

Drøftelsesoplæg

Dato: 06-04-2022

Sagsnummer: 05.09.00-P15-I-22
Sagsbehandler: Hans Georg Hybschmann
Ansættelsessted: Vej- og Trafikafdelingen

Til: Teknik- og Miljøudvalget og Klima- og Naturudvalget

Drøftelse af inddragelse og overvejelser til en el-ladestrategi for Rødovre

Med ikrafttrædelse fra 1. april 2022 er der etableret et nyt lovgrundlag om lade-infrastruktur i Danmark "Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport" (AFI-loven). Loven indeholder opdatering af regler vedrørende kommunernes og regionernes muligheder for udrulning af lade-infrastruktur til offentlig benyttelse i kommunerne.

Proces for udarbejdelse af en el-ladestrategi

Teknisk Forvaltning beskriver i dette notat et forslag til proces for arbejdet med en el-ladestrategi for Rødovre. Den færdige strategi vil være udgangspunktet for, at kommunen kan udbyde offentlige arealer til opsætning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur.

I udbuddet skal der fremgå konkrete lokationer samt forventninger til hvilke type og antallet af ladepunkter, der ønskes, at de private operatører byder ind med på en given lokation. Kommunen skal derfor have udarbejdet en samlet plan for ladelokationer, før udbuddet skal gennemføres. I udpegningen af lokationer og antallet af lademuligheder er der flere forhold, som skal overvejes. Disse forhold og overvejelser kan der læses mere om længere nede i notatet.

På Klima- og Naturudvalget og Teknik- og Miljøudvalgets møde den 7. juni 2022, ønskes det, at udvalgene drøfter oplægget til proces samt overvejelser og forhold beskrevet i dette notat ift. ønsker, prioritering og forventninger til udrulning og fremtidige behov for ladeinfrastruktur. Drøftelserne vil sætte rammerne for forvaltningens videre arbejde med strategien.

Efter den 7. juni vil Teknisk Forvaltning fortsætte arbejdet med udarbejdelse af strategien.

I efterår-vinter 2022 forventes det, at forvaltningen kan gennemføre en proces med borgerinddragelse, hvor rammerne vil være udpegning af offentlige arealer, hvor det er meningsfuldt at opsætte ladepunkter for borgerne og andre brugergrupper. Denne inddragelse kan foregå med fysiske workshops eller digitalt, hvor borgere over en længere periode løbende kan udpege placeringer på digitale kort.

Teknisk Forvaltning vil foregående foretage erfaringsopsamling fra andre kommuner som har gennemført borgerinddragelse. Erfaringerne fra andre kommuner kan give indblik i, hvilke inddragelsesmetoder, som gav den bedste og mest brugbare inddragelse af borgerne.

Sideløbende vil der være en dialog med erhvervslivet og detailhandlen ift. deres eksisterende planer for opsætning af lademuligheder til ansatte og kunder. Ud over det skal der også være dialog med de almene boligselskaber om deres planer for at opsætte lademuligheder for deres beboere.

Forvaltningen forventer, at el-ladestrategien kan fremlægges efter inddragelsesprocessen til politisk godkendelse primo 2023.

Efterfølgende skal der være markedsdialog med ladeoperatørerne ift. forventelig konkrete vilkår i udbuddet. Det forventes at udbuddet kan sendes ud medio 2023.

Lovgivningen

Den forgående eksisterende lovgivning (ladestanderbekendtgørelsen) omhandler alene forberedelse eller anlæg af ladestander i forbindelse med nybyggeri og større ombygninger. Den trådte i kraft i marts 2020 og tilsiger, at der skal anlægges enten minimum 1 lade-stander tilknyttet parkeringsområder på privat- og kommunalejet erhvervsbygninger inden 2025 og/eller forberedes til, at 20% af pladserne får opsat ladestander afhængig af størrelsen af det tilknyttede parkeringsområde.

For beboelsesbygninger med flere end 10 parkeringspladser tilknyttet, skal der forberedes til ladestander ved alle parkeringspladser ved større renoveringsarbejder og nybyg.

Private områder, private veje og private fællesveje er ikke omfattet af AFI-loven. De almene boligselskaber og boligområder som f.eks. IrmaByen, vil fortsat have ansvaret for at indgå private aftaler om at få opsat lademuligheder i deres områder. På private fællesveje er kommunen fortsat overordnet myndighed og kan i medfør privatvejsloven give ”råden over vej” tilladelser til ladeoperatøren, efter der indgået aftaler med vejeren.

Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport

Den nye lov, som trådte i kraft den 1. april 2022, giver kommunerne lovhjemmel til:

- Via udbud at tildele private firmaer ret til at virke som operatør af ladepladser på arealer, som det offentlige råder over, heraf vejarealer, kommunal ejet eller lejet arealer.
- At etablere og drive lade-standere til kommunens egen drift.
- At etablere, men ikke have daglig drift og vedligehold af ladestander som er offentlig tilgængelige. Disse skal finansieres af lade-operatøren.
- At yde tilskud til etablering af lade-standere på ikke umiddelbart økonomisk attraktive steder for operatørerne – forventelig ude i sommerhus- og landområder.
- At sælge overkapacitet via private operatører.

El-ladestrategi

Med den nye lovgivning, åbnes der op for, at Rødovre kommune kan planlægge udrulningen af ladeinfrastrukturen i Rødovre via udbud af lokationer til ladeoperatørerne. Indtil 1. april har praksis været, at ladeoperatørerne skulle henvende sig med ønske om at opsætte ladestandere, hvor de fandt det attraktivt. Tilladelser til opsætningen blev givet i medfør af vejlovene.

Den nye lov lægger op til, at kommunen skal have en ladestrategi, og den skal fremme udbud af kommunens områder og vise kommunens prioriteringer af ladeinfrastrukturen på de offentlige arealer, over for de private ladeoperatører og borgerne. Der skal skabes overblik og forventninger til, hvor udbygningen af infrastrukturen kommer til at ske – ligesom det f.eks. er tilfældet med strategien for udbygningen af fjernvarmenettet.

Udpegningen og prioriteringen af lokationer i Rødovre skal overvejes nøje, da der er en økonomisk interesse for operatørerne, lokale interesser blandt bilejere med og uden en el-bil, samt overvejelser om, hvor hurtig overgangen til el-biler kommer til at ske, hvor hurtig den tekniske udvikling sker, samt hvordan udrulningen sker på private arealer og ved virksomheder.

Det er målet, at udbuddet af lademuligheder i Rødovre Kommune skal være med til at fremme udbredelse af el-biler. På nuværende tidspunkt er vi i en overgangsfase for skiftet til el-biler og udrulning af ladeinfrastrukturen. Der er derfor et særligt behov for at få kortlagt, hvordan kommunen bedst muligt kan understøtte behovene for lademuligheder ved opsætning af ladestandere på de kommune arealer og veje.

En generel borgerinddragelse om opsætning af ladestandere er derfor nødvendig for at finde ud af, hvor behovet er i dag og hvor det forventelig er i de kommende år. Det kan gøres via en borgerworkshop evt. i digital form, hvor behovene diskuteres og særlige steder udpeges. Kommunen er dog begrænset af, at vi kun kan medtage kommunale arealer og veje. I mange tilfælde vil der ikke være attraktive placeringer ift. gåafstand for parcelhusejere, deres gæster eller beboerne i de almene boligselskaber. Deres parkeringsmuligheder findes i forvejen på private arealer, og de vil derfor skulle gå længere, ved parkering ude på de offentlige veje eller f.eks. henne ved den lokale skoles parkeringsplads. Disse forhold kan på sigt ændre sig ved lovændringer, som giver større muligheder for kommunal medfinansiering af ladeinfrastruktur på private arealer.

Derudover er der behov for en kortlægning af, hvad detailhandlen og erhvervslivet har af planer for at tilbyde lademuligheder for ansatte og kunder inden for de kommende år. Denne dialog vil hjælpe med at identificere "hullerne" i netværket af ladeinfrastruktur, som lademuligheder på de kommunale arealer og veje kan dække. Kommunen skal antageligt også have et særlig fokus på at de almene boliger, da de repræsenterer mange boliger organiseret i få enheder. Dem kan kommunen ikke aktivt hjælpe med udbud, aftaler om eller medfinansiering af ladestandere. Det er der ikke lovhjemmel til. Deres beboerbestyrelser kan dog have bruge for særlig vejledning fra kommunen, om muligheder for f.eks at ansøge om statslige puljer, eller hvornår der bør ses på at indarbejde investeringer i ladestandere til deres beboere.

I denne overgangsfase skal det overvejes, hvor mange ladestandere og dermed parkeringspladser, på de kommunale arealer og veje, der skal reserveres til el-biler. Skal der i en periode tilvejebringes en overskudskapacitet af pladser til el-biler, som dermed ikke kan bruges af andre biler. Eksempelsvis en parkeringsplads, hvor der er fuld belægning i dag med handelende eller beboere, og så reserveres

20% af pladserne til el-biler, som først forventes fuldt udnyttet om nogle år. Det kan øge parkeringspresset lokalt og føre til evt. overflytning af parkering til boligveje. Et tiltag som lokalt kan opleves generende, indtil behovet viser sig at matche udbuddet af plader. Alternativ kan de 20 % starte en lokal udvikling, som inden for nogle få år vise sig at være større og der vil opstå et behov for at øge andelen af pladser til el-biler. Denne problemstilling kan på sigt delvis løses ved et forbud om, at en ladeplads kun lovlig kan benyttes mens der lades. Ellers henvises der til almindelige parkeringspladser, som må deles af el-biler og fossil-biler.

