og kulturaktiviteter har højere belægning end gennemsnittet, mens pladser ved knudepunkter har lavere belægning. Tidspunktet for oprettelse af pladserne har ikke væsentlig betydning for belægningen

Forvaltningen har desuden analyseret belægningen på el-delebilspadser med ladestander, hvor der foreligger sensordata. Der er pt. opsat ladestander på 16 lokationer, hvilket svarer til 64 el-delebilspadser. På 11 målte lokationer med ladestander, viser sensordata, at belægningen på 9 ud af 11 lokationer er højere end det samlede gennemsnit for alle målte el-delebilspadser. Der kan således være en tendens til højere belægning på el-delebilspadser med ladestander.

Der tages dog forbehold, da det ikke kan dokumenteres, om det er el-delebiler, der holder og lader.

#### **Opsummering om anvendelsen af el-delebilspadserne**

Ud fra de tilgængelige data kan anvendelsen af el-delebilspadserne måles både ud fra *belægningen* og *aktiviteten*.

##### *Belægningsprocenten er lav*

På tværs af de datakilder, forvaltningen har til rådighed ved denne status, er der konsensus om, at belægningsgraden er forholdsvis lav; mellem ca. 20% og 30% afhængigt af opgørelsesperiode og -metode.

Sensade opgør (bilag 3) belægningsprocenten til 22,7% over hele døgnet på tværs af perioden uge 44 til uge 4. Ud fra en stikprøve skønner Sensade, at 1/3 af belægningen henføres til el-delebiler. Resten er ulovlig parkering.

Forvaltningen opgør (bilag 4) belægningsprocenten til mellem 29% og 32% baseret på stikprøve og data fra sensorerne for perioden 26. januar - 3. februar på udvalgte tidspunkter af døgnet svarende til tidspunktet for parkeringstællingerne. Forvaltningen finder, at 4/5 af belægningen på de udtagne el-delebilspadser kan henføres til el-delebiler.

Forvaltningens gennemgang af data peger også på, at nogle typer af pladser anvendes mere end andre: Pladser med ladestanderinfrastruktur har generelt en højere belægningsprocent end gennemsnittet. Og pladser i beboelsesgader og ved kulturinstitutioner har en højere belægningsprocent end gennemsnittet.

*Ankomster og afgang indikerer hyppigere anvendelse end belægningsprocenten*

Anvendelse af el-delebilspladser kan også belyses gennem aktivitet i form af til- og afgang på pladserne i løbet af en dag. Data fra GreenMobility (bilag 2) viser, at det samlede antal ture til/fra el-delebilspladserne har været stigende i takt med oprettelsen af de nye pladser, særligt i 2025. Det gennemsnitlige antal ture pr. plads lå imidlertid stabilt gennem 2025 på ca. 8 ture pr. lokation pr. dag.

Sensades data viser, at i områder med lavere belægning holder bilerne parkeret i kortere tid ad gangen. Jo højere belægning, jo længere tid holder det enkelte køretøj på pladsen. En længere parkeringstid indikerer, at køretøjet ikke er i brug. Jo mere bilen er i brug, jo bedre udnyttelse af den enkelte plads som ressource.

Belægningen er generelt lav, men varierer over døgnet, og der er også variationer mellem områderne. I dagtimerne er belægningen generelt lavere, hvilket indikerer, at bilerne i højere grad er i brug i dagtimerne. Om natten er belægningen højere i brokvartererne (op til 30%), mens den er lavere i Indre By (ca. 15-20 %). Det indikerer, at bilerne er kørt ud af Indre By og holder natten over i brokvartererne.

Der er en sammenhæng mellem belægningsgrad og til-og-afkørsel. Jo lavere belægning, jo flere ankomster/afgange, hvilket kunne tyde på, at pladserne udnyttes bedst, der hvor belægningsgraden er lav.

Analysen viser, at der er mindre aktivitet på pladserne om natten, men belægningen er stadig lav. Dette kan indikere, at udbuddet er for stort og/eller at brugerne parkerer på øvrige pladser frem for el-delebilspladserne.

Lena Kongsbach  
Vicedirektør



## Bilag 1

### Udrulning af el-delebilspladser 2023-2025

Bilaget indeholder oversigter over udrulning af el-delebilspladserne pr. bydel (tabel 1), oversigt over udrulning af el-delebilspladserne fra sommer 2025 (tabel 2), udviklingen i antal el-delebiler (tabel 3) samt et oversigtskort over placeringen af el-delebilspladserne i byen (tabel 4).

12-02-2026

Sagsnummer I F2  
2025 - 4680

Dokumentnummer i F2  
185590

Sagsnummer eDoc  
2025-0073531

Tabel 1. Oversigt over udrulning af el-delebilspladserne pr. bydel

Bydel	Oprettet i 2023	Oprettet i 2024	Oprettet i 2025*	I alt etableret pr. 01.01.2026*
Amager Øst	6	28	60	94
Amager Vest	2	20	52	74
Bispebjerg	8	8	52	68
Brønshøj-Husum	2	0	12	14
Indre By	16	48	128	192
Nørrebro	4	28	88	120
Valby	6	8	47	61
Vanløse	6	12	20	38
Vesterbro	20	32	52	104
Østerbro	22	44	132	198
Total	92	228	643	963

\*Tallene er fra 1. januar 2026

Tabel 2. Oversigt over udrulning af el-delebilspladserne fra sommer 2025

	Oprettet pr.				
	1. sep. 2025	1. okt. 2025	1. nov. 2025	1. dec. 2025	1. jan. 2026
Antal	402	662	745	837	963

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

### Antal el-delebiler

I mobilitetsredegørelserne findes tal for antallet af el-delebiler uden fast stamplads i København\*. I tabel 3 er indsat en oversigt:

