



## Til byrådsgruppen for Dansk Folkeparti

Jakob Søgaard Clausen

18. januar 2022  
Side 1 af 5

### Besvarelse af 10-dages forespørgsel om status på ladestandere

Dansk Folkeparti har sendt en 10 dages-forespørgsel om status på ladestandere.

**TEKNIK OG MILJØ**  
Aarhus Kommune

Forespørgslen motiveres med følgende indledning:

*"I december 2021 blev der for første gang i Danmark solgt flere biler med elmotor end fossildrevne biler. Elbilerne og plug-in bilerne er dermed populære som aldrig før og udviklingen går stærkt. Spørgsmålet er imidlertid, om ladeinfrastrukturen kan følge med. Det ønsker Dansk Folkeparti at blive klogere på med denne 10 dages forespørgsel."*

Rådhuset, Rådhuspladsen 2  
8100 Aarhus C

Telefon: 89 40 20 00

Teknik og Miljø bemærker indledningsvis, at forespørgslen indikerer en bekymring for, om ladeinfrastrukturen kan følge med denne udvikling. Generelt er det Teknik og Miljø's vurdering, at udviklingen af ladeinfrastruktur på nuværende tidspunkt har gode udsigter til at følge med udviklingen i Aarhus Kommune.

Direkte e-mail:  
post@mtm.aarhus.dk

www.aarhus.dk

Sag: 22/000164-1

#### Besvarelse

Nedenfor besvares spørgsmålene enkeltvis.

##### Spørgsmål 1:

*Hvor mange offentligt tilgængelige ladestandere og herunder ladepunkter er der aktuelt i Aarhus, og hvor mange af disse er lynladere? Hvor meget er antallet øget i løbet af 2020 og 2021?*

##### Svar:

I Aarhus Kommune er der i dag 143 offentligt tilgængelige ladestandere med 267 ladepunkter (en ladestander har som regel mere end ét ladepunkt). Ud af de 143 ladestandere er 19 lynladere, som i alt har 27 lynladepunkter.

Antallet af ladestandere er steget markant fra 2020, hvor der var omkring 60 offentligt tilgængelige ladestandere med cirka 100 ladepunkter. Det betyder, at antallet af ladestandere er steget med ca. 240% på lidt over et år.

##### Spørgsmål 2:

*Vurderer forvaltningen, at udviklingen i antallet af ladestandere og ladepunkter kan følge med den stigende andel af biler med elmotor?*

##### Svar:

Ifølge bilstatistik.dk blev der indregistreret 34.729 nye rene elbiler i 2021, således at der i dag er 66.620 indregistrerede elbiler i Danmark. Dertil skal



lægges plug-in-hybrid-biler. Ser man på tallene for Aarhus Kommune, så er antallet af indregistrerede elbiler steget fra 1,34% pr. 02-01-2021 til 2,74% elbiler pr. 02-01-2022. Tager man Plug-in-hybrid-bilerne med, er procenten steget fra 2,48% i start 2021 til 5,7% i start 2022. Denne udvikling er meget positiv og afspejler sig også i en øget aktivitet med hensyn til etablering af ladeinfrastruktur.

18. januar 2022  
Side 2 af 5

Udrulningen af ladeinfrastruktur er i dag stort set udelukkende markedsbaseret (uddybet under svaret til spørgsmål 3). Dette betyder, at ladeoperatørene som regel etablerer infrastrukturen i områder med tilstrækkelige markedsandele for opladelige køretøjer. Derfor vil udviklingen på ladeinfrastruktur som udgangspunkt følge udviklingen på opladelige køretøjer.

Der er tre hovedtyper af ladeinfrastruktur: (1) bekvemmelighedsopladning på/i nærheden af egen bopæl, (2) destinationsopladning ved arbejdspladser, dagligvarebutikker, fritidsdestinationer, mv. og (3) lynladere langs det overordnede vejnet, herunder også det statslige vejnet.

Særligt indenfor kategori 2 og 3 er der de seneste år konstateret en markant øget interesse, og i de kommende år forventes etableret mange flere alternativer til opladning ved egen bopæl for elbilejerne. Dette mindsker behovet for etablering af ladestandere i de boligområder, hvor det ikke er muligt at etablere ladestandere på egen grund, eller hvor det kan svært at finde plads hertil i det offentlige rum.

