



Notat

Dato: 17-05-2021

Sagsnr: 01.02.03-A21-1-21

By Byggeri og Ejendomme

Mulighed for at planlægge for el- og delebiler samt ladeinfrastruktur

Frederiksberg Kommune har en målsætning om at fremme bæredygtig transport, hvilket også fremgår af kommuneplan 2021. Samtidig skal der findes en balance mellem blot at fjerne parkeringspladser, som for eksempel kan give søgetrafik og at skabe incitament og stille krav til nye og bæredygtige transportformer. Nogle af de transportformer kommunen ønsker at fremme er el- og delebiler.

I forbindelse med behandling af forslaget til kommuneplan 2021 blev der stillet spørgsmål til muligheden for at planlægge for delebiler. Forvaltningen var i den forbindelse i kontakt med Erhvervsstyrelsen i foråret 2020 med spørgsmål om, hvorvidt man kunne fastsætte parkeringsnormer for delebiler. Erhvervsstyrelsen udtalte, at *"planloven vurderes at være uklar på det punkt og ikke indeholder hjemmel til, at der i lokalplaner fastsættes P-normer for delebilsordninger"*.

Erhvervsstyrelsen har imidlertid senere – i forbindelse med besvarelse af et spørgsmål fra Transportudvalget – udtalt, at der er en hjemmel til at *"planlægge for el- og delebiler"*.¹

I dette notat redegøres for forvaltningens vurdering af mulighederne for at planlægge for delebiler og elbiler med inddragelse af Erhvervsstyrelsens nye udtalelser samt en fornyet henvendelse til styrelsen (nu Bolig- og Planstyrelsen).

1. Planlovens bestemmelser

Kravene til indholdet i kommuneplanen fremgår af planlovens §§ 11-11f. Disse bestemmelser stiller ikke et krav om, at der udarbejdes generelle rammer for krav til parkeringspladser. Dette har Fre-

¹ Transportudvalget, Alm. del 2019-20, spørgsmål 488

deriksberg Kommune dog længe gjort, og forvaltningen vurderer også, at dette fortsat er hensigtsmæssigt.

Muligheden for at regulere parkeringspladser i lokalplaner fremgår af planlovens § 15, stk. 2, nr. 10, om *"udformning, anvendelse og vedligeholdelse af ubebyggede arealer"*. Ifølge vejledningen om lokalplanlægning², pkt. 2.6, kan der i medfør af denne bestemmelse bl.a. fastsættes bestemmelser om antal parkeringspladser til forskellige anvendelser, herunder fx beliggenhed, antal og udformning af handicapparkeringspladser.

Derudover kan man efter planlovens § 15, stk. 2, nr. 12, fastsætte bestemmelser om *"tilvejebringelse af eller tilslutning til fællesanlæg i eller uden for det af planen omfattede område som betingelse for ibrugtagning af ny bebyggelse"*. Denne bestemmelse kan dog kun bruges for ny bebyggelse.

2. Bolig- og Planstyrelsens vurdering

Siden forvaltningens henvendelse til Erhvervsstyrelsen i foråret 2020, har styrelsen i et svar på et spørgsmål fra Transportudvalget redegjort for muligheden for at planlægge for el- og delebiler. Følgende fremgår af svaret:

"Bestemmelsen om parkering stammer fra lov om kommuneplanlægning fra 1975 og blev videreført i planloven i 1991. Hverken i 1975 eller i 1991 var det relevant med en bestemmelse om at reservere parkeringspladser til el- og delebiler, og i lovgivningen omtales ikke eksplicit muligheden for at kommunerne kan planlægge for el- og delebiler, ligesom der heller ikke findes en fast klar klagenævns- eller domsstolspraksis om planlægning af antal og beliggenhed af parkeringsarealer til el- og delebiler. Omvendt er bestemmelsen meget bred og i øvrigt teknologineutral i sin ordlyd, og Erhvervsstyrelsen er derfor af den opfattelse, at bestemmelsen rummer hjemmel til, at kommunerne kan planlægge for bl.a. el- og delebiler."

