

# STRATEGI FOR LADEINFRASTRUKTUR I ISHØJ



## 1. Forord

Med en *Strategi for ladeinfrastruktur i Ishøj* sætter kommunen en retning for den kommende omstilling til elbiler. Samtidigt sendes der et tydeligt signal om, at man fra kommunal side ønsker at støtte op om omstillingen til elbiler. Med strategien klarlægges vi på hvilke områder kommunen har en rolle at spille i omstillingen – og hvordan. Med strategien kortlægges desuden kommunens eget behov for opladning i den kommunale drift. Strategien skal også bane vejen for, at så mange borgere som muligt får glæde af den infrastruktur, som kommunen er pålagt at opstille. Udgangspunktet for strategien er at borgernes opladning af elbiler skal ske på egen matrikel eller i eget boligselskab. Kommunen vil med denne strategi understøtte, at overgangen til elbiler kan ske så gnidningsfrit og let som muligt. Som led i det kommende arbejde med DK2020 klimaplanen vil vi kigge videre på, hvilke øvrige roller og opgaver kommunen kan påtage sig i bestræbelserne på at nedbringe Ishøjs samlede CO<sub>2</sub>-aftryk. Strategien knytter sig til Ishøj Kommunes Miljøpolitik og særligt temaet om grøn mobilitet, hvor ambitionen er, at det skal være let at vælge de grønne transportformer.

## 2. Baggrund

Ishøj Kommune har gennem sin ansøgning om at udarbejde en DK2020 klimaplan forpligtiget sig til at arbejde for CO<sub>2</sub>-neutralitet i 2050. Ishøj kommune har ligeledes i 2021 vedtaget en mobilitetsstrategi, hvor der bl.a. peges på at kommunen skal arbejde for at fremme omstillingen til elbiler.

I Ishøj udgør transportsektoren på nuværende tidspunkt 62% (66.844 ton CO<sub>2</sub>)<sup>1</sup> af Ishøjs samlede CO<sub>2</sub>-udledning og heraf står personbilerne for næsten halvdelen af udledningen, svarende til 29.211 ton CO<sub>2</sub>. I Ishøj er der

derfor et meget stort potentiale i at arbejde med CO<sub>2</sub>-reduktion på transportområdet.

Transportsektoren er samtidigt et område, hvor det er svært at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen, blandt andet fordi mange fortsat er afhængige af bil i hverdagen. Hvis der for alvor skal rykkes ved CO<sub>2</sub>-udledningen fra transportsektoren, er det derfor ikke realistisk udelukkende at arbejde for at overflytte trafikanter fra private biler til kollektiv transport, cykel og gåben. Det er samtidig nødvendigt at arbejde for en omstilling af bilparken fra fossilt drevne biler til elbiler. En forudsætning for denne omstilling er en udbygget ladeinfrastruktur.

Klimarådet er i marts 2020 kommet med en klar anbefaling til at fremme arbejdet med elbiler. Rådet påpeger samtidig en række barrierer, der skal overvindes for at sætte turbo på omstillingen, bl.a. manglende ladeinfrastruktur. Det skal være lettere at få opladet sin elbil. Andelen af elbiler ud af det samlede salg af nye biler er samtidigt stigende og udgjorde i 2021 10-12%, og andelen forventes at vokse betragteligt i de kommende år.

Med elbilens teknologi forlades princippet om, at brændstof til biler udelukkende hentes på tankstationer og en stor del af opladningen vil overgå til decentrale løsninger med opladning på bl.a. bopælen. Hjemmeopladning er dog kun ét element i et større sammenhængende lade-netværk, der nødvendigvis skal udbygges for at opretholde mobiliteten. Det er afgørende, at elbilen også kan lades op, når den er uden for rækkevidde af den private oplader, eller hvis ejeren ikke har mulighed for at opsætte en sådan privat lader.

### Det er en fælles indsats!

Alle ovenstående forhold, den nationale målsætning, udviklingen i elbilerne og tankstationsprincippet, der gradvist forlades, betyder at kommunen bør

---

<sup>1</sup> 2019 tal fra Spareenergi.dk

forholde sig til, hvordan en udrulning af ladestandere i Ishøj skal ske. Det er dog ikke det samme, som at det alene er Ishøj Kommune som skal stå for at opstille ladestandere i byrummet. Udrulning af ladeinfrastrukturen vil i lige så stor grad være båret af markeds kræfter. I *Strategi for ladeinfrastruktur i Ishøj* vil der derfor også indgå forslag til, hvordan kommunen gennem dialog og samarbejde med boligforeninger, virksomheder og borgere kan understøtte opstilling af ladeinfrastruktur. Gennem en fælles indsats kan vi sikre den ladekapacitet, som er nødvendig, hvis ambitionerne på klimaområdet skal nås.

Udgangspunktet for strategien er, at borgerne forventes at oplade der hvor de bor. For husejere betyder det opstilling af egen privat lader på egen grund og for dem, der bor i boligforening, betyder det, at foreningerne skal konvertere nogle parkeringspladser til elladepladser. Langt de fleste borgere i Ishøj forventes at etablere en lader på egen grund, da det er den mest bekvemme og billigste måde for den enkelte. Derudover er det forventningen, at flest muligt kommer til at kunne lade på en normallader fx opsat af boligforeningen på fælles parkeringsarealer, eller opsat af arbejdsgivere til brug for medarbejdere.

