

# **Strategi for offentlige ladestandere**

**Vejen Kommune**

**April 2022**

## Indhold

1.	Forord .....	4
2.	Sammenfatning .....	5
3.	Baggrund.....	6
3.1	Udvikling i antal elbiler .....	6
3.2	Interessenter .....	7
3.2.1	Kommunens borgere .....	7
3.2.2	Pendlere.....	7
3.2.3	Turister .....	8
3.2.4	Eksterne aktører .....	8
3.2.5	Samarbejde.....	9
3.3	Lovgivning.....	9
3.3.1	Ladestanderbekendtgørelsen.....	9
3.3.2	Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven) .....	10
3.3.3	Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v. ....	11
3.3.4	Bekendtgørelse om vejafmærkning .....	12
3.4	Ladestandere .....	13
3.4.1	Almindelige ladere.....	13
3.4.2	Hurtigludere.....	14
3.4.3	Lynladere .....	14
3.5	Elnettet .....	14
3.5.1	Kapacitet.....	14
3.5.2	Grøn strøm .....	15
4	Målsætning.....	17
5	Vejen Kommunes opgave .....	18
5.1	Bestående bygninger med mere end 20 parkeringspladser .....	18
5.2	Myndighed ifm. større ombygninger eller nybyggeri.....	18
5.3	Øvrige parkeringspladser.....	19
6	Realisering .....	20
7	Litteraturhenvisninger.....	21
8	Bilag .....	22
8.1	Vejen.....	23
8.2	Brørup.....	25

8.3 Holsted.....	27
8.4 Rødding.....	28
8.5 Andst.....	29
8.6 Askov .....	30
8.7 Bække .....	31
8.8 Føvling.....	32
8.9 Gesten.....	33
8.10 Glejbjerg .....	34
8.11 Hovborg .....	35
8.12 Jels .....	36
8.13 Lindknud .....	37
8.14 Lintrup .....	38
8.15 Læborg.....	39
8.16 Nørbølling.....	40
8.17 Sdr. Hygum .....	41
8.18 Skodborg.....	42
8.19 Tobøl.....	43
8.20 Øster Lindet .....	44

## 1. Forord

Vejen Kommune arbejder for at blive en del af DK2020 og dermed forpligte sig til at arbejde med en række klimamål. Vejen Kommunes Byråd har vedtaget en målsætning om, at Vejen Kommune skal være CO<sub>2</sub>-neutral i 2050, og allerede i 2030 have opnået en 70 % reduktion. Transportsektoren står for en stor del af CO<sub>2</sub>-udledningen i Vejen Kommune. Derfor er det af stor betydning at Vejen Kommune støtter op om at fremme omstillingen til elbiler.

Salget af elbiler steg i 2021 med raket fart. Mod slutningen af året var omkring halvdelen af alle nye biler ifølge FDM en elbil / plug-in-hybrid, og omkring hver fjerde bil endda en ren elbil! Derfor er rigtig mange danskere allerede nu voldsomt afhængige af, at vi som kommune støtter op om udviklingen og får opsat det nødvendige antal ladestandere.

Der er med vedtagelse af 'Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport' fra 1. april 2022 åbnet op for, at kommuner kan sende placeringer i udbud, og støtte de mindst attraktive placeringer.

Adgangen til opladning er af væsentlig betydning for, om bilister ønsker at købe en elbil. Behovet for offentlig tilgængelighed til opladning af elbiler knytter sig især til de længere rejser i bil samt elbilister uden adgang til opladning ved egen parkering. Godt 5 pct. af alle bilrejser i Danmark ligger ud over 150 km hver vej<sup>1</sup>, hvorfor det kun er en mindre del af bilrejserne, hvor der vil være behov for opladning undervejs.

Det er derfor forventningen, at langt størstedelen af opladningen af elbiler vil finde sted på elbilejerens egen parkeringsplads på hjemmeadressen, hvor der typisk i forbindelse med elbilkøbet kan etableres en privat opladningsfacilitet. Det har hele 94 % af borgerne i Vejen Kommune ifølge Dansk E-Mobilitet heldigvis mulighed for, hvorfor behovet for offentlige ladestandere måske ikke er så stort hos kommunens borgere.

Alligevel stilles der i henhold til ladestanderbekendtgørelsen krav om, at der opsættes mindst 54 ladestandere på parkeringspladser ved offentlige bygninger.

Denne strategi indeholder alene anbefalinger til områder der hører under ladestanderbekendtgørelsen. Der er i strategien forsøgt indsamlet forskellige oplysninger (antal parkerede biler, elbiler, parkeringspladser mv.).

Inden strategien for offentlige ladestandere er behandlet politisk, har den været sendt i intern høring.

---

<sup>1</sup> Forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (Lovforslag nr. L 112)

## 2. Sammenfatning

I henhold til ladestanderbekendtgørelsen skal Vejen Kommune inden 1. januar 2025 have opsat mindst 1 ladestander på 54 parkeringsområder med tilknytning til en bestående offentlig bygning. På flere af lokaliteterne forventes der på sigt også opsat ladestandere til kommunale køretøjer, eksempelvis ved Materialegården i Brørup.

I første omgang bydes de i afsnit 8 nævnte lokaliteter ud i henhold til 'Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport'. Efterfølgende forventer Vejen Kommune at søge om tilskud fra 'Pulje til medfinansiering af etablering af ladestandere på kommunale arealer' til lokaliteter som ladestanderoperatørerne ikke har budt ind på. Herved forventer Vejen Kommune inden 1. januar 2025 at leve op til kravene i ladestanderbekendtgørelsen.

For at gøre den kommende tilbudsindhentning af de 54 påkrævede lokationer mere attraktivt for de forskellige ladestanderoperatører tilbyder Vejen Kommune desuden at ladestanderoperatørerne kan opsætte ladestandere på en række parkeringspladser uden tilknytning til en kommunal ejendom, eksempelvis på samkørselspladser langs motorvejen, Enghaveplads i Rødding og Banegårdspladsen i Vejen. For at få tildelt en eller flere af de mest attraktive lokaliteter stiller Vejen Kommune dog krav om, at ladestanderoperatøren også byder ind på en eller flere af de mindre attraktive parkeringspladser, som der i henhold til ladestanderbekendtgørelsen skal opsættes en ladestander på.

Forventningen er at Vejen Kommune alene skal bekoste afmærkning (striber og skilte) ved de p-båse som ladestanderoperatørerne byder ind på. Ladestanderoperatøren bekoster dermed både ladestander, kabler og alle udgifter ifm. tilslutning. Vejen Kommune kan derfor heller ikke stille krav til prisen pr. kWh, men forventer i koncessionsaftalen at lade prisen tælle med i vurderingen. Vejen Kommune ønsker således at brugere af offentlige ladestandere i Vejen Kommune kan lade til lavest mulige pris, ligesom kommunen ikke ønsker at opnå en fortjeneste på opladning på ladestandere opsat på kommunale arealer.

Vejen Kommune vil som følge af kravene i ladestanderbekendtgørelsen også have skærpet opmærksomhed på at reglerne i bekendtgørelsen overholdes ifm. fremtidige byggeansøgninger om nybyggeri eller større ombygninger.

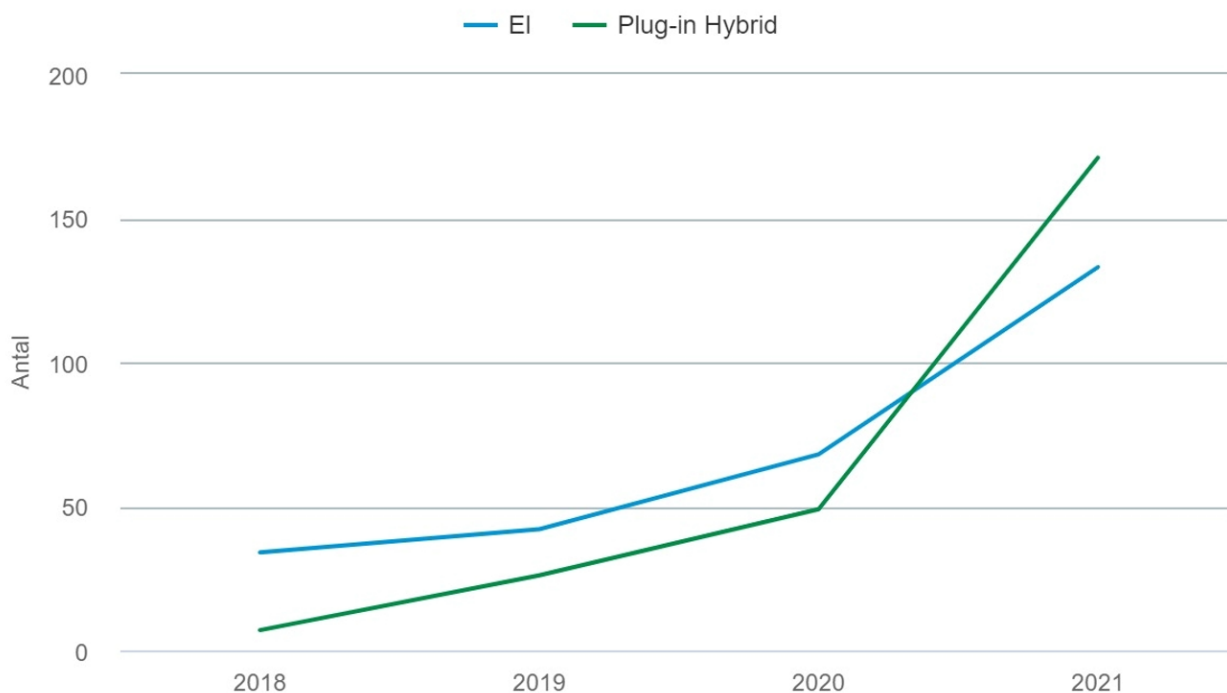
Endelig bør Vejen Kommune ifm. udskiftningen af egen flåde til elbiler overgå til grøn energi. Det vil således bevirke, at kommunens flåde kører på ren grøn energi, og have størst mulig indvirkning på klimaregnskabet. Denne indsats medtages i en kommende strategi om udskiftning af kommunens flåde til elbiler.

### 3. Baggrund

#### 3.1 Udvikling i antal elbiler

Antallet af elbiler og plug-in-hybrid ejet af borgere/virksomheder i Vejen Kommune er i 2021 eksploderet. Antallet af elbiler blev i løbet af 2021 således tæt på fordoblet, mens antallet af plug-in-hybrid blev mere end tredoblet.

Ved udgangen af 2021 var der i Vejen Kommune registreret 133 elbiler, heraf 15 ejet af virksomheder, og 171 plug-in-hybrid, heraf 16 ejet af virksomheder. En udvikling der i øvrigt følger den nationale udvikling.



Figur 1: Udvikling i bestanden af el- og plug-in-hybrid-biler ejet af en borger/virksomhed i Vejen Kommune. Kilde: Danmarks Statistik.

Frem mod 2030 forventer regeringen, at der findes omkring 1 mio. indregistrerede elbiler i Danmark<sup>2</sup>. Følger borgerne / virksomhederne i Vejen Kommune denne udvikling, vil der i Vejen Kommune findes omkring 9.000 elbiler. Lige nu tyder udviklingen i antal solgte elbiler dog på, at antallet i stedet nærmer sig 1,5 mio. elbiler i Danmark i 2030.

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat en økonomisk ramme på 500 mio. kr. i perioden 2022 til 2030, som kan anvendes til at understøtte et højt serviceniveau for opladning på de længere bilture langs statsvejnettet fra øst til vest og nord til syd. Med den afsatte ramme kan der gennem udbud sikres en geografisk dækning af ladestandere i landet, som fremmer den grønne omstilling og understøtter mobiliteten for elbilsejerne, når de har behov for at køre langt.

Vejdirektoratet forventer med den afsatte økonomiske ramme at kunne etablere omkring 50 ladeparker med ca. 630 lynladestandere. De mange lynladestandere langs statsvejnettet vil ifølge Vejdirektoratet sikre,

<sup>2</sup> Køreplan for et grønt Danmark; Regeringen [September 2021]

at stort set alle lange ture på statsvejnettet kan gennemføres i elbil uden omvejskørsel, og at ventetiden på at komme til at lade, ikke vil overstige 10 min. i årets 100. travleste time<sup>3</sup>.

Der forventes i løbet af de kommende år også at ske en udskiftning i varebiler og lastbiler. Branchen skulle allerede nu være klar til at levere det nødvendige antal vare- og lastbiler. Det vil dog være en større udskrivning for transportfirmaerne at omstille vognparken til el eller brint, ligesom infrastrukturen endnu ikke er på plads. Ifølge en rapport fra Dansk E-Mobilitet og Dansk Energi kan alle solgte varebiler og hver anden solgte lastbil i Danmark i 2030 køre på el eller brint. Det vil betyde, at der på de danske veje i 2030 kører 10.000 lastbiler og 150.000 varebiler som drives af el eller brint. Derfor anbefales det bl.a. i rapporten at der frem til 2025 opføres 250 ladestandere til elektriske lastbiler, samt 15 brinttankstationer til tung vejtransport<sup>4</sup>.

I Infrastrukturplan 2035 er der afsat en pulje på i alt 275 mio. kr. til udrulning af drivmiddelinfrastruktur for den tunge vejtransport. Indledningsvist udarbejdes en strategi, som skal medvirke til at understøtte de investeringsbeslutninger, som giver de bedste samfundsøkonomiske afkast på længere sigt, og som blandt andet kan belyse, hvilke overordnede rammebetingelser, staten bør sætte for udrulningen af drivmiddelinfrastrukturen. Strategien skal være udarbejdet senest i 2022. Herefter mødes parterne og tager stilling til udmøntning af puljen.

Det er svært at spå om, hvordan fremtidens transport ser ud, men lige nu tyder meget på at elbilers batterier skal oplades vha. ladestandere. Den kinesiske elbilproducent Neo arbejder desuden fortsat med planer om at etablere stationer, hvor man i stedet lynhurtigt får udskiftet sit batteri, når det er ved at løbe tør for strøm. Noget tyder dog på at elbilernes batterier i fremtiden kan oplades langt hurtigere end i dag, ligesom man også kan køre længere og længere på et fuldt opladet batteri. Elbilernes batterier (rækkevidde, og hvor hurtigt der kan lades) og ladeteknologien er således under hastig udvikling, hvilket kan påvirke lademønstrene.

