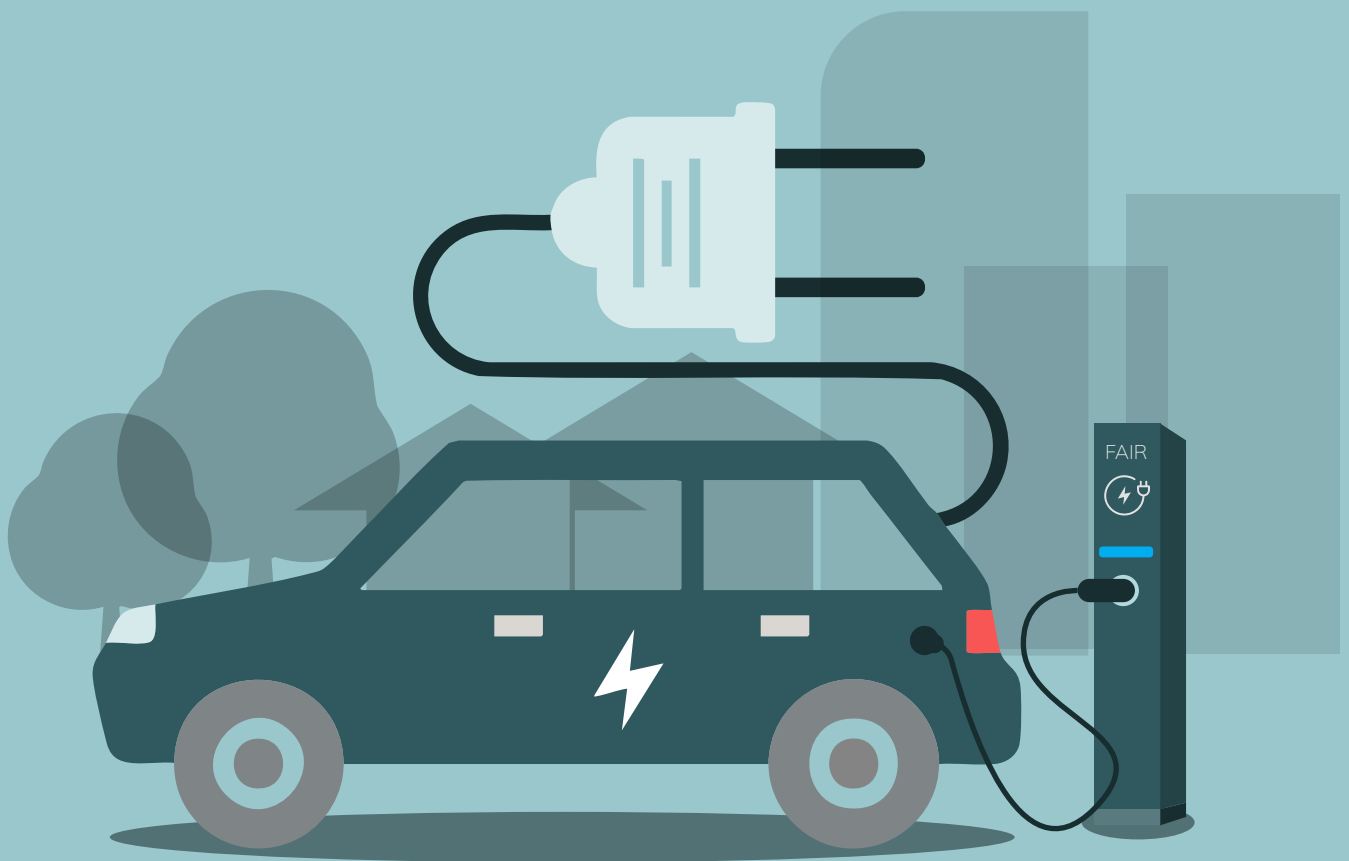


Survey til kommuner om en rimelig og retfærdig ladeinfrastruktur



Denne survey-sammenfatning er udarbejdet af Gate 21's mobilitetsteam som en del af FAIR-E, et dansk-svensk EU-forprojekt med fokus på, hvordan kommuner og aktører kan fremme en socialt retfærdig og geografisk tilgængelig elektrificering.

Surveyen er gennemført blandt 32 kommuner på Sjælland i tæt samarbejde med Sjællands Klimaalliance og Klimaalliancen i Region Hovedstaden, som har bidraget til både distribution og opfølgning.

FAIR-E har samlet erfaringer, perspektiver og behov fra både danske og svenske kommuner og kortlægger kommunernes rolle i at sikre en mere retfærdig og robust udrulning af ladeinfrastruktur.

Resultaterne fra projektet – herunder denne survey – udgør et vigtigt vidensgrundlag for videre udvikling af værktøjer, strategier og tværkommunalt samarbejde.

Metode

Surveyen er sendt ud via kontaktlister fra Sjællands Klimaalliance og Klimaalliancen i Region Hovedstaden og rettet mod mobilitetsmedarbejdere i kommunerne. Det betyder, at datagrundlaget i høj grad afhænger af, hvem der har besvaret surveyen, og hvordan den enkelte kommune arbejder med området – og det har vi taget højde for i vores analyse af resultaterne.