Når det ønskes, at flest muligt oplader på normalladere, er det for at mindske det pres, der ellers kan forventes på hurtigladere og lynladere. Samtidig mindskes presset på elnettet i de særligt belastede sene eftermiddagstimer og tidligere aftentimer.

Kun ganske få vil være afhængig af opladning ved offentligt tilgængelige opladere. Her vil kommunens målsætning i første omgang være at dække dette behov ved at give offentligheden adgang til den ladeinfrastruktur, som kommunen under lovgivningen alligevel er forpligtet til at opsætte.

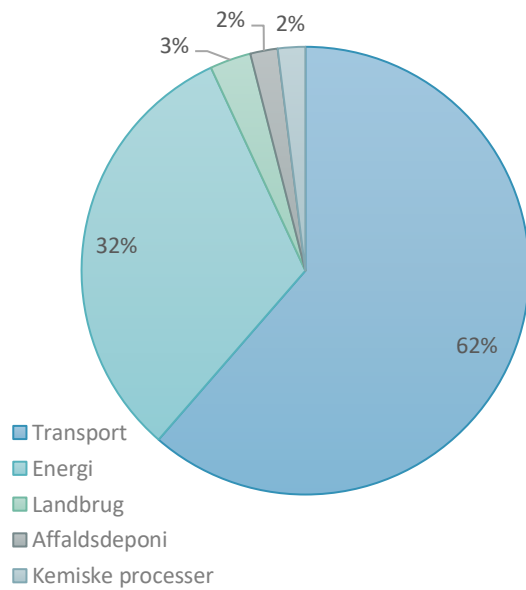
Hurtigladning og lynladning er også en del af den samlede fremtidige ladeinfrastruktur. Disse type opladning vil også være med til at dække behovet. Hurtigladning er særligt relevant ved stop på 30-60 min. som for eksempel, når der handles. Her spiller detailhandlen en rolle i opstillingen

af hurtigladere. Lynladning er primært anvendt, når ladetiden ønskes mindsket mest muligt. Det kan være på lange ture på det statslige motorvejsnet og ved erhvervskørsel. Disse typer ladere forventes opsat af private aktører på kommercielle vilkår og samtidigt vil staten i de kommende år facilitere udbygningen af ladeinfrastrukturen med lynladere langs statsvejnettet.

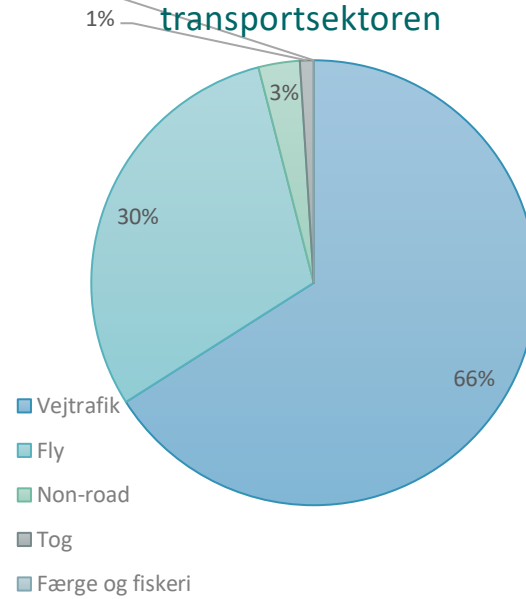
#### FAKTABOKS:

***Lovforslag om infrastruktur for alternative drivmidler til transport, fremsættes i den igangværende folketingssamling og forventes at træde i kraft 1. april 2022. (Også kendt som AFI-loven). Lovforslaget fastsætter bl.a. regler om kommuners adgang til at tildele private virksomheder ret til at virke som operatør af ladestandere på kommunal grund. Med lovforslaget etableres en sektorlovgivning, som bl.a. forpligter operatører af ladestandere på offentlige arealer til at give adgang til enhver udbyder af opladningstjenester, der opfylder visse kriterier.***

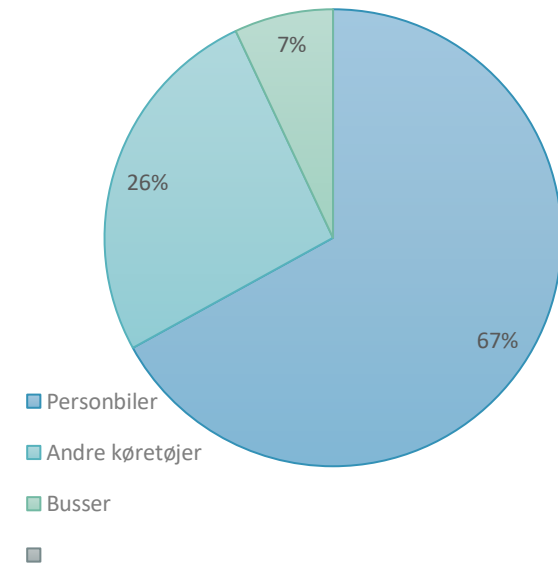
CO<sub>2</sub> fordeling på sektorer i Ishøj



CO<sub>2</sub>-udledning i transportsektoren



CO<sub>2</sub>-udledning i "Vejtrafik"



Visualisering af data fra spareenergi.dk

## Kortlægning af behovet for opladning hos borgerne

Omkring 52% af Ishøjs borgere har adgang til/mulighed for etablering af opladning på egen matrikel og behøver derfor kun ad hoc opladning, når turene foregår langt fra hjemmet. De borgere vil kunne klare sig med ganske få offentlige ladere – og vil særligt have brug for ladere, når de er på langfart hjemmefra. (Dette behov skal dækkes i andre kommuner, ligesom vi i Ishøj skal dække besøgendes behov for opladning i vores kommune.)

