

Håndbog om ladestandere skal få flere elbiler på gaden

Flere af landets kommuner er allerede i gang med at sætte ladestandere til elbiler op. Men **hvordan gør man det rigtigt, så ladeinfrastrukturen passer til behovet og til elnettets kapacitet?** Hvis danskere skal vælge flere elbiler, skal ladeinfrastrukturen opbygges hurtigere end nu, og der skal hverken mangle eller opsættes unødigt mange ladestandere. En håndbog fra Vejregelgruppe vejudstyr skal gøre det lettere for kommunerne at få ladestanderne op.

TEKST /
GORDON VAHLE
Journalist,
Science-
journalist.dk

Håndbog om "planlægning og etablering af ladeinfrastruktur til elbiler" skulle egentlig først være udkommet sidst i efteråret. Men kommunerne efterspørger viden og gode råd, og derfor er håndbogen blevet fremrykket, så den allerede nu er tilgængelig på Vejregelportalen (vejregler.dk). Den er stadig i høring, og den endelige version publiceres ca. 1. september.

Men selv om høringssvarene naturligvis kan betyde justeringer, er håndbogen fuldt brugbar nu.

Kommunerne ønsker råd og vejledning om, hvordan de skal rulle ladeinfrastrukturen ud. Opgaven er blandt andet at planlægge og koordinere indsatsen fra de forskellige aktører, så ladestanderne bliver placeret, så de passer til behovet nu og i fremtiden.

Normalt henvender håndbøger



LADESTANDERBEKENDTGØRELSEN PR. 10. MARTS 2020			
	PARKERING	KRAV	
BEBOELSE	NY	> 10	Forberedelse af alle parkeringspladser
	RENOVERING	> 10	Forberedelse af alle ombyggede parkeringspladser
	EKSISTERENDE	—	Ingen krav
IKKE BEBOELSE	NY	> 10	Mindst 1 ladestander og forberedelse til 20% af p-pladserne
	RENOVERING	> 10	Mindst 1 ladestander
	EKSISTERENDE	> 20	KRAV PR. 1. JANUAR 2025 (SMV undtaget) Mindst 1 ladestander

Ladestanderne skal ifølge Ladestanderbekendtgørelsen være placeret på de parkeringspladser, der er anlagt i tilknytning til bygningen. Det betyder ikke nødvendigvis, at de hverken behøver at være samlet på en enkelt parkeringsplads eller på samme matrikel som bygningerne. Det levner mulighed for, at beboelses- og andre ejendomme kan deles om ladestandere - hvis det kan dokumenteres, at der ikke er overlappning i tidsrummet, hvor de typisk bruges. Mange offentligt ejede bygninger er omfattet af kravene i Ladestanderbekendtgørelsen. Det gælder f.eks. administrationsbygninger, haller, skoler, daginstitutioner m.fl. (Illustration fra håndbogen af Rambøll).

fra vejregelgrupperne sig mest til professionelle vejfolk, men opsætning af ladestandere foregår i et samarbejde med en række interessenter med andre kernekompetencer. Bolig- og ejerforeninger, virksomheder, benzinstationer, el-selskaber mv. har ikke nødvendigvis sammenfaldende interesse i at opsætte eller få adgang til ladestandere. Kommunernes opgave bliver derfor også at guide og koordinere parterne, så vi får en sammenhængende ladeinfrastruktur, der opfylder alle lovkrav og fungerer i samspil med elnettet. Håndbogen er et godt værktøj til dette.

SAMSPIL OPTIMERER LADEINFRASTRUKTUREN
Hvis beboerne i et boligområde



Der vil også være virksomheder, som ønsker at opstille ladefaciliteter til medarbejderne. Og da virksomheders ladestandere bruges mest om dagen, kan de samme standere måske også bruges af private om aftenen og natten. Det ville betyde en bedre udnyttelse af ladekapaciteten

digheder tage initiativet og påtage sig rollen at koordinere arbejdet.

Hvis kommunen deltager aktivt i samspillet mellem de mange forskellige aktører, kan behovet for anden offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur i kommunen måske reduceres.