Spørgeskemaet bestod af fire temaer og 25 kvantitative spørgsmål, men gav også mulighed for at uddybe sine svar kvalitativt i udvalgte spørgsmål. For at kvalificere og supplere surveyens resultater gennemførte vi desuden fokusinterviews med fire kommuner.

Både survey og interviews er udarbejdet og analyseret i løbet af foråret, og sommeren 2025.

God læselyst.

Indholdsfortegnelse

Hovedpointer fra surveyen om rimelig og retfærdig ladeinfrastruktur	3
TEMA A: Erfaringer med etablering af ladestandere	4
TEMA B: Involvering i planlægningen af ladeinfrastruktur	5
TEMA C: Tilgængelighed til ladeinfrastruktur	6
TEMA D: Ensartet prisstruktur	8
Fokusinterview med København, Albertslund, Vordingborg, Odsherreds kommune	10
Samlet konklusion:	11
Inspiration og vidensgrundlag	12

Hvordan sikrer vi, at den elektriske omstilling af transporten også er socialt og geografisk retfærdig?

Det spørgsmål bliver stadig vigtigere – ikke mindst i takt med, at kommunerne skal opdatere deres DK2020-klimaplaner efter C40's nye Cities Climate Transition Framework (CCTF), hvor social retfærdighed og geografisk tilgængelighed er centrale pejlemærker.

Denne analyse bygger på besvarelser fra 32 kommuner og viser, hvor langt man er i arbejdet med at integrere fairness i planlægning, udbud og tilgængelighed.

Undersøgelsen er inspireret af CONCITOs Deep Dive – en vejledning til arbejdet med klimaretfærdighed i C40's Cities Climate Transition Framework – og har til formål at styrke både indsigt og dialog om kommunernes rolle i en inkluderende grøn omstilling, særligt inden for mobilitet og udrulningen af ladeinfrastruktur.

Surveyens fire hovedtemaer

Surveyen er bygget op omkring fire centrale temaer, som hver belyser en vigtig dimension af en retfærdig elektrificering:

A. Etablering af ladestandere – kommunernes erfaringer med udrulning, udbud og tekniske barrierer

B. Involvering i planlægningen – hvordan og hvorvidt borgere, aktører og organisationer bliver hørt

C. Tilgængelighed – fokus på lige adgang til ladeinfrastruktur uanset indkomst, boform, funktionsnedsættelse eller handicap.

D. Prisstruktur – kommunernes rolle og muligheder ift. at sikre fair og gennemsigtige priser

Hovedpointer fra surveyen om rimelig og retfærdig ladeinfrastruktur

Tema A – Etablering af ladestandere

Kommunerne er i gang med at udrulle ladeinfrastruktur, men oplever meget forskellige udfordringer – særligt i forhold til udbud, elkapacitet og adgang til egnede arealer. Mange efterspørger fælles værktøjer og vejledninger til at understøtte planlægningen, især med afsæt i kravene fra AFI-loven.

Tema B – Involvering i planlægningen

Der er stor variation i, hvordan kommunerne arbejder med inddragelse. Flere ser et behov for bedre kommunikation og mere gennemsigtighed i processerne – både internt og eksternt. Samtidig viser svarene, at løsninger skal tilpasses lokale forhold, og at klare processer og god borgerdialog kan være en vej til mere retfærdig udrulning.

Tema C – Tilgængelighed og lighed i adgang

Mange kommuner er stadig i en tidlig fase, når det gælder social og fysisk tilgængelighed. Der er bred vilje til at fremme lighed, men juridiske og strukturelle barrierer gør det vanskeligt – især i forhold til borgere med handicap og beboere uden mulighed for hjemmeladning.

Tema D – Ensartet prisstruktur

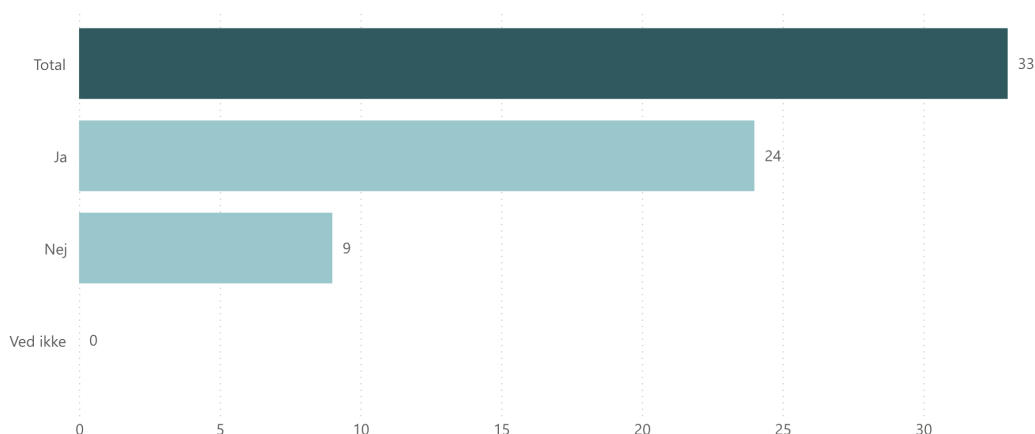
Kommunerne anerkender betydningen af fair og gennemsigtig prisstruktur, men oplever begrænset indflydelse på prisdannelsen. Flere forsøger at skabe konkurrence gennem udbud, men savner tydeligere rammer og afklaring af deres rolle, hvis prisen skal kunne indgå som et aktivt styringsredskab.