Omkring 41% benytter p-plads ved boligforeninger. Her kan der være udfordringer i forhold til adgang til hjemmeopladning, da en boligforening/ejerforening i praksis står for opsætning/tilladelse til opsætning, hvilket beror på en fællesbeslutning eller beslutning fra ejendomsadministrator. Der er intet lovkrav om at boligforeninger skal opstille ladestandere. Her kan kommunerne have en faciliterende rolle ift. at understøtte og oplyse boligforeningerne om mulighederne for opstilling. I nogle tilfælde er der også behov for at kommunen indgår egentlige aftaler med boligforeningen. Eksempelvis hvis boligforeningen ønsker at opstille ladestandere på offentlig vej eller anden kommunal jord.

Langt de fleste boligforeninger i Ishøj er allerede i fuld gang med at planlægge opsættelsen af ladestandere til deres beboere. Det er forventningen, at den øgede efterspørgsel i de kommende år vil sikre en fornuftig opstillingstakt i områderne.

Herudover er der ca. 6% af Ishøjs borgere (svarende til ca. 1388 personer<sup>2</sup>) der er henvist til gadeparkering, og som deraf ikke har mulighed for hjemmeopladning. De borgere er i særlig grad i fremtiden afhængige af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

Hvis alle uanset boform skal have lige mulighed for at omstille til el-bil, er det derfor hensigtsmæssigt, at kommunen arbejder for at fremme, at alle elbil-ejere

får dækket behovet for offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur, i takt med at det opstår.

### FAKTABOKS:

**AAB i Vejleåparken er i fuld gang med at opstille ladestandere. De har indtil videre afsat kr. 900.000 kr. til formålet og forventer en samlet udgift på 3,0 mio. Det centrale AAB har søgt Bolig- og Planstyrelsen for tilskud på vegne af alle lokalafdelinger.**

### Der forventes at være 3000 elbiler i Ishøj Kommune i 2030

Aftaleparterne bag 'Grøn omstilling af vejtransporten' har en målsætning om, at der i 2030 vil være 1 mio. elbiler i Danmark, svarende til 30% af bilparken. Den samme fremskrivning for Ishøj, vil betyde, at der i stedet for de nuværende 96<sup>3</sup> elbiler vil være ca. 2.850 elbiler i kommunen i 2030. Her er også medregnet den forventede tilvækst i bilejerskab.

For at dække behovet for ladeinfrastruktur til de kommende elbiler skal der ifl. Foreningen af danske bilimportører være minimum 3 offentligt tilgængelige ladestander pr. 1000 familier med bil. Da en forsigtig fremskrivning i befolkningstilvækst og bilejerskab siger, at der i 2030 vil være ca. 8.000 familier med bil i Ishøj, vil et passende antal offentligt tilgængelige ladestandere derfor være (8.000 delt med 1000 X 3 = 24) ca. 24 ladere<sup>4</sup>. Da forudsætningerne for disse fremskrivninger ændrer sig over tid, er der brug for at følge udviklingen i el-bilejerskabet i det kommende år.

Udover den ovenstående fremskrivning vil Ishøj Kommune gerne tilgå omstilling til elbiler progressivt, og dermed øge antallet af fremtidige opstillede ladestandere. Kommunen ønsker dermed ikke kun at imødekomme de krav,

<sup>2</sup> Herunder medregnet personer uden bil

<sup>3</sup> 2021 tal, Danmarks Statistik

<sup>4</sup> Tal lavet på baggrund af anbefaling i [www.bilimp.dk/ladestandere-i-kommunerne/](http://www.bilimp.dk/ladestandere-i-kommunerne/), anbefalingen om 3 pr.1000 familie med bil vil dog ændre sig i takt med at andelen af elbiler stiger.

lovgivningen stiller til antallet af fremtidige ladestandere men også at øge det antal yderligere. Kortbilag slutteligt i strategien viser blandt andet områder, hvor der i fremtiden kan opstilles yderligere ladestandere. Områderne er udpeget på baggrund af den efterspørgsel der kom til udtryk i høringsperioden samt ud fra de områder, hvor kommunen har mulighed for at stille krav til, at ladestanderne skal være offentlig tilgængelige.

#### –Ladeinfrastruktur før elbiler

Det er sigtet med en kommunal strategi for ladeinfrastruktur at belyse, hvordan der allerede i 2025 opnås en offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur, som kan understøtte det forventede behov for opladning i 2030. Kommunens udrulning af ladeinfrastruktur er samtidigt drevet af den nye lovgivning, der kom med Ladestanderbekendtgørelsen, som bl.a. blev vedtaget med henblik på at sætte skub i omstillingen til el-biler.