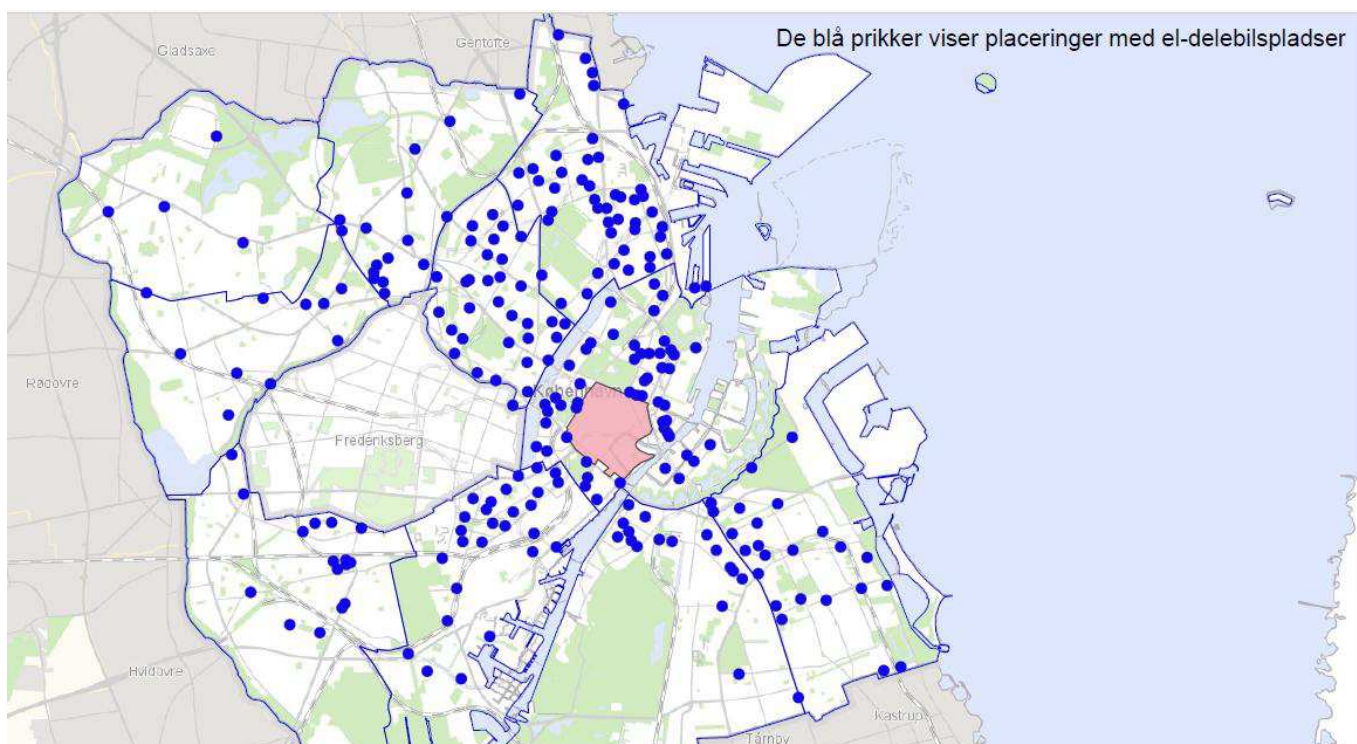
Tabel 3. Antal el-delebiler

Ultimo 2022	Ultimo 2023	Ultimo 2024	Ultimo 2025	Forventet 2026
1122	1122	1264	Ca. 1250	Ca. 1350

\*Tallene er baseret på indmeldinger fra de pågældende delebilsoperatører. I forbindelse med besvarelsen af forespørgslen er indhentet tal for 2025 og 2026 hos GreenMobility. Tallet for 2026 er hvad GreenMobility oplyser til forvaltningen om hvor mange el-delebiler GM regner med at komme op på i 2026.

### Geografisk placering af pladserne

Tabel 4. Kort over el-delebilspladser i Københavns Kommune



Tabel 5. Placering af el-delebilspladserne

<b>Bydel</b>	<b>Pladser i boliggader</b>	<b>Pladser ved trafikaleknudepunkter</b>	<b>Pladser ved kulturinstitutioner</b>
Amager Vest	64	10	0
Amager Øst	48	42	4
Bispebjerg	52	16	0
Brønshøj-Husum	12	2	0
Indre By	78	74	40
Nørrebro	104	16	0
Valby	31	30	0
Vanløse	20	18	0
Vesterbro-Kongens Enghave	38	54	12
Østerbro	116	70	12
<b>Total</b>	<b>563</b>	<b>332</b>	<b>68</b>



## Bilag 2

### GreenMobility status 2025

12-02-2026

#### Resume

Forvaltningen har den 23. januar 2026 modtaget to mails fra GreenMobility, som indeholder deres status på brugen af el-delebilspladserne samt data vedrørende brugen af offentlige ladestandere (E.ON) i Københavns Kommune.

Sagsnummer I F2  
2025 - 4680

Dokumentnummer i F2  
185590

Sagsnummer eDoc  
2025-0073531

Nedenstående er kopieret direkte fra disse mails.

#### Status fra GreenMobility om af anvendelsen af el-delebilspladser (kopieret fra mail fra GreenMobility til forvaltningen den 23. januar 2026)

I takt med at flere af de nye pladser er blevet oprettet, har vi set en markant stigning i brugen af el-delebilspladserne. Til trods for den markante stigning mener vi at vi kun har set starten på, hvad pladserne kan bære af aktivitet og forventer fortsat at se en stigning i antallet af borgere som anvender pladserne fremadrettet.