Bolig- og Planstyrelsen har desuden i foråret 2021 oplyst, at planlovens § 15, stk. 2, nr. 12, om etablering af fællesanlæg bl.a. omfatter parkeringsarealer, men også tekniske anlæg som fx garageanlæg, regnvandsbassiner og varmforsyningsanlæg. Etablering og udformning af parkeringspladser kan f.eks. omfatte terrænreguleringer, beplantning mv. Styrelsen vurderer på den baggrund, at bestemmelsen også kan omfatte ladestandere.

Styrelsen har dog fortsat understreget, at der ikke er tale om en tydelig hjemmel, at der ikke er klagenævns- eller dompraksis, der tydeligt understøtter vurderingen, og at styrelsen derfor i den nyligt gennemførte evaluering af planloven³ bl.a. har anbefalet, at der indføres en helt klar hjemmel til generelt at regulere bæredygtighedskrav:

² Vejledning nr. 9922 af 28. september 2009 om lokalplanlægning

³ Evaluering af planloven, Marts 2021, Bolig- og Planstyrelsen

"Hvis det ønskes at fremme muligheden for at varetage andre typer bæredygtighedskrav i lokalplanlægningen, vurderer Bolig- og Planstyrelsen, at det vil være muligt gennem en ændring af planloven, der giver kommunerne mulighed for at varetage bæredygtighedshensyn i lokalplaner.

Kommunerne vil dermed, ud fra et bæredygtighedshensyn, få mulighed for at sikre fx bæredygtig mobilitet, bæredygtig energiforsyning og grønne friarealer i lokalplanlægningen. Det kan konkret ske ved, at kommunerne stiller krav i lokalplanlægningen om fx parkeringsarealer til el- og delebiler og opsætning af ladeinfrastruktur. Sådanne initiativer kan indebære øgede udgifter til byggeriet."

En styrket hjemmel indgår således i regeringens udspil "Tættere på - Grønne byer og en hovedstad i udvikling", der blev præsenteret 26. maj 2021.

I relation til arealreservationer for el- og delebiler oplyste styrelsen, at arealreservationer til delebiler ikke anses for regulering af ejer- og brugerforhold, som man generelt ikke kan med planloven. Styrelsen henviste her til Højesterets dom af 28. oktober 2005⁴, hvor Højesteret fandt, at en lokalplans bestemmelse om anvendelse til timesharelejligheder angik selve anvendelsen, og ikke ejer- eller brugerforhold.

Styrelsen ser desuden intet i vejen for, at man med henvisning til eksistens af eller forventning om delebilsordninger nedsætter parkeringsnormerne i kommuneplan og lokalplaner. Beslutning herom vil være et politisk spørgsmål.

3. Forvaltningens vurdering og anbefaling

3.1 Hjemmel

På baggrund af ovenstående oplysninger fra Bolig- og Planstyrelsen (tidligere Erhvervsstyrelsen) er det forvaltningens vurdering, at der vil kunne fastsættes visse bestemmelser om el- og delebiler og om ladeinfrastruktur (herved forstås både infrastrukturen til og selve ladestanderne).

Forvaltningen kan tilslutte sig, at hjemlen i bedste fald er uklar og at en klarere hjemmel vil give en styrket mulighed for at planlægge for el- og delebiler. Ligesom der er mindre risiko for at Planklagenævnet eller domstolene i en konkret sag ikke vil være enige i denne mulighed.

Forvaltningen har desuden gennemgået den nævnte højesteretsdom og er enig i, at den bekræfter, at udpegning af arealer til delebilspladser ikke vil være udtryk for regulering af ejer- og brugerforhold.

⁴ UfR 2006.306

Forvaltningen tillægger det desuden betydning, at Bolig- og Planstyrelsen i evalueringen af planloven lægger op til, at der indføres en klar lovhjemmel. Selvom tidspunktet for dette er ukendt, må det dog med en vis sandsynlighed forventes, at en klar lovhjemmel vil blive tilvejebragt.

På denne baggrund vurderer forvaltningen derfor, at der er hjemmel til både at udpege og reservere arealer til parkeringspladser for el- og delebiler (i lighed med fx handicappladser) samt at fastsætte en lavere parkeringsnorm med henvisning til delebilsordninger.