### 3. Ishøj Kommunes rolle i omstillingen

Ishøj Kommune har mange muligheder for at understøtte omstillingen til el i transportsektoren. Kommunen kan benytte følgende roller:

**Bilflåde ejer:** Ishøj Kommune har en betydelig bilflåde, som over tid kan udskiftes til emissionsfrie biler.

**Bygningsejer:** Ishøj Kommune ejer en mængde bygninger, hvoraf ca. 20 har parkeringsanlæg der er omfattet af Ladestanderbekendtgørelsen, der foreskriver at kommunen skal stille ladeinfrastruktur op inden udgangen af 2025.

**Myndighed:** Med ny lovgivning på området har Ishøj Kommune fået mulighed for at understøtte udbygningen af ladeinfrastruktur gennem Ladestanderbekendtgørelsen krav til ladeinfrastruktur ved kommunale bygninger samt i byggesagsbehandlingen af nybyggeri.

**Facilitator/motivator:** Endelig kan kommunen også påtage sig en mere uformel rolle i omstillingen, nemlig som facilitator eller motivator. Kommunen kan vælge

at sætte omstillingen til emissionsfri transport på dagsordenen og brede budskabet ud til både boligforeninger og erhvervsliv.

Hver af kommunens roller vil blive belyst separat i de følgende afsnit.

Under hvert afsnit følger en handlingsboks (under overskriften ISHØJ KOMMUNE VIL), som beskriver de handlinger strategien afleder for Ishøj Kommune.

#### FAKTABOKS:

*Formålet med den nye lovgivning er at give kommunerne hjemmel til at operere til fordel for at kunne booste et umodent marked med ladeinfrastruktur, så udbygningen – eller manglen på udbygning – af ladeinfrastrukturen ikke står til hinder for at omstillingen til el-bil kommer i gang.*

*Samtidigt skal lovgivningen sikre, at markedet ikke bliver undermineret af ulige konkurrencevilkår. Det er til alles fordel, hvis ladeoperatørerne kan få en rentabel forretning til at løbe rundt uden offentlige midler. Begrænsningerne er til for, at markedet så vidt muligt skal regulere sig selv.*

*Det betyder derfor også at kommunens rolle i forhold til allerede bestående boligselskaber og nuværende erhvervsliv som udgangspunkt begrænser sig til at bestå i at facilitere og bistå, at omstillingen kommer i gang fx via dialog og information.*

## ***Ishøj Kommune som bilflåde ejer***

Som bilflåde ejer vil Ishøj Kommune over de næste 3-5 år så vidt muligt omstille hele den kommunale bilflåde til eldrevne køretøjer. Det betyder en reduceret CO<sub>2</sub>-udledning fra bilflåden og sender samtidigt et stærkt signal til kommunens borgere og virksomheder om, at Ishøj Kommune går foran i den grønne omstilling.

### **Status på elbiler i kommunens drift**

I Ishøj er ca. 70% af personbilerne i kommunens interne drift elbiler, og resten vil blive skiftet løbende over de næste år. I hjemmeplejen kører 12 ud af 14 biler på el og medarbejderne er glade for elbilerne. Ishøj Kommune har dog fortsat mulighed for at lægge fremtidige investeringer, så kommunen som virksomhed udleder så lidt CO<sub>2</sub> som muligt<sup>5</sup>. Både i kommunens eksterne afdelinger, hvor der først og fremmest skal skabes et overblik over, hvor langt omstillingen er - og ikke mindst, hvad de fremtidige planer for bilindkøb er. Men også med de tungere og mere specialiserede køretøjer er der stadig et stykke vej. For at komme i mål med denne del af omstillingen vil kommunen analysere egen bilflåde, for herefter at kunne lægge planer for den videre omstilling. Kortlægningen af kommunens nuværende bilflåde og det videre potentiale for reduktion i CO<sub>2</sub>, vil indgå som en del af arbejdet med DK2020 klimaplanen.

### **Ladeinfrastruktur til den kommunale elbilflåde**

I takt med at kommunen udbygger sin egen elbilflåde, er vi også nødt til at udbygge vores kommunale ladeinfrastruktur. Her skal det særligt undersøges om behovet for ladeinfrastruktur til egne biler, vil blive dækket af de ladestander, der bliver opsat som følge af lovgivningsmæssige krav. Heri indgår også en vurdering af, om disse er placeret hensigtsmæssigt i forhold til det kommunale

<sup>5</sup> Bilag 1, status på elbiler i den kommunale drift.

<sup>6</sup> Ladestanderbekendtgørelsen blev udstedt 10. maj 2020 og udstikker krav til ladeinfrastruktur. Læs Ladestanderbekendtgørelsen her: [https://bygningsreglementet.dk/Vejledninger/Andre\\_vejledninger/Vejledning/Vejledning-om-laderstander/Krav](https://bygningsreglementet.dk/Vejledninger/Andre_vejledninger/Vejledning/Vejledning-om-laderstander/Krav)

behov? En sådan grundig kortlægning af det kommunale behov for opladning ligger forud for et evt. udbud.

