

Bilag 1:**Notat: Offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer og vejarealer****Baggrund**

Slagelse Kommunes Bæredygtighedsstrategi og handleplan, som blev revideret og godkendt i februar 2024, understreger nødvendigheden af at understøtte etableringen af en geografisk dækkende ladeinfrastruktur samt følge udviklingen tæt. Slagelse Kommune overvåger løbende udviklingen i forhold til antallet af elbiler og den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur for at vurdere behovet for et nyt udbud af ladestandere på kommunale arealer. Opdaterede data fra eksisterende ladestandere viser en høj udnyttelsesgrad, hvilket indikerer behov for yderligere ladestandere. Der er nu behov for at igangsætte et nyt udbud, og det er rammen for dette udbud, der ønskes etableret.

Fra Slagelse Kommunes Bæredygtighedsstrategi 2024

"Slagelse Kommune vil løbende følge udviklingen ift. andelen af elbiler og offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur og handle, såfremt det bliver nødvendigt at lave udbud på flere ladestandere på offentlige arealer.

Vi vil efter behov facilitere dialog mellem brugere af ladestandere, udbydere af ladestandere og fx private matrikelejere, især virksomheder og boligforeninger."

Afstemning af overordnet ambitionsniveau

Der ønskes en klar, enkel kurs for opsætning af offentligt tilgængelige ladestandere på kommunale arealer og vejarealer i Slagelse Kommune, så indsatsen både opfylder lovkrav, understøtter kommunens klima- og bæredygtigheds mål og er økonomisk ansvarlig.

Som udgangspunkt følger kommunen den gældende ladestanderbekendtgørelse, bl.a. kravet om mindst ét ladeudtag ved kommunalt ejede, ikke-beboelsesbygninger med mere end 20 p-pladser. Der skal tages stilling til ønsket ambitionsniveau herudover.

En *minimums*linje er at opsætte ladestandere i overensstemmelse med ladestanderbekendtgørelsens krav, men ikke gå videre. Fordelen er enkel efterlevelse af lovkrav og begrænsede kommunale forpligtelser. Ulempen er risiko for manglende behovsdækning ved turismelokaliteter og på centrale kommunale p-arealer uden tilknyttet bygning.

En *proaktiv, men udgiftsneutral* linje er at udbyde konkrete kommunalejede lokationer, hvor borgere, foreninger eller erhvervsliv ønsker ladestandere (herunder handels- og fritids-/turistlokationer) samt hvor der ifølge ladeoperatører ses yderligere behov, men at der kun etableres ladeinfrastruktur, hvis det kan ske uden yderligere udgift for Slagelse Kommune. Fordelene er, at der hurtigt kan ske en udbygning af ladeinfrastrukturen i det omfang, at ladeoperatørerne også ser et behov og dermed et fornuftigt indtjeningsgrundlag. Ulempen er, at visse områder med lavere forretningsgrundlag kan blive underforsynet. Behovet for ladeinfrastruktur er kortlagt jf. vedlagte kortbilag for Skælskør, Korsør og Slagelse.

En *ambitiøs og investeringsparat* linje er være villig fra Slagelse Kommunes side til også at investere yderligere midler i udbygningen af ladeinfrastrukturen. Listen af lokationer vil fortsat tage udgangspunkt i behov og ønsker fra borgere, foreninger og erhvervsliv, men med den forskel, at kommunen nu tilbyder medfinansiering ved lokationer, som kræver finansiell støtte. Fordelen er, at der sikres ladestandere i alle områder, hvor der er behov og ønsker om ladestandere til glæde og gavn for borgere, foreninger, turister og erhvervsliv. Ulempen er, at det vil betyde udgifter for Slagelse Kommune og samtidig risikeres det, at der investeres i infrastruktur, som der reelt set ikke er behov for.