## 3.2 Interessenter

### 3.2.1 Kommunens borgere

Ifølge en analyse foretaget af Dansk E-mobilitet har 94 % af indbyggerne i Vejen Kommune mulighed for at parkere, og dermed lade på egen grund, mens 5 % kan lade på en p-plads på / ved ejendommen. Blot 2 % af indbyggerne i Vejen Kommune har kun mulighed for at parkere på gaden / vejen.

Af samme analyse fremgår det, at der i Vejen Kommune findes 1,33 biler pr. husstand, og at bilerne i Vejen kommune i gennemsnit kører 55,3 km pr. dag.

Det vil derfor være ganske få af kommunens egne borgere, som ikke kan lade på egen grund, og dermed har behov for at benytte en offentlig ladestander.

### 3.2.2 Pendlere

Næsten 10.000 personer med bopæl i Vejen Kommune er ifølge Dansk E-mobilitet beskæftiget på arbejdspladser uden for Vejen Kommune. Størstedelen af de 10.000 personer må dermed forventes dagligt

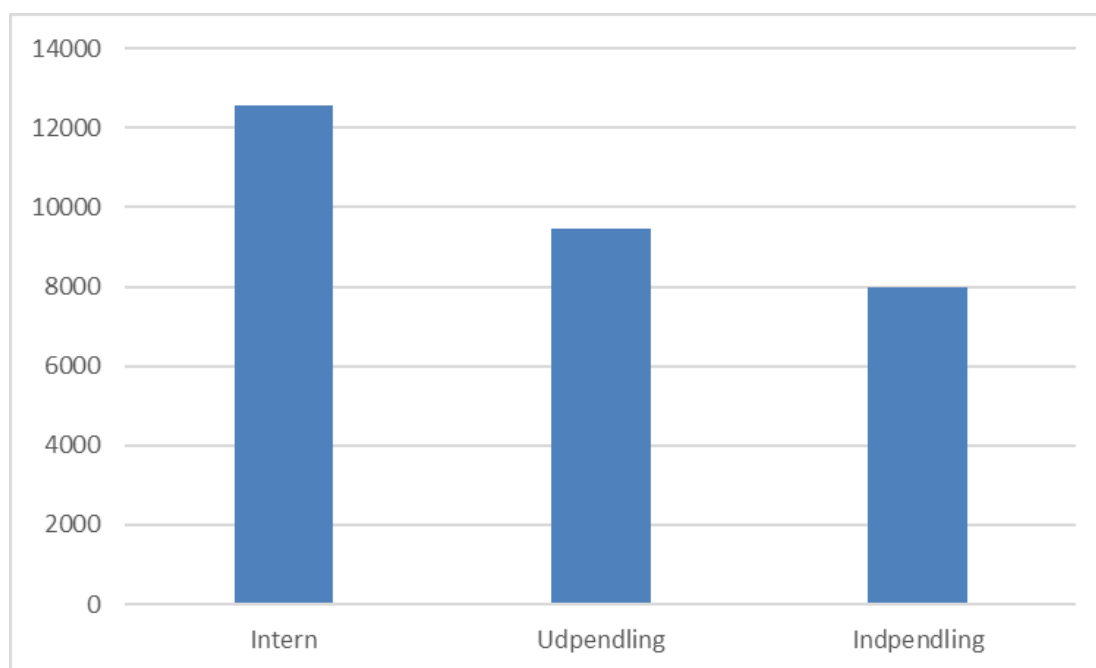
---

<sup>3</sup> Infrastrukturplan 2035 [28. juni 2021]

<sup>4</sup> El og brint i fremtidens vare- og lastbiler – Anbefalinger til dansk strategi for grøn omstilling af den tunge vejtransport [januar 2022]

at pendle ud af kommunen. På samme vis er ca. 8.000 personer med bopæl i andre kommuner beskæftiget i Vejen Kommune, og pendler dermed ind i kommunen.

Det må forventes at en del af de mange ind- og udpendlende i fremtiden kommer til at benytte en elbil, men også at en del af dem vil kunne oplade enten på arbejdspladsen eller på hjemmeadressen. De mange pendlere er derfor ikke umiddelbart et yderligere incitament for at fremme antallet af kommunale ladestandere, men udbredelsen af ladestandere vil naturligvis udgøre en tryghed, og dermed også fremme overgangen til elbiler.



Figur 2: Opgørelse over ind- og udpendling, samt intern trafik, i Vejen Kommune. Kilde: Statistikbanken.dk (PEND100).

### 3.2.3 Turister

Antallet af turister, der kommer til Danmark i elbil, er stigende. Turisterne har ligesom de faste beboere behov for adgang til opladning. Det kan både være turister som bor eller besøger attraktioner i Vejen Kommune, samt turister som blot kører igennem kommunen.

Fordeles ladestanderne fornuftigt ud over Vejen Kommune, og oplever turisterne et fornuftigt serviceniveau, må det forventes at styrke Vejen Kommune som turistdestination.

### 3.2.4 Eksterne aktører

Ud over de ladestandere, som Vejen Kommune i henhold til ladestanderbekendtgørelsen er forpligtiget til at sætte op, må det også forventes at en lang række private aktører vil have interesse i at opføre ladestandere til kunder / besøgende eller medarbejdere.

Langt de fleste steder vil der være offentlig adgang til disse ladestandere, eksempelvis ved supermarkeder, tankstationer og restauranter. Virksomheder, der opsætter ladestandere til ansatte og besøgende, kan også vælge at gøre disse offentligt tilgængelige, evt. uden for arbejdstid.

Også på parkeringspladser / samkørselspladser ved statsveje eller togstationer må det forventes at staten på sigt opsætter ladestandere til pendlere og / eller ansatte. Endelig må det forventes at der på sigt også



## Strategi for offentlige ladestandere

opsættes ladestandere til ansatte / besøgende ved regionale arbejdspladser, eksempelvis ved Sydtrafik eller Sundhedshuset i Brørup, samt ved Politi og Brand/Redning.

Boligforeninger, hoteller, ungdomsuddannelser, privatskoler, efterskoler og kirker vil med stor sandsynlighed også i fremtiden opføre ladestandere til ansatte / besøgende.

Vejen Kommune vil samarbejde med Vejdirektoratet og nabokommuner med vidensdeling og fælles initiativer, bl.a. for at fremme et sammenhængende net af ladestandere. Endvidere samarbejder Vejen Kommune med Dansk E-mobilitet (brancheforening under Dansk Energi). Herved bliver Vejen Kommune løbende opdateret på de nyeste informationer på området.

### 3.2.5 Samarbejde

Forretninger, idrætsforeninger, boligforeninger mv. uden parkering på egen grund kan søge Vejen Kommune om tilladelse til at opsætte en eller flere ladestandere på kommunens p-plads / vej.

En ladestander opsat på kommunens areal skal dog være offentlig tilgængelig og valg af ladestanderoperatør skal ske efter gældende regler om udbud. Kun ladestanderoperatøren må opnå en fortjeneste på ladestandere opsat på kommunens areal.

Strøm til ladestanderen skal føres under jorden. Og alle opgravede arealer skal ifm. etablering reetableres pænt. Ladestanderen må ikke placeres så personer med rollator, kørestol eller barnevogn ikke kan passere ladestanderen på fortovet, ligesom standere ikke må placeres i ledelinjer for blinde og svagsynede. Alle udgifter til opsætning og fremtidig drift og vedligehold afholdes af ansøger.

## 3.3 Lovgivning

### 3.3.1 Ladestanderbekendtgørelsen

I ladestanderbekendtgørelsen fastsættes bestemmelser om etablering af ladestandere til elektriske køretøjer og forberedelse til etablering af ladestandere til elektriske køretøjer. Bekendtgørelsen gælder alene for:

- 1) Bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser.
- 2) Større ombygning af bygninger med mere end 10 parkeringspladser.
- 3) Nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser.

*Bestående bygninger*

§ 3. Bestående bygninger med mere end 20 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal have etableret mindst 1 ladestander i tilknytning til parkeringsanlægget senest den 1. januar 2025.

Stk. 2. Bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder er undtaget fra stk. 1.

*Større ombygninger*

§ 4. Beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser, der gennemgår en større ombygning, skal forberede alle ombyggede parkeringspladser til ladestandere.

Stk. 2. Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, som gennemgår en større ombygning, skal etablere mindst 1 ladestander i tilknytning til parkeringspladsanlægget og forberede mindst hver femte ombyggede parkeringsplads til ladestandere.

*Nybyggeri*

§ 5. Beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser skal forberede alle parkeringspladser til ladestandere.

Stk. 2. Bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal etablere mindst 1 ladestander i tilknytning til parkeringspladsanlægget og forberede mindst hver femte parkeringsplads til ladestandere.

Figur 3: Krav i henhold til ladestanderbekendtgørelsen. Kilde: Ladestanderbekendtgørelsen.

Det er ikke et krav i bekendtgørelsen, at ladestanderne skal være offentligt tilgængelige.

Parkeringspladser hører til en bygning, når de er etableret i tilknytning til bygningen. De skal være etableret for at betjene den pågældende bygning i forbindelse med opførelsen eller ombygning.

Parkeringspladserne kan være beliggende på en anden matrikel. Parkeringspladserne behøver ikke være beliggende på et samlet areal, men kan være fordelt på flere områder. Er de tilknyttet bygningen, tælles de samlet.

Belægningen på en parkeringsplads er underordnet og det er ikke nødvendigt, at p-båserne er afstribet. Der kan være behov for en konkret vurdering i det enkelte tilfælde.

### 3.3.2 Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)

AFI-loven giver kommunerne mulighed for at tildele ladestanderoperatører ret til at virke som operatører af ladepladser på arealer, som det offentlige har råden over. Det kan fx være vejarealer, men også matrikulerede arealer ejet eller lejet af kommunen. Det er således ikke en betingelse, at arealerne er udskilt til vejareal i matriklen.

Det forudsættes i loven, at tildeling af retten til at opstille ladepunkter for private aktører skal ske på markedsvilkår, samt at retten til at virke som operatør skal udbydes efter de almindelige udbudsregler, som gælder i dag.

§ 3. Aftaler mellem en offentlig ordregiver og en operatør af ladepunkter om ret til at virke som operatør af offentligt tilgængelige ladepunkter og om ret til at virke som operatør af ladepunkter til brug for opladning af private køretøjer tilhørende ordregiverens medarbejdere og gæster skal indgås på markedsvilkår.

Stk. 2. Aftaler efter stk. 1 kan maksimalt indgås for en periode af 10 år. Aftalerne kan dog indgås for en periode af 15 år, hvis hensynet til ekstraordinære investeringer i infrastruktur taler herfor.

Stk. 3. Ved indgåelse af aftale efter stk. 1 skal den offentlige ordregiver sikre, at de priser, som operatøren opkræver fra brugeren, er rimelige og ikkediskriminerende.

Stk. 4. Transportministeren fastsætter regler om indgåelse af aftaler efter stk. 1, herunder om annoncering, udbud, standardvilkår for aftaler og standardvilkår om rimelige og ikkediskriminerende priser, jf. stk. 3.

Det er i loven desuden sikret, at kommuner i forbindelse med indgåelse af aftaler om etablering af offentligt tilgængelige ladepunkter har mulighed for at yde betaling til operatøren af ladepunkter i visse situationer.

§ 5. I forbindelse med indgåelse af aftale efter § 4 kan kommunalbestyrelsen og regionsrådet yde betaling til operatøren af ladepunkter, såfremt

- 1) etablering af ladepunkter eller levering af opladningstjenester finder sted for at opfylde kommunens eller regionens forpligtelser efter anden lovgivning,
- 2) betaling sker med midler, der er modtaget fra enten staten, EU eller private med henblik på at etablere ladepunkter på kommunens eller regionens arealer,
- 3) betaling sker med midler, der stammer fra indtægter, som kommunen eller regionen tidligere har modtaget i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4,
- 4) ladepunktet etableres med henblik på opladning af private køretøjer tilhørende kommunens eller regionens medarbejdere og gæster,
- 5) ladepunktet etableres med henblik på opladning af kommunens eller regionens egne elektriske køretøjer eller
- 6) adgangen til at yde betaling følger af regler fastsat af transportministeren, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen og regionsrådet ud over de i stk. 1, nr. 1-5, nævnte tilfælde inden for visse rammer kan yde betaling til operatøren af ladepunkter i forbindelse med indgåelse af aftaler efter § 4.

AFI-loven giver dermed kommunerne mulighed for at medfinansiere ladestandere i områder der for operatørerne findes mindre attraktive. Når kommunerne går ind i de områder, hvor markedet på nuværende tidspunkt ikke løfter opgaven, er kommunerne med til at bidrage til udrulningen af ladestandere i hele landet.

I AFI-loven findes desuden regler vedr. betalingsløsninger og krav til skiltning med priser for opladning af elektriske køretøjer.

### 3.3.3 Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

I bekendtgørelsen findes bl.a. regler der skal medvirke til at offentligt tilgængelige ladestandere er lette at anvende for alle elbilsjere. Der skal eksempelvis på klar og synlig måde være angivet, hvilken type stikforbindelser ladestanderne er udstyret med og om hvad prisen er for opladning.

*Offentligt tilgængelige ladestandere*

§ 5. Alle offentligt tilgængelige ladestandere skal give brugere af elektriske køretøjer mulighed for opladning på ad hoc-basis uden, at de skal indgå en kontrakt med den pågældende elektricitetsleverandør eller operatør.

§ 6. På alle offentligt tilgængelige ladestandere skal der på klar og synlig måde være angivet, hvilken type stikforbindelser ladestanderen er udstyret med.

§ 7. På alle offentligt tilgængelige ladestandere skal der på klar og synlig måde oplyses om prisen for opladning.

§ 8. På alle offentligt tilgængelige ladestandere, jf. dog stk. 2, skal der opsættes et permanent prissammenligningsskilt, jf. § 11.

