

OPLÆG TIL HILLERØD KOMMUNES

STRATEGI FOR LADE-STANDERE OG EMISSIONSFRIE KØRETØJER

HILLERØD KOMMUNES VEJ TIL EN VELUDBYGGET LADE-INFRASTRUKTUR
OG OMSTILLING AF DEN KOMMUNALE BIL- OG BUSFLÅDE

ADRESSE Hillerød Kommune
Trollesmindealle 27
3400 Hillerød

TLF +45 72 32 00 00

FAX +45 72 32 32 13

WWW hillerod.dk



SAGSNR. 20/13458
VERSION 1
UDGIVELSESDATO 1. maj 2021
UDARBEJDET thjor

INDHOLD

1	Hillerød Kommune kører på el	4
2	Behov for lade-infrastruktur	6
3	Kommunerne får ny rolle og større indflydelse Forventning om ny lovgivning pr. 1. jan 2022	11
4	Kommunale køretøjer og kollektiv trafik	15
5	Målsætninger og strategiske indsatser	17
6	Handleplan	20

1 Hillerød Kommune kører på el



Også i Hillerød Kommune skal biler og busser være eldrevne, for når hjulene i kommunen kører på el bidrager vi til den nødvendige reduktion af udledning i CO₂ og luftforurening fra vejtransporten.

Markedet for elbiler vokser markant i disse år med en udvikling, der er båret af de store bilfabrikanter i verden. Det peger tydeligt på, at eldrevne biler kommer til at drive den grønne omstilling på det danske bilmarked i de kommende år. For at følge den forventede udvikling kræver det at udrulningen af lade-infrastruktur i Hillerød Kommune understøtter udbredelsen af elbiler, idet de eldrevne biler har kortere rækkevidde end tilsvarende konventionelle benzin- og dieselmotorer og det faktum, at det i dag tager væsentligt længere tid at lade dem op, end det tager at tanke brændstof på en konventionel bil. En succesfuld omstilling af transportsektoren fra fossile drivmidler til el som drivmiddel fordrer altså, at lade-infrastrukturen er veludbygget, og at markedet for opladning er velfungerende.

Hvad vil byrådet?

Byrådet har besluttet en Klimastrategi for Hillerød Kommune, hvor ét af strategiens fire fokusområder er klimavenlig transport. Visionen er, at Hillerød Kommune har en fossilfri transportsektor i 2050 og at Hillerød Kommune fortsat skal arbejde for at begrænse CO₂-udslippet fra kommunen som virksomhed. For at indfri visionen kan Hillerød Kommune være med til at påvirke udviklingen og være med til at gå foran ved at omstille den kommunale bilpark til el eller andre fossilfrie alternativer. Derfor er et af indsatsområderne udvikling, der understøtter lade-infrastruktur og brug af el som drivmiddel til biler og busser.

I juni 2020 besluttede byrådet i forbindelse med behandlingen af sagen om afsætnings- og holdepladser for turistbusser, *"at forvaltningen skal arbejde med et oplæg til at gøre Hillerød til en særlig attraktiv by for el-biler, med lade-infrastruktur og måske reserverede p-pladser gennem henholdsvis private og kommunale investeringer"*. Med det afsæt fik Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget på deres møde i oktober et oplæg fra Dansk Elbil Alliance om hvordan Hillerød Kommune kan bidrage til omstillingen af elbiler. Udvalget besluttede i den forbindelse, at forvaltningen skal arbejde videre med en strategi for opladning af elbiler. Oplæg til strategi for hvordan Hillerød Kommune kan arbejde med lade-infrastruktur til fremme af elbiler, herunder egne køretøjer og kommunale busser er sammenfattet i det følgende med konkrete målsætninger og handlinger.

National målsætning og udvikling til i dag

I december 2020 indgik et flertal i Folketinget en ambitiøs aftale om grøn omstilling af vejtransporten, der sigter mod én million grønne biler på de danske veje i 2030. Aftalen skal bidrage til at Danmark kan nå 70%-målsætningen om reduktioner i CO₂-udledningen i 2030 i forhold til niveauet i 1990 samt at det skal være slut med salg af diesel- og benzinbiler i 2030. Frem til i dag har knap 10 ud af 100 danskere valgt en elbil, men i 2030 er det intentionen, at 100 ud af 100 solgte biler skal køre på el.

Efter et langt tilløb med flere år hvor man har sagt, at nu kommer elbilerne, forventer markedet og brancheforeningerne som FDM og Dansk Elbil Alliance, at 2021 bliver året hvor elbilerne for alvor begynder at vinde indpas hos de danske forbrugere. Således har elbiler indtil 2020 ikke fyldt meget af nyregistrerede danske biler, mens det i andet halvår af 2020 begyndte at stige signifikant og i 4. kvartal udgjorde 15 % af nybilsalget.

Hillerøds bidrag

I Hillerød Kommune er der i dag 26.645 biler, hvoraf 269 er elbiler og opladningshybrider, svarende til 1,01% af private biler, som ligger på niveau med landsgennemsnittet. Skal Hillerød Kommune løfte sin proportionale andel af målsætningen om én million elbiler i Danmark i 2030 estimerer Dansk Elbil Alliance og DTU i en analyse af lade-infrastrukturbehovet, at der vil være 9.260 elbiler i kommunen svarende til 35 % af alle private biler. Dertil kommer de køretøjer, som er ejet af offentlige og private virksomheder.

2 Behov for lade-infrastruktur

I Danmark er der gode forudsætninger for en veludbygget lade-infrastruktur pga. landets størrelse, høj grad af adgang til hjemmeopladning, forholdsvis korte afstande og et veludbygget elnet, men der er nogle fokuspunkter, som man skal være særlige opmærksomme på. Det drejer sig om et passende antal hurtig- og lynladere langs statsvejnettet, så danskere kan rejse på tværs af landet og den kendsgerning at 25 % ikke kan lade på egen grund.

Behov for opladning i Hillerød i 2030

Det er også tilfældet i Hillerød Kommune viser en analyse Dansk Elbil Alliance og DTU har lavet på baggrund af oplysninger fra de danske transportvaner (Transportvaneundersøgelsen). Med et kørselsbehov og bilejerskab der ligger lidt højere end landsgennemsnittet har mere end syv ud af 10 bilejere i Hillerød Kommune adgang til parkering i egen carport. Således kan 75 % lade på egen grund, mens 23 % skal lade på fælles parkeringsarealer i tilknytning til deres bolig eksempelvis en boligforening, som dermed får et stort ansvar i at etablere opladningsmuligheder. De sidste 2 % skal finde andre lade-muligheder – såkaldte destinationsoplader – i tilknytning til byrummet. Det kan eksempelvis ske langs det overordnede vejnet som motorveje eller via dedikerede opladningsstationer i kommunerne som tankstationer og lade-parker, på arbejdspladsen, på besøg eller i forbindelse med indkøb og fritidsaktiviteter mm.