I slutningen af 2025 er vi kommet op på ca. 9.000 ugentlige kørsler til og fra el-delebilspladserne. 9.000 kørsler om ugen bliver til 468.000 kørsler om året, hvilket vil sige at vi kigger ind i at pladserne på nuværende tidspunkt bliver brugt af borgere 468.000 om året. Vi har kommunikeret at vi vokser med 8-12% om året og det kombineret med en øget brug af pladserne betyder at vi forventer et endnu højere tal i 2026.

#### Nedenfor en lille opsummering af vores udfordringer, som det pt. ser ud:

- Pladser, som ikke har været tilgængelige af den ene eller anden årsag fx. spærring af pladser til byggemateriel, hærværk mod skilte, øvrige biler der parkerer). Dette påvirker den generelle brug, da det kan være behæftet med usikkerhed om der egentlig er en plads ledig (se vedhæftede PDF med billeder)
- Det tager tid af få brugerne overbevist om at de godt må bruge en p-plads, hvis den er skiltet som "el-delebilsplads". Vi har brugt flere år på at forklare dem at de netop ikke må bruge delebilspladser (Hvilket de fortsat ikke må ved pladser med skiltningen "delebiler med fast stamplads"). Derfor er det svært

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

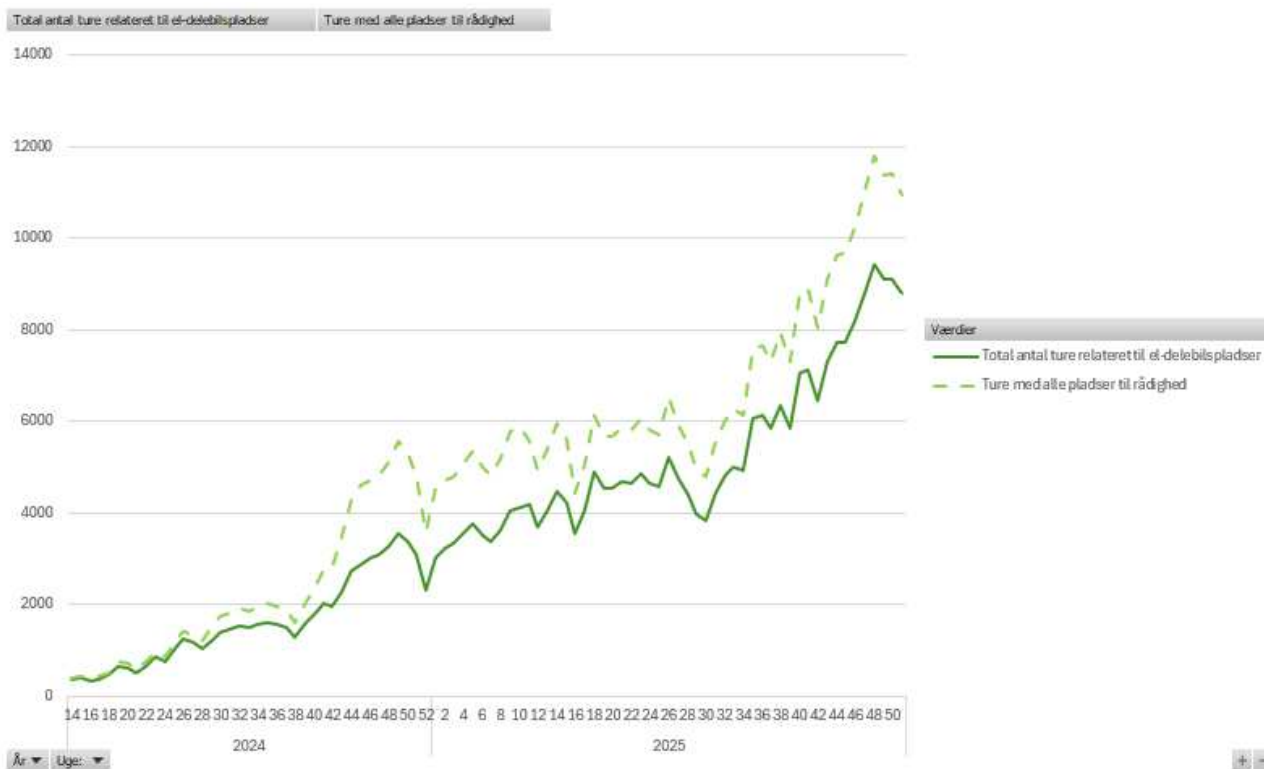
for dem at forstå at de nu gerne må bruge én type af delebilspladser.

- El-delebilspladser, som er blevet klar til brug, er først blevet færdigmeldt lang tid efter. Dette har gjort os ude af stand til at udnytte pladserne optimalt, så snart de er oprettet og skabt et forkert billede af manglende brug af pladserne eftersom vi ikke har kunnet få oplyst fra KK at pladserne var færdigmeldt.

En sidste vigtig note er opfattelsen af, hvorvidt pladserne ser ud til at blive brugt eller ej. Styrken ved disse pladser er jo netop at biler ofte holder der i kort tid af gangen, før de bliver taget af en ny borger. Derfor kan 4 pladser servicere mange forskellige biler i løbet af en enkelt dag og derfor kan det se ud som om de står tomme, selvom de bliver anvendt meget mere end andre pladser i samme område. Et af de helt centrale punkter, for at brugen af disse pladser kan fortsætte med at stige, er at man kan føle sig sikker på at kunne parkere bilen fx. en sen torsdag aften eller en tidlig mandag morgen, så el-delebilen kan blive et endnu mere pålideligt og trygt middel til transport, og på den måde erstatte endnu flere privatbiler.