Stk. 2. Offentligt tilgængelig ladestandere, som tilbyder opladning uden betaling, eller som udelukkende kan anvendes af lastbiler og busser, er ikke omfattet af kravet om opsætning af et permanent prissammenligningsskilt.

Figur 4: Krav til offentligt tilgængelig ladestandere. Kilde: Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur af fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.

### 3.3.4 Bekendtgørelse om vejafmærkning

Det anbefales at p-båse med offentlig tilgængelige ladestandere afmærkes med en undertavle, der viser at p-båsen alene må benyttes af elbiler. P-båsene kan desuden suppleres med et symbol på kørebanen.

Opsættes lynladere eller hurtigludere anbefales det desuden at skilte med tidsbegrænset parkering, så pladserne ikke optages unødigt længe.

Viser det sig at fossile køretøjer ofte optager p-båse til elbiler bør det overvejes at indføre parkeringskontrol. Det vil således være uhensigtsmæssigt, hvis dyr ladeinfrastruktur for ofte optages af fossile køretøjer, ligesom ladestanderoperatører næppe vil finde det interessant at opsætte ladeinfrastruktur i en kommune, hvor parkering ikke kan reguleres.

På samme vis kan ladestanderoperatøren via ladekablet opkræve en parkeringsafgift hvis elbiler, der er fuldt opladet, optager en p-bås til en ladestandere efter endt opladning.



UE 33,4 angiver, at parkeringsarealet kun må benyttes til standsning og parkering af elkøretøjer. Elkøretøjer defineres som køretøjer med elektricitetslagring til direkte brug for et eller flere elektriske drivkraftsystemer, der kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde.

Figur 5: Undertavle til P-tavle, der viser at kun elbiler må standse eller parkere i p-båsen. Kilde: Bekendtgørelse om vejafmærkning.

## 3.4 Ladestandere

### 3.4.1 Almindelige ladere

Almindelige ladebokse/-standere er beregnet til destinationsladning – altså hvor man parkerer og lader i flere timer.

Egentlig er der slet ikke tale om ladeaggregater men blot avancerede stikkontakter, der kan kommunikere med elbilerne. De leverer vekselstrøm til bilens indbyggede ladeaggregat, som så omformer strømmen og lader batteriet med jævnstrøm. Den interne lader i bilen er dermed typisk flaskehalsen, der bestemmer ladehastigheden.

Almindelige ladestandere kan således typisk levere 11-22 kW. Der findes enkelte biler på markedet, der kan modtage 22 kW på tre faser, hvilket betyder at de kan lade relativt hurtig op på en helt almindelig ladestander. De fleste elbiler på markedet lader i dag med 11 kW.

Står der kun én dobbeltstander, bør der afsættes i alt 32 A på tre faser i forsyningsomfang, så standeren har en samlet effekt på 22 kW. Kommer man derimod op på 6 ladestik eller derover, er det en overdimensionering at afsætte 16 A på tre faser pr. stik, da der sjældent vil lade fire elbiler samtidigt. Man kan så nøjes med et lavere forsyningsomfang pr. stik, som så fordeles efter behov via såkaldt lastbalancering. Det kan fx være en tilslutning på 63 A, som kan deles af 6-10 ladestik<sup>5</sup>.

### Ampere

Ampere forstås som et udtryk for, hvor meget strøm der løber gennem en ledning pr. sekund.

Tilkøb af ekstra ampere koster omkring 1.200 kr. pr. ampere.

<sup>5</sup> Fremme af elbiler – En vejledning til kommuner om etablering af ladeinfrastruktur, opladning og fremme af elbiler; Copenhagen Electric [10-09-2019]

Et lavere leveringsomfang fra elskabet medfører en besparelse på tilslutningsbidraget, hvis kapaciteten altså ikke er til stede i forvejen. På den måde kan man få en billigere ladeløsning til flåden.

En almindelig lader (22 kW) skønnes gennemsnitligt at koste ca. 75.000 kr. plus moms. I udgiften er medregnet tilslutning, gravearbejde og indkøb af ladestander. Prisen afhænger bl.a. af hvor langt der skal graves, hvilken type belægning der skal graves i, om der er det nødvendige antal ampere til stede og om strømmen trækkes fra bygningen eller gaden.

### 3.4.2 Hurtigludere

Såkaldte hurtigludere (50-75 kW) er i modsætning til almindelige ladestandere rigtige ladeaggregater, som oplader elbilens batteri direkte med jævnstrøm.

De fleste biler kan modtage hele eller det meste af effekten i spændet 20-80 % af batteriets ladekapacitet. Hurtigludere lader bilerne til ca. 250 km rækkevidde på batteriet i løbet af en time.

Samlet set skønnes en hurtiglader at koste ca. 300.000-350.000 kr. plus moms. I udgiften er medregnet tilslutning, gravearbejde og indkøb af ladestander.

### 3.4.3 Lynladere

Såkaldte lynladere (75-350 kW) er ligesom hurtigludere rigtige ladeaggregater, som oplader elbilens batteri direkte med jævnstrøm.

Lynladere kan i løbet af 10-30 min. oplade batteriet til 80 %, og anvendes typisk ifm. længere køreture.

Der findes endnu ingen biler, der kan modtage 350 kW, og det vil i første omgang kun være luksusbiler.

Samlet set skønnes en lynlader (150 kW) at koste ca. 750.000 kr. plus moms. I udgiften er medregnet tilslutning, gravearbejde og indkøb af ladestander.

## 3.5 Elnettet

### 3.5.1 Kapacitet

Omstilling af personbiltransporten til el kræver en infrastruktur, som understøtter denne omstilling af fremtidens transportbehov. De danske elnetselskaber ønsker at fremme den grønne omstilling ved at være på forkant med udviklingen i forhold til det nye effektbehov, som affødes fra opladning af elbiler.

Dansk Energi har, med udgangspunkt i målsætningen om 1 million lav-emissionsbiler i 2030 og nul-emission fra personbiler i 2050, analyseret, hvad de grønne biler isoleret set vil kræve af vores elnet, og hvad det vil koste, hvis vi i fremtiden skal opretholde samme leveringssikkerhed.

Elnetselskaberne skal frem mod 2030 forberede et elnet, der skal servicere ca. 700.000 elbiler, 300.000 plug-in-hybridbiler og mindst 50.000 eldrevne varebiler. I 2035 skal elnettet være klar til, at danskerne ikke længere kan købe nye biler, der anvender fossile brændsler. Og ultimativt skal elnettet i 2050 kunne servicere opladning af 3,2 millioner personbiler, der alle kører på el.

I analysen foretaget af Dansk Energi har man analyseret på de konsekvenser for elnettet, som omstillingen til elbiler medfører, ved to forskellige scenarier. Man har analyseret på "den smarte" og "den dyre" løsning, og fælles for begge scenarier er at de opfylder de politiske målsætninger for transportsektorens grønne omstilling frem mod 2050.

Analysen viser, at en omstilling af personbiltransporten til el vil give en markant stigning i effektbehovet, som i 2050 kan blive op til 7 gange større i villaområder og 5 gange større i byområder end det effektbehov, der er i dag, hvis vi vælger den dyre vej.

Dette behov kan imidlertid reduceres markant, hvis fleksibilitetspotentialer i elbilopladningen bliver aktiveret som ny ressource i optimeringen af netkapaciteten. Det kan fx ske via tidsdifferentierede nettariffer og muligheder for afbrydelighed eller nedregulering af ladestandere. Ved brug af forskellige incitamenter kan trækket fra elnettet således fordeles mere jævnt over døgnet, i stedet for at opladningen sker præcis i kogespidsen, hvor elnettet i forvejen er mest belastet.

Hvis fleksibilitetspotentialer i elbilopladningen kan aktiveres, peger analysen på, at effektbehovet ved fuld elektrificering af personbiltransporten i 2050 kan begrænses til kun at blive omkring 3 gange dagens effektbehov i villaområder og kun ganske lidt forøget i byområder.

Inden der kan opsættes ladestandere på parkeringspladser ved bestående kommunale bygninger, skal det undersøges, om der ved hver enkelt lokalitet kan tilgås den nødvendige mængde ampere, ligesom det bør overvejes om der kan anvendes intelligente ladestandere, som prioriterer mellem ladestanderne.

### 3.5.2 Grøn strøm

Grøn strøm er en betegnelse for vedvarende energi, der er produceret bæredygtigt. Det vil sige, at det er en energikilde som fx vind eller sol, der ikke slipper op og er tilgængelig, når der er behov for energien – og at selve produktionen er økonomisk attraktiv og udleder minimal CO<sub>2</sub>.

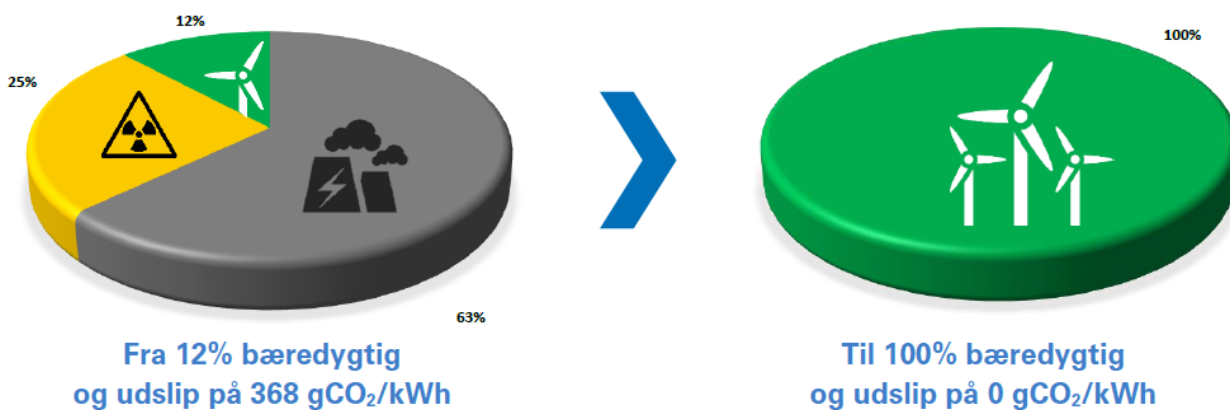
Kul, naturgas og olie er alle kilder til energi, der langsomt svinder ind. Vind, vand, sol og biomasse er vedvarende energikilder, der altid er tilgængelige. Der er mange måder at udvinde energi fra disse energikilder.

Efterhånden som olie, naturgas og kul udfases vil den strøm vi anvender blive mere og mere grøn.

Ved at købe oprindelsesgarantier kan Vejen Kommune på en enkel og omkostningseffektiv måde sikre bæredygtig energi i hver enkelt kWh der forbruges. Oprindelsesgarantier er et effektivt og enkelt virkemiddel for at dokumentere nuludslip. Garantiordningen er etableret i EU regi og i Danmark administreres den af Energinet.

En oprindelsesgaranti er den eneste valide dokumentation på, at elektricitet er produceret på bæredygtige kilder. Certifikaterne købes uafhængigt af kommunens almindelige el indkøb, og kan købes når som helst, både bagudrettet og for en fremadrettet periode. Certifikaterne omtales ofte som GoO's, oprindelsesgarantier og grønne certifikater.

Energinets beregninger fra 2020 viser at dansk forbrug af elektricitet har en bæredygtig oprindelse på 12 % og et CO<sub>2</sub> udslip på hele 368 g pr. forbrugt kWh. Vejen Kommune brugte ca. 7,7 mio. kWh, hvilket medførte et CO<sub>2</sub>-udslip på 2.834 t CO<sub>2</sub>. Køber Vejen Kommune oprindelsesgarantier for hele kommunens elforbrug, vil det resultere i en bæredygtig andel på 100% og et CO<sub>2</sub> udslip på 0 g CO<sub>2</sub>/kWh.



Figur 6: Overgang fra almindelig strøm til grøn strøm. Kilde: World Kinect.

Prisen på oprindelsesgarantier afhænger bl.a. af hvilken type grøn strøm kommunen ønsker (vand, vind, sol, biogas mv.) og om Vejen Kommune har andre krav til speciel certificering eller fx geninvestering i ny kapacitet. Men overordnet ligger prisen omkring 1,5-2,0 øre/kWh, hvilket betyder at Vejen Kommune med et forbrug på 7,7 mio. kWh vil have en årlig udgift på 115.000-150.000 kr. til strøm.



## 4 Målsætning

Vejen Kommunes primære målsætning er inden 1. januar 2025, at leve op til kravene i ladestanderbekendtgørelsen om at der ved alle bestående kommunale bygninger med mere end 20 parkeringspladser, skal opsættes min. 1 ladestander.

Kommunen har desuden et mål om, at der også opsættes ladestandere på de mest attraktive parkeringspladser, eksempelvis samkørselspladser langs motorvejen, Enghaveplads i Rødding og Banegårdspladsen i Vejen.

## 5 Vejen Kommunes opgave

Vejen Kommune vil med denne strategi forsøge at leve op til kravene i ladestanderbekendtgørelsen.

### 5.1 Bestående bygninger med mere end 20 parkeringspladser

Vejen Kommune ejer en lang række ejendomme, hvor kommunen i henhold til ladestanderbekendtgørelsen har en forpligtigelse til at opstille ladestandere. Der skal således inden 1. januar 2025 opstilles mindst 1 ladestander ved alle bestående bygninger, der ikke er beboelsesbygninger, med mere end 20 parkeringspladser.

Af bilagene i afsnit 8 fremgår det, hvor der i henhold til ladestanderbekendtgørelsen skal opsættes ladestandere. Det gælder fx Vejen Rådhus, områdekontorer, skoler mv.

Idet plejecentre opfattes som beboelsesbygninger stilles der i bekendtgørelsen ikke krav om, at der her opstilles ladestandere ved eksisterende bygninger.

På baggrund af kortlægningen vurderes det, at der, for at Vejen Kommune lever op til kravene i ladestanderbekendtgørelsen, inden 1. januar 2025, skal opstilles ladestandere på 54 parkeringspladser ved offentlige bygninger forskellige steder i kommunen.

Idet det ikke er et krav i ladestanderbekendtgørelsen, at ladestandere er offentligt tilgængelige kan parkeringspladser med ladestandere til kommunale køretøjer evt. fraregnes det totale antal ladestandere. I så fald skal der være opsat ladestanderne til egne køretøjer på disse lokaliteter inden 1. januar 2025.