Med udgangspunkt i kørsels- og opladningsbehov, herunder opladningsmuligheder med kommende elbiler med gennemsnitlig rækkevidde på 400-500 km estimerer DTU, at der vil være behov for 196 lade-punkter i Hillerød Kommune i 2030 ved beboelsesejendomme, arbejdspladser, offentlig vej og tankstationer fordelt på 85 % normalladere (11/22 kW), 10 % hurtigladere (50 kW) og 5 % lynladere (>150 kW).

Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler

Analysen og anbefalinger fra DPA og DTU, november 2019

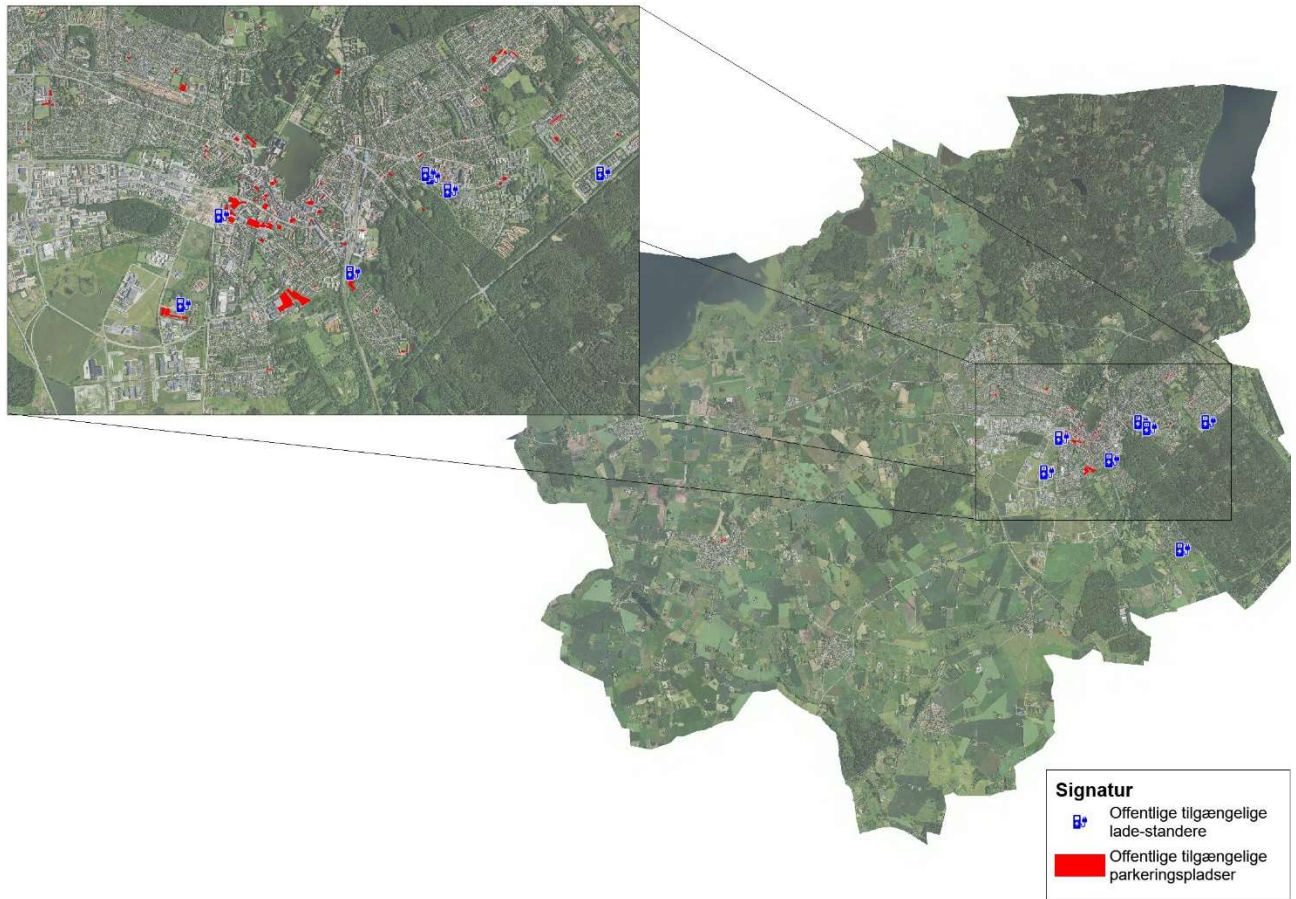


Konkret hvor de knap 200 lade-standere skal placeres i Hillerød Kommune er endnu ikke fastlagt og skal afklares nærmere, men som udgangspunkt bør lade-standere placeres de steder, hvor folk parkerer og opholder sig mest. Analysen (hvor der ses bort fra hjemmeopladning) fra Dansk Elbil Alliance og DTU viser hvilken typer af destinationer en tur typisk har, og her udgør særligt arbejdspladsen en stor del af parkeringstiden på 57 %, men også familiebesøg og indkøb udgør en relativ stor andel på 18 % af parkeringstiden uden for hjemmet. Væsentligt er også at nævne forlystelser (biograf, restaurant mm.) og idræts- og sportsfaciliteter, som står for 8 % af samlede parkeringstid uden for hjemmet.

Ser man bort fra familiebesøg som i princippet kan opfattes som hjemmeopladning, blot hos andre, peger det altså henimod at særligt arbejdspladser, indkøb, forlystelser samt idræts- og sportsfaciliteter udgør de vigtigste parkeringslokationer, og således kan danne udgangspunkt for det konkrete lade-behov som destinationerne potentielt kan levere.

Hvor i Hillerød kan man i dag lade?

I dag har Hillerød Kommune ifølge hjemmesiden elbilviden.dk otte offentlige tilgængelige lade-standere med op til flere lade-udtag, svarende til ca. 20 lade-punkter, og det betyder, at der er brug for 10 gange flere lade-standere end i dag. Syv lade-standere er placeret i Hillerød by, mens en lade-stander er placeret i Ny Hamsholt, jf. Figur 1.



Figur 1. Oversigt over tilgængelige lade-standere i Hillerød (kilde: elbilviden.dk).

Nuværende lovgivningen

I dag har kommunerne begrænsede handlemuligheder for at påvirke etableringen af lade-infrastruktur. Det skyldes, at kommunalfuldmagten ikke giver kommunerne tilladelse til at tilbyde gratis opladning eller medfinansiere offentlige tilgængelige lade-standere. Kommunerne kan kun henvise til steder, hvor private lade-udbydere ønsker at opstille lade-infrastruktur. Det betyder, at den nuværende markedsdrevet udrulning af lade-infrastruktur indebærer en risiko for strukturel, planmæssig og social ubalance, da motivationen blandt private lade-udbydere for at investere i f.eks. mindre bysamfund og i landområder ikke er stor. Kommunerne kan således kun etablere egen lade-infrastruktur til egne elbiler.