### **ISHØJ KOMMUNE VIL:**

- **udarbejde en plan for, hvordan og hvornår kommunens bilflåde kan omstilles til nulemissionskøretøjer.**
- **arbejde for at have en nulemissionsflåde inden udgangen af 2025, i det omfang det er økonomisk realistisk og teknologisk muligt. Nulemission er mål i DK2020 klimamålsætningen.**

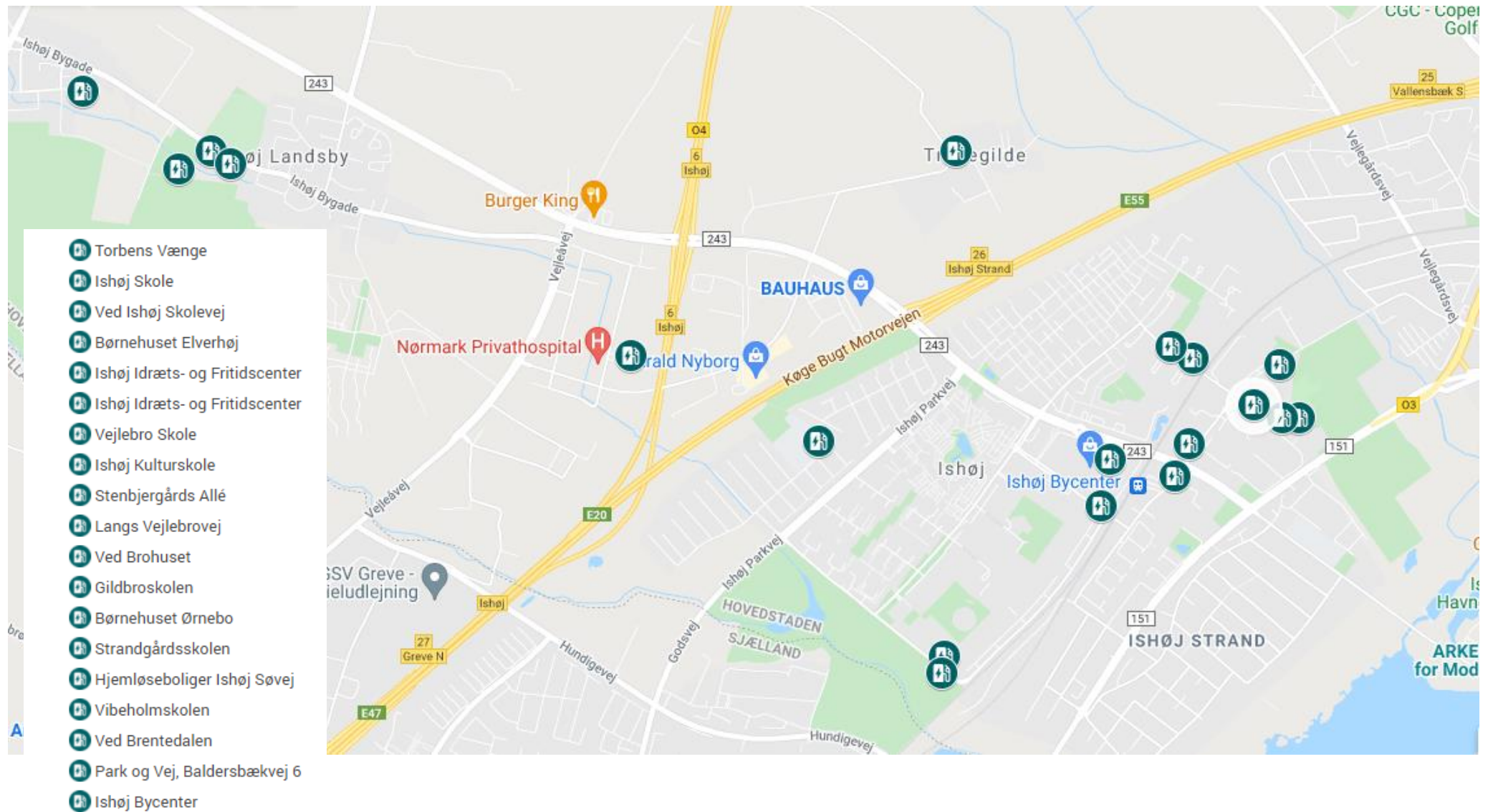
## ***Ishøj Kommune som bygningsejer***

Ishøj Kommune ejer en række bygninger, hvor kommunen som bygningsejer er underlagt Ladestanderbekendtgørelsens krav<sup>6</sup>. Bekendtgørelsen er hæftet op på byggerloven og regulerer forberedelse for – og opsætning af – ladeinfrastruktur ved bygninger. Som bygningsejer, er Ishøj Kommune således forpligtet til at stille ladeinfrastruktur op ved alle eksisterende ejendomme med mere end 20 parkeringspladser. Ishøj Kommune ejer for nuværende 19<sup>7</sup> bygninger, hvor Ladestanderbekendtgørelsens krav foreskriver, at der skal stilles ladestander op. Det betyder, at der skal stilles mindst én ladestander op ved de pågældende bygninger rundt om i kommunen inden 1. januar 2025. Af kortet nedenfor ses placeringen af de pågældende ladestander. Udgiften til disse ladestander afhænger af udformningen af et udbud/udbudsstrategi<sup>8,9</sup>.

<sup>7</sup> Bilag 2, liste over kommunale ejendomme der er underlagt ladestanderbekendtgørelsens krav.