TEMA A: Erfaringer med etablering af ladestandere

Spørgsmålene i **TEMA A** afdækker, hvordan kommunerne har arbejdet med at etablere offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer. Det omfatter både hvordan etableringen af ladeinfrastruktur er grebet an (**6a**), konkrete udfordringer (**6.1a**) og ønsker til forbedringer af fremtidige udbud (**6.2a**).

Den kvantitative datarapport for TEMA A kan ses her.

2a. Har kommunen en samlet strategi for opsætning af ladestandere, der sætter retning for hvor, der opstilles ladestandere?



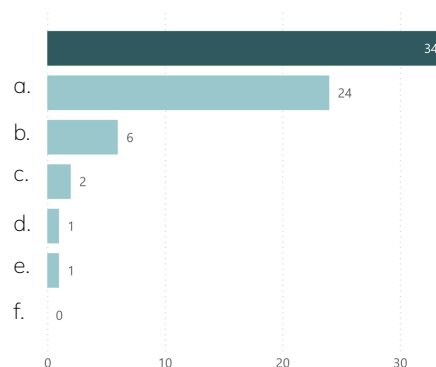
Andre kommuner – som Sorø, Vallensbæk, Frederikssund, Lyngby-Taarbæk, Gribskov, Glostrup, Hvidovre, Roskilde og Stevn – har ikke en selvstændig strategi, men henholder sig til kravene i ladestanderbekendtgørelsen.

24 kommuner har anvendt koncessionsudbud (i tråd med AFI-loven), og flere fremhæver udfordringer med elkapacitet, tilladelser, koordinering med entreprenører og hensyn til eksisterende brugere. Nordsjællandske kommuner som Rudersdal, Hillerød og Frederikssund peger især på tekniske og planlægningsmæssige barrierer. Andre – fx Brøndby, Vordingborg og Glostrup – har ikke oplevet nævneværdige udfordringer. En række kommuner efterspørger vejledninger og standardiserede værktøjer til at understøtte udbud og planlægning.

6a. Hvordan er de offentlige tilgængelige ladestandere på kommunale arealer blevet etableret?

Svarmuligheder

- a. Ved brug af koncessionsudbud?
- b. Traditionelle udbud?
- c. Samarbejde med branche- og arbejdsgiverorganisationer, boligorganisationer m.v. (såsom Drivkraft Danmark eller andre)?
- d. Tilskud fra staten eller regionen?
- e. Borgerinitiativer?
- f. Ingen etablering endnu?



Der er stor variation i kommunernes erfaringer og forudsætninger. En del kommuner efterspørger mere støtte og ensretning i arbejdet, især i relation til AFI-loven.

Delkonklusion: Erfaringerne med etablering af ladeinfrastruktur viser, at kommunerne er gået i gang med at etablere ladestandere - men står overfor meget forskellige udfordringer. Der peges blandt andet på komplekse udbudsprocesser, tekniske barrierer som manglende elkapacitet, samt udfordringer med at finde areal. Samtidig er der et ønske om mere standardisering og fælles vejledninger – særligt i lyset af de krav, som AFI-loven stiller. Behovet for støtte er størst i kommuner, hvor de fysiske og markedsmæssige vilkår gør det svært at tiltrække operatører eller finde egnede placeringer.

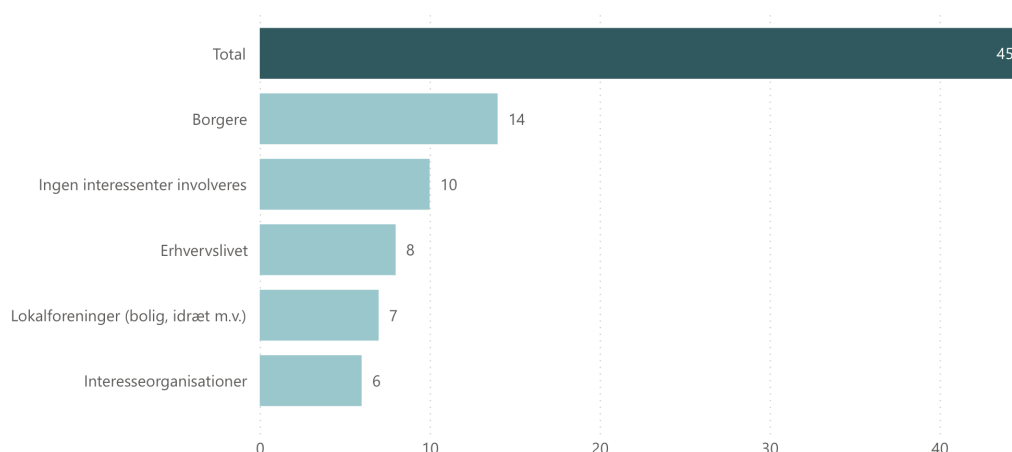
TEMA B: Involvering i planlægningen af ladeinfrastruktur

TEMA B undersøger, hvordan kommunerne involverer interessenter i planlægningen af ladeinfrastruktur – herunder vurdering af nuværende praksis **(1b)**, hvem der involveres **(2b)**, hvordan input indsamles **(3b)**, hvilke behov interessenterne har givet udtryk for **(5b)**, samt forslag til forbedring af involvering **(6b og 7b)**.