Det er svært at give en nøjagtig vurdering af udviklingen på området de kommende år, da der er flere ubekendte faktorer i spil. Men der er gode indikationer på, at det private marked allerede er godt klædt på til at imødekomme udfordringerne. Teknik og Miljø har således kendskab til planer for udrulning af ladeinfrastruktur ved større arbejdspladser, dagligvarebutikker og tankstationer i Aarhus i løbet af 2022.

### Spørgsmål 3:

*Hvilke muligheder har Aarhus Kommune for at påvirke udviklingen af ladeinfrastrukturen, og hvilke lovgivningsmæssige udfordringer er der?*

### Svar:

Ifølge den nuværende lovgivning har Aarhus Kommune mulighed for at give tilladelser til, at ladeoperatører kan etablere ladestandere på offentlige vejearealer baseret på det såkaldte 'gæsteprincip'. Dette vil sige, at en privat operatør kan opstille inventar og føre ledninger i det offentlige rum, men at Aarhus Kommune forbeholder sig retten til at inddrage denne tilladelse, såfremt lokaliteten senere skal anvendes til andet formål. Den private aktørs inventar er altså 'gæst' i det offentlige rum.



18. januar 2022  
Side 3 af 5

Da Aarhus Kommune ikke må sælge el til opladning af køretøjer eller til andre formål, kan vi kun behandle ansøgninger fra private ladeoperatører om etablering af ladeinfrastruktur på offentlige vejarealer. Kommunen kan i den forbindelse stille krav til kvaliteten og udtrykket af ladestanderne, men har for nuværende ikke mange muligheder for at fremme udviklingen af ladeinfrastrukturen i forhold til anvisninger om placering i bestemte områder, antal, støtte i form af medfinansiering, grupperet udbud af lokationer mv.

Der er dog en revision af den eksisterende lovgivning på vej – i form af den såkaldte AFI-lovgivning (infrastruktur for alternative drivmidler). Lovforslaget forventes offentliggjort ultimo januar 2022 og derpå behandlet i Folketinget med henblik på at træde i kraft 1. april 2022.

AFI-loven vil have til formål at fastsætte krav vedrørende etablering og drift af ladestanderne til elektriske køretøjer på offentlige arealer. Lovforslaget forventes at videreføre de eksisterende bestemmelser om gennemførelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende infrastruktur for alternative drivmidler, herunder også AFI-direktivet.

Teknik og Miljø har i 2021 i samarbejde med KL og andre kommuner bidraget med kommentarer til AFI-loven. Da lovforslaget endnu ikke er offentliggjort, kender Teknik og Miljø dog ikke til hvilke konkrete beføjelser, kommunerne må forventes at få. Men det vurderes sandsynligt, at kommunerne får bedre muligheder for at påvirke udviklingen af ladeinfrastruktur på offentlige vejarealer, blandt andet ved at kunne vælge strategiske lokationer til ladestanderne, lave udbud på disse steder og medfinansiere ladeinfrastruktur, hvis operatørerne ikke har en markedsinteressere i lokationen.

#### Spørgsmål 4:

*Hvad er status på projektet med en fremrykket ladeinfrastrukturindsats med lynladere, som byrådet godkendte den 26. august 2020?*

#### Svar:

Formålet med projektet er at oprette en task force, der skal arbejde på demoprojekter vedrørende lynladestationer til elbiler og udarbejde planer for fossilfrie tankstationer i Aarhus. Herunder også en revideret strategi for tank- og ladeinfrastruktur i Aarhus Kommune.

Strategien for tank- og ladeinfrastruktur forventes fremsendt til byrådet i første kvartal 2022.

Etableringen af 1-3 demoprojekter har været udfordret af, at den nuværende lovgivning for området ikke giver kommunen mulighed for at deltage i/medfinansiere opsætning og drift af ladeinfrastruktur, hvorfor denne del af projektet har været vanskelig at skabe fremdrift på.



Forventningen er, at det vil blive nemmere at aktivere de midler, som byrådet afsatte til lynladere i 2020, når den nye AFI-lovgivning forventeligt træder i kraft i april 2022. jf. ovenfor.

18. januar 2022  
Side 4 af 5

Til orientering har private operatører det seneste år opsat en række lynladere i Aarhus Kommune. Teknik og Miljø håber derfor at kunne anvende midlerne til at sikre lynladere i områder af kommunen, hvor markedsinteressen for denne type ladeinfrastruktur har vist sig at være lav.