Planloven giver desuden ikke kommunerne mulighed for at stille krav i kommune- og lokalplaner til antallet af ladepladser, og har derigennem ikke direkte mulighed for at påvirke antallet af lade-standere og fremme af elbiler. Således kan kommunerne i dag kun planlægge og forberede lade-infrastruktur.

Samtidig er kommunernes muligheder for at tilgodese effektiv og attraktiv opladning begrænsede, da der i Danmark ikke er en "Ladepligt". Kommunerne har lov til at forbeholde parkeringspladser i det offentlige vejareal til elbiler og plug-in-hybrid-bil, men kan ikke stille krav om, at bilen skal være under opladning under parkeringen. Derfor bliver ladepladserne i mange tilfælde ikke kun brugt til opladning, men også til parkering.

Kommunernes Landsforening og mange kommuner efterspørger derfor lovgivning, der giver kommunerne flere ”håndtag” at anvende for at sikre en optimal udnyttelse af ladepladserne, herunder mulighed for særlig skiltning, krav om opladning/tilslutning til lade-standere og bedre sanktionsmuligheder. Dansk Elbil Alliance og FDM foreslår, at elbil-pladserne gøres tidsbegrænsede ved hjælp af traditionel skiltning og brug af p-skive, med i alt tre timers tidsbegrænsning. Dog skal tidsbegrænsningen ikke gælde fra kl. 19 til kl. 8, og dermed slipper bilisten for at skulle flytte bilen allerede fra kl. 16, hvor arbejdsdagen typisk slutter, og kan i stedet vente til kl. 8 næste dag (kl. 11 hvis bilen parkeres kl. 19).

Mulighed for salg af overskudsstrøm

Som reglerne er nu, er kommunerne og staten langt hen ad vejen forhindret i at etablere lade-infrastruktur til elbiler, og derfor er opsætning af lade-stander bundet af de private lade-udbydere. Der er dog en undtagelse i lovgivningen, der giver mulighed for at kommunen, efter en konkret vurdering, kan sætte lade-standere op for de biler, som kommunerne selv benytter i arbejdstiden, og på den måde sælge overskudskapacitet fra dem på markedsvilkår.

I nogle tilfælde vil der være en overskudskapacitet, der kan benyttes til at etablere lade-infrastruktur ved andre nærtliggende parkeringspladser. Med denne model kan lade-standere på en parkeringsplads altså være delt op mellem dedikerede ladepladser til tjenestebiler, og så lige ved siden af de offentlige tilgængelige lade-standere fra velkendte private lade-udbydere. Kommunen kan så stå for at finansiere eventuel investering under jorden til lade-standere til egne biler, og lader private markedsoperatører byde på drift og opsætning af lade-standere over jorden. Derved kan lade-udbyderne stå for afregning af kommunens strømforbrug samt for den kommercielle aktivitet i forbindelse med salg af overskudsstrøm til borgere.

På trods af muligheden for at sikre mere lade-infrastruktur til de mange nye grønne biler, er der stadig brug for en lovændring hurtigst muligt. For kommunerne bliver bedt om at hjælpe til den grønne omstilling, og flere borgere og politikere efterspørger lade-standere. Derfor kan kun ny lovgivning understøtte den grønne ambition på vejtransporten.

Krav til opladning

I marts 2020 trådte en lade-bekendtgørelse under bygningsreglementet i kraft. Den forpligter større virksomheder (herunder kommuner) med mere end 250 ansatte til at etablere lade-standere til bygninger og byggeri:

- I eksisterende bygninger, som ikke bruges til beboelse og hvor der er tilknyttet mindst 20 parkeringspladser, skal der inden 2025 etableres mindst ét lade-udtag
- I eksisterende bygninger, hvor der er tilknyttet mindst 10 parkeringspladser, skal der i forbindelse med større ombygninger etableres mindst ét lade-udtag
- I forbindelse med nybyggeri, hvor der er tilknyttet mindst 10 parkeringspladser, skal der etableres mindst ét lade-udtag, og øvrige parkeringspladser skal forberedes for senere etablering af lade-standere.

Kommunale bygninger og indkøb

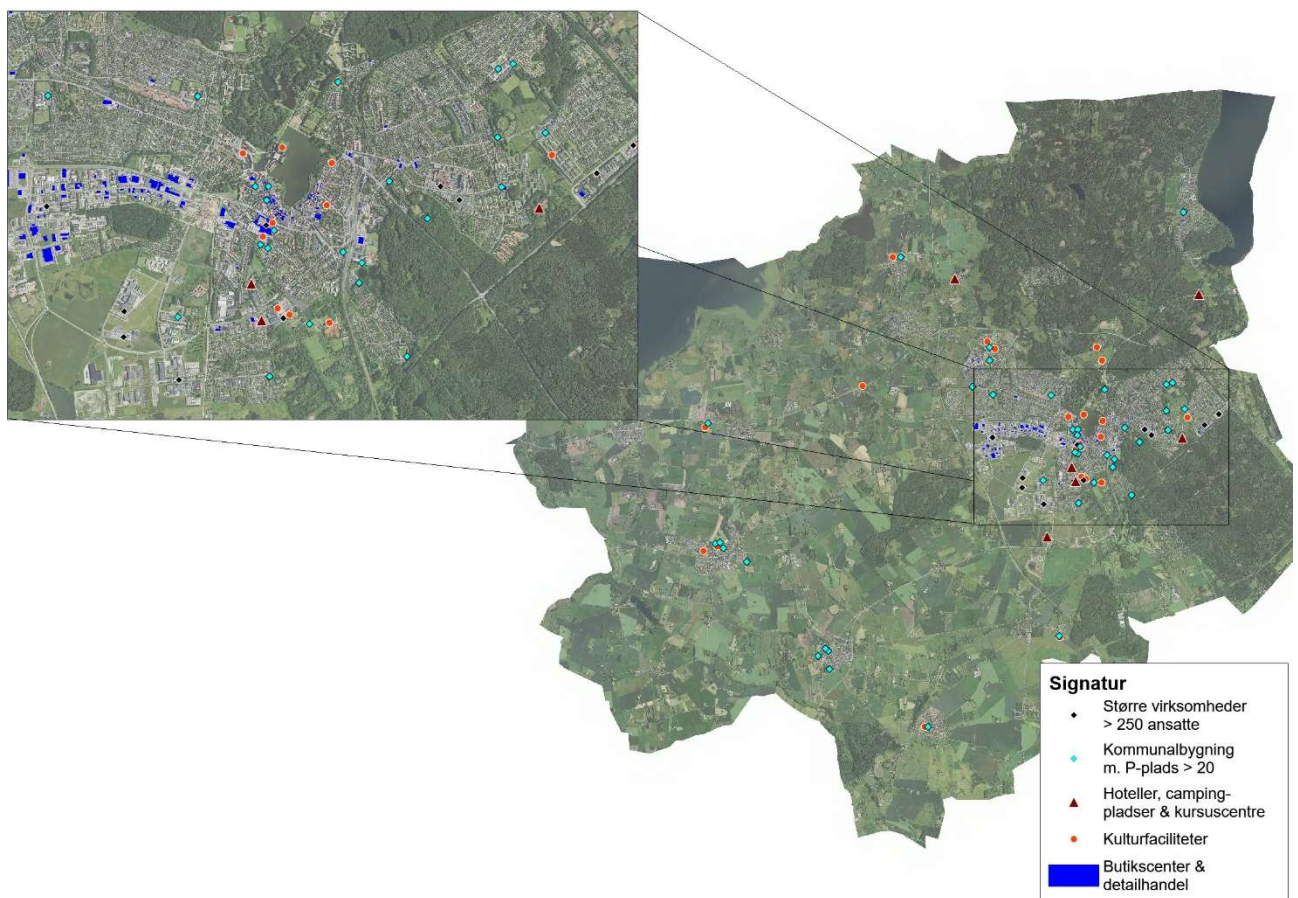
Ser man på de kommunale bygninger råder kommunen i dag over 44 bygninger med over 20 parkeringspladser, hvor kommunen jf. lade-bekendtgørelsen er forpligtet til at opstille én lade-stander inden 2025. Der er tale om bygninger fordelt