Fraregnes ladestandere ved eksempelvis Madservice, Materialegården og områdekontorer/Vejen Rådhus, hvor det må forventes, at der skal opsættes ladestandere til et eller flere af kommunens egne køretøjer, kan kommunen reducere antallet af offentligt tilgængelige ladestandere med 5 ladestandere.

For at levere et højere serviceniveau anbefales det dog, at alle ladestandere opsat som følge af kravene i ladestanderbekendtgørelsen skal være offentligt tilgængelige. Det vil sige, at borgere skal have mulighed for at anvende ladestanderne mod betaling. Ladestanderne kan således medvirke til at dække behovet for offentligt tilgængelige ladestandere.

### 5.2 Myndighed ifm. større ombygninger eller nybyggeri

I henhold til ladestanderbekendtgørelsen skal alle parkeringspladser ifm. større ombygninger af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser forberedes til ladestandere.

Ombygges bygninger med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal der etableres mindst 1 ladestander, ligesom mindst hver femte ombyggede p-plads skal forberedes til ladestandere.

Også ifm. nybyggeri af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser stilles der i ladestanderbekendtgørelsen krav om at alle parkeringspladser forberedes til ladestandere.

Nybyggeri med mere end 10 parkeringspladser, der ikke er beboelsesbygninger, skal etableres med mindst 1 ladestander, ligesom mindst hver femte p-plads skal forberedes til ladestandere.

Vejen Kommune kan desuden for at fremme brugen af emissionsfri køretøjer enten i kommuneplan, lokalplaner eller byggesagsbehandling give mulighed for eller endda stille krav om at der etableres ladeinfrastruktur.

### 5.3 Øvrige parkeringspladser

For at skabe et højere serviceniveau for elbilejere og gøre Vejen Kommune endnu mere interessant for ladestanderoperatører anbefales det at tilbyde ladestanderoperatører at opsætte ladestandere på yderligere 12 lokaliteter, der ikke er omfattet af kravene i ladestanderbekendtgørelsen. Derfor medtages placeringer på samkørselspladser langs motorvejen, samt på en række større parkeringspladser, fx Banegårdspladsen i Vejen, Vestergade i Brørup og Enghaveplads i Rødding.

Lokaliteterne er primært målrettet handlende, turister og pendlere, og vil medvirke til at gøre Vejen Kommune endnu mere attraktiv at besøge. Placeringerne er desuden med til at sikre en bred dækning med ladeinfrastruktur i hele Vejen Kommune.

Finder ladestanderoperatørerne ikke en eller flere af disse ekstra lokaliteter interessante er Vejen Kommune ikke forpligtiget til at finansiere opsætning af disse ladestandere, hvorfor de eventuelt udgår.

På udvalgte lokaliteter, fx ved detailhandel eller idrætshaller, kan det være hensigtsmæssigt at etablere en eller flere hurtigladere. Det vil være op til ladestanderoperatøren, hvilken type ladestander der opsættes.

## 6 Realisering

Vejen Kommune forsøger gennem koncessionsaftaler at skubbe på udbredelsen af offentligt tilgængelige ladestandere ved at tilbyde ladestanderoperatørerne at opsætte ladestandere på 66 offentlige parkeringspladser i Vejen Kommune. I første omgang forsøges ladestandere opsat på de mest attraktive parkeringspladser, samt parkeringspladser, hvor det i henhold til ladestanderbekendtgørelsen er påkrævet at der opsættes ladestandere. 54 af de udvalgte parkeringspladser er således i henhold til ladestanderbekendtgørelsen påkrævede. De resterende 12 parkeringspladser er bl.a. medtaget for at gøre det endnu mere interessant for ladestanderoperatørerne at tilbyde sig.

Ladestanderoperatøren forventes at bekoste både ladestander, kabler, tilslutning mv. Vejen Kommune sørger for afmærkninger med striber og skilte. Ladestanderoperatørerne byder selv ind med, hvor mange ladestandere de ønsker at opsætte på de parkeringspladser de ifm. koncessionsaftalen tildeles, ligesom de selv vurderer, hvilken type ladestander de ønsker at opsætte. Der vil ikke findes flere forskellige ladestanderoperatører på samme parkeringsplads.

I bedømmelsen af tilbagemeldingerne fra ladestanderoperatørerne vil det bl.a. vægte om ladestanderoperatørerne også tilbyder at opsætte ladestandere på en eller flere af de mindre attraktive lokaliteter, ligesom kWh-prisen for forbrugeren, typen af ladestander (ladehastighed) og antal ladestandere vil tælle med i bedømmelsen.

Lykkes det ikke at finde en ladestanderoperatør til alle parkeringspladserne forventer Vejen Kommune at søge om statslige puljemidler til offentlige ladestandere. Vejen Kommune vil i så fald selv skulle afholde en del af udgifterne, hvorfor der på budget 2023 anbefales afsat økonomi til opsætning af ladestandere.

Strategien forventes at resultere i, at Vejen Kommune lever op til ladestanderbekendtgørelsen inden 1. januar 2025, og desuden får opsat ladestandere på en række andre vigtige parkeringspladser.

Hvis muligt indgås aftaler over 10 år med ladestanderoperatørerne. Efter de 10 år skal installationer under jorden enten overgå til kommunen eller til en eventuel ny operatør på den pågældende lokalitet.

## 7 Litteraturhenvisninger

**Ladestanderbekendtgørelsen**; BEK nr. 181; marts 2020

**Bekendtgørelse om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for fossile brændstoffer og alternative drivmidler m.v.**; BEK nr. 1037; maj 2021

**Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport**; LOV nr. 412; april 2022

**Bekendtgørelse om vejafmærkning**; BEK nr. 2511; december 2021

**Er elnettet klar til elbilerne – Analyse af effekt og investeringsbehov i eldistributionsnettet**; Dansk Energi

**El og brint til fremtidens vare og lastbiler**; Dansk E-Mobilitet & Dansk Energi; januar 2022

**Elbilkommissionen – delrapport 2**; februar 2021

**Køreplan for et grønt Danmark**; Regeringen; september 2021

**Infrastrukturplan 2035**; 28. juni 2021

**Fremme af elbiler – En vejledning til kommuner om etablering af ladeinfrastruktur, opladning og fremme af elbiler**; Copenhagen Electric; 10. september 2019

**Forslag til Lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport**; Lovforslag nr. L 112

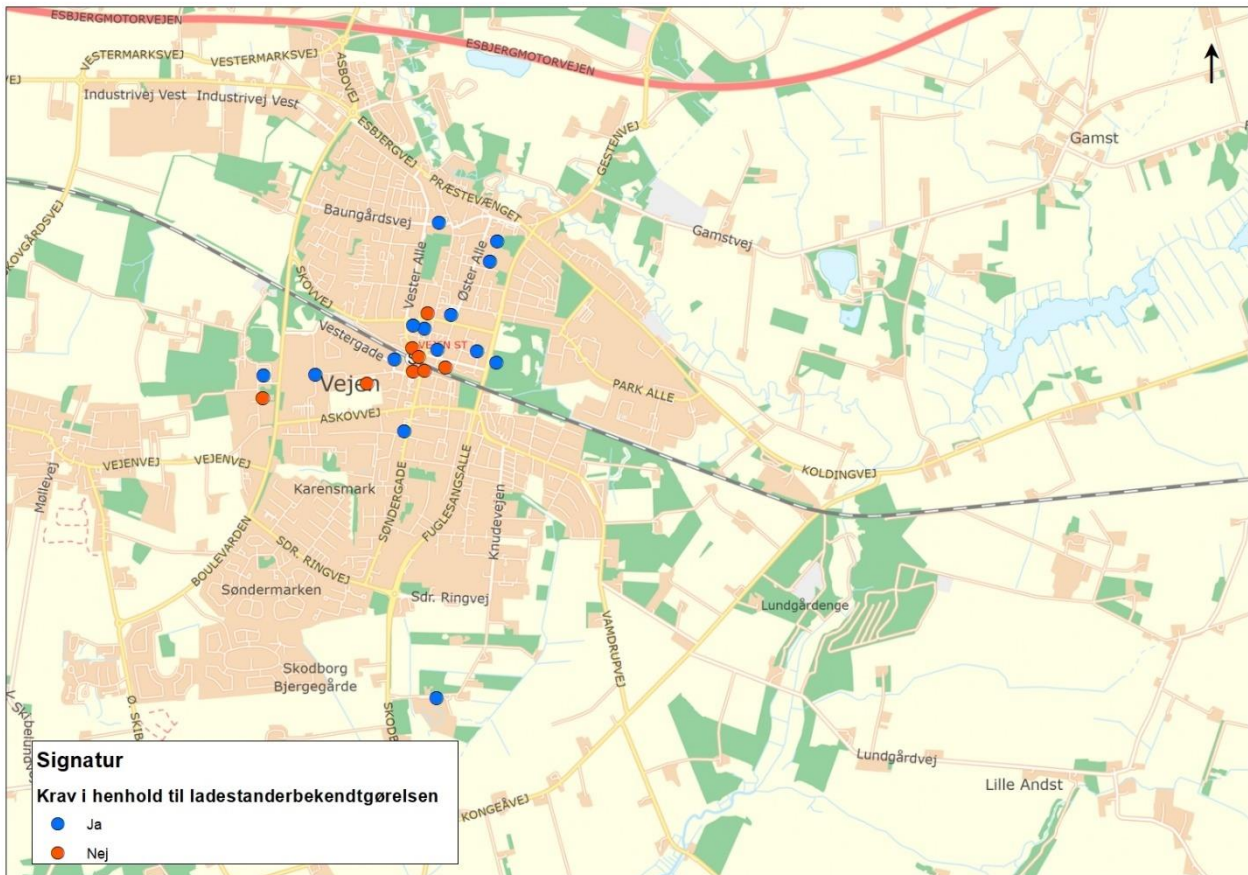
**Har du sikret dig grønt elforbrug i 2021? -Hvis ikke, har du stadig muligheden**; World Kinect Energy Services

## 8 Bilag

Nedenfor findes kortbilag over, hvor ladestanderoperatører tilbydes at opsætte offentlige ladestandere. Af kortene fremgår det, om ladestanderen er påkrævet i henhold til ladestanderbekendtgørelsen.

Det er i kortene valgt ikke at medtage parkeringspladser ved bygninger som inden for kort tid ventes ombygget eller flyttet til en anden lokalitet. Det er af samme årsag valgt ikke at medtage samkørselspladserne ved Vejen Ø og Vejen V.

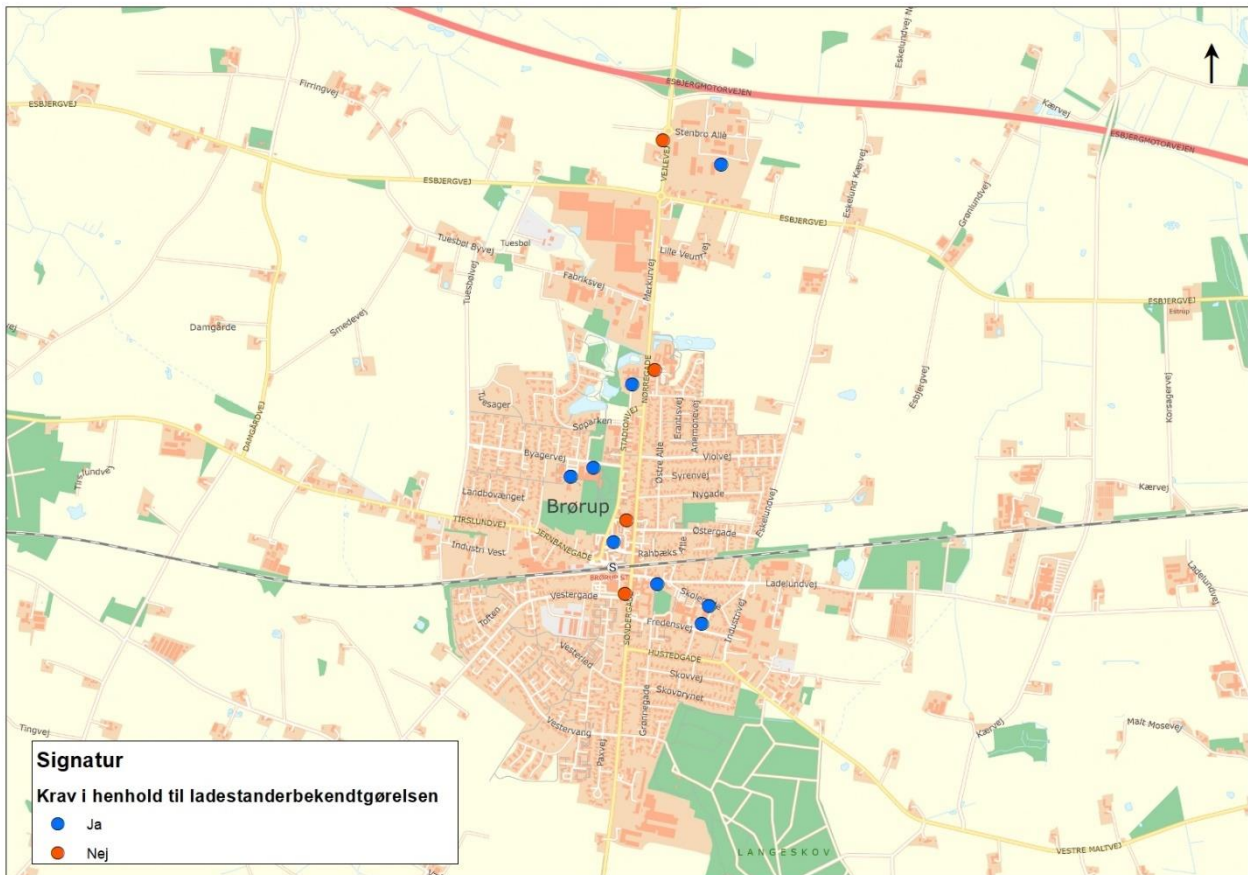
## 8.1 Vejen



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Knudevejen (Billingland)	Ja	Ja (24)	Ja	1	1	Høj
Petersmindevej (Vejen Gymnasium og HF)	Nej	Nej	Nej	0	0	-
Petersmindevej (Vejen IC)	Ja	Ja (313)	Ja	1	16	Høj
Jacob Gades Alle (Grønvangskolen)	Ja	Ja (102)	Ja	1	5	Høj
Torps Alle (Basen)	Ja	Ja (45)	Ja	1	2	Høj
Fuglesangsalle (Vejen Hallen)	Ja	Ja (92)	Ja	1	5	Høj
Nygade (Østerbyskolen)	Ja	Ja (60)	Ja	1	3	Høj
Øster Alle (Østerbycenteret)	Ja	Ja (33)	Ja	1	2	Høj
Kærhøjparken (Knudepunktet)	Ja	Ja (74)	Ja	1	4	Høj
Baugårdsvej (VUC)	Ja	Ja (65)	Ja	1	3	Høj
Rosengade (Vejen Kunstmuseum)	Ja	Ja (130)	Ja	1	7	Høj
Bryggergade	Nej	Ja (40)	Nej	0	2	Lav
Rådhusstorvet (Vejen Rådhus)	Ja	Ja (26)	Ja	1	1	Høj
Banegårdspladsen (Banegården)	Nej	Ja (100)	Nej	0	5	Middel
Jyllandsgade	Nej	Ja (72)	Nej	0	4	Lav
Ahorngade	Nej	Ja (36)	Nej	0	2	Lav
Lindetorvet (Vejen Kommune)	Ja	Ja (63)	Ja	1	3	Høj
Vestergade (Vejen Bibliotek)	Ja	Ja (42)	Ja	1	2	Høj
Vejen Rådhus (Skovvej)	Ja	Ja (80)	Ja	1	4	Høj
Banegårdspladsen (ved Hansens Hotel)	Nej	Ja (35)	Nej	0	2	Lav
Grønvangsparken (ny p-plads)	Nej	Ja (80)	Nej	0	4	Lav
Søndergade (ved apoteket)	Nej	Nej (17)	Nej	0	1	Lav