Den kvantitative datarapport for TEMA B kan ses her.

Langt størstedelen vurderer deres nuværende involvering som neutral eller tilfredsstillende. **10 kommuner angiver, at de ikke involverer interessenter i planlægningen.** Blandt de involverede aktører nævnes især **borgere og erhvervsliv**, mens det er mere sjældent at involvere interesseorganisationer eller lokalforeninger. Mange kommuner anvender ikke formaliserede metoder til input, men nævner fx markedsdialoger, offentlige møder eller løbende dialog på mail.

2b. Hvilke interessenter involverer kommunen i planlægningen af ladestandere? (Vælg alle der relevante)



En række kommuner nævner, at det er vigtigt med bedre kommunikation, klarere vejledning og tydeligere forventningsafstemning. Andre peger på eksisterende eller planlagte indsatser som kan understøtte involveringen – **fx brug af data, planlægningsværktøjer eller lokal rådgivning.**

Delkonklusion: Involvering i planlægning af ladeinfrastruktur sker i dag med meget forskellig tilgang og incitament. De fleste kommuner oplever ikke et akut behov for at ændre deres praksis, men der tegner sig et fælles ønske om mere klarhed og standardisering – fx gennem bedre vejledninger og ensartede processer. Samtidig viser svarene, at kommunernes fysiske rammer, bebyggelsesstruktur og markedsvilkår er vidt forskellige. Det betyder, at ens regler og målsætninger – fx via ladestanderbekendtgørelsen – skal effektueres lokalt på meget forskellige præmisser. Kommuner med mange private eller sommerhusprægede områder oplever fx lav interesse fra operatører og få egnede arealer. Derfor er det vigtigt at sikre, at nationale rammer tager højde for lokale vilkår – så udrulningen af ladeinfrastruktur bliver både retfærdig og realistisk på tværs af landet.

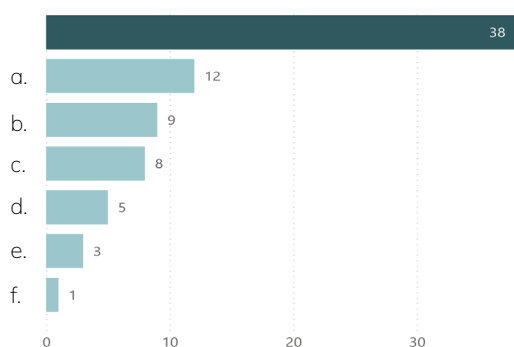
TEMA C: Tilgængelighed til ladeinfrastruktur

Spørgsmålene i **TEMA C** undersøger, hvordan kommunerne arbejder med at sikre ligelig adgang til ladeinfrastruktur for borgere med lav indkomst (**1c og 2c**) og for personer med handicap eller funktionsnedsættelser (**3c, 4c og 5c**). Temaet afsluttes med et opsamlende spørgsmål (**6c**) om, hvilke tiltag kommunerne ser som vigtigst for at sikre ligelig adgang til ladeinfrastruktur.

Den kvantitative datarapport for TEMA C kan ses her.

Svarene viser, at området for mange kommuner stadig er relativt nyt – og at der eksisterer både usikkerhed og meget forskellige tilgange til, hvordan lige adgang til ladeinfrastruktur bedst sikres. Nogle kommuner arbejder allerede med lokale løsninger, mens andre først vil undersøge, om der overhovedet er et behov. Som i de andre temaer varierer kommunernes handlerum markant – afhængigt af fx tilgængelige kommunale arealer, bebyggelsesstruktur og strategi på ladeområdet.

2c. Hvilke udfordringer ser kommunen for borgere med lavere indkomster i forhold til at have adgang til ladeinfrastruktur?



Svarmuligheder

- a. Ingen udfordringer?
- b. Manglende efterspørgsel på ladepunkter på grund af få elektriske køretøjer i det lave prissegment?
- c. Geografisk placering af ladepunkter?
- d. For høje og uigennemsigtige ladepreiser?
- e. Høje installationsomkostninger?
- f. Manglende information om ladepunkter?