over hele kommunen, hvor afdeling for Ejendomme står for drift og vedligehold herunder snerydning. Bygningerne er markeret i Figur 2.

Etableringen af lade-infrastruktur sker som udgangspunkt i takt med udskiftning af den kommunale bilpark og i forbindelse med nybyggeri og større renoveringer. Men det bør ske i et nøje afvejet ”tempo”, da lovgivningen i dag ikke giver kommunerne hjemmel til at lade-standere ved kommunale bygninger også kan bruges af offentligheden eller kommunens ansatte. Dermed kan kommunen komme til at stå i en situation hvor eksempelvis en skole er forpligtet til at have en lade-stander uden nødvendigvis at have en elbil, og da infrastrukturen som udgangspunkt ikke må gøres frit tilgængelig, kan man ende med at ladepladsen vil stå tom. Det er naturligvis ikke hensigtsmæssigt, da anlæg af lade-infrastruktur kan være høje og det faktum at man vil optage en parkeringsplads. Lade-bekendtgørelsen kommer fra et EU-direktiv, og det er tydeligt at kravene har været møntet på virksomheder og dens medarbejdere og ikke offentlige institutioner, og derfor forventer Kommunerne Landsforening også, at reglerne bliver ændret.

Offentligt tilgængelige lade-standere

Lade-bekendtgørelsen stiller en række krav til større private virksomheder, detailhandel, kulturinstitutioner mm., hvoraf flere af kulturfaciliteterne er sammenfaldende med de kommunale bygninger som biblioteker, idrætsanlæg og –haller. Placeringen af hvor der dels stilles krav til lade-infrastruktur, dels formodes at komme lade-standere pga. øget efterspørgsel fra kunder (eksempelvis butikscenter, hoteller og kursuscenter) fremgår af Figur 2.



Figur 2. Krav fra Lade-bekendtgørelsen til kommende offentlige og private lade-standere.

Spørgsmålet er imidlertid om diverse ønsker fra ansatte, handlende og besøgende/turister mon ikke betyder, at lade-infrastrukturen kommer af sig selv, hvis de da ikke allerede er etableret. For større virksomheder stilles der eksempelvis krav til CSR-strategier (corporate social responsibility), et begreb der dækker over virksomheders samfundsmæssige ansvar, som har til formål at skabe værdi for samfundet og virksomhedens interessenter igennem initiativer for medarbejderne, sociale vilkår, økonomiske udfordringer, klima eller miljø. Det er eksempelvis tilfældet for de største virksomheder i kommunen som Novo Nordisk, Fujifilm og Foss som også allerede har etableret 22 kW (langsomme) lade-standere.

Behovsbestemt udrulning

Der er flere interessenter og aktører der peger på, at kommunerne bør etablere lade-infrastruktur i et nøje afvejet tempo og prioritere lade-standere de steder, hvor elbilerne holder. Det skyldes dels at lade-bekendtgørelsen ikke synes at være møntet på kommunerne, dels at lovgivningen giver de offentlige vejmyndigheder begrænsede handlemuligheder. Som reglerne er nu, skal kommunerne eksempelvis opsætte lade-standere ved kommunale bygninger, hvor der er flere end 20 parkeringspladser (såsom skoler og dagtilbudsinstitutioner), men hvor der ikke nødvendigvis er en kommunal bil i sigte, og som derfor aldrig vil blive brugt, da ladepladserne som udgangspunkt ikke må stilles frit tilgængeligt.

Hvorfor vi som kommune bør følge en behovsbestemt udrulning er netop blevet tydeligere efter Kommissionen for grøn omstilling af personbiler i februar 2021 afleverede deres rapport og anbefalinger til lade-infrastruktur. For mens Kommunernes Landsforening afventer nye regler, håber (og forventer) kommissionen ny lovgivning fra 1. januar 2022, som giver kommunerne en mere central rolle med nye beføjelser. Anbefalingerne fra kommissionen formodes at få essentiel betydning for kommunernes indsatser og bliver derfor i det følgende opsummeret.

3 Kommunerne får ny rolle og større indflydelse Forventning om ny lovgivning pr. 1. jan 2022



I 2019 blev Kommissionen for grøn omstilling af personbiler nedsat. Kommissionens primære formål var at udarbejde en konkret plan for hvordan målsætningerne om én million elbiler i 2030 kunne realiseres under hensynstagende til finansiering af omstillingen for at tilvejebringe de tabte indtægter, som bilrelaterede afgifter udgør på nuværende tidspunkt.

Sammenfattet omhandler rapporten og dens anbefalinger fire temaer, hvoraf denne opsummering ikke omtaler sidste punkt om trængselsafgifter, da det ikke har relevans for Hillerød kommune:

- › Model for udrulning af lade-standere i det offentlige rum
- › Prisen for opladning
- › Intelligent opladning
- › Trængsel (København og Frederiksberg)

Anbefalinger fra El-
drup kommissionen

Kommissionen regner ikke med, at det offentlige skal substituere og bruge mange midler på lade-infrastruktur, for markedet bør kunne klare det langt hen ad vejen i dialog med de offentlige vejmyndigheder i staten og kommunerne. I Danmark er der heldigvis gode forudsætninger for en veludbygget lade-infrastruktur pga. landets størrelse med korte afstande, et veludbygget elnet og mange borgere der har mulighed for at oplade hjemme. Der er dog nogle opmærksomhedspunkter som er nødvendige at adressere. Det drejer sig om et passende antal hurtig- og lynladere langs statsvejnettet og at én ud af fire ikke kan lade på egen grund.