## 8.2 Brørup



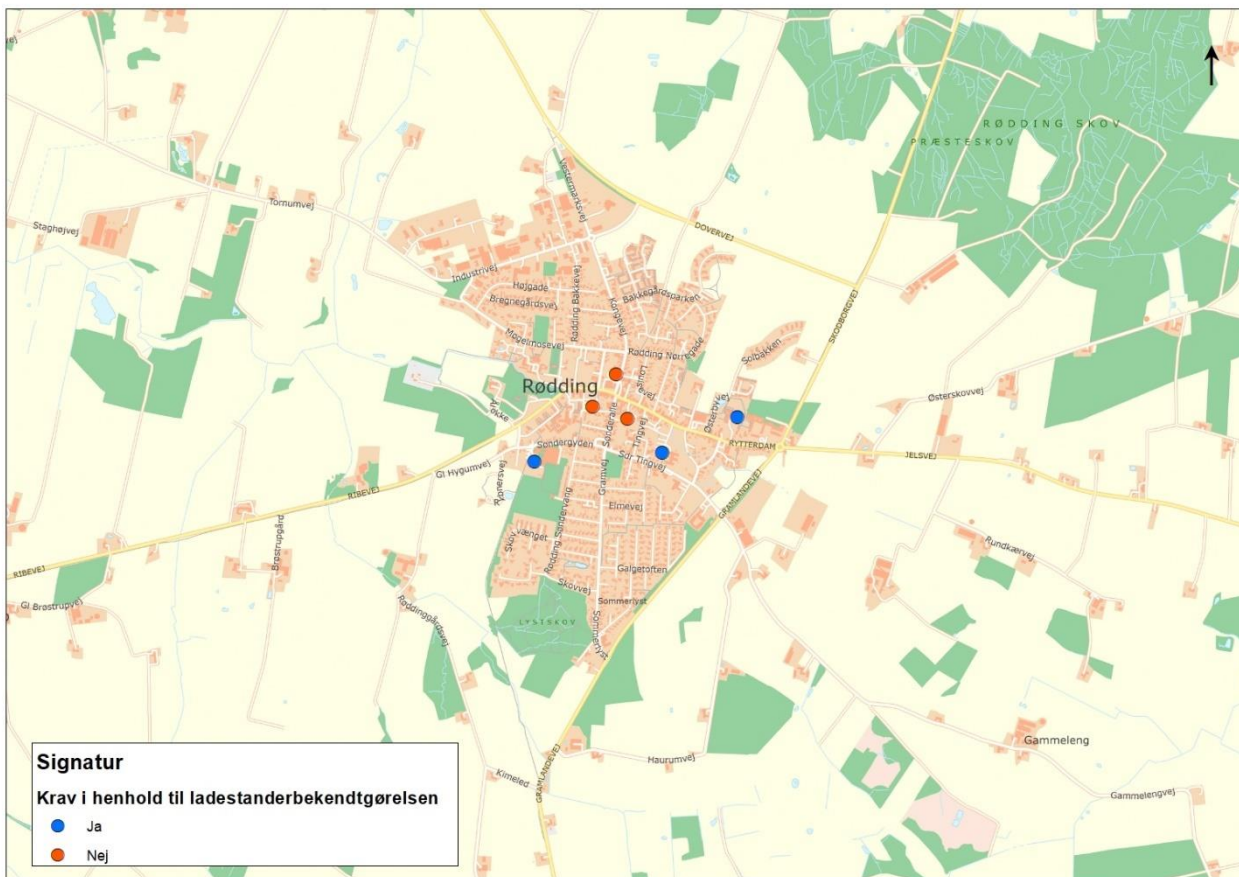
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Byagervej (Brørup Skole - Afdeling Byagervej)	Ja	Ja (126)	Ja	1	6	Høj
Byagervej (Brørup Hallen)	Ja	Ja (52)	Ja	1	3	Middel
Torvegade / Stadionvej (Brørup Bibliotek)	Ja	Ja (67)	Ja	1	3	Lav
Skolegade (Brørup Skole)	Ja	Ja (25)	Ja	1	1	Høj
Stadionvej (Områdekantor Brørup)	Ja	Ja (120)	Ja	1	6	Høj
Stensvang Allé (samkørselsplads Brørup)	Nej	Ja (35)	Nej	0	2	Middel
Stenbro Allé (Materialegården i Brørup)	Ja	Ja (64)	Ja	1	3	Høj
Skolegade (Brørup Tandklinik)	Ja	Ja (25)	Ja	1	1	Høj
Fredensvej (Sundhedshuset og Brørup Tandklinik)	Ja	Delvis (78)	Ja	1	4	Høj
Bryggerpladsen	Nej	Ja (30)	Nej	0	2	Lav
Magnolievej (Plejecenter Lundtoft)	Ja	Ja (70)	Ja	1	4	Høj
Søndergade / Vestergade	Nej	Ja (40)	Nej	0	2	Middel

### 8.3 Holsted



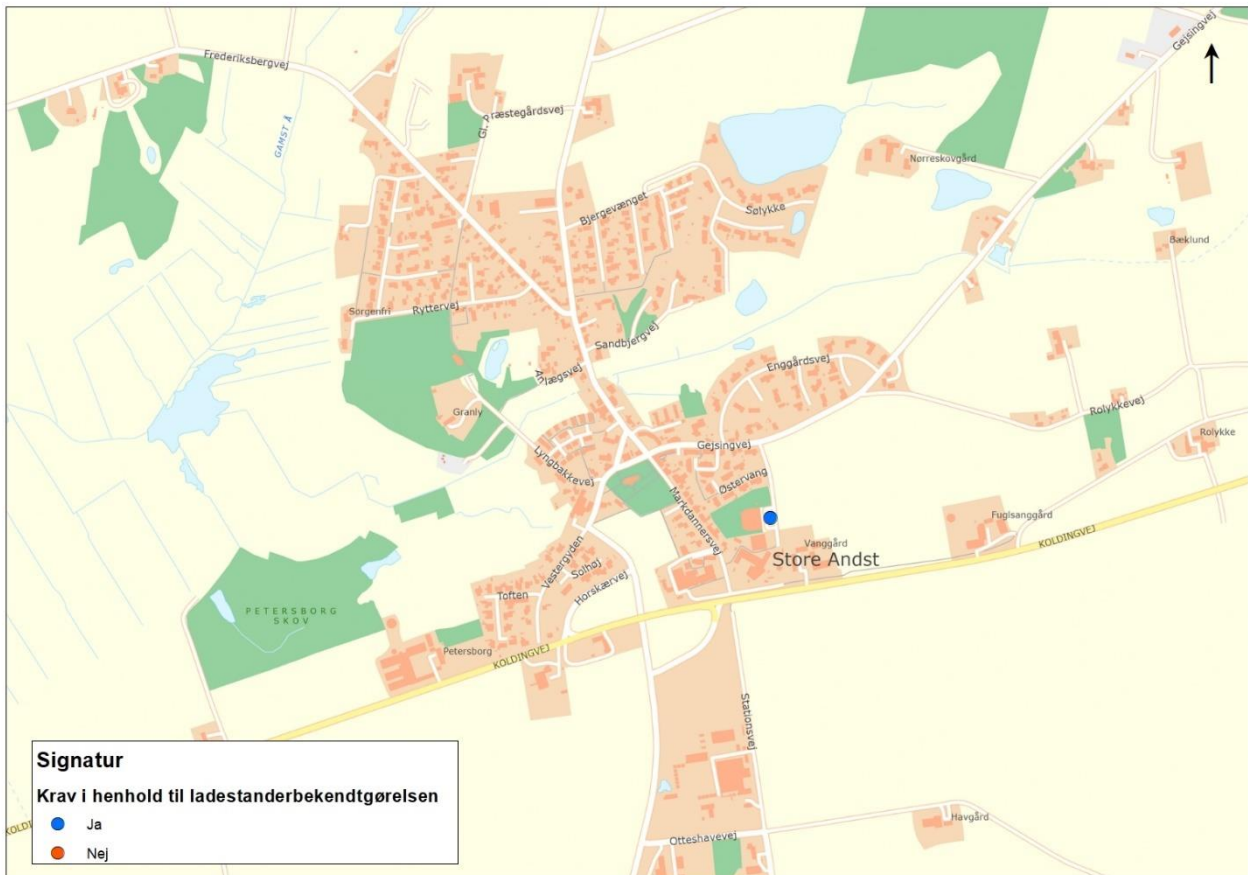
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Højmarksvej (Højmarkskolen)	Ja	Ja (60)	Ja	1	3	Høj
Idræts Allé (Medius)	Ja	Ja (140)	Ja	1	7	Høj
Højmarksvej (Tumlehøj)	Ja	Ja (20)	Ja	1	1	Høj
Højmarksvej (Aktivitetscenter)	Ja	Ja (44)	Ja	1	2	Høj
Energivej (samkørselsplads Holsted)	Nej	Ja (29)	Nej	0	2	Middel
Blomsterengen (Plejecenter Blomsterengen)	Nej	Ja (68)	Nej	0	3	Lav
Åparken (Plejecenter Åparken)	Nej	Nej (65)	Nej	0	3	-
Østergade	Nej	Ja (56)	Nej	0	2	Lav
Fællesvirke (Madservice)	Ja	Ja (39)	Ja	1	2	Høj

### 8.4 Rødding



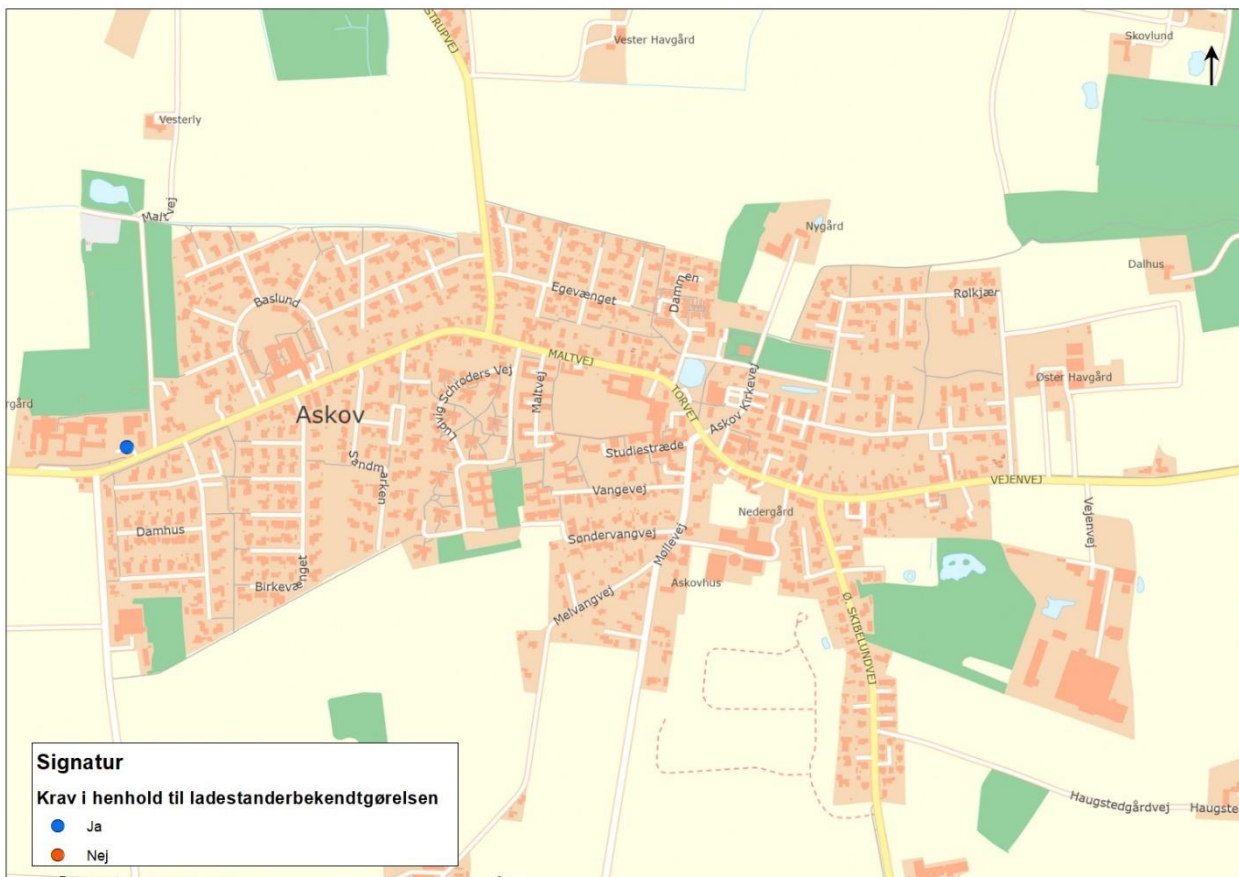
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Rytterdam (Rødding Skole)	Ja	Ja (85)	Ja	1	4	Høj
Østergade (Rødding Aktivitetshus)	Ja	Ja (112)	Ja	1	6	Høj
Enghaveplads	Nej	Ja (122)	Nej	0	6	Middel
Søndergyden (Rødding Centeret)	Delvis	Ja (128)	Nej	1	6	Høj
Sønderalle (Rødding Friskole)	Nej	Ja (65)	Nej	0	3	Lav
Kongevej	Nej	Ja (55)	Nej	0	3	Lav