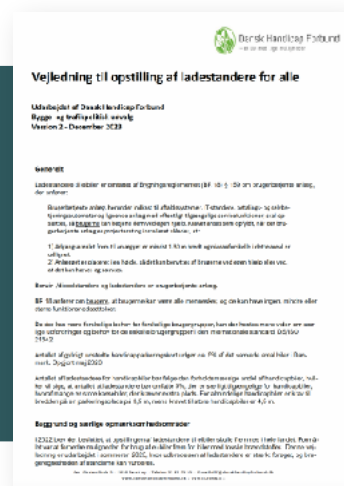
Kommunerne er generelt motiverede for at sikre en bred tilgængelighed, men mange oplever begrænset handlerum – særligt når det gælder arealer, der ikke er kommunalt ejede. Flere kommuner henviser til, at de ikke har mulighed for at påvirke opsætningen af ladestandere i boligforeninger eller på private arealer, og nogle vurderer, at behovet for offentlige initiativer endnu ikke er opstået. Det kan pege på, at manglende handling ikke nødvendigvis bunder i modvillighed, men snarere i strukturelle og juridiske begrænsninger.

Spørgsmålet om tilgængelighed for borgere med handicap eller funktionsnedsættelser fremstår som et område, hvor mange kommuner er i en indledende fase. Der gives ofte udtryk for, at man henholder sig til udbudskrav og gældende standarder – men relativt få kommuner arbejder aktivt med konkrete tiltag eller dialog med berørte grupper.

Det tyder på, at der kan være behov for yderligere værktøjer, viden og partnerskaber – fx med handicapråd eller relevante interesseorganisationer – for at sikre en mere inkluderende udrulning. interesseorganisationer – for at sikre en mere inkluderende udrulning.

Dansk Handicap Forbund har udarbejdet en vejledning til, hvordan ladestandere kan etableres, så de er tilgængelige for alle – herunder mennesker med nedsat funktionsevne.

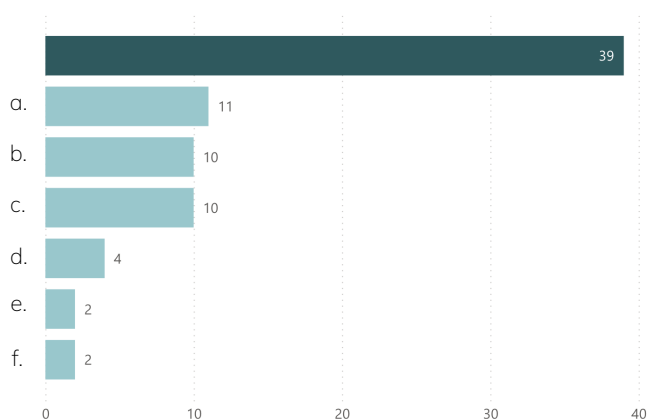
Klik her for at læse vejledningen.



Kommunerne er generelt motiverede for at sikre en bred tilgængelighed, men mange oplever begrænset handlerum – særligt når det gælder arealer, der ikke er kommunalt ejede. Flere kommuner henviser til, at de ikke har mulighed for at påvirke opsætningen af ladestandere i boligforeninger eller på private arealer, og nogle vurderer, at behovet for offentlige initiativer endnu ikke er opstået. Det kan pege på, at manglende handling ikke nødvendigvis bunder i modvillighed, men snarere i strukturelle og juridiske begrænsninger.

Spørgsmålet om tilgængelighed for borgere med handicap eller funktionsnedsættelser fremstår som et område, hvor mange kommuner er i en indledende fase. Der gives ofte udtryk for, at man henholder sig til udbudskrav og gældende standarder – men relativt få kommuner arbejder aktivt med konkrete tiltag eller dialog med berørte grupper.

6c. Hvilke tiltag er vigtigst for at sikre ligelig adgang til ladeinfrastruktur for alle borgere i jeres kommune



Svarmuligheder

- Øge antallet af offentlige ladepunkter?
- Forbedre distributionen af ladepunkter i hele kommunen?
- Ingen af ovenstående?
- Implementere ladestandere i udsatte områder?
- Tilbyde subsidier til installation af hjemme-ladepunkter?
- Uddannelsesprogrammer om elektriske køretøjer?

Svarene til det opsamlende spørgsmål **6c** bekræfter dette billede: Kommunerne peger i mange retninger. 10 kommuner vælger 'ingen af ovenstående' – hvilket tyder på, at løsningerne må findes lokalt og tilpasses de konkrete fysiske, sociale og markeds-mæssige forhold.

Delkonklusion: TEMA C viser, at kommunerne i stigende grad forholder sig til tilgængelighed, men at området for mange stadig er nyt og præget af usikkerhed. Kommunerne er forskellige steder i arbejdet, og flere nævner, at de endnu ikke har arbejdet systematisk med lighedsperspektivet. Der er derfor behov for vidensdeling, værktøjer og bedre dialog med borgergrupper – fx handicapråd – så fremtidens ladeinfrastruktur kan understøtte retfærdig adgang på tværs af boligtyper, funktionsevne og økonomiske vilkår.