Offentlig styring

Kommissionen ligger op til at vejmyndighederne skal have en væsentlige større rolle end hidtil. Et skifte der betyder, at Kommunalfuldmagten og Planloven skal ændres, så kommunerne dels kan stille krav i lokal- og kommuneplaner til lade-infrastruktur, dels at staten og kommunerne kan foretage udbud med mulighed for eventuelt kommunalt tilskud i områder uden markedsmæssig interesse.

Hovedpointen er, at udbud ses som nøglen til udrulning, både i kommunerne og langs statsvejnettet, da det sikrer transparens og fairness samt øger konkurrencen. For kommunen handler det om hvem, der skal bruge byrummet og til hvilken pris, for byrummet skal ikke stilles gratis til rådighed ifølge kommissionen. Det fordrer udbud, hvor staten og kommunerne stiller offentligt rum til rådighed mod betaling, men hvor det nogle steder kan være nødvendigt med tilskud afhængigt af hvor interessant sitet markedsmæssigt er. Således vil areal til opladning tildeles den byder, der betaler mest eller kræver mindst tilskud. Samtidig vil vilkår og betingelser i udbuddene sikre krav til markedet, generaliserede vilkår og ens regler i hele landet med roaming, opetid, dataadgang, priser mv.

Kommissionen ligger også op til en ny model for afskrivning, for i dag afskrives hele anlægget typisk over få år over aftaleperiodens varighed. I en kommende model bør anlæg under jorden kunne afskrives over 50 år svarende til den forventet levetid, mens anlæg over jorden skal kunne afskrives som hidtil med 5-10 år.

Viden og erfaringer med udbud og vilkår foreslår kommissionen bliver favnet i et nationalt videnscenter, som skal komme med bud på hvordan et udbudsmateriale skal se ud og hvilke betingelser staten og kommunerne skal stille mv.

Kommunal tilgang

Kommissionen forventer ikke at kommunerne selv skal investere (væsentligt) i lade-infrastruktur, men skal planlægge og udbyde, hvilket kommunerne pt. ikke har hjemmel til. Derfor skal de have bredere beføjelser, da det er kommunerne, der har viden og lokal kendskab og bør have ansvaret for at styre processen – via dialog med markedet.

Med hensyn til parkering er der en tendens til at lade-faciliteterne bruges som parkering. På den måde er der ikke et marked og god business cases for private operatører til at investere i lade-infrastruktur. Kommissionen har set til Norge og de udfordringer de navnligt har i Oslo. Her har det været gunstigt at være elbilejer pga. gratis parkering og kørsel i busbaner. Dels er sidstnævnte et stort problem i dag da den store udbredelse af elbiler i Norge gør, at busserne ikke kan komme frem, dels at gratis parkering er svært at rulle tilbage, når borgere først har vænnet sig dem. Derfor skal parkeringsgebyrer ensrettet uanset drivmiddel og ladepladser skal anvendes til opladning – ikke parkering. Det vil samtidig have den effekt at provenuet fra parkering ikke reduceres, når flere får elbiler. I bund og grund må elbilejere ikke have for gunstige vilkår for i så fald er konsekvensen at flere tager (el)bilen og færre vælger at rejse med kollektiv trafik, hvilket blot forværrer en i forvejen trængt fremkommelighed. Konklusionen er, at parkering bliver en endnu vigtigere kommunal opgave.

Endelig skal kommunerne have mulighed for udbud af opladning til medarbejdere, og altså dermed også på offentlige arbejdspladser. En stor arbejdsplads skal naturligvis have lade-standere ligesom medarbejdere har adgang til en kantineordning. Og det skal gælde alle, så der er samme vilkår på eksempelvis et rådhus, som på en privat arbejdsplads. Derfor foreslår kommissionen, at kommunerne skal have hjemmel til at opsætte ladere til medarbejdere, hvilket man ikke har i dag. Afregning af medarbejdernes opladning vil ske efter de gældende markedsvilkår.

Tilgang i Staten

Kommissionen ser et behov for 950 lynladere på det overordnede vejnet, således man kan køre på tværs af landet. Derfor foreslår kommissionen, at Vejdirektoratet allerede nu skal i gang med udbud for at være klar i 2030. Hurtige og særligt lynladere er dyre at anlægge, men der bør i høj grad være et marked for opsætning, ligesom kommissionen fremhæver at tankstationer er ved at melde sig på banen. Er de – sammen med i øvrigt detailhandel og butikcentre – med, vil det reducere offentlige anlæg. Fordelen er desuden, at de i forvejen ejer arealerne, så de skal ikke spørge nogen om lov til opsætning. I dag koster en lynlader en mio. kr.

Afgifter, elnettet og opladning

Afgifter

Kommissionen lægger op til, at opladning skal være billigere – endda markant, og samtidig bør staten sikre lav elafgift på el til opladning ude og hjemme uanset boligform og tilhørsforhold til operatør. Kommissionen anbefaler, at afgiften på el skal sænkes fra almindelig elafgift på 90 øre pr. kWh til 0,8 øre pr. kWh for hjemmeopladning, og implementeres gennem bimålere eller skematisk løsning, som man kender det fra elvarmeafgiften. Opladning gennem erhvervsmæssig tjeneste (eksempelvis via lade-udbydere) på 0,4 øre pr. kWh foreslås forlænget til 2030.

Elnettet og opladning

Der skal være krav til at lade-standere er intelligente, så strøm hentes, når der er kapacitet i elnettet. Men regulering af elnettet bør ses i sammenhæng med andre sektorer og i forhold til udbygning af elnettet. For pointen er, at selvom transport kommer til at fylde mere, er det overraskende hvor lidt det udgør i forhold til andre dele som energisektoren med varmepumper, datacentre mv. Elnettet bør gradvis blive udbygget, men ikke isoleret pga. elbiler, i højere grad pga. andre behov i elforsyningen. Elnettet bør udbygges fleksibelt, for opladning skal styres intelligent, sådan at opladning af elbiler ikke sker om eftermiddagen og tidlig aften, hvor der i forvejen er stort forbrug af strøm. Af mekanismer til fleksibilitet kan dynamiske tariffer og intelligente hjemmeopladere/styring sikre, at staten kan styre forbruget og derigennem ikke bruger kostbare midler på udbygning af elnettet. Selvom ens elbil bliver sat i kontakten om eftermiddagen bør hjemmeopladere sørge for, at den kun bliver ladet op senaften og om natten, hvor kapaciteten er til stede, da efterspørgslen er lav og hvor strømmen desuden er billig.