Uanset hjemmel kan det imidlertid være vanskeligt at håndhæve at de reservede parkeringspladser kun anvendes til delebiler, herunder at en etableret delebilsordning rent faktisk opretholdes. Der kan i den forbindelse opstå samme vanskeligheder som set i sager, hvor der alene er krævet anlagt en andel af de parkeringspladser, der samlet set er udlagt for byggeriet. Skulle der senere vise sig behov for flere pladser, kan det være særdeles vanskeligt at finde plads til disse.

Herudover findes der flere forskellige delebilsordninger der hver især har forskellige brugsmønstre og effekt. I Frederiksberg Kommune skelnes der mellem delebil med fast stamplads (som eksempelvis LetsGo) og delebil uden fast stamplads (Som eksempelvis Green Mobility). Yderligere er der nabo til nabo koncepter og samkørsel (som eksempelvis faciliteres af firmaet GoMore). En undersøgelse udarbejdet af Urban Creator⁵ med Københavns Kommune som opdragsgiver viser bl.a. at ved delebilsordning med fast stamplads siger 60 %, at de har udskudt deres bilkøb, hvor dette kun gør sig gældende for 30 % af de brugere, der benytter sig af nabo til nabo konceptet. I øvrigt benyttes delebiler uden fast stamplads primært til korte ture og nabo til nabo koncept benyttes til længere ture. Delebil med fast stamplads benyttes både til kortere og længere ture. Det er altså væsentligt at have et begreb om hvilken tjeneste, der udbydes, og hvilket behov det forventes at dække ift. eventuelle beboere eller brugere og det fremtidige behov for parkering.

Forvaltningen anbefaler derfor, at en eventuel udpegning af parkeringsarealer til og nedsættelse af parkeringsnormen med henvisning til en delebilsordning vurderes konkret i hvert enkelt tilfælde i forbindelse med en eventuel lokalplanproces og byggesagsbehandling.

Forvaltningen vurderer desuden, at der er hjemmel til at stille krav om etablering af ladeinfrastruktur som "særlige fællesanlæg", jf. planlovens § 15, stk. 2, nr. 12. Dette krav kan dog kun stilles for ny bebyggelse, og ikke ved ombygning eller ændret anvendelse af eksisterende bebyggelse.

3.2 Forvaltningens forslag til formulering af kommuneplanens parkeringsnormer

På baggrund af ovenstående og på baggrund af kommunens ønske om generelt at fremme nye transportformer, som el- og delebiler, anbefaler forvaltningen, at der indarbejdes følgende ændringer i rammer og retningslinjer i kommuneplan 2021:

I retningslinjerne om parkering (s. 64) formuleres de to sidste bullets således:

- *Via dialog med bygherrer skal delebilsordninger og ladeinfrastruktur til elbiler fremmes.*

⁵ Urban Creators, Analyse af forskellige typer delebilisme og deres effekter i København

- *Ladeinfrastruktur og ladestandere til elbiler skal etableres ved opførelse af ny bebyggelse samt i overensstemmelse med bygningsreglementets bestemmelser.”*

I de generelle rammebestemmelser om parkering (s. 65-66) tilføjes:

- *Der kan efter en konkret vurdering gives tilladelse til en reduktion af parkeringsnormen, hvis der etableres en delebilsordning for ejendommens ejere og brugere, og hvis der udpeges og reserveres parkeringsareal til de pågældende delebiler.”*

I de generelle rammebestemmelser om parkering (s. 66) formuleres 2. bullet således:

- *Der skal i lokalplaner stilles krav om, at en andel af parkeringspladserne forberedes eller forsynes med el til opladning af elbiler (jf. krav i bygningsreglementet), og at disse har en attraktiv og hensigtsmæssig placering.*
- *Ved nybyggeri skal der ud fra en konkret vurdering stilles krav om ladeinfrastruktur og ladestandere til elbiler på minimum hver femte parkeringsplads.*

Tine Lundin Marstrand, Jurist

Nynne Sorgenfrei, Byplanlægger

Ditte Klerens Søndergaard, Byplanlægger og projektleder