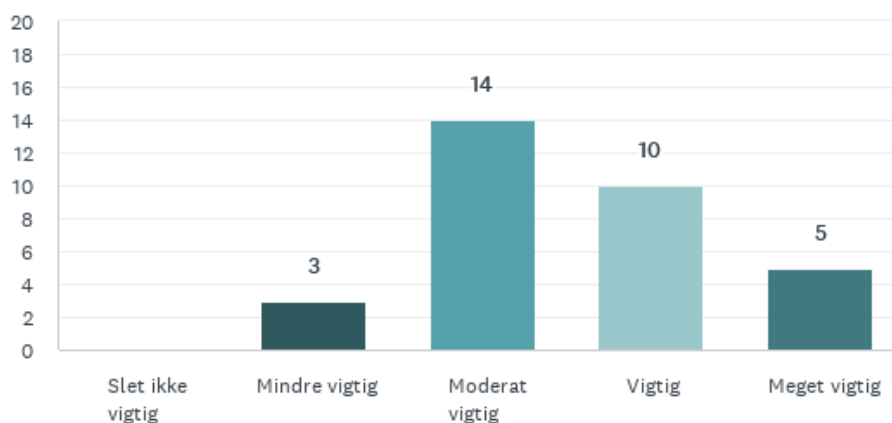
TEMA D: Ensartet prisstruktur

Spørgsmålene i **TEMA D** undersøger, hvordan en ensartet prisstruktur kan bidrage til rimelig og retfærdig opladning. Det dækker både kommunernes vurdering af prisstrukturens betydning **(1d)**, oplevede udfordringer **(2d)**, priggennemsigtighedens betydning **(3d)**, anvendte metoder **(4d)** samt åbne forslag og kommentarer til, hvordan kommuner kan bidrage til en ensartet prisstruktur **(5d)**.

Den kvantitative datarapport for TEMA D kan ses her.

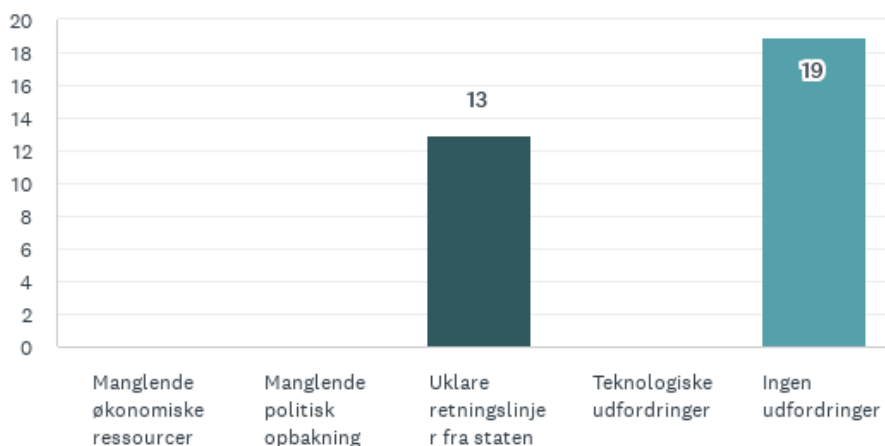
Svarene viser, at mange kommuner ser pris som et vigtigt aspekt af lighed. I spørgsmål **1d** svarer 29 ud af 32 kommuner, at en ensartet prisstruktur er vigtig eller moderat vigtig for at sikre retfærdig adgang til ladeinfrastruktur.

1d. Hvor vigtig mener I, at en ensartet prisstruktur for opladning af elbiler er for at sikre retfærdig adgang til ladeinfrastruktur i jeres kommune?



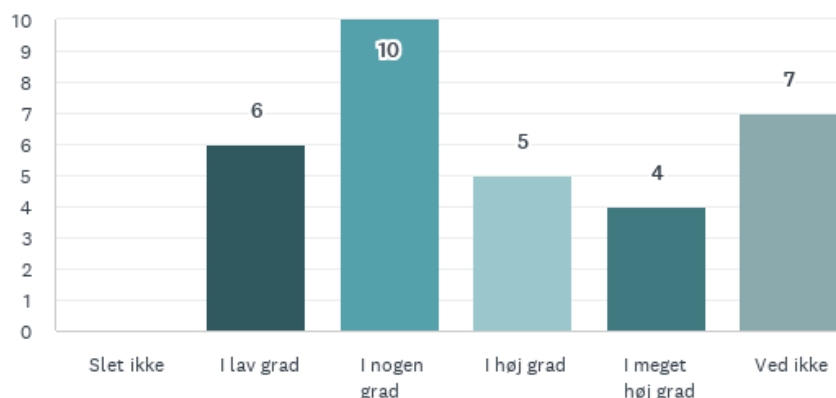
Men i spørgsmål **2d** siger 19 kommuner, at de ikke oplever konkrete udfordringer ved at arbejde med prisstruktur. Det kan pege på, at kommunerne ser det som en vigtig ambition – men også som noget, der ligger uden for deres direkte handlerum, fx fordi det reguleres af markedet eller via udbud. Samtidig peger 13 kommuner på uklare statslige retningslinjer som en barriere.

2d. Hvilke udfordringer oplever jeres kommune i forhold til at implementere en ensartet prisstruktur for opladning.