<sup>8</sup> Udbudsstrategi er under udarbejdelse og kommer til behandling senere.

<sup>9</sup> Bilag 3, mulig puljeansøgning.



**Kort over lokationer, hvor der ifl. Ladestanderbekendtgørelsen skal ladestandere op**



Det er Ishøj Kommunes ambition at ladestandere der stilles op på baggrund af Ladestanderbekendtgørelsen, skal være offentligt tilgængelige, når dette som forventet gøres muligt gennem ny lovgivning på området. Det vil sige, at de opstillede ladestandere skal være tilgængelige for borgerne mod betaling. Derved vil ladestanderne tjene et tredobbelt formål: De sikrer kommunens egen opfyldelse af Ladestanderbekendtgørelsen, de understøtter kommunens egen driftsmæssige behov for opladning til egen flåde, samtidig med at de understøtter etableringen af et offentligt tilgængeligt netværk af ladestandere.

Nogle af ladestanderne, som opstilles som følge af Ladestanderbekendtgørelsen, vil imidlertid skulle placeres ved fx børnehaver, skoler og haller, i områder, hvor der hverken vil være den store efterspørgsel efter opladning til kommunens egen flåde eller hvor efterspørgslen efter offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur må forventes at være begrænset.

#### FAKTABOKS:

*For kommunens bygninger og byggeri dikterer Ladestanderbekendtgørelsen følgende:*

- *i eksisterende bygninger, hvor der er tilknyttet mindst 20 p-pladser, skal der inden 2025 etableres mindst ét ladeudtag*
- *i eksisterende bygninger, hvor der er tilknyttet mindst 10 p-pladser, skal der i forbindelse med større ombygning etableres mindst ét ladeudtag*
- *ifm. nybyggeri, hvor der tilknyttes mindst 10 p-pladser, skal der etableres mindst ét ladeudtag, og på øvrige p-pladser skal mindst hver femte forberedes for senere etablering af ladestandere.*

#### ISHØJ KOMMUNE VIL:

- løbende frem mod 2025 opstille ladestandere ved kommunens bygninger med mere end 20 parkeringspladser.
- stille de kommunale ladestandere tilgængelige for offentligheden under hensyntagen til kommunens eget behov for opladning.

CASE / ISHØJ KOMMUNE – 2021

**HJEMMEPLEJEN I ISHØJ SVÆRGER TIL ELBILER**

I Ishøj Kommune er ca. 70 % af kommunens biler elbiler, og resten bliver skiftet ud løbende. I hjemmeplejen kører 12 ud af 14 biler på el. Og medarbejderne er ellevede med elbilerne.

Scan QR-koden og læs hele casen

Hjemmeplejen råder over **12 EL-BILER**

De kører i alt **OP TIL 400.000 OM ÅRET**

CO<sub>2</sub>

Det sparer miljøet for **21 TONS CO<sub>2</sub> OM ÅRET**

Hjemmeplejen sparer **106.080 PÅ BRÆNDSTOF, AFGIFTER OG VEDLIGEHOLD**

## Ishøj Kommune som myndighed

Kommunens vigtigste myndighedsrolle er at stille krav til ladeinfrastruktur i byggesagsbehandlingen. Ishøj Kommunes stærkeste myndighedsværktøj for at fremme elbilismen, er at sørge for, at byggereglementet bliver overholdt ved nybyggeri i kommunen. Kommunen kan også sikre hensigtsmæssig parkeringsregulering. Gennem fornuftig parkeringsregulering sikres det, at det rent faktisk er muligt at parkere og lade, der hvor ladestanderne er. Det er i den

### FAKTABOKS:

#### Ladestanderbekendtgørelsens krav i forbindelse med byggeri

Type af bygning og type af byggearbejde	Krav
Ny beboelsesbygning med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle parkeringspladser til ladestandere.
Ny bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte af parkeringspladserne
Beboelsesbygning, der gennemgår større ombygning, med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle ombyggede parkeringspladser til ladestandere
Bygning, der ikke er beboelsesbygning, der gennemgår større ombygning, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte ombyggede parkeringsplads
Eksisterende bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 20 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander før 1. januar 2025.

sammenhæng vigtigt at, parkeringspladser med tilknyttede ladestandere er forbeholdt el-biler. Ellers spærres dyr infrastruktur, hvilket ikke vil være med til at underbygge omstillingen. Det er optimalt, at ladepladser gennem skiltning forbeholdes ladende el-biler, hvilket for nyligt blev sikret gennem et notat fra Transportministeren. Det er på indeværende tidspunkt ikke muligt med hjemmel i planloven at indskrive ladeinfrastruktur i lokalplaner, hvis det med ny planlovgivning skulle blive muligt, ville dette også være et værktøj, vi som kommune kan tage i brug.

#### Behov for yderligere ladekapacitet

Behovet for offentligt tilgængelige normalladere opfyldes ikke nødvendigvis med de normalladere der vil blive opsat på baggrund af Ladestanderbekendtgørelsen. Desuden er disse ladestandere som nævnt ikke nødvendigvis placeret der, hvor behovet vil være størst, eksempelvis Ishøjs bymidte.