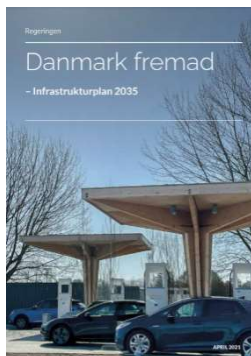
Hvornår ændres lovgivningen?

Kommissionen håber – og har også forventning til – at Folketinget ændrer lovgivningen, så kommunerne og staten fra 1. januar 2022 får nye beføjelser og kan afholde udbud og yde tilskud de steder, hvor der ikke er et kommercielt marked for lade-udbydere at opsætte lade-standere. Det er uvist, om der er flertal i Folketinget for at sænke elafgiften fra 1. januar 2022, men der er ingen tvivl om at en markant reduceret elafgift vil få stor betydning for udbredelse af elbiler i årene frem.

Udspil til kommende forhandlinger

Regeringens bud på en infrastrukturplan

Regeringen er netop kommet med deres udspil til fremtidens transport ”Danmark fremad – Infrastrukturplan 2035”, og i udspillet har regeringen fulgt op på en lang række af kommissionens anbefalinger.



Regeringen foreslår en samlet plan for udrulning af lade-infrastruktur til elbiler, og vil desuden afsætte en ramme på 0,5 mia. kr. frem mod 2030 til lade-infrastruktur langs statsvejnettet for at understøtte udrulningen af lade-standere, så danskere kan køre på tværs af landet. Den halve milliard svarer til, at der kan etableres godt 50 lade-parker med ca. 630 lynladepladser, og er altså et lille stykke (320 lynladepladser) fra kommissionens anbefalinger. Vejdirektoratet vurderer dog, at 99,9 pct. af de lange ture på statsvejnettet kan gennemføres i elbil uden omvejskørsel, og at ventetiden på at komme til at lade ikke vil overstige 10 minutter i årets 100. travleste time.

I forlængelse af planen foreslår regeringen udbudsstrategi for udrulning af lade-infrastruktur langs statsvejnettet frem til 2025.

Hvad med kommunerne?

Det er glædeligt at konstatere, at regeringen ligger op til:

- › Regulering, der sikrer, at operatører af lade-infrastruktur udelukkende kan tildeles ret til at opstille lade-infrastruktur på offentlige arealer efter annoncering/afholdelse af udbud
- › Afdækning af, om der i planloven skal gives hjemmel til, at kommuner kan stille krav om lade-standere
- › Analyse af, om offentlige arbejdsgivere skal kunne facilitere lade-infrastruktur til medarbejderne.

Øvrige forhold

Og for både staten og kommunerne at ligge op til:

- › Standardiserede krav til udbud af lade-infrastruktur på offentlige arealer
- › Adgang for elborejere, som indgår aftale med en udbyder af e-mobilitet, til at roame mellem alle lade-standere opstillet på offentlige arealer i Danmark
- › Undersøgelse af, om der skal foretages justeringer af elafgiften ved husstands-mæssig opladning til elbiler.



Det er positivt, at regeringen i deres bud på en infrastrukturplan annoncerer, at et lovforslag, der skal etablere det nødvendige lovgrundlag, er på vej. Og derigennem enten direkte løser eller peger på en konkret afdækning/analyse af mange af de problemstillinger kommunerne i dag har med fremme af lade-infrastruktur.

Det bliver spændende at følge forhandlingerne om infrastrukturaftalen i de kommende måneder, og om der kan danne sig et flertal i Folketinget for at ændre lovgivningen, så kommunerne får nye og flere beføjelser til fremme af elbiler.

4 Kommunale køretøjer og kollektiv trafik

I februar 2021 besluttede byrådet, at Hillerød Kommune skal tiltræde en række ambitiøse målsætninger fra 2020 for omstilling til grønne drivmidler i den kollektive trafik og kommunale køretøjer, der indbefatter krav om emissionsfri og/eller CO₂-neutralitet inden for, hvad der er økonomisk realistisk. Det skete i forlængelse af, at transportministeren havde henvendt sig til kommunen vedrørende klimasamarbejdsaftaler, som ministeren ønsker, at alle landets kommuner tager stilling til. Med aftalerne om, at kommunerne understøtter og accelererer den grønne omstilling lokalt, forpligter regeringen sig i aftalerne til at arbejde for konkrete tiltag, der forbedrer kommunernes og regionernes rammer for yderligere at fremme den grønne omstilling, som bl.a. nu er udmøntet i regeringens udspil til en infrastrukturaftale.

Omstilling af kommunens egne biler



Som virksomhed disponerer kommunen over en række køretøjer og kan derved selv prioritere hvilke køretøjer, der skal indkøbes. Derfor er det muligt direkte at påvirke valget og vise potentialet for elbiler i kommunens egen bilpark.

Hillerød Kommune både leaser og køber køretøjer og disponerer pt. over 124 person- og varebiler, hvoraf 73 er leasede, jf. Tabel 1. Indtil nu har forvaltningen hver gang kommunen skal anskaffe en ny personbil undersøgt, om det kan lade sig gøre at anskaffe den som el-bil. Indtil 2020 har det været dyrt for afdelingerne at anskaffe el-biler pga. manglende konkurrence i markedet i kombination med manglende mulighed for opladning i Hillerød Kommune. I 2020 er kommunen imidlertid kommet godt i gang med at konvertere kommunens bilpark til el-biler bl.a. med udbuddet af 18 el-biler til hjemmeplejen inkl. opsætning af lade-standere ved Sundhedscentret og ved Rådhuset. Det har indtil nu ikke været muligt at anskaffe varevogne og større biler, der kører på el i Hillerød Kommune pga. manglende match mellem udbud og efterspørgsel, men udmeldinger fra bilproducenterne lyder, at de vil begynde at komme på markedet i 2020 og for nogle typer i 2025. Indtil da kan man anvende mere bæredygtige brændstofalternativer som biogas eller biodiesel.

Frem til i dag er 20 af kommunens personbiler udskiftet til elbiler. I årene frem har kommunen gode muligheder for at prioritere el som primære drivmiddel, idet kontrakten på 66 leasede person- og varebiler i perioden 2021-2024 udløber, mens der skal skiftes et ukendt antal biler som kommunen selv ejer (hvoraf 34 af kommunens egne 51 køretøjer er ældre en syv år). Det vil samtidig følge byrådets beslutning om at tiltræde klimasamarbejdsaftalen med ministeren, som forpligter kommunen til at ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission og at minimum 75 % af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission.