Fra forvaltningens side anbefales en *”hvile-i-sig-selv”-model med begrænset kommunal medfinansiering*: ladestandere opsættes, hvor der kan sikres en begrænset kommunal økonomisk belastning, og lokationer med udtrykte ønsker eller hvor der er dokumenteret/beregnet behov udbydes i puljer. Fordelen er, at indsatsen også kan dække områder med, hvor ladeoperatørerne ser en mindre attraktiv forretning og samtidig fastholde omkostningsdisciplin; ulempen er et behov for politisk at definere, hvad ”begrænset” medfinansiering konkret betyder, fx et loft pr. ladepunkt og/eller en samlet økonomisk ramme. Med den nuværende lovgivning bliver muligheden for at medfinansiere ladeinfrastruktur, hvor det ikke er påkrævet jf. ladestanderbekendtgørelsen, indskrænket fra 1. januar 2026. Det betyder, at Slagelse Kommune højst ville kunne medfinansiere ladeinfrastruktur på ikke-lovmæssigt påkrævede lokaliteter med samme støttebeløb, som kommunen tidligere har fået ind som koncessionsindtægt via udbud af kommunale arealer til offentligt tilgængelige ladestandere. Dette beløb er oplyst til at være ca. 1,9 mio. kr.

Borgeres ansøgninger om nedfræsning af ladekabler i fortove

Endnu en problemstilling har vist sig i forhold til ladeinfrastruktur, som forvaltningen ønsker politisk stillingtagen til. Borgere uden mulighed for parkering på egen grund, f.eks. ældre byhuse, ønsker mulighed for at have en ladeboks på egen grund og trække ladekablet over fortovet ved opladning. For at undgå gener for forbipasserende har et ønske til løsning været at lave en rille i fortovet, hvori kablet lægges ned.

Forvaltningen har indtil videre givet afslag på sådanne ansøgninger, og forvaltningen anbefaler fortsat at give afslag på ansøgninger nedfræsning af ladekabler i fortov pga. risici og gener. Der er desuden en risiko for konflikter mellem borgere, da parkeringspladsen ud for ladeboksen ikke er reserveret og dermed kan benyttes af alle til parkering. Skulle praksis ændres, ville det desuden kræve en tinglysning af forpligtelser ifm. rillen til ladekabel på den pågældende ejendom. Forvaltningen anbefaler i stedet at tilstræbe opsætning af tilstrækkeligt offentligt tilgængelige ladestandere i nærområdet. Fordelen ved fortsat at afvise ansøgninger er trafiksikkerhed, driftsrobusthed og ensartet praksis. Ulempen er, at visse borgere kan opleve længere afstand til nærmeste offentligt tilgængelige lader samt højere priser på opladning af elbilen, hvilket kan modvirke omstillingen til elbil i visse områder.

Tidsplan og afhængigheder

Ladestanderbekendtgørelsen implementerer krav fra EU Bygningsdirektivet. Efter at bygningsdirektivet er omarbejdet i 2024 forventes ladestanderbekendtgørelsen revideret med endelig ordlyd senest 29. maj 2026. Heri stilles nye krav til bygningsejere, og der sættes en ny deadline allerede 1. januar 2027 for implementering af nye krav. Det taler for at forberede én samlet udbudspakke, så man undgår to udbud med kort mellemrum, hvilket er ressourcekrævende og potentielt fordyrende.

Der skal træffes politisk beslutning om tidsplanen for udbuddet.

Et hurtigt udbud ud fra eksisterende kendskab: Eftersom EU Bygningsdirektivet er offentliggjort, er der et forventeligt udfaldsrum for nye krav, hvorfor forvaltningen kan kortlægge, hvilke kommunale bygninger der er omfattet af krav om ekstra ladestandere. Hvis der politisk er et ønske om et hurtigt udbud, kan der derfor tages udgangspunkt i de forventede nye krav, så der kan gennemføres et hurtigt udbud. Fordelen er, at borgere, virksomheder og turismeorganisationer, der efterspørger offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur på kommunale arealer, imødekommes hurtigere. Ulempen er, at endelig lovgivning kan være anderledes end forventet, hvorfor der kan opstå situationer, hvor lovmæssige krav og udbud ikke stemmer overens, og hvor udbuddet har medført en over- eller underimplementering.

Afventning af endelig dansk lovgivning: For at vide sig helt sikre på, hvilke krav der ender med at blive stillet til Slagelse Kommune som bygningsejer afventes en vedtaget revideret ladestanderbekendtgørelse. På baggrund heraf samt en kortlægning af behovet for ladeinfrastruktur gennemføres et samlet udbud i løbet af 2026. Fordelen er udbuddet tager udgangspunkt i de krav, som kommunen står overfor. Ulempen er, at der er ekstra lang ventetid på implementeringen af ekstra ladestandere.