8.5 Andst



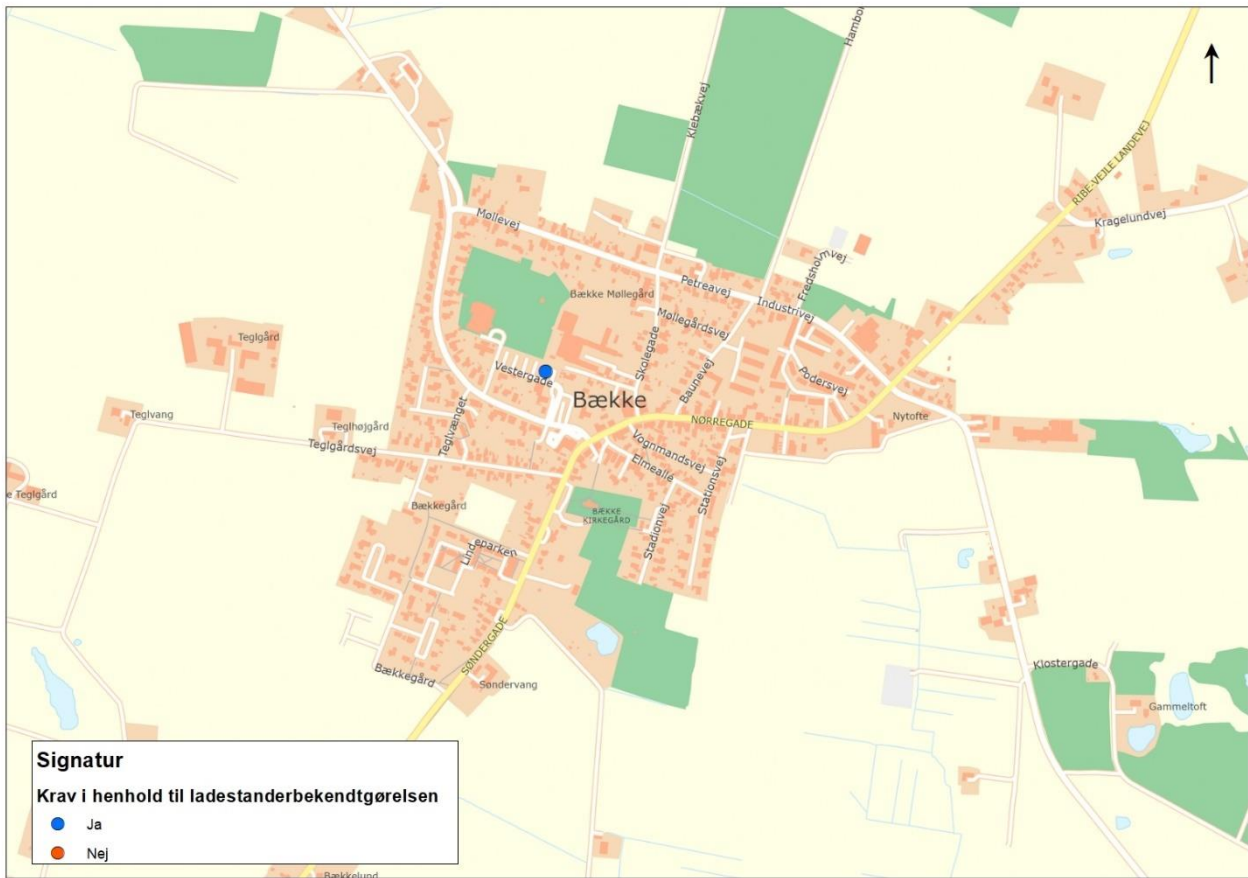
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Østervang (Andst Børne Center)	Ja	Ja (36)	Ja	1	2	Høj

8.6 Askov



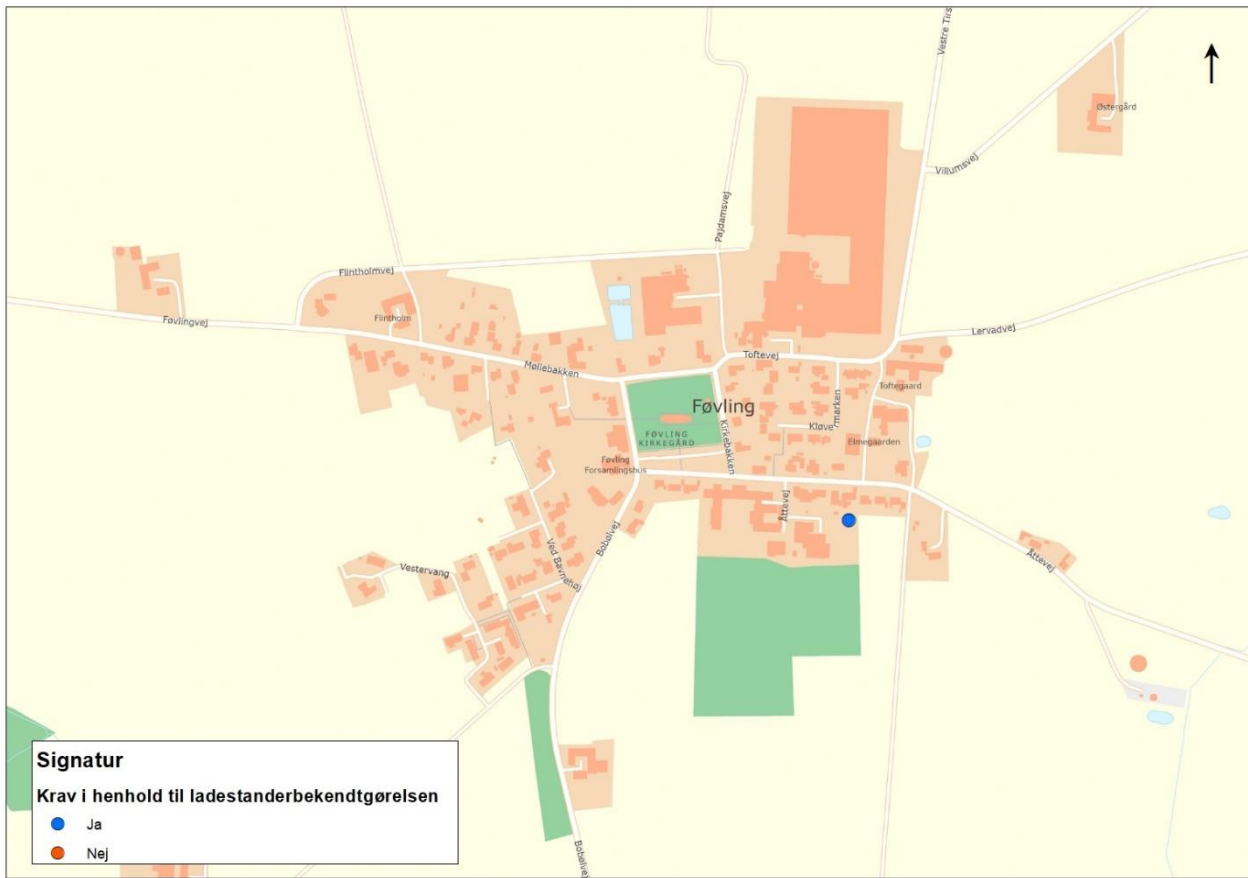
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Maltvej (Askov-Malt Skole)	Ja	Ja (30)	Ja	1	2	Høj

### 8.7 Bække



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Vestergade (Bække Skole)	Ja	Ja (92)	Ja	1	5	Høj

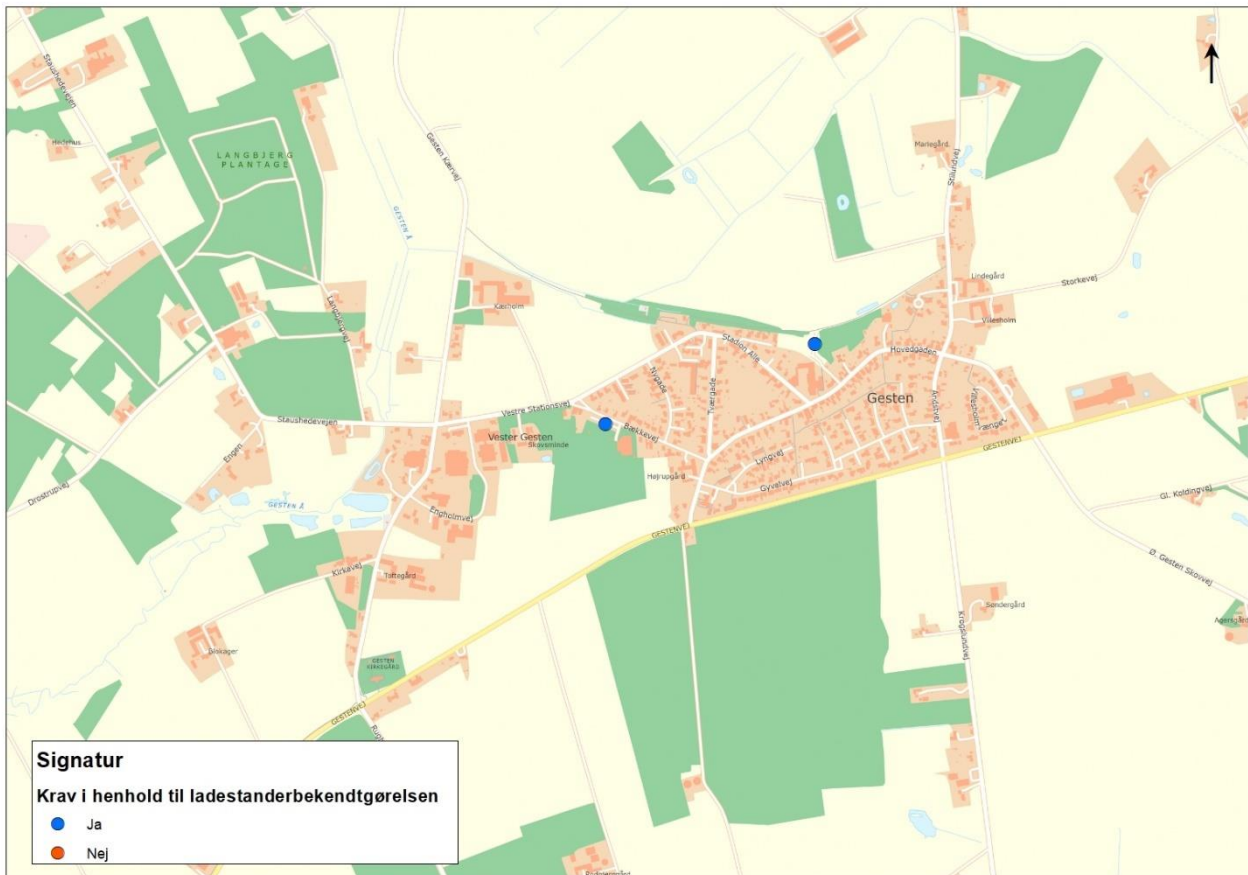
### 8.8 Føvling



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Åttevej (Føvling Idrætsforening)	JA	Ja (45)	Ja	1	2	Høj