#### **Samlet antal ture til/fra pladserne:**

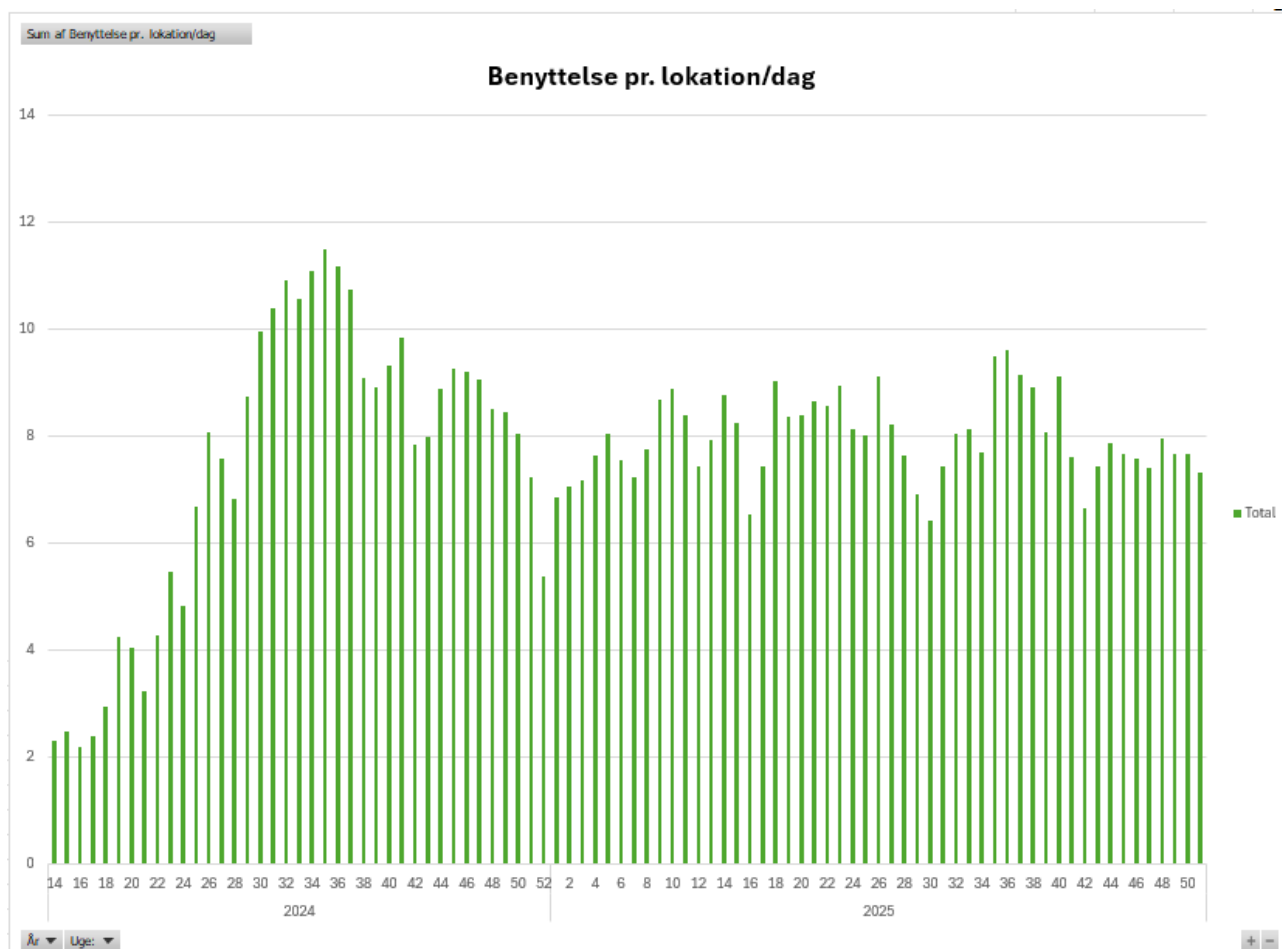
Siden de nye pladser startede med at blive oprettet har vi set en stor samlet stigning i ture til/fra pladserne. Hvis pladserne havde været mere tilgængelige, er vores vurdering dog at vi kunne have fået mere ud af dem. Nedenfor ses en linje med det ugentlige antal ture og en linje (stiplet) med det antal ture vi mener der kunne have været, hvis tilgængeligheden havde været 100%. Nedenstående betyder reelt set at pladserne benyttes af borgere over 9.000 gange - på ugentlig basis. Vi forventer at udviklingen fortsætter, så el-delebilspladserne i udgangen af 2026 kan dække mere end 14.000 ugentlige transportbehov.