Når vi spørger til prisgennemsigtighed **(3d)**, er billedet mere nuanceret. Kun 9 kommuner vurderer, at en gennemsigtig prisstruktur i høj eller meget høj grad kan fremme brugen af elbiler, mens 16 svarer i lav eller nogen grad. Det tyder på, at de kommunale fagpersoner, der arbejder med ladeinfrastruktur, ikke nødvendigvis oplever en direkte sammenhæng mellem prisgennemsigtighed og øget brug af elbiler – i hvert fald ikke i en grad, der gør det til et centralt fokus i deres planlægning.

3d. I hvilken grad mener I, at en gennemsigtig prisstruktur kan fremme brugen af elbiler i jeres kommune?



Svarene til spørgsmål **4d og 5d** – hvor kommunerne blev bedt om at beskrive deres indsats og forslag til at sikre en ensartet prisstruktur – viser, at tilgangen varierer. 15 kommuner har ingen specifik metode, og 4 svarer "ved ikke". Blandt de kommuner, der har taget initiativ, nævner 10 samarbejde med private udbydere, 5 offentliggørelse af prisinformation og kun 2 har arbejdet med maksimumspriser. Nogle kombinerer flere tiltag, men flertallet står uden en fast strategi.

I de kvalitative svar til spørgsmål **5d** forklarer mange kommuner, at priser fastsættes af operatørerne, og at kommunen kun indirekte kan påvirke prisniveauet – fx gennem konkurrence i udbud. Nogle understreger, at pris er et parameter, men ikke et krav. Fx skriver Roskilde, at man "sørger for rigeligt med operatører for åben konkurrence", mens Albertslund og Stevn har opdelt udbud i pakker for at sikre valgmuligheder.

"Det er en fejlslutning, i min optik, at det er kommunens opgave at styre prisudviklingen på ladeinfrastruktur. Vi har håndteret det ved at spørge til forretningsmodellen, som så er et kriterie i udbud. Men vi stiller IKKE krav til prisudvikling, etc. Vi sørger derimod for rigeligt med operatører for åben konkurrence."

Kvalitativ besvarelse til spørgsmål 5d: Er der andre kommentarer eller forslag til, hvordan kommunen kan bidrage til

Flere kommuner sætter spørgsmålstegn ved, om det overhovedet er en kommunal opgave at regulere priser.

Delkonklusion: Kommunerne ser i høj grad en ensartet prisstruktur som et vigtigt element i arbejdet for retfærdig adgang til opladning. Men svarene viser også, at mange kommuner hverken har en konkret strategi eller oplever at have handlerum til at påvirke prisniveauet direkte. I stedet forsøger flere at understøtte markedet gennem konkurrence – fx ved at sikre flere operatører i kommunen. Samtidig efterlyses tydeligere nationale rammer, hvis kommunerne skal spille en større rolle i forhold til pris. Det er værd at fremhæve, at enkelte kommuner – som fx København – arbejder med krav på ad-hoc priser i udbud, hvilket kan være et relevant pejlemærke for fremtidige løsninger.

For detaljerede analyser af elbilers elforbrug, omkostninger og CO₂-emissioner anbefales artiklen "Elbilernes elforbrug, elomkostninger og afledte CO₂-emissioner" fra Trafikdage 2025. Artiklen er udarbejdet af Vejdirektoratet, COWI og Rambøll.

Klik her for at læse artiklen.



Fokusinterview med København, Albertslund, Vordingborg, Odsherreds kommune

For at kvalificere surveyens resultater og supplere med kvalitative indsigter gennemførte vi et fokusinterview med fire udvalgte kommuner: København, Albertslund, Vordingborg og Odsherred. Kommunerne blev udvalgt med henblik på at repræsentere forskellige typer – by- og landkommuner – samt variation i erfaring med ladeinfrastruktur, arbejde med robusthed og tilgængelighed, geografiske udfordringer og befolkningssammensætning (herunder sommerhusområder og turisme).

Interviewet havde til formål både at uddybe surveyens temaer og at give plads til erfaringsudveksling mellem kommunerne. Samtalen gav anledning til en række væsentlige perspektiver og nuancer:

Forskelle i operatørinteresse og udbudsresultater: Odsherred Kommune oplever lav operatørinteresse og stødte i udbudsrunder kun på én aktør, mens Vordingborg Kommune modtager 5–6 bud pr. udbud. Særligt turisme, gamle elnet og naturhensyn begrænser mulighederne i landkommuner med sommerhusområder.

Elinfrastruktur, robusthed og beredskab: Flere kommuner pegede på, at arbejdet med ladeinfrastruktur hænger tæt sammen med den lokale energiforsyning og behovet for at sikre stabil strømforsyning – også i krisesituationer. Odsherred har fx allerede igangsat V2L-projekter og tænkt deres elbilsflåde ind i beredskabsplanen. Kommunen har defineret i udbud, at elbilerne skal kunne levere strøm via V2L – eksempelvis som alternativ til generatorer ved strømafbrydelser.