Vurderingerne af hvor mange el-biler, der forventes i de kommende år, er meget forskellige. Det afhænger af, om der ses på prognoser eller de forskellige politiske målsætninger om hvor mange el-biler, der er om 10 år. Spændet er mellem 20-50% af den samlede bilflåde i Danmark, som vil være el-biler. Andelen er afhængig af størrelsen af den samlede private bilflåde, som forventes at stige med yderligere 20 % grundet øget bilejerskab. Det generelle parkeringsbehov forventes derfor at stige. Fremtiden er ligeledes påvirket af oliepriser samt hvilke politiske mekanismer og miljøregler, som trækker i retning af flere el-biler.

Udviklingen af batteriteknologien, rækkevidden på el-biler og udviklingen i bilejerskabet betyder, at ladestrategien skal fastlægges ud fra overvejelser om, hvor mange ladestandere der faktisk er behov for! Følgende forhold kan være af afgørende i fremtiden:

- En el-bil antages efterhånden at have en rækkevidde på op til 300 km på en ladning. Set i lyset af, at den gennemsnitlige pendlerafstand på landsplan pr. dag ligger under 50 km (Dansk Statistik 2019), så vil mange el-bilere kunne nøjes med lidt mere end en ladning om ugen. En rødovreborgers pendlerafstand er lavere end gennemsnittet med under 25 km pr. dag (Dansk Statistik 2019). Den gennemsnitlige Rødovre-pendler vil derfor med stor sandsynlighed, kun have behov for en ladning om ugen, hvor batteriet lades helt op.
- Der opsættes ved Rødovre Centrum hurtiglader og de store dagligvarekæder har meldt ud, at de på sigt vil tilbyde deres kunder mulighed for hurtigladning ved dagligvarebutikker. En hurtiglader tillader fuld opladning på 30-60 minutter. Den ugentlige ladning kan derfor i mange tilfælde klares i forbindelse med dagligvareindkøb. Hertil arbejder tankstationerne også med opsætning af hurtiglader.
- Virksomheder kan også gå med planer om at opsætte lade-standere til deres medarbejdere som almindelig lademulighed eller medarbejdergode. Den ugentlige ladning kan derfor klares i forbindelse med at møde fysisk ind på arbejde.
- De fleste parcelhusejere har mulighed for og vil forventelige fortrække for at have elstik ved boligen til egne biler i deres carport/garage.
- Nogle beboere i almene boliger er tilknyttet fælles parkeringsområder, hvor der også kan opsættes ladestandere til at dække beboernes ladebehov i løbet af ugen, ved en natopladning pr. uge.

Med afsæt i disse forhold vil der på sigt være et mindre og faldende behov for lademuligheder på de offentlige arealer. Dette stemmer også overens med lokalplaner og kommuneplanen, der forudsætter, at parkeringsbehovet som udgangspunkt skal løses på egen grund. Behovet for lademuligheder vil primært være ved ældre etageboliger eller rækkehuse, hvor der aldrig blev anlagt fælles parkeringsmuligheder til boligen, eller hvor boligens placering forhindrer parkering på egen grund. Der ud

over vil der være behov for lademuligheder ved de kommunale institutioner og bygninger, samt ved Damhustorvet og Islev Torv, som er butiksområder uden private parkeringsområder tilknyttet.

I forhold til udbuddet af placeringer af ladestandere, skal det også overvejes, hvordan udbuddet udformes samt hvilke kriterier, der vægtes. Skal det være mange små udbud eller større udbud. Det kan få betydning i forhold til den potentielle konkurrence på ladepriser lokalt, og såfremt der er kundefordele, så vil det måske medføre mere kørsel efter konkrete operatørs ladestandere.

Da kommunen udbyder lokationer for en periode, skal der tages stilling til hvad skal der så ske med den ladeinfrastruktur, når perioden udløber. Skal den operatør fjerne sit udstyr, for at den ny operatør kan opsætte sit eget udstyr eller overtager kommunen udstyret for at have det som del af et fremtidige grundlag for udbud? F.eks. vil det særlig være relevant med elforsyningen, som ligger nede i jorden, da el-ledninger forventelig ikke skal udskiftes.

Disse overvejelser og forventelige endnu flere skal indgå i den kommende ladestrategi, og i mange tilfælde skal der være afvejninger af hvilke hensyn, der tilgodeses mest for at skabe den ladeinfrastruktur, som der ønskes i Rødovre. Her vil inddragelsen af borgere, erhvervslivet og detailhandlen hjælpe med at udforme en strategien som omfavner de udfordringer som el-bilejerne har på nuværende tidspunkt og i de kommende år.