### Benyttelse af de enkelte lokationer:

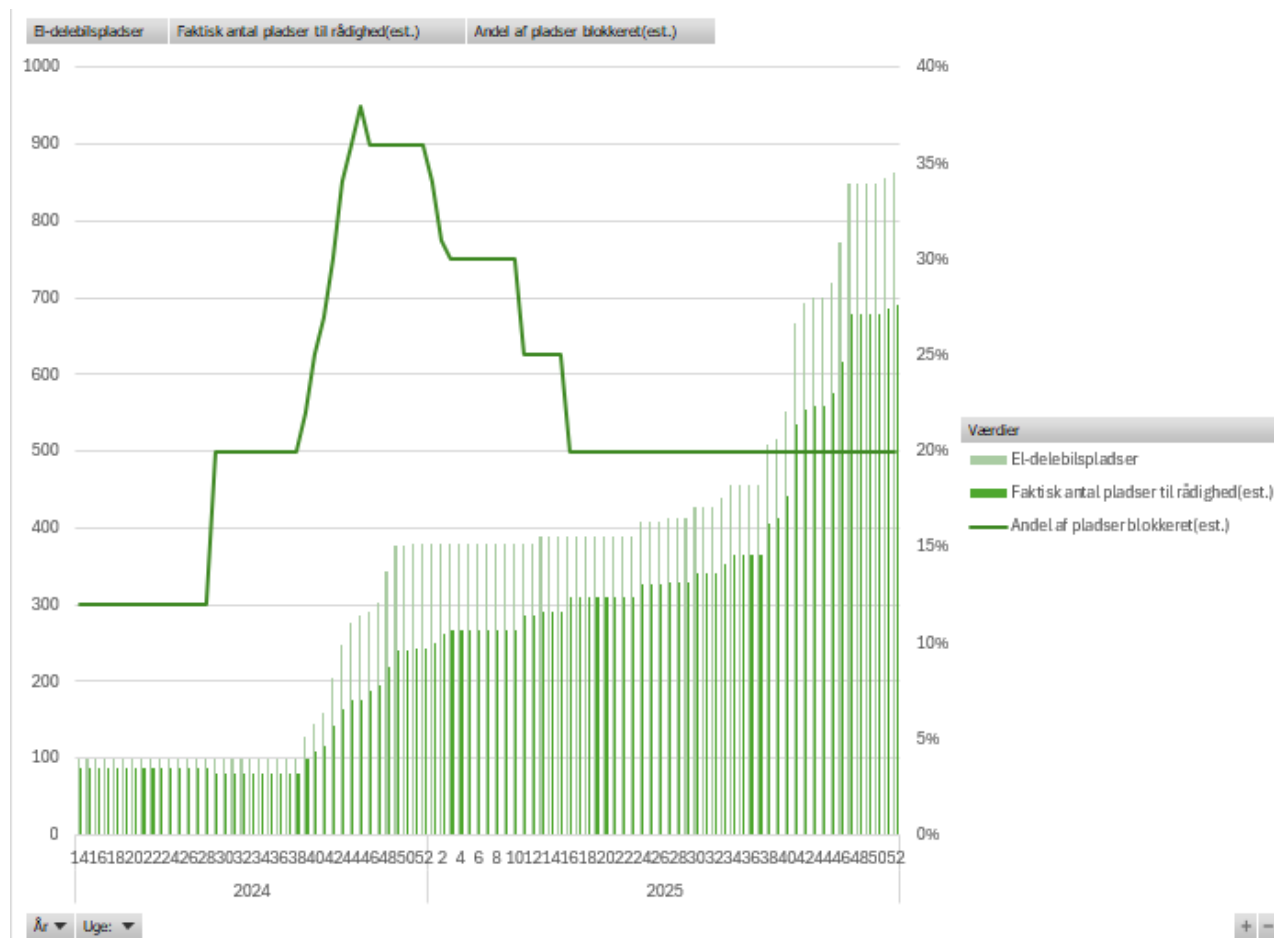
Benyttelsen af lokationerne har ligget på 8 hele 2025, hvilket betyder at de i gennemsnit er brugt af ca. 8 borgere på daglig basis.

De 10 mest aktive lokationer blev i 2025 i gennemsnit brugt mere end 18 gange dagligt.



#### Udvikling i antal el-delebilpladser:

Udviklingen i det totale antal el-delebilpladser er lavet ud fra, hvornår vi er blevet gjort bekendt med pladserne, imens det reelle antal tilgængelige pladser er blevet estimeret ud fra vores oplevelser i den daglige operation. Når vores ansatte på gaden placerer biler på pladserne, oplever de ofte at én eller flere pladser er optaget af enten cykler, håndværkere eller private bilister. Desuden har der konsekvent været minimum 5 lokationer med el-delebilpladser som ikke har kunnet bruges enten pga. vejarbejde eller pga. skilte som har været udsat for hærværk.



## Status fra GreenMobility om brugen af de offentlige ladere (kopieret fra mail fra GreenMobility til forvaltningen den 23. januar 2026)

På de vedhæftede tabeller finder du tal på brugen af Eon offentlige ladestandere i Københavns kommune.

Tallene viser opladninger i perioden 01-10-2025 til 31-12-2025, samt de tal vi leverede med baggrund i november måned 2024.

Siden sidste opdatering har der været øget fokus på at bruge Eon ladestandere, plus at vi har haft en generel vækst, hvorfor der er et markant højere antal opladninger/måned, som vi kan måle på.

Siden sidste år har vi udmærket os, ved at de biler vi har sat til opladning, forholdsmæssigt har holdt kortere tid ved ladestanderne, end de gjorde i november 2024.

Vi ser fortsat et stærkt behov for at kunne holde udover de 3 timer, da vores biler i nogle tilfælde har behov for at kunne lade i mere end 3 timer - fx tager en el-varevogn og en Renault Zoe op til 6 timer at oplade.

Hvis ikke vi har mulighed for at lade el-delebilerne i mere end 3 timer så kan vi ikke opretholde en el-delebilsordning i København.

Som det fremgår af den vedhæftede tabel anvender GreenMobility (eller vores kunder), fortsat ikke pladserne til langtidsparkering.

Opladninger Eon (Københavns kommune)	Antal	Andel
Parkering udenfor tidsrestriktion:	721	43.2%
Parkering under 3timer i tidsrestriktion:	1311	78.6%
Parkering under 6timer i tidsrestriktion:	1541	92.4%
Parkering under 12timer i tidsrestriktion:	1643	98.5%
<b>November total:</b>	<b>1668</b>	<b>100.0%</b>
Total gns, hvis opladningen har fundet sted indenfor tidsrestriktion:	3 timer 20 minutter	
Opladninger Eon (Københavns kommune)	Antal	Andel
Parkering udenfor tidsrestriktion:	9026	45.6%
Parkering under 3timer i tidsrestriktion:	16092	81.3%
Parkering under 6timer i tidsrestriktion:	18307	92.5%
Parkering under 12timer i tidsrestriktion:	19541	98.7%
<b>Oktober 2025 - december 2025 total</b>	<b>19792</b>	<b>100.0%</b>
Total gns, hvis opladningen har fundet sted indenfor tidsrestriktion:	3 timer 9 minutter	



## Bilag 3

### Data fra parkeringssensorer - rapport fra Sensade

30-03-2026

#### Resumé

Forvaltningen har i januar 2026 modtaget en rapport fra sensorvirksomheden Sensade, som har fået tilladelse til opsætning af 1.000 sensorer på el-delebilspadserne. Som led i tilladelsen skal Sensade årligt fremsende en rapport, der dokumenterer brugen af pladserne. Sensades rapport bygger på sensordata fra 440 parkeringssensorer fordelt rundt om i byen fra november 2025 til januar 2026. Derudover har Sensade gennemført en stikprøvekontrol. Samlet set konkluderer Sensade, at el-delebilspadserne generelt anvendes i begrænset omfang og at der ikke er et vedvarende pres på kapaciteten.