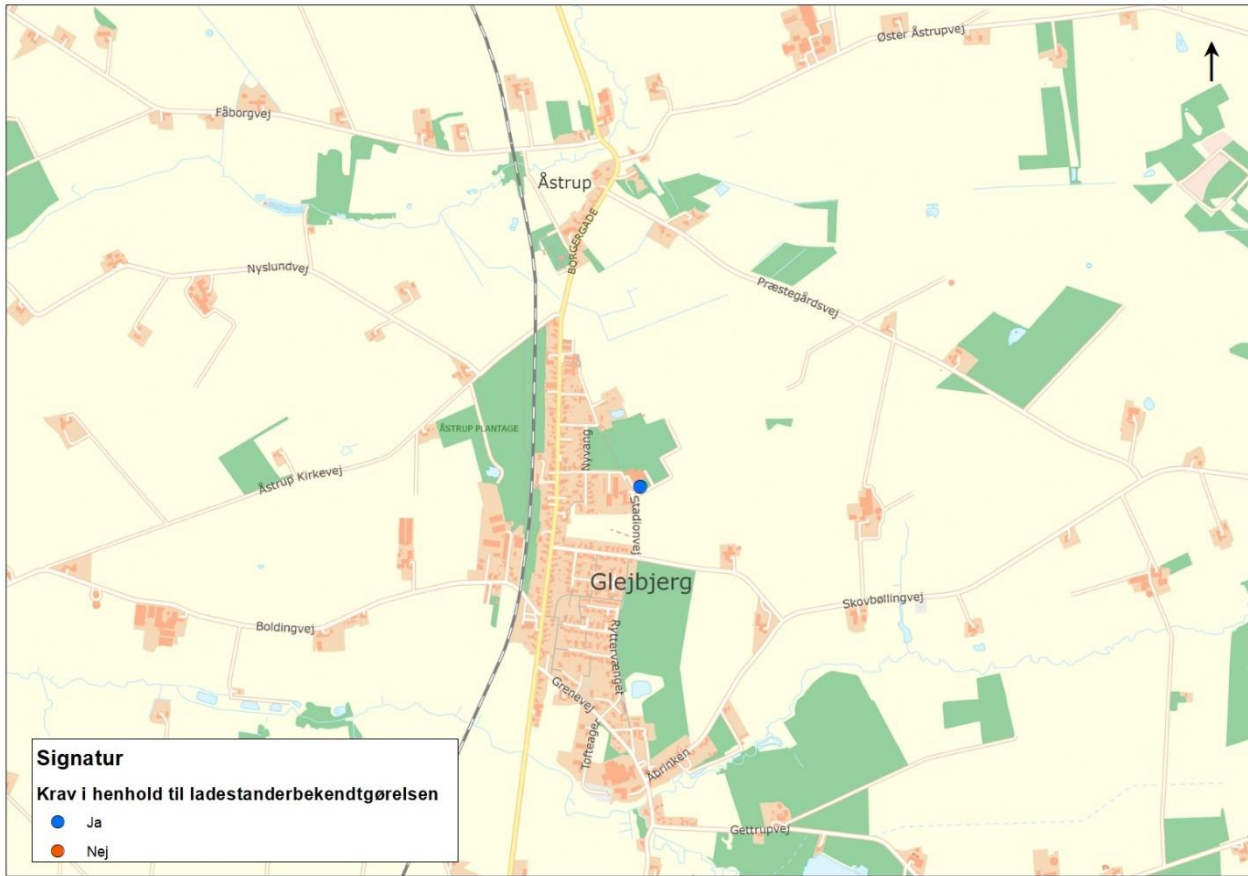


### 8.9 Gesten



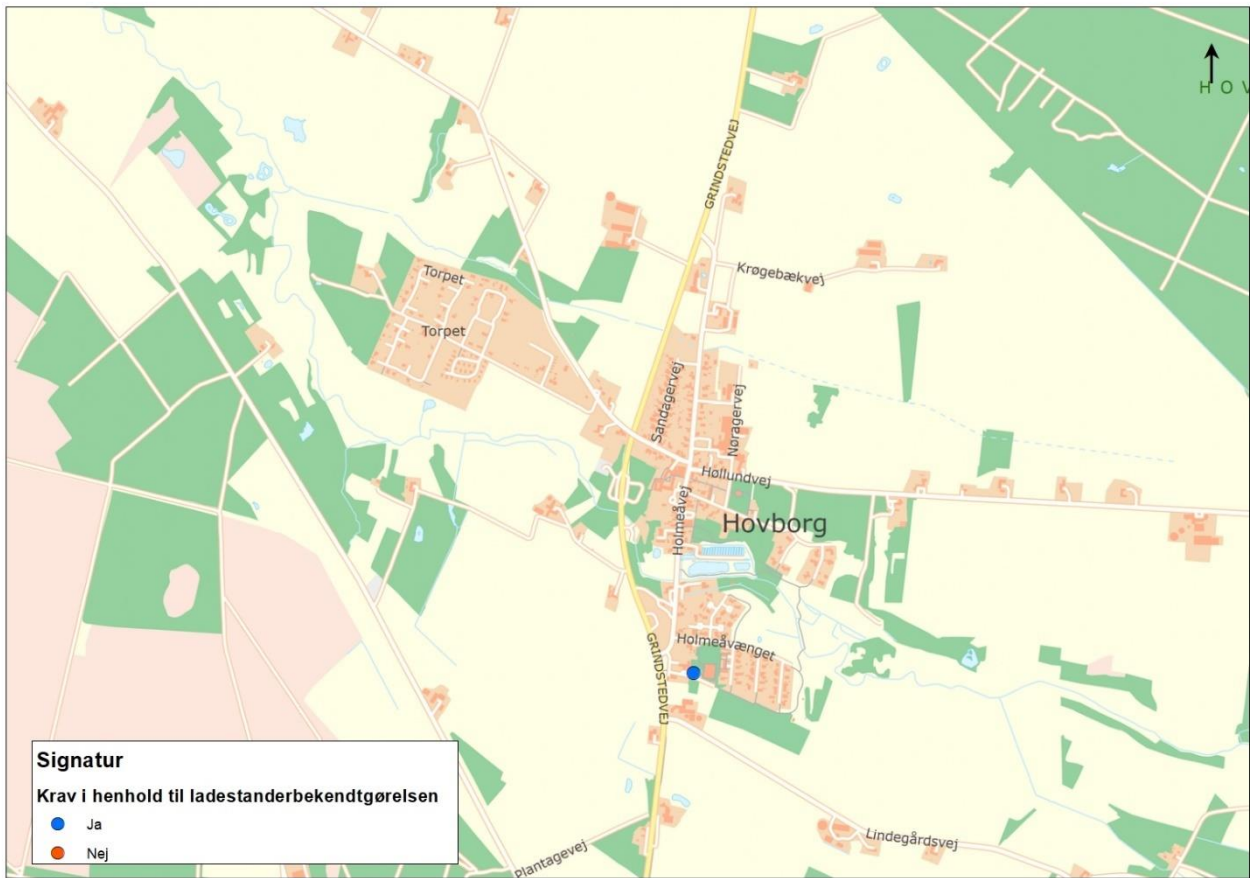
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Hovedgaden (Gesten Skole)	Ja	Ja (38)	Ja	1	2	Høj
Bækkevej (Gesten Hallen)	Ja	Ja (60)	Ja	1	3	Høj

### 8.10 Glejbjerg



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Stadionvej (Fritidscenter)	Ja	Ja (44)	Ja	1	2	Høj

8.11 Hovborg



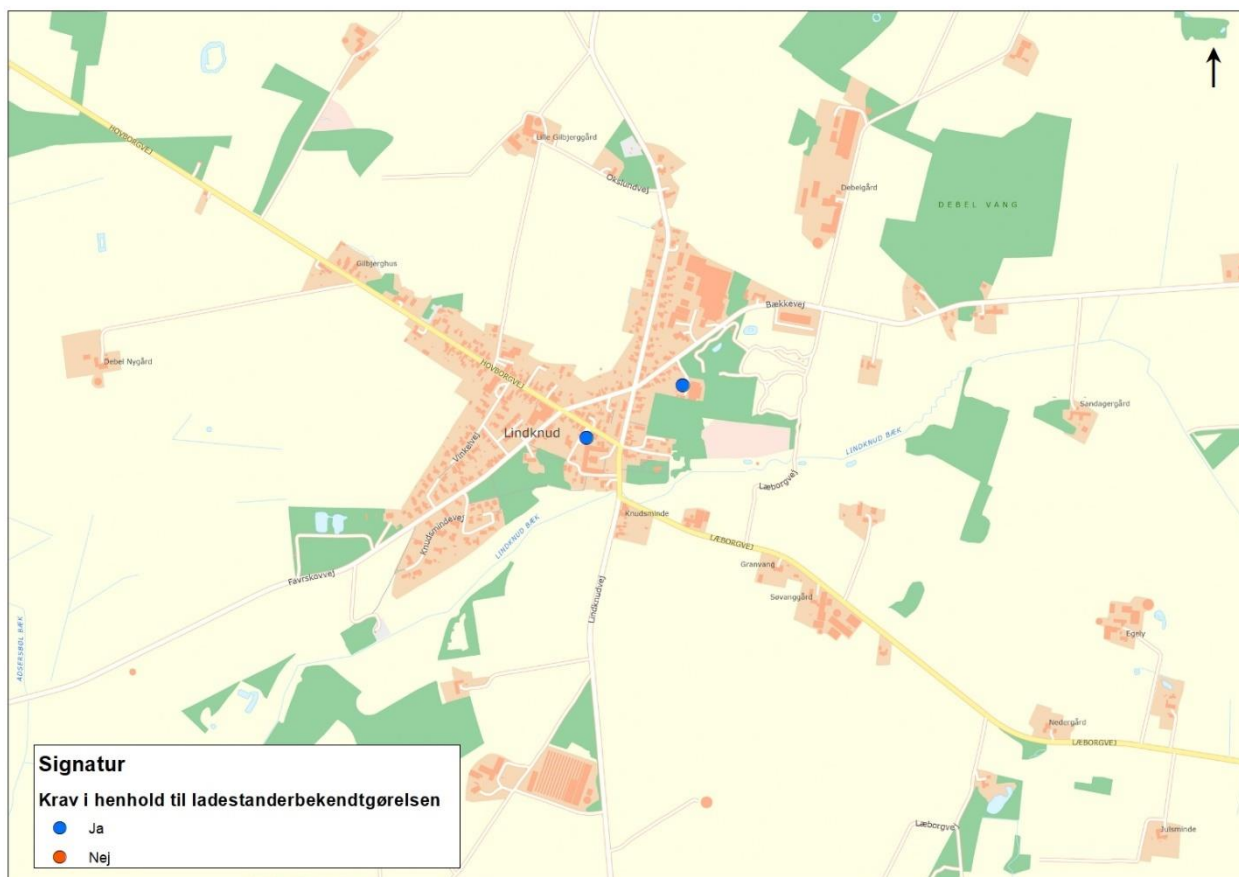
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Lindevej (Hovborg Aktivitets-, Fritids- og Kulturhus)	Ja	Ja (37)	Ja	1	2	Høj

### 8.12 Jels



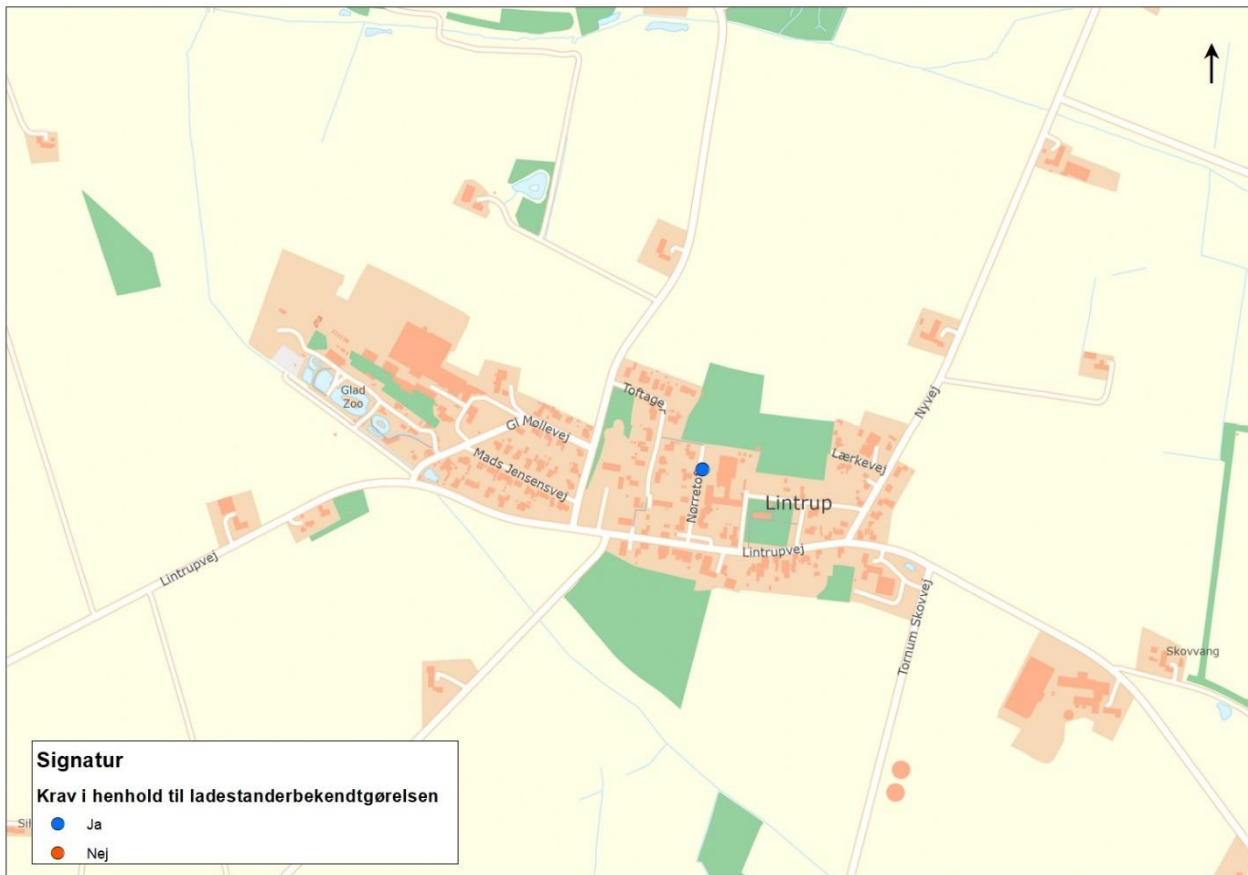
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Krygersvej (Jels Skole)	Ja	Ja (63)	Ja	1	3	Høj
Ørstedvej (Plejecenter Dixensminde)	Ja	Ja (50)	Ja	1	2	Høj
Ørstedvej (Jels Motel & Sportcenter)	Ja	Ja (87)	Ja	1	4	Høj
Søvej (Roklubben og Foreningshuset)	Ja	Ja (32)	Ja	1	2	Høj

### 8.13 Lindknud



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Bækkevej (Lindknud G&U)	Ja	Ja (35)	Ja	1	2	Høj
Hovborgvej (Holmeå Børnecenter)	Ja	Ja (25)	Ja	1	1	Høj