SVÆRT AT BEREKNE FREMTIDENS BEHOV

I 2021 og 2022 har der især været vækst i antallet af lynladere, der oftest etableres ved det overordnede vejnet. Flere kæder af tankstationer har desuden meldt ud, at der kommer lynladere ved et stort antal af deres tankanlæg. Det kunne opfylde en stor del af behovet for opladning af køretøjer, der kører langt, men det er svært at forudse, hvordan kommercielle lynladestationer på f.eks. tankstationer vil udvikle sig. Nogle anlæg bliver måske nedlagt igen, når antallet af kunder med mulighed for at lade på egen grund vokser.

Hvis det private marked sikrer et tilstrækkeligt antal lynladere, vil der måske blive et mindre behov for, at kommunen udbyder kommunale arealer til sådanne. Men det vil givet ikke gælde for alle områder i Danmark. Især i ferieområder, hvor elbilister ikke har mulighed for at lade ved deres overnatningssted, må man regne med, at der bliver behov for ladestandere med høj effekt.

HVOR VILLIGE ER VI TIL GRØN OMSTILLING?

For at kommunerne kan vurdere behovet for ladeinfrastruktur, må de også kunne vurdere antallet af elbiler i fremtiden. Det er både barrierer og incitamenter, der styrer borgernes valg af køretøjer.

Blandt de barrierer, som bremser omstillingen til elbiler, er høje priser og manglende ladeinfrastruktur de mest afgørende, men også blandt andet rækkevidde og funktionalitet spiller en rolle, når elbilen fravælges.

EU presser på med forskellige regulativer og krav til, hvor meget CO₂ en ny bil i gennemsnit må udlede. Bilproducenternes salg skal bestå af to tredjedele grønne biler, hvis de skal kunne overholde kravet, og det har betydet et stærkt stigende udbud af elbiler.

Psykologiske faktorer og gamle vaner påvirker også omstillingen af bilparken, og en ladeinfrastruktur med tilstrækkelig kapacitet påvirker også i sig selv omstillingshastigheden.

ELNETTET HAR KAPACITET - MEN ER UDFORDRET PÅ VILLAVEJEN

Kommunerne og borgerne har naturligvis stor interesse i, at de forskellige former for infrastruktur fungerer, og udbygningen af ladeinfrastrukturen og elnettet må derfor gå hånd i hånd. Det kræver samarbejde med elselskaberne.

Der er endnu ikke større udfordringer med det overordnede elnets kapacitet. Men efterspørgslen efter el ventes at stige på grund af den grønne omstilling, og kommuner og forsyningsselskaber bør derfor se på, om der er behov for yderligere investeringer i elnettet for at imødekomme fremtidens behov for opladning.

Der ventes fortsat at være ledig kapacitet i transmissionsnettet på spændingsniveau fra 60 kV og opefter, men udfordringen ligger i distributionsnettet (230/400 V), dvs. nettet på villavejen. Her bliver nettets kapacitet udfordret ikke bare af elbiler, men også af elvarme, varmepumper mm.

Ud over håndbogen er vejregruppen ved at udarbejde et udbudsparadigme, som kan hjælpe med at udarbejde udbudsmateriale for lokaliteter til ladeinfrastruktur. Det bygger blandt andet på erfaringer fra Region Hovedstaden, flere kommuner og Vejdirektoratet. Udbudsparadigmerne vil blive publiceret til september samtidig med håndbogen ■

med fælles parkering ønsker at få opstillet ladestandere, kan det være svært for bolig- eller ejerforeninger at navigere rundt i love og regler og få truffet de nødvendige beslutninger. Derfor kan kommunen påtage sig en mere aktiv rolle ved at rådgive, lave netværk og måske facilitere fælles udbud for flere boligområder.

Der vil også være virksomheder, som ønsker at opstille ladefaciliteter til medarbejderne. Og da virksomheders ladestandere bruges mest om dagen, kan de samme standere måske også bruges af private om aftenen og natten. Det ville betyde en bedre udnyttelse af ladekapaciteten. Men det kan være vanskeligt at etablere sådanne samarbejdsprojekter mellem naboer, og derfor kan kommunale myn-