Sagsnummer I F2  
2025 - 4680

Dokumentnummer i F2  
185590

Sagsnummer eDoc  
2025-0073531

Nedenstående er kopieret direkte fra denne rapport.

#### Sagsfremstilling

##### Samlet belægningsgrad for 01.11.25 - 18.01.26

"Den samlede belægningsgrad på el-delebilspadserne er 22,7 %. Ulovlig parkering udgør 14,5 %, mens GreenMobility-biler kun står for 8,2 % af belægningen."

##### Samlet parkeringstid

"Parkeringstidsdata viser et tydeligt tidsmæssigt mønster. I nat- og tidlige morgentimer er den gennemsnitlige parkeringstid meget kort og ligger typisk mellem 5 og 10 minutter. Fra morgen til tidlig eftermiddag stiger den gennemsnitlige parkeringstid svagt, men forbliver relativt lav, generelt mellem 10 og 30 minutter.

I de sene eftermiddags- og aftentimer øges den gennemsnitlige parkeringstid yderligere til omkring 40-60 minutter. Dette mønster er gennemgående for alle ugens dage, med en svag øgning torsdag og fredag aften.

Sammenholdt med den lave belægningsgrad indikerer parkeringstidsmønstret, at langt størstedelen af parkeringerne er kortvarige. En mindre andel af længere parkeringer i aftentimerne bidrager til at øge den gennemsnitlige parkeringstid. Samlet set peger dette på en begrænset og sporadisk anvendelse af el-delebilspadserne

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

snarere end et konstant pres på kapaciteten. Den samlede gennemsnitlige parkeringstid er 24,4 minutter på tværs af hele perioden.”

#### Gennemsnitlig parkeringstid

”Den gennemsnitlige parkeringstid følger et næsten identisk døgnmønster i alle byområder. Parkeringerne er meget korte i nat- og morgentimerne og stiger gradvist frem mod eftermiddag og aften. I aftentimerne ses de længste parkeringer.

Forskellene mellem områderne er dog begrænsede. Det overordnede billede er, at el-delebilspadserne anvendes ensartet på tværs af kommunen og primært til kortvarige ophold. Anvendelsen varierer mere med tidspunkt på døgnet end med geografisk placering.”

#### Sensades konklusion:

”Analysen viser, at el-delebilspadserne i Københavns Kommune generelt anvendes i begrænset omfang. Den lave belægningsgrad og de korte parkeringstider peger på, at anvendelsen primært er sporadisk og kortvarig, snarere end udtryk for et vedvarende pres på kapaciteten.”



## Bilag 4

### Forvaltningens undersøgelse af belægning og stikprøve for lovlig/ulovlig parkering

12-02-2026

Sagsnummer I F2  
2025 - 4680

Dokumentnummer i F2  
185590

Sagsnummer eDoc  
2025-0073531

#### Resumé

Dette bilag indeholder en gennemgang af forvaltningens egen undersøgelse af belægningen på el-delebilspladserne, samt en stikprøve af lovlig/ulovlig parkering, som forvaltningen har fået foretaget ultimo januar 2026. Notatet konkluderer, at belægningsgraden ligger lidt højere end i Sensades opgørelser, og at omfanget af lovlige parkeringer udgør 4/5 af de registrerede parkeringer. Notatet viser også, at pladser med lav belægning godt kan have en hyppig udskiftning af køretøjer, hvilket tilsiger et bredere syn på anvendelsen end blot belægningsprocenter. Endelig viser notatet at nogle pladser bruges mere, fx pladser med ladeinfrastruktur og pladser i beboelsesområder – om end sidstnævnte forskel er minimal.

#### Sagsfremstilling

I forbindelse med den årlige status har forvaltningen valgt at gennemføre en stikprøvekontrol af lovlige og ulovlige parkeringer. Herudover har forvaltningen foretaget en selvstændig opgørelse af sensordata fra Sensade med henblik på at belyse konkrete forhold. Data er indsamlet fra 12 lokationer med fire pladser hver i perioden 26. januar 2026 til 3. februar 2026. I perioden indgik fire lokationer (16 pladser) i Indre By, to lokationer (8 pladser) på Nørrebro, tre lokationer (12 pladser) på Vesterbro og tre lokationer (12 pladser) på Østerbro. Pladserne er optalt kl. 11, kl. 17 og kl. 20.

#### Konklusioner

Forvaltningens analyse af egne optællinger samt analyse af sensordata viser, at belægningen overordnet er lav og relativt stabil. Forvaltningens optællinger – modsat Sensades stikprøve – viser, at størstedelen af parkeringerne på pladserne var foretaget af el-delebiler. Belægningen er i gennemsnit en smule højere i visse dele af byen og ved pladser placeret ved beboelse, men der er ikke tale om markante variationer. El-delebilspladser med ladestander benyttes oftere end pladser uden ladestander.

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

Endvidere kan Sensades registreringer af ankomster/afgange til pladserne indikere, at pladserne i dagtimerne er mere effektivt udnyttet, selvom de fremstår med lav belægning.