Udbudsdesign

Det anbefales, at der gennemføres ét samlet udbud på baggrund af krav i en kommende revideret ladestanderbekendtgørelse samt borgerønsker og beregnet behov for ladeinfrastruktur. Det anbefales også, at lokationerne for ladeinfrastruktur opdeles i puljer med begrænsning på, hvor mange puljer én operatør kan vinde, for at fremme konkurrence, kvalitet og prisgennemsigtighed.

Konkurrence kan fremmes ved at udbyde i puljer og begrænse, hvor mange puljer én operatør kan vinde. Fordelen ved puljer er bedre konkurrence og service for borgere. Ulempen kan være højere kommunale udgifter på visse puljer, hvis en enkelt ladeoperatør tilbyder de bedste priser alt i alt.

Der er i forvejen indgået en aftale med en enkelt operatør, Clever, på de kommunale arealer, som efterspørger en udbygning af denne ladeinfrastruktur på baggrund af høje udnyttelsesgrader. At udvide en eksisterende aftale med én aktør kan indebære risiko for, at attraktive lokationer afgives uden vederlag med negativ afsmittende effekt på priserne. Det anbefales, at kommunen undlader at udvide aftalerne uden udbud, og i stedet indgår lokationer, hvor der i forvejen er ladestander i kommende udbud på lige fod med andre lokationer.

Forvaltningens anbefalinger og næste skridt

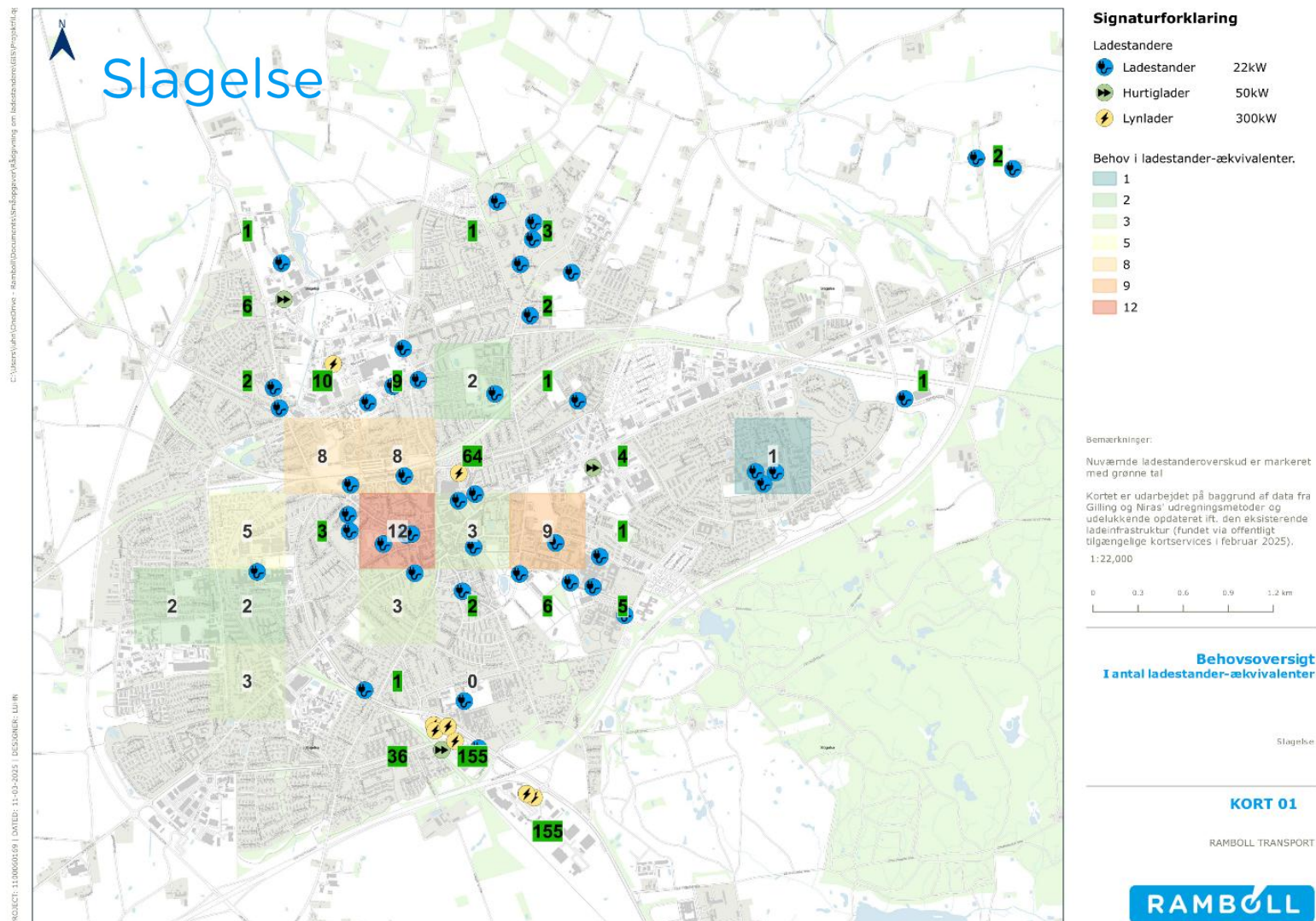
1) **Strategisk linje:** Det anbefales fra forvaltningens side, at en revideret ladestanderbekendtgørelses minimumskrav overholdes, og at der suppleres med en *hvile-i-sig-selv*-model, hvor kommunen kan yde begrænset medfinansiering for at sikre dækning også på svagere lokationer. Loftet for medfinansiering ved de ikke-lovmæssigt påkrævede lokaliteter fastsættes til samme beløb, som tidligere er modtaget som koncessionsindtægt. Dette muliggør udbygning, som balancerer offentlige hensyn og lovmæssige krav med efterspørgslen på offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur.