Tabel 1. Oversigt over kommunens bilpark (kategorierne person- og varebiler).

	Leaset total	Udløber 2021-2024	Heraf elbiler	Ejet total	Heraf elbiler	Total
Personbiler	66	62	20	21	0	87
Varebiler	7	4	0	30	0	37
I alt	73	66	20	51	0	124

Forvaltningen vurderer at prisen på en elbil nu er på ca. tilsvarende niveau som en konventionel bil, og det derfor er muligt for kommunens afdelinger og decentrale

institutioner at anskaffe en elbil uden merpris. Det forudsætter naturligvis etablering af lade-standere som, efter dialog med Indkøb, varetages af Ejendomme.

Omstilling af den kollektive trafik

Det er ikke kun inden for bilindustrien, at udviklingen med batterier og el som drivmiddel går stærkt. Det er også tilfældet inden for den kollektive trafik, hvor busproducenterne satser på emissionsfrie el- og brintbusser, mens særligt udviklingen af batteriteknologi har gjort, at rækkevidden er blevet øget og at busserne er blevet markant billigere.



De regionale trafikselskaber, som eksempelvis kommunens eget, Movia, har dog også opsat en række mål for at indfri de grønne ambitioner og gøre busdriften fossilfri i 2030. Movia sætter i kommende udbud af buslinjer, hvis kommunen støtter op om det, funktionskrav om lavere udledning af CO₂, NO_x og partikler.

Det flugter med kommunens ønsker, da byrådet har en principiel beslutning om emissionsfri (el eller brint) busdrift, når trafikselskabet på ny sender busser i udbud, ligesom man netop har besluttet at indgå klimasamarbejdsaftaler med ministeriet fra 2020. Der tages dog stilling fra udbud til udbud i forhold til den økonomiske ramme. I oktober 2020 besluttede byrådet eksempelvis, at Movia skulle udbyde den tværkommunale linje 335 med emissionsfrihed. I oktober 2021 skal byrådet på ny tage stilling til klima- og miljøkrav, når kommunens busser 301-303, 305, 307 og 337 skal i udbud med driftsstart i oktober/december 2023. Det vil få markant betydning for kommunens CO₂-regnskab for den kollektive trafik, hvis busserne bliver udbudt med krav om el eller brint, da buslinjerne står for $\frac{3}{4}$ af alle køreplans-timerne i kommunen.

5 Målsætninger og strategiske indsatser

Lovgivningen giver for nuværende Hillerød Kommune begrænsede handlemuligheder for direkte at påvirke opsætning af attraktive og hensigtsmæssige placeringer af lade-infrastruktur og for desuden at stille krav i lokalplaner til fremme af lade-standere og elbiler. Ikke desto mindre er der en række forhold og roller kommunen kan tage hensyn og stilling til. Dels er kommunen myndighed på en række områder, ligesom kommunen er ejendomsbesidder, bygherre, flådejer og arbejdsgiver, dels kan kommunen kortlægge og planlægge for det fremtidige lade-behov og herigennem understøtte og bidrage til den grønne omstilling. Derfor er der en række roller at forvalte, så lade-infrastrukturen bliver så gunstig for kommunen og den enkelte elbilist.

Med afsæt i det kommunen kan gøre i dag og forventning om ny lovgivning og ændrede regler formodentligt bliver en realitet inden for nærmest fremtid, foreslås en række mål for at sætte retning for hvordan Hillerød Kommunes tilgang til lade-infrastruktur og egen bilpark, herunder kollektiv trafik bør udfolde sig:

➤ **Anbefalinger fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler:**



Annonceret af regeringen, at et lovforslag, der skal etablere det nødvendige lovgrundlag, er på vej, foreslår forvaltningen, at kommunen tager afsæt i kommissionens anbefalinger om at kommunen fra 2022 skal kunne udbyde lade-infrastruktur i byrummet, og medfinansiere lade-standere de steder, hvor der eventuelt ikke er et kommercielt marked for opsætning. Ligeledes at kommunerne skal kunne stille krav til lade-infrastruktur i lokal- og kommuneplaner, og sikre en hensigtsmæssig regulering af parkerings- og ladepladser.

Eftersom 2025 fortsat er et stykke ude i fremtiden og det endnu er uvist hvorvidt der vil ske en justering af forpligtelsen i lade-bekendtgørelsen, foreslår forvaltningen, at kommunen foretager en behovsbestemt implementering af bekendtgørelsen. Ved behovsbestemt implementering forstås, at der fremfor at opsætte lade-standere på alle adresser – som kommunen reelt er forpligtet til at opsætte – inden 2025, tager kommunen udgangspunkt i det faktiske behov for lade-standere ved kommunale bygninger, og lader implementeringen af bekendtgørelsen udrulle i takt med dette som en opstart. Derved undgår kommunen at investere i lade-infrastruktur, der vil stå ubenyttet hen.

➤ **Omstilling af kommunale biler og kollektiv trafik:**

Byrådet har i dag allerede ambitioner for omstilling af egne køretøjer til grønne drivmidler, for i februar tiltrådte byrådet en klimasamarbejdsaftale med transportministeren, som forpligter kommunen (med forbehold for den økonomiske ramme) til at ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nulemission og at minimum 75 % af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission.



Priser på elbiler er faldet markant de seneste år og samtidig er udbuddet af køretøjer blevet større. Forventningen er, at ny-indkøb af elbiler vil være på niveau med konventionelle biler, når man tager højde for bilernes totale omkostninger (drivmiddel, service og vedligehold, forsikring, afgifter mm.). Derfor er det muligt for kommunens afdelinger og decentrale institutioner at anskaffe en elbil uden merpris. Det vil samtidig følge byrådets ønsker om at omstille kommunens egne køretøjer til el, og derfor foreslår forvaltningen at, hvis det er teknologisk muligt at konvertere sit køretøj til en elbil skal man gøre det.

For den kollektiv trafik forpligter kommunen sig til, at der for bybusser i alle nye udbud stilles krav til emissionsfrie bybusser (el eller brint) samt emissionsfrie busser eller CO₂-neutrale busser (biogas, biodiesel) på lokale busser og tværkommunale busser. En beslutning som allerede skal følges op i år, da byrådet i oktober 2021 skal beslutte om buslinjerne 301-303, 305, 307 og 337 – med driftsstart i oktober/december 2023 – skal udbydes med krav om emissionsfrihed (brint eller el).

Det foreslås dermed at videreføre ambitionerne i konkrete handlinger, når kommunen står overfor at udskifte en bil eller bus.