- Den gennemsnitlige belægning på de optalte pladser er ca. 30% og varierer kun i begrænset omfang hen over døgnet. Overordnet er belægningen lav, men relativt stabil.
- Af de registrerede parkeringer var ca. 81 procent lovlige og ca. 19 procent ulovlige. Andelen af lovlige parkeringer er højere i dagtimerne og falder i aften- og nattetimerne
- Belægningen er generelt højere i Indre By og på Vesterbro og lavere på Nørrebro og især Østerbro. Omvendt er andelen af lovlige parkeringer relativt højere på Østerbro og Nørrebro.
- Pladser ved beboelse og kulturaktiviteter har højere belægning end gennemsnittet, mens pladser ved knudepunkter har lavere belægning. Tidspunktet for oprettelse af pladserne har ikke væsentlig betydning for belægningen
- På 9 ud af 11 lokationer med ladestander er belægningen højere end det bydækkende gennemsnit. Der tages dog forbehold, da det ikke kan dokumenteres, om det er el-delebiler, der holder og lader.
- Analysen af Flow-index og ankomst-/afgangsdata viser en omvendt sammenhæng mellem belægning og aktivitet: Lav belægning er ofte forbundet med mange ankomster og afgange samt flere fulde parkeringscykluser. Det indikerer, at pladserne i dagtimerne kan være effektivt udnyttet, selv om de fremstår med lav belægning.

### Belægningsprocent

Forvaltningen har beregnet en belægningsprocent for de 12 optalte lokationer, hvor forvaltningen også har lavet stikprøvekontrol. Derudover har forvaltningen foretaget en særskilt analyse af tidsrummene kl. 11, kl. 17 og kl. 20, svarende til de tidspunkter, hvor der samtidig blev foretaget optælling af lovlige og ulovlige parkeringer på pladserne. Belægningen på de pladser, som forvaltningen selv har optalt, er i gennemsnit ca. 30 procent og varierer kun i begrænset omfang hen over døgnet. Se Tabel 1.

*Tabel 1. Belægning i gennemsnit, på tværs af forvaltningens egne tællinger i perioden 26.01.2026 til 03.02.2026*

Tidspunkt	Belægning	Sensade data 15.01.2026 til 18.01.2026
Gennemsnit Døgnet	30,14%	23,51%
Gennemsnit Kl. 11	29,44%	21,77%
Gennemsnit Kl. 17	29,35%	23,05%
Gennemsnit Kl. 20	31,7%	24,72%

*Kilde: Forvaltningens egne tællinger og data fra Sensades parkeringssensorer.*

### Tællinger af lovlige og ulovlige parkeringer

På de 12 lokationer, forvaltningen har optalt i perioden 26. januar 2026 til 3. februar 2026, foreligger der data fra i alt 876 optalte el-delebilspladser, som er besøgt flere gange dagligt. Ud af de 876 optalte

pladser blev der registreret 264 parkeringer i tælleperioden. Heraf var 215 lovlige parkeringer med el-delebiler, mens 49 var ulovlige parkeringer. De resterende 612 optalte pladser var således tomme. Dette viser, at 81,43 procent af de registrerede parkeringer var lovlige, mens 18,56 procent var ulovlige. Forvaltningens data viser endvidere, at andelen af lovlige parkeringer er højere i dagtimerne og falder en smule i aften- og nattetimerne. Se Tabel 2.

*Tabel 2. Fordeling af lovlige og ulovlige parkering på tværs af forvaltningens egne tællinger i perioden 26.01.2026 til 03.02.2026.*

Tidspunkt	Antal	%
Lovlig parkeringer døgnet	215	81,43%
Ulovlig parkeringer døgnet	49	18,56%
Lovlig parkeringer kl. 11	79	84,94%
Ulovlig parkeringer kl. 11	14	15,05%
Lovlig parkeringer kl. 17	65	80,24%
Ulovlig parkeringer kl. 17	16	19,75%
Lovlig parkeringer kl. 20	71	78,88%
Ulovlig parkeringer kl. 20	19	21,11%

Kilde: Forvaltningens egne tællinger.

### Belægning og fordeling af lovlige og ulovlige parkeringer

På de 12 lokationer, som forvaltningen har optalt i perioden 26. januar 2026 til 3. februar 2026, har forvaltningen desuden foretaget en geografisk opdeling af de ovenstående data.

Først præsenteres den gennemsnitlige belægning for hele døgnet samt for tidspunkterne kl. 11, kl. 17 og kl. 20 på bydelsniveau. Dernæst præsenteres fordelingen af lovlige og ulovlige parkeringer, ligeledes opgjort på bydelsniveau.

Forvaltningens data viser, at belægningen på de optalte pladser i Indre By og på Vesterbro generelt er højere end gennemsnittet, mens belægningen på Nørrebro og særligt på Østerbro er lavere end gennemsnittet. Se Tabel 3.

*Tabel 3. Belægning i gennemsnit, på tværs af forvaltningens egne tællinger i perioden, Indre By 26.01.2026 til 03.02.2026*

Tidspunkt	Indre By	Nørrebro	Vesterbro	Østerbro
Gennemsnit Døgnet	36,99 %	29,61 %	32,29 %	20,42 %
Gennemsnit Kl. 11	40,38 %	26,79 %	22,62 %	23,61 %
Gennemsnit Kl. 17	38,29 %	29,17 %	34,62 %	16,67 %
Gennemsnit Kl. 20	32,29 %	33,33 %	44,64 %	21,43 %

Kilde: Forvaltningens egne tællinger

Af de registrerede parkeringer i de enkelte bydele ses det – modsat belægningen – at andelen af lovlige parkeringer er højere på Østerbro og Nørrebro. Omvendt ligger andelen af ulovlige parkeringer på de optalte pladser i Indre By og på Vesterbro under gennemsnittet. Se Tabel 4.