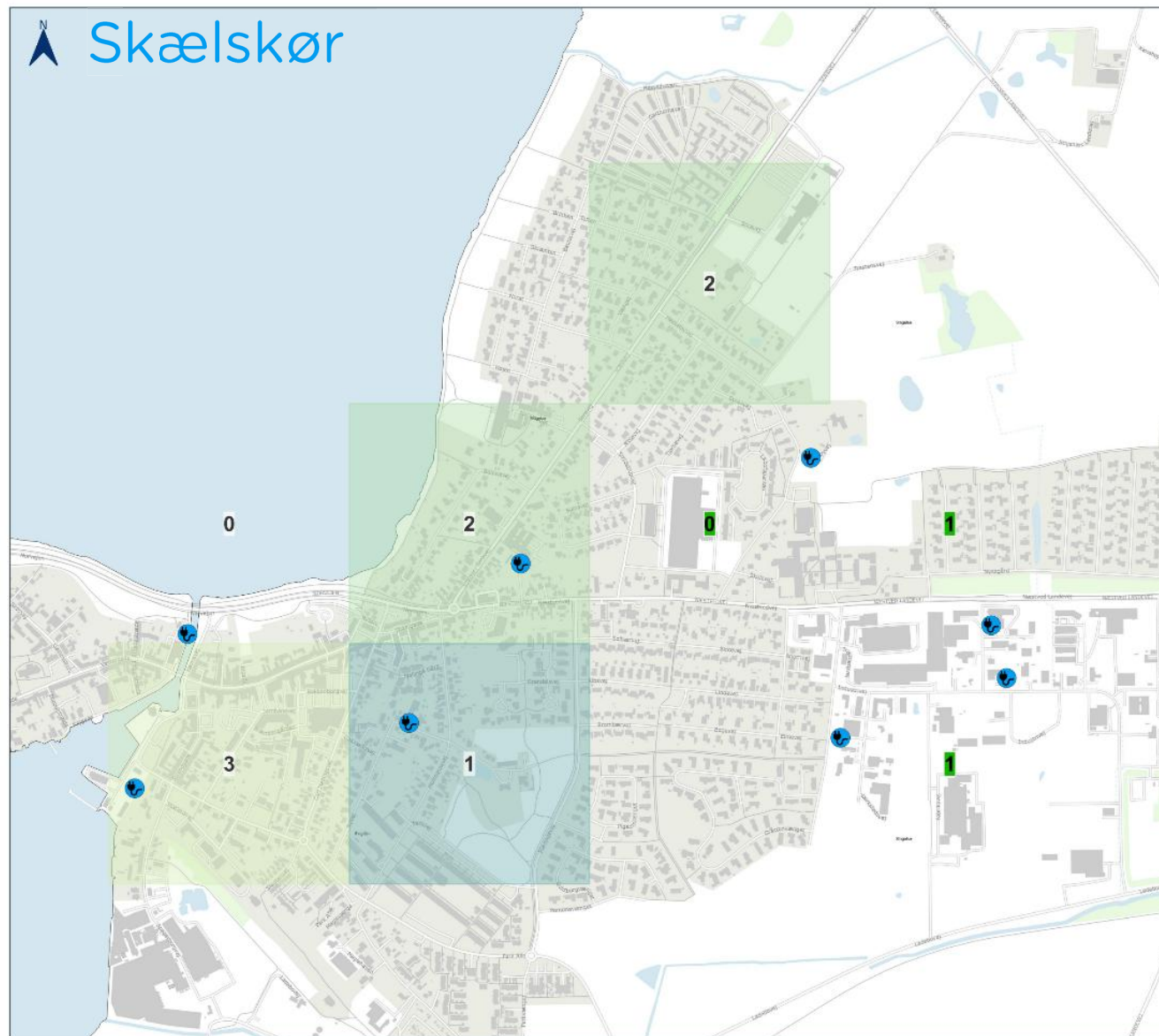
I overensstemmelse med Slagelse Kommunes Bæredygtighedsstrategi anbefales det at koble indsatsen til opdaterede behovsvurderinger og geografiske hensyn (handel, fritid, turisme), så netværket udvikles sammenhængende. Forvaltningens materialer om beregnet behov i Slagelse, Skælskør og Korsør samt oversigter over potentielle steder, indkomne ønsker om ladeinfrastruktur og udnyttelsesgrader for eksisterende ladeinfrastruktur anvendes som dialog- og udvælgelsesgrundlag i kommende udbud.