- Forslag til at udarbejde et anlægsønske til budget 2022 med budget til lade-standere frem mod 2025:



Forvaltningen foreslår, at etablering af lade-standere sker på baggrund af kommunens eksisterende bilpark, som primo april 2021 består af 124 køretøjer fordelt på kategorierne personbiler og varebiler. De 20 af køretøjerne er el-baseret, mens de resterende kører på benzin, diesel eller er hybridbiler. Kategorierne traktorer, knallerter og påhængsvogne er ikke medtaget i denne omgang da udbuddet af elbiler i dette øjeblik er meget sparsomt i disse segmenter. Ligeledes har kommunen desuden 17 busser med op til ni personer, som heller ikke medtages på nuværende tidspunkt.

Hillerød Kommune leaser i alt 73 køretøjer i kategorierne person- og varebiler. Af de 73 køretøjer, er der 62 personbiler og 4 varebiler der udløber i perioden 2021-2024, som bør konverteres til el, såfremt teknologien (og prisen) er til rådighed. For så vidt angår de 51 køretøjer som Hillerød Kommune selv ejer, foreslår forvaltningen, at der sker en løbende udskiftning til 100 % el efterhånden som afdelingerne henvender sig til Indkøb for at få hjælp til at anskaffe et nyt køretøj.

Med udgangspunkt i de 66 leasede køretøjer der udløber i perioden 2021-2024, er der allerede 20 personbiler som kører på el, og hvor der derfor allerede er opsat lade-standere. Der er med andre ord behov for lade-standere til i alt 46 nye køretøjer i perioden 2021-2024, såfremt alle køretøjerne kan konverteres til el. Ud af de 46 køretøjer er der 10 leasingsaftaler der udløber i 2021. Skal disse køretøjer konverteres til el kræver det samtidig etablering af lade-standere på i alt fem adresser i indeværende år. Der er ikke i budgettet midler til opstilling af lade-standere i 2021, hvorfor forvaltningen peger på, at tage konkret stilling til eventuel finansiering i BOF2 eller BOF 3.

Det foreslås, at byrådet beder forvaltningen om at udarbejde et anlægsønske til budget 2022 på lade-standere til de resterende køretøjer og samtidig afsætter midler til teknisk assistance af lade-indkøb.

- › Forslag til at udarbejde et anlægsønske til budget 2022 til konkret kortlægning af hvor, der skal være offentlige tilgængelige lade-standere i Hillerød Kommune:



De første analyser af lade-behovet i kommunen i 2030 peger på, at der skal etableres knap 200 lade-standere, men det er endnu ikke klarlagt hvor lade-standerne præcist skal stå. Derfor foreslår forvaltningen, at byrådet til budget 2022 beder forvaltningen om at udarbejde en budgetforslag på 200.000 kr. til kortlægning af hvor, der bør etableres offentligt tilgængelige lade-infrastruktur. Herunder hvilke typer af lade-standere (normal, hurtig og/eller lynladere), der vil være mest hensigtsmæssigt at etablere i en Nordsjælland-Hillerød kontekst. På den måde kan kommunen være klar 1. januar 2022, når lovgivningen og reglerne på området, jf. kommissionens anbefalinger og regeringens udspil, som annonceret er ændret. Kommissionen har understreget, at kommunerne har travlt, hvis de nationale mål om en mio. elbiler i 2030 skal indfries, og derfor er deres anbefalinger, at vi ikke venter med at planlægge for lade-infrastruktur til 2023, men påbegynder arbejdet hurtigst muligt.

- › Kommunen som formidler:

Forvaltningen foreslår at kommunen informerer om, at opdateret information og generel viden om udbuddet af offentlige tilgængelige lade-standere fremgår af hjemmesiden elbilviden.dk og diverse app's fra respektive lade-udbydere.

6 Handleplan

Forvaltningen foreslår at ansvaret for de forskellige indsatser påhviler økonomiudvalget, Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget samt Natur, Miljø og Klimaudvalget jf. nedenstående:

1. Omstilling af kommunens egen bilpark og udbud hos **økonomiudvalget** (Indkøb)
2. Lade-infrastruktur til kommunens egne bygninger/ejendomme hos **økonomiudvalget** (Ejendomme)
3. Placering af offentlig tilgængelige lade-standere, myndighedsopgave ved nybyg/renovering mv. og omstilling af den kollektiv trafik hos **Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget** (By og Miljø):
 - a. Offentlige lade-standere
 - b. Kollektiv trafik
 - c. Myndighedsopgave ved nybyg og renovering

Det foreslås desuden at **Natur, Miljø og Klimaudvalget** holdes orienteret og udtaler sig inden sagerne bliver forelagt og behandlet i Arkitektur, Byplan og Trafikudvalget, økonomiudvalget og byrådet.

Koordinering mellem grupperne bliver vigtig, eftersom kommunens forpligtelser overfor lade-bekendtgørelsen bliver forankret hos Ejendomme men i dialog med Indkøb og By og Miljø. Det skyldes, at opstillingen af lade-infrastruktur ved kommunale bygninger følger en behovsbestemt implementering ud fra hvilken afdeling/decentral institution, der har/får elbiler samt at lade-infrastruktur ved kommunale bygninger skal ses i sammenhæng med offentligt tilgængelige lade-standere, da reglerne og lovgivningen, som beskrevet, forventes at bliver ændret, så også lade-standere ved kommunale bygninger kan tilgås af alle.

Konkurrenceudsættelse af køretøjer samt opsættelse af lade-standere

I takt med at kommunen skal anskaffe mange nye el-køretøjer, foreslår forvaltningen, at der gennemføres et EU-udbud af en rammeaftale på person- og varebiler. Erfaringen viser med al tydelighed, at det er fordelagtigt for kommunen at anskaffe såvel person- som varebiler i større puljer frem for ét køretøj ad gangen. Det så vi senest ved udbuddet af 18 elbiler til Hjemmeplejen i sommeren 2020, og det bør vi derfor benytte os af.

Der bør ligeledes gennemføres en samlet tilbudsindhentning på etablering af lade-standerne ved kommunale bygninger, således at det er samme leverandør som foretager disse i hele perioden 2021-2024. Leverandøren skal både være med til at planlægge udrulningen heraf, i tæt samarbejde med Ejendomme og Indkøb, samt sikre, at løsningen er fremtidssikret. Leverandøren skal ligeledes rådgive kommunen i forhold til etablering af puljer af lade-standere frem for enkeltvis.

Etablering af intern arbejdsgruppe i forvaltningen

Den konkrete udrulning af såvel el-biler som lade-standere i Hillerød Kommune, foreslår forvaltningen, bliver forankret i en arbejdsgruppe bestående af Indkøb og

Ejendomme samt en repræsentant fra hver afdeling, som har et eller flere køretøjer. Dette ville sikre, at der er en dialog på tværs af afdelingerne i forhold til behov samt give en god platform for drøftelser af ensretning af bilparken, herunder krav til sikkerhed, arbejdsmiljø mm.