De 14 ekstra normalladere samt én hurtiglader ved Brohuset i bymidten af Ishøj vil, sammen med de øvrige opladere der skal opstilles på baggrund af Ladestanderbekendtgørelsen, være med til at sikre, at flere har mulighed for at lade uanset om de har adgang til opladning ved egen bopæl eller ej.

Alle ovenstående behov og krav skal tænkes ind i et evt. udbud.

#### ISHØJ KOMMUNE VIL:

- sikre at lovgivningen om ladestandere bliver overholdt igennem byggesagsbehandlingen.
- sørge for den nødvendige parkeringsregulering og skiltning ved ladestandere opstillet på kommunal grund, så ladeinfrastrukturen bliver udnyttet optimalt.
- sørge for et strategisk udbud af kommunal ladeinfrastruktur, så det under gældende lovgivning dækker flest mulige behov.

## **Kommunen som facilitator/motivator**

Hvordan kan kommunen facilitere omstillingen til elbiler hos boligselskaber?

Kommunen vil ikke kunne yde økonomisk støtte til opsætning af ladeinfrastruktur for boligselskaber eller grundejerforeninger og der er ~~som udgangspunkt~~ intet lovkrav om, at boligforeninger skal opstille ladestander. Dog undtaget, hvis de renoverer deres parkeringsanlæg, jf. de tidligere beskrevne regler i Ladestanderbekendtgørelsen. Derfor vil omstillingen til elbiler og opførelsen af den nødvendige infrastruktur hos boligforeningerne ske efterhånden som der opstår en efterspørgsel blandt beboerne. Som tidligere nævnt er boligselskaberne allerede godt i gang med omstillingen, både drevet af netop efterspørgsel hos beboerne, men også godt hjulpet af boligselskabernes hovedorganisationer.

Kommunen kan derimod vælge at tage en faciliterende rolle i omstillingen, hvis kommunen som led i implementeringen af de kommende DK2020 klimaplaner vælger at facilitere åbne arrangementer, for enden af vej møder eller lignende.

Dialogen omkring ladeinfrastruktur i boligforeningerne i Ishøj kan indledningsvis give et indblik i, hvor meget der i første omgang bliver dækket af boligforeningernes eget arbejde og hvilke problematikker de støder på i deres bestræbelser for at dække beboernes behov for opladning.

Region Hovedstaden har udarbejdet *En miniguide til boligforeninger og boligselskaber*, som vi evt. kan formidle videre i vores fremadrettede dialog.

### **Grøn omstilling i transporten i det lokale erhvervsliv**

Ishøj Kommune kan også vælge at være med til at fremme den grønne omstilling i transporten gennem vores dialog med det lokale erhvervsliv. Vi kan gennem vores erhvervsnetværk sætte omstillingen til elbiler og ny ladeinfrastruktur på dagsordenen. En del af kommunens virksomheder er allerede godt i gang med omstilling til emissionsfri transport, deres initiativ og erfaring kan vi andre lære af, mens andre måske netop har brug for inspiration til at turde træde til handling.

<sup>10</sup> <https://ballerup.dk/borger/trafik/vej-trafik/ladestander-til-elbiler#paragraph-47476>

Der er ingen tvivl om at moderne virksomheder er nødt til at forholde sig til det CO<sub>2</sub>-aftryk deres produktion og transport sætter på verden, og at kunder og forretningsforbindelser i højere og højere grad vil stille krav til dette. Vi kan som kommune vælge at understøtte virksomhederne til at gøre denne omstilling så nænsom og let som mulig. Der er heller ingen tvivl om, at ladeinfrastruktur til rådighed for virksomhedens ansatte, vil få en virksomhed til at fremstå mere attraktiv og i sidste ende, kan det også fremover få indflydelse på muligheden for at rekruttere medarbejdere.

Region Hovedstaden, Center for regional udvikling – Copenhagen Electric, har udgivet en guide om: *Ladeinfrastruktur til virksomheder*, som vi evt. kan henvise til i vores videre dialog med erhvervslivet.

### **En bredere kommunikation**

Herudover kunne kommunen have en side på hjemmesiden, som kort fortalte og henviste til, hvordan vores boligselskaber og virksomheder skal forholde sig og hvor de eventuelt ville kunne få hjælp, ala: Ballerup Kommune<sup>10</sup>.

### **ISHØJ KOMMUNE VIL i forbindelse med DK2020 overveje følgende initiativer:**

- **udbredelse af generel information til borgere, virksomheder og boligforeninger om elbiler og den offentlige tilgængelige ladeinfrastruktur i kommunen.**
- **yderligere dialog med boligforeningerne og hjælpe dem med at få svar på de spørgsmål, de har i forhold til opstilling af ladestander.**
- **i dialog med det lokale erhvervsliv udbrede viden blandt kommunens virksomheder om Ladestanderbekendtgørelsen, elbiler, omstilling af en bilflåde og opstilling af ladestander.**