2) **Borgerhenvendelser/byhuse:** Det anbefales at fastholde praksis om at give afslag på ansøgninger om nedfræsning af ladekabler i fortov, og i stedet kommunikere, at kommunen vil bestræbe sig på at etablere offentligt tilgængelige ladere i nærheden. Kommunikationen samles på kommunens hjemmeside med en FAQ og tydelige principper.

3) **Udbudsdesign og -tidsplan:** Det anbefales, at der gennemføres ét samlet udbud på baggrund af en kommende revideret ladestanderbekendtgørelse samt borgerønsker og beregnet behov for ladeinfrastruktur. Det anbefales også, at lokationerne for ladeinfrastruktur opdeles i puljer med begrænsning på, hvor mange puljer én operatør kan vinde, for at fremme konkurrence, kvalitet og prisgennemsigtighed.

Bilag 1: Beregnet behov for ladeinfrastruktur samt placeringen af eksisterende ladestander i Slagelse, Skælskør og Korsør





Signaturforklaring

Ladestandere

	Ladestander	22kW
	Hurtiglader	50kW
	Lynlader	300kW

Behov i ladestander-ækvivalenter.

	1
	2
	3
	5
	8
	9
	12

Bemærkninger:

Nuværende ladestanderoverskud er markeret med grønne tal

Kortet er udarbejdet på baggrund af data fra Gilling og Miras' udregningsmetoder og udelukkende opdateret ift. den eksisterende ladeinfrastruktur (fundet via offentligt tilgængelige kortservices i februar 2025).