Tabel 4. Lovlige og ulovlige parkeringer, på tværs af forvaltningens egne tællinger i perioden, 26.01.2026 til 03.02.2026

Bydel	Parkerings (antal)	Lovlig (pct.)	Ulovlig (pct.)
Indre By	108	79,63	20,37
Nørrebro	45	86,67	13,33
Vesterbro	62	72,58	27,42
Østerbro	49	91,84	8,16

Kilde: Forvaltningens egne tællinger

### Belægning fordelt på beboelse, trafikknudepunkt eller kulturaktivitet

Forvaltningen har anvendt data fra Sensades parkeringssensorer til at undersøge belægningen for de forskellige typer af placeringer. Data dækker perioden 1. november 2025 til 29. januar 2026.

Forvaltningens analyse viser, at pladser placeret efter kriteriet *beboelse* har den højeste belægning, efterfulgt af *kulturaktivitet* og dernæst *knudepunkter*. Pladser placeret ved *beboelse* og *kulturaktivitet* har i gennemsnit en højere belægning set over hele døgnet i måleperioden end det samlede gennemsnit for alle pladser. Belægningen varierer dog i nogen grad hen over døgnet.

Tabel 5 nedenfor viser den samlede belægning for alle pladser i perioden. Til sammenligning viser tabel 6 belægningen fordelt på placeringsskriterier. De grønne felter i Tabel 6 angiver de tidspunkter, hvor belægningen er højere end gennemsnittet for alle pladser, som vist i Tabel 5.

Tabel 5. Gennemsnitsbelægning på alle el-delebilspladser med sensor fra 11.01.2025 til 29.01.2026.

Tidspunkt	Belægningsprocent
Gennemsnit kl. 12	21,77 %
Gennemsnit kl. 17	23,05 %
Gennemsnit kl. 22	24,72 %
Gennemsnit døgnet	23,51 %

Kilde: Data fra Sensades parkeringssensorer. Egne beregninger.

Tabel 6. Gennemsnitsbelægning på el-delebilspladser fordelt kriterier for placering 11.01.2025 til 29.01.2026

Placering	Antal lokationer	Antal pladser	Kl. 12	Kl. 17	Kl. 22	Døgnet
Beboelse	144	563	21,2 %	23,32 %	27,4 %	25,23 %
Knudepunkt	85	332	20,88 %	22,28 %	21,58 %	21,18 %
Kulturaktivitet	17	68	30,98 %	25,23 %	22,45 %	23,94 %

Kilde: Data fra Sensades parkeringssensorer. Egne beregninger.

### Belægning på el-delebilspladser ift. hvornår pladsen er oprettet

Forvaltningen har desuden analyseret, om tidspunktet for oprettelsen af pladserne har betydning for belægningen. Analysen viser, at der ikke er

væsentlig variation i belægningen afhængigt af, hvornår pladserne er oprettet. Se tabel 7.

Tabel 7. Gennemsnitsbelægning fordelt efter året hvor pladserne er etableret 11.01.2025 til 29.01.2026.

Oprettet 2023	Belægning	Oprettet 2024	Belægning	Oprettet 2025	Belægning
Gns. kl. 12	20,79 %	Gns. kl. 12	20,11 %	Gns. kl. 12	22,52 %
Gns. kl. 17	22,33 %	Gns. kl. 17	21,79 %	Gns. kl. 17	22,71 %
Gns. kl. 22	22,1 %	Gns. kl. 22	25,57 %	Gns. kl. 22	23,49 %
Gns. Døgnet	21,22 %	Gns. Døgnet	23,68 %	Gns. Døgnet	22,88 %

Kilde: Data fra Sensades parkeringssensorer. Egne beregninger.

### Belægning på el-delebilspadser med ladestander

Forvaltningen har desuden analyseret belægningen på el-delebilspadser med ladestander, hvor der foreligger sensordata. Der er pt. opsat ladestander på 16 lokationer, hvilket svarer til 64 el-delebilspadser.

På 11 målte lokationer med ladestander, viser sensordata, at belægningen på 9 ud af 11 lokationer er højere end det samlede gennemsnit for alle målte el-delebilspadser. Der kan således være en tendens til højere belægning på el-delebilspadser med ladestander.

Tabel 8 illustrerer dette ved at vise den gennemsnitlige belægning på de 11 adresser opgjort kl. 12, kl. 17 og kl. 22 samt for hele døgnet samlet sammenholdt med det bydækkende gennemsnit.

Tabel 8. Gennemsnitsbelægning på el-delebilspadser med ladestander 11.01.2025 til 29.01.2026

Adresse	Gennemsnitlig belægning			
	Kl. 12	Kl. 17	Kl. 22	Hele døgnet
Blegdamsvej 31*	12,5%	18,6%	16,7%	16,25%
Dagmarsgade 39*	8,8%	15,76%	20,19%	17,91%
Dronningensgade 42	30,04%	29,54%	33,99%	30,5%
Eskildsgade 37	47,60%	41,26%	45,55%	40,65%
Krausesvej 20	17,10%	27,39%	43,15%	35,62%
Lyrskovgade 20	27,31%	25,39%	32,46%	29,68
Matthæusgade 20	34,85%	39,36%	53,20%	47,22%
Nyropsgade 5	29,08%	24,05%	26,31%	26,7%
Olfert Fischers Gade 53**	20,89%	23,49%	22,93%	22,12%
Parmagade 14	13,79%	24,43%	30,65%	26,51%
Romsdalsgade 3	26,38%	28,35%	54,50%	42,09%
<b>Bydækkende gennemsnit</b>	<b>21,77%</b>	<b>23,05%</b>	<b>24,72%</b>	<b>23,51%</b>

Kilde: Data fra Sensades parkeringssensor

\*Blegdamsvej 31 og Dagmarsgade 39 er belægningen lavere i gennemsnit i alle tidskategorier.

\*\*Olfert Fischers Gade 53 har højere gennemsnit kl. 17 og lavere i de andre tidskategorier