## 4. Opsummering

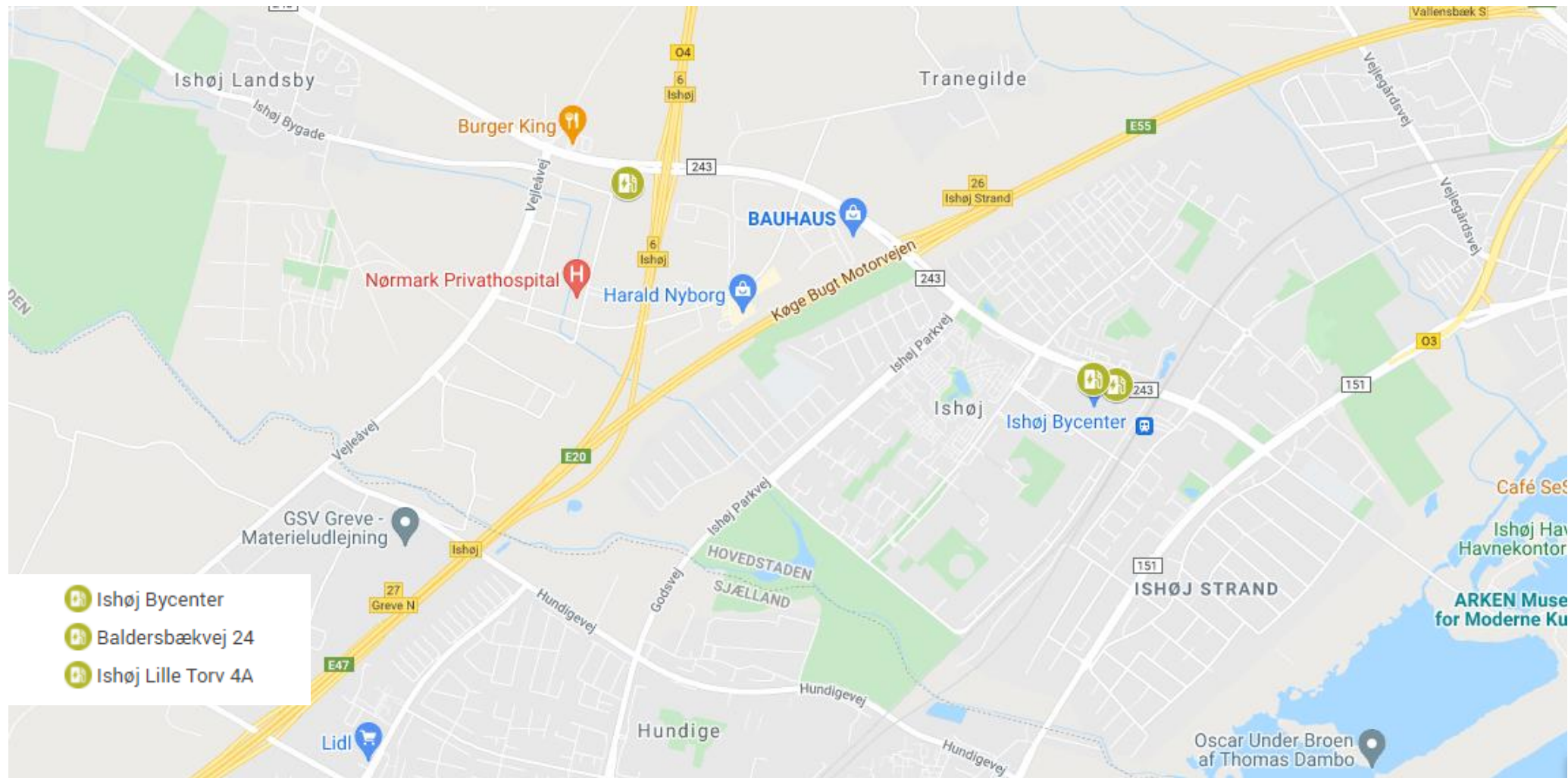
På baggrund af ladestanderbekendtgørelsens givne lovmæssige præmisser og kortlægningen af borgernes behov for opladning skal der vælges en strategi for udbud af ladeinfrastruktur på kommunal grund.

Det skal før et kommende udbud besluttes, hvor i kommunen der skal opstilles ladeinfrastruktur. Det skal afgøres om de lovpligtige lokationer vurderes at dække behovet for opladning til driften af egen bilflåde, samt til det forventede behov hos borgerne. Herunder skal det besluttes, hvorvidt kommunens ladeinfrastruktur skal udrulles på en måde så ladekapaciteten også stilles til rådighed for borgerne. Sidst men ikke mindst skal der fastsættes en strategi for udbud. Se scenarier for udbud af ladeinfrastruktur i bilag om udbudsstrategi<sup>11</sup>.

Herudover lægges der med strategien op til, at kommunen i forbindelse med det kommende DK2020 arbejde tager stilling til, om og eventuelt hvordan Ishøj understøtter omstillingen til elbiler yderligere gennem et styrket strategisk samarbejde med erhvervsliv, boligselskaber og borgere om veje til en grønnere vejtransport.



<sup>11</sup> Udbudsstrategi er under udarbejdelse og vil komme til behandling senere.



Kort over offentlige ladestandere i Ishøj ifl. Elbilviden.dk



## Kort over de områder, hvor Ishøj Kommune har mulighed for at sætte flere ladestandere op, end ladestanderbekendtgørelse stiller krav til

På kortet ses markering af de områder, hvor der i høringsperioden viste sig at være størst interesse for at sætte ladestandere op. De områder er samtidig udpeget på kortet som mulige lokaliteter, hvor Ishøj Kommune har mulighed for fremadrettet at sætte flere ladestandere op, end ladestanderbekendtgørelsen stiller krav til.