1:7,730

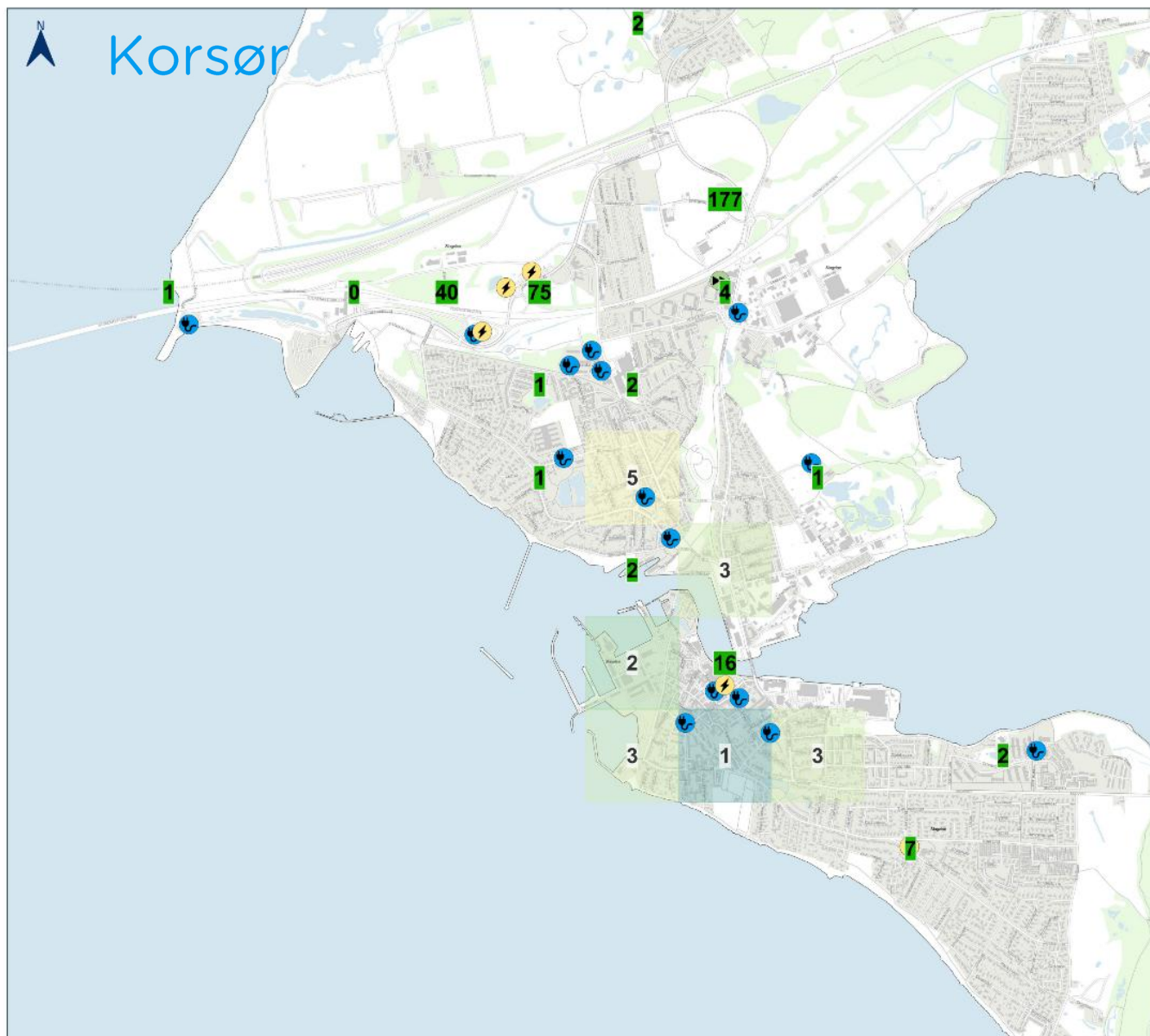
0 0.1 0.2 0.3 0.4 km

Behovsoversigt I antal ladestander-ækvivalenter

Skælskør

KORT 03

RAMBOLL TRANSPORT



Signaturforklaring

Ladestandere

- Ladestander 22kW
- Hurtiglader 50kW
- Lynlader 300kW

Behov i ladestander-ækvivalenter.

- 1
- 2
- 3
- 5
- 8
- 9
- 12

Bemærkninger:

Nuværende ladestanderoverskud er markeret med grønne tal

Kortet er udarbejdet på baggrund af data fra Gilling og Niras' udregningsmetoder og udelukkende opdateret ift. den eksisterende ladeinfrastruktur (fundet via offentligt tilgængelige kortservices i februar 2025).

1:20,000



Behovsoversigt I antal ladestander-ækvivalenter

Korsør

KORT 02

RAMBOLL TRANSPORT