Spørgsmål 5:

*Af et kort over ladestandere i Aarhus Kommune på kommunens hjemmeside fremgår det, at de fleste ladestandere er placeret i den centrale del af Aarhus. Er der planer for ladeinfrastruktur i alle kommunens oplandsbyer?*

Svar:

Teknik og Miljø ønsker, at ladeinfrastrukturen også udrulles i oplandsbyer. Ladeoperatørerne er primært interesserede i at etablere ladeinfrastruktur hvor det største kundegrundlag er, dvs. i det centrale Aarhus, hvor der er den største koncentration af elbiler og besøgende. Jf. tidligere er det under den nuværende lovgivning ikke muligt for Aarhus Kommune at påvirke den geografiske spredning af ladeinfrastruktur til alle egne af kommunen.

Hvis den nye lovgivning i april 2022 giver mulighed herfor, kan Teknik og Miljø udbyde lokationer i oplandsbyer sammen med attraktive lokationer i det centrale Aarhus.

Retfærdigvis skal det nævnes, at behovet for tilgængelig ladeinfrastruktur også er størst i centrale dele af Aarhus, hvor mange borgere bor i etageboliger uden adgang til at etablere ladeinfrastruktur på egen grund. I de fleste af kommunens oplandsbyer vil en større del af elbilejerne omvendt kunne etablere ladeinfrastruktur på egen grund, hvorfor de ikke på samme måde er afhængig af den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur.

Spørgsmål 6:

*Hvordan fungerer processen for reservering af p-pladser på offentlig vej i forbindelse med ladestandere, og hvor mange steder i Aarhus Kommune er det fortsat lovligt for fossile biler at parkere ved ladestanderne? Hvorfor sættes der ikke skilte op med det samme ladestandere sættes i drift?*

Svar:

Generelt er det en udfordring at sikre, at ladestandere og skilte står klar samtidigt. Dette skyldes primært, at etablering af ladestandere sker som en privat enterprise, mens etablering af skilte er en kommunal enterprise, som forudsætter, at der forinden er sket en kvalitetssikring og godkendelsesproces af det private arbejde på det kommunale areal.



Når operatørerne færdigmelder etablering af nye ladestandere, foretager Teknik og Miljø således en kvalitetssikring af det udførte anlægsarbejde for at sikre, at arbejdet honorerer de krav, der blev stillet i forbindelse med tilladelsen til etablering. Såfremt dette vurderes tilfredsstillende - og færdselspolitiet kan godkende opsætning af skilte - bliver der opsat skilte ved ladepladserne.

18. januar 2022  
Side 5 af 5

Denne procedure giver en periode, hvor nye ladestandere vil stå uden skiltning. Teknik og Miljø er opmærksom på, at der i denne periode kan opstå situationer, hvor P-pladserne bruges af fossilbiler og dermed blokeres for brug til opladning af el-biler. Derfor vil Teknik og Miljø – også i lyset af den markant stigende efterspørgsel efter ladeinfrastruktur – sørge for, at perioden mellem opsætning af ladestander og opsætning af skiltning, der gør p-pladsen til en ladeplads, afkortes mest muligt. Fremover vil der således være krav om, at der til ansøgninger om etablering af ladeinfrastruktur er udarbejdet og vedlagt en tilhørende skilteplan, således at ladeinfrastruktur og skiltning kan sagsbehandles parallelt. Derudover forventer Teknik og Miljø, at der med overgangen til en lovpligtig udbudsmodel for etablering af ladeinfrastruktur kan sikres bedre koordinering af ladeinfrastruktur og skiltning, da opgaverne på denne måde kan udbydes som en samlet enterprise.

Det bemærkes afslutningsvis, at Teknik og Miljø i november 2021 har besluttet, at alle ladepladser fremover skal være reserveret til elbiler og plug-in-hybrid-biler. På nuværende tidspunkt mangler skiltningen herom at blive udbedret på ca. 1/3 af de eksisterende ladepladser for at være i overensstemmelse med beslutningen fra november 2021. Der igangsættes en proces omkring opdatering af skiltningen, som forventes afsluttet i 1. halvår 2022.

Med venlig hilsen

Steen Stavnsbo  
Rådmand

/

Henrik Seiding  
Direktør