Tilgængelighed og sociale hensyn: Kommunerne arbejder i forskellig grad med tilgængelighed. Vordingborg fremhævede et politisk fokus på tilgængelighed i udbud, mens der generelt var mindre fokus på lavindkomstgrupper og beboere uden mulighed for hjemmeladning.

Behov for koordinering og opdaterede strategier: Flere kommuner – både i surveyen og under fokusinterviewet – efterspurgte bedre vejledninger, mere brugbare planlægningsværktøjer og en tydeligere rollefordeling mellem myndigheder og andre aktører. København arbejder med at sammentænke ladeinfrastruktur og mobilitet, Albertslund samarbejder tæt med det lokale forsyningsselskab om at sikre en robust elinfrastruktur og inddrage ladeinfrastruktur i den lokale energiplanlægning, og Odsherred inddrager deres elbilsflåde i beredskabsplanlægningen.

Teknologisk udvikling og praktiske udfordringer: Kommunerne oplever, at den teknologiske udvikling og de nye behov sker hurtigere, end deres strategier kan følge med. Det gælder fx udfordringer med tunge elvarebiler, hvor der mangler løsninger, og hvordan ladestandere bedst placeres i byrum. Der er også brug for mere nytænkning i forhold til design og funktionalitet.

Fokusinterviewet tydeliggør, at kommunernes arbejde med ladeinfrastruktur præges af lokale forskelle og varierende vilkår – men også, at mange udfordringer er fælles. Der er et tydeligt behov for vidensdeling, bedre værktøjer og fælles pejlemærker, som kan understøtte både tilgængelighed, robusthed og retfærdighed i udrulningen.

Samlet konklusion:

På tværs af temaerne tegner der sig et tydeligt billede af, at kommunerne generelt er motiverede for at understøtte en retfærdig og rimelig udrulning af ladeinfrastruktur – men at deres muligheder og strategier varierer markant. Både fysiske vilkår (som arealer og boligtyper), markedsvilkår (fx operatørernes interesse) og juridiske rammer (særligt AFI-loven og uklar rollefordeling) spiller ind på kommunernes arbejde.

Et centralt mønster i svarene er, at kommunerne ofte oplever, at de ikke har det nødvendige handlerum til at sikre lige adgang og gennemsigtighed – særligt på områder som prisstruktur og tilgængelighed for borgere uden mulighed for hjemmeladning. Det betyder ikke, at indsatsen er fraværende, men at løsningerne typisk er lokale og ofte indirekte – fx gennem konkurrence i udbud eller placering af ladestandere i særlige boligområder.

På flere områder – særligt tilgængelighed og pris – oplever kommunerne, at det er uklart, hvad deres rolle egentlig er, og hvordan de bedst kan bidrage. Der efterlyses konkrete værktøjer, mere viden og bedre statslige rammer. Det gælder fx i forhold til:

- At vurdere og håndtere ulighed i adgang til ladestandere (økonomisk, fysisk og funktionelt)
- At stille krav i udbud, der sikrer transparens og konkurrence på pris
- At involvere relevante aktører og borgergrupper (fx handicapråd eller lejere i almene boliger)

På baggrund af besvarelserne peger analysen på flere mulige pejlemærker for videre projektudvikling:

1. Der er potentiale i at støtte kommunerne i at forstå og udnytte deres muligheder – både juridisk og strategisk.
2. Fælles værktøjer og vejledninger: Standardiserede metoder til udbud, brugerinddragelse og behovsvurdering kan skabe mere lighed på tværs.
3. Inspiration og cases: Deling af gode eksempler – fx Københavns krav for ad-hoc priser – som kan være med til at bidrage til ny praksis.

Kort sagt: Rimelig og retfærdig ladeinfrastruktur kræver ikke én løsning, men en værktøjskasse, som kan bruges forskelligt alt efter lokale forhold – og som både kommuner og andre nøgleaktører som fx. kan navigere efter.



Inspiration og vidensgrundlag

- Københavns Kommune: Handlingsplan for ladeinfrastruktur 2022-2025 (2022)
- Køge Kommune: Ladestanderstrategi 2022-2026 (2022)
- Hillerød Kommune: Strategi for lade-standere og emissionsfrie køretøjer (2021)
- Frederiksberg Kommune: Frederiksberg ELBILBY NR.1 (2024)
- Helsingør Kommune: Strategi for udvikling af ladeinfrastruktur til elbiler (2021)
- Gate 21: Vidensbank om kommunale udbud af ladestandere (2024)
- Danske Handicap Forbund: Vejledning til opstilling af ladestandere for alle (2023)
- Vejdirektoratet, Rambøll, COWI: Elbilernes elforbrug, elomkostninger og afledte CO₂e-emissioner (2025)
- Power Circle: Publik hemmaladdning ger el för ännu fler (2025)
- CONCITO: Deep Dive #3 – Vejledning om arbejdet med en inkluderende klimainsats samt rimelig og retfærdig fordeling i klimaomstillingen
- Gate 21: Kvantitative data – TEMA A (2025)
- Gate 21: Kvantitative data – TEMA B (2025)
- Gate 21: Kvantitative data – TEMA C (2025)
- Gate 21: Kvantitative data – TEMA D (2025)