### 8.14 Lintrup



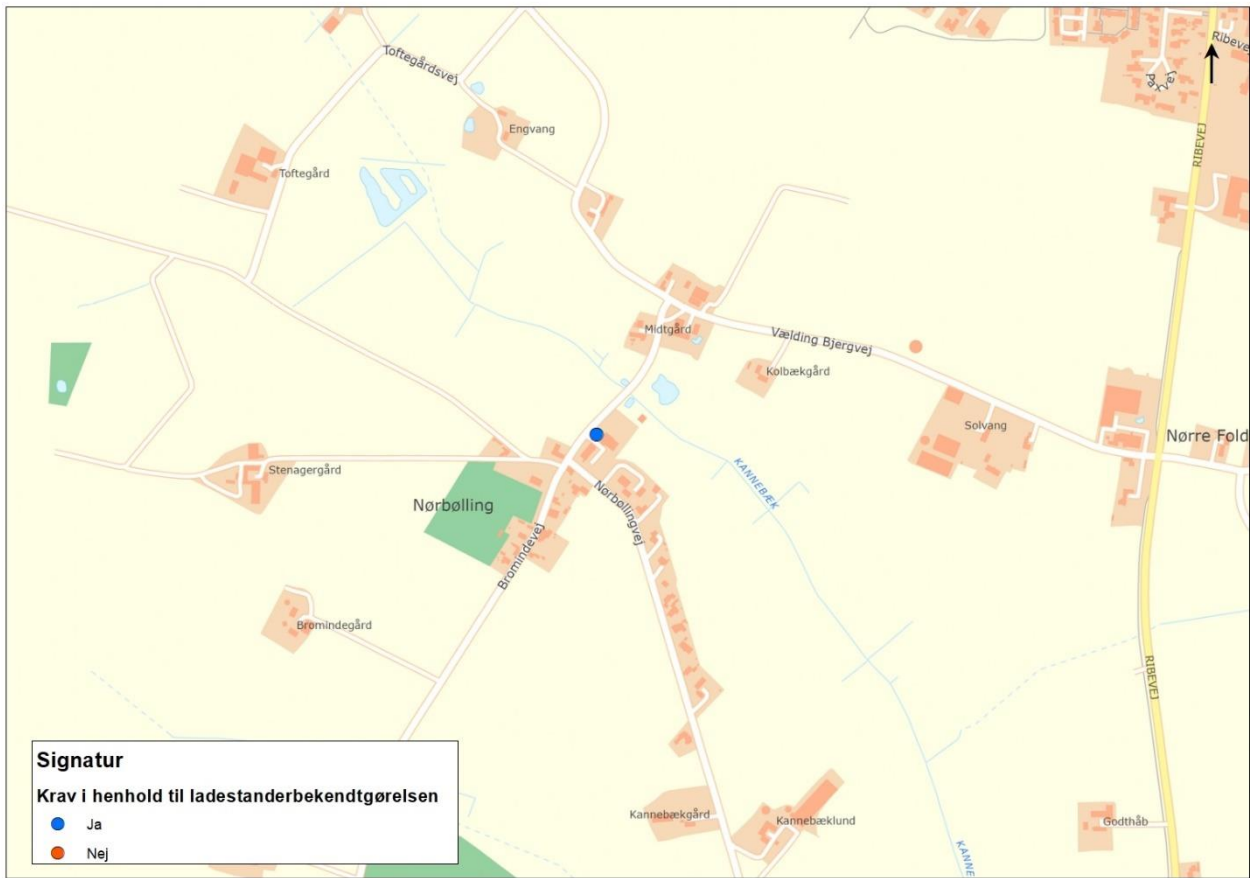
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Nørretoft (Lintrup Aktivitetscenter)	Ja	Ja (26)	Ja	1	1	Høj

8.15 Læborg



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Læborgvej (Læborg GU)	Ja	Ja (28)	Ja	1	1	Høj

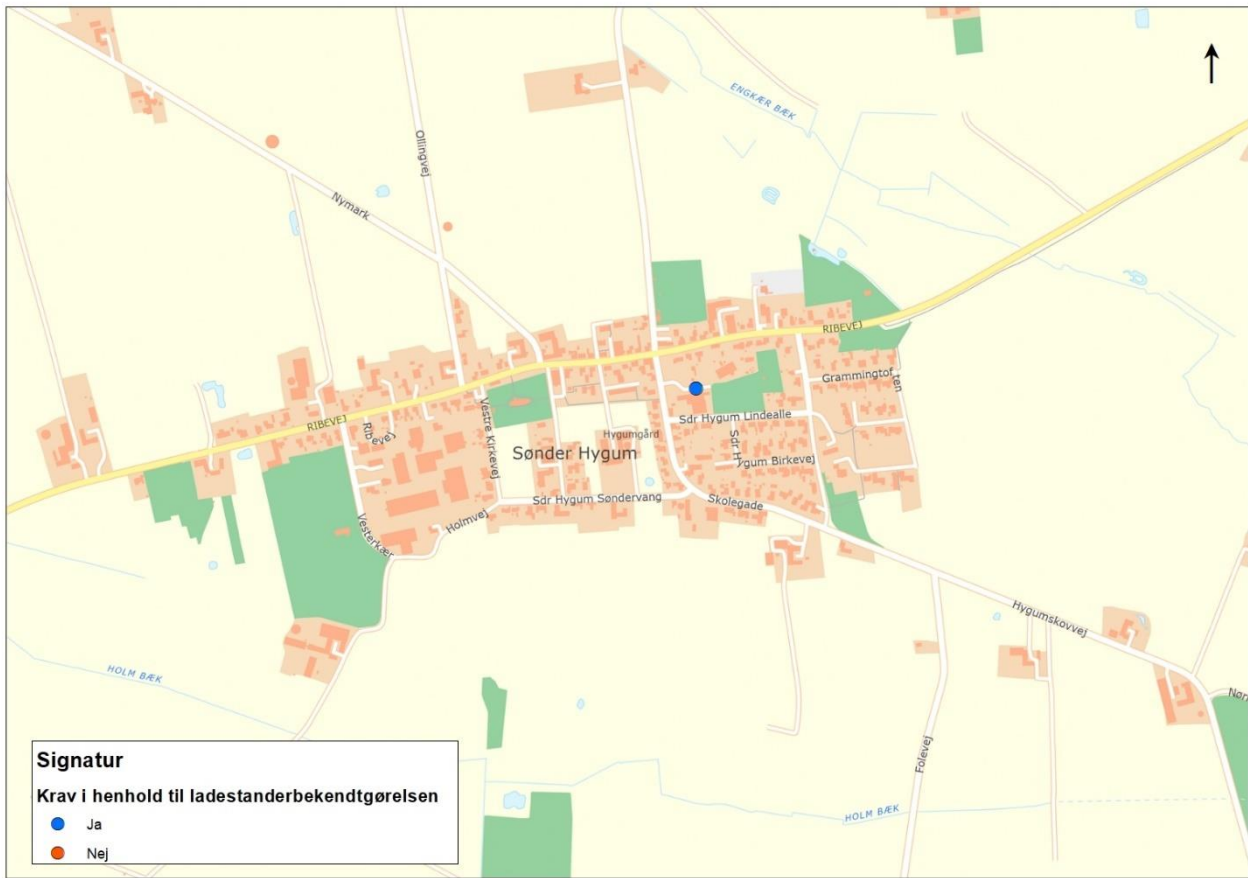
### 8.16 Nørbølling



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Bromindevej (Nørbølling Kursuscenter)	Ja	Ja (31)	Ja	1	1	Høj

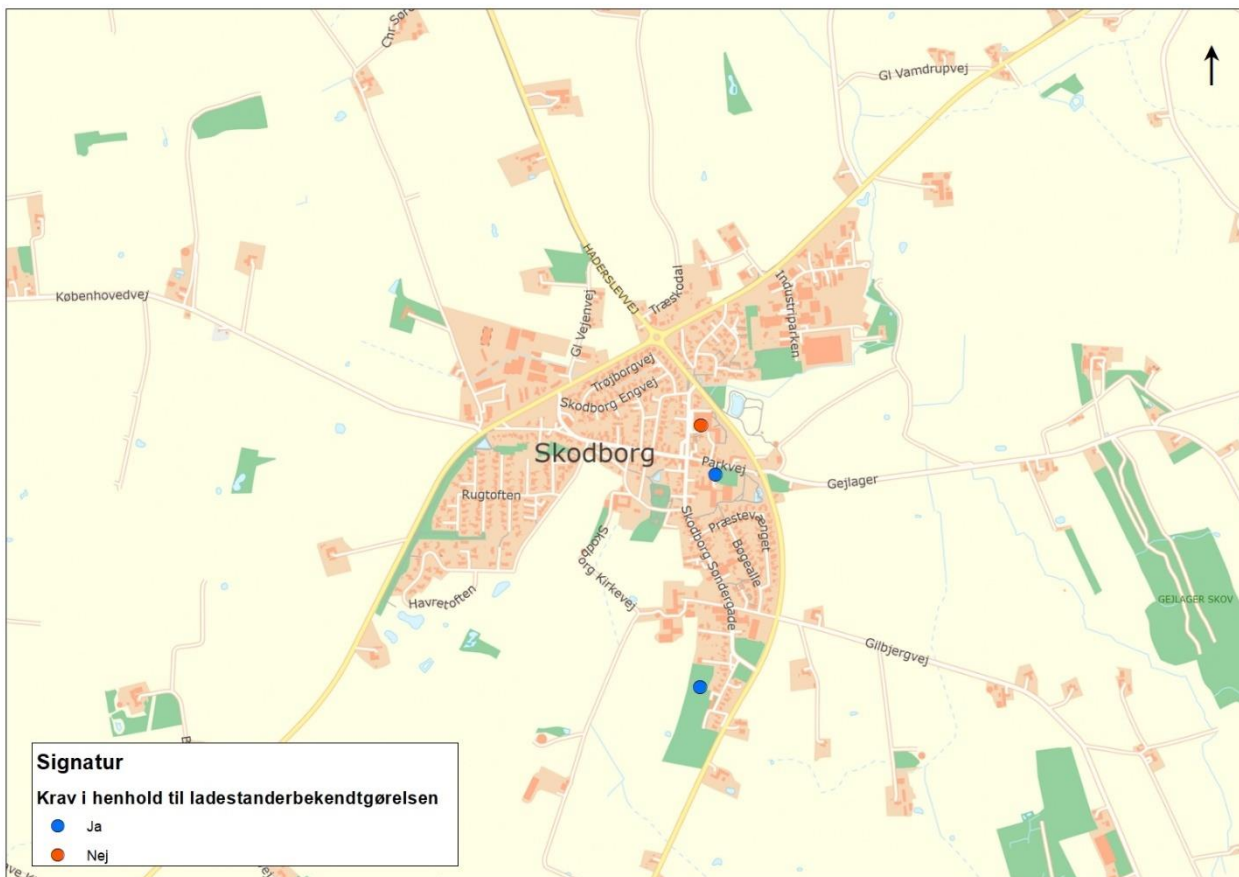


8.17 Sdr. Hygum



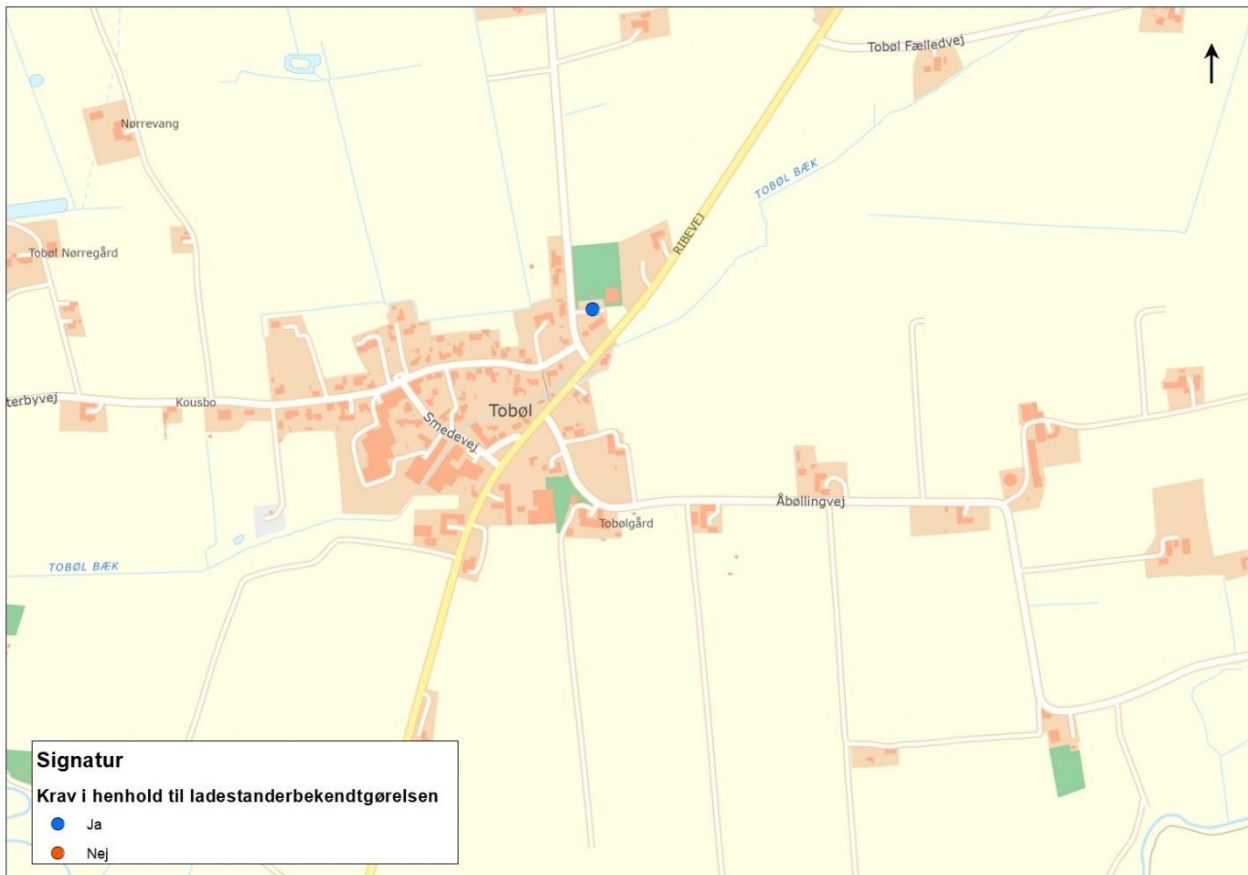
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Skolegade (Sdr. Hygum Aktivitetscenter)	Ja	Ja (44)	Ja	1	2	Høj

### 8.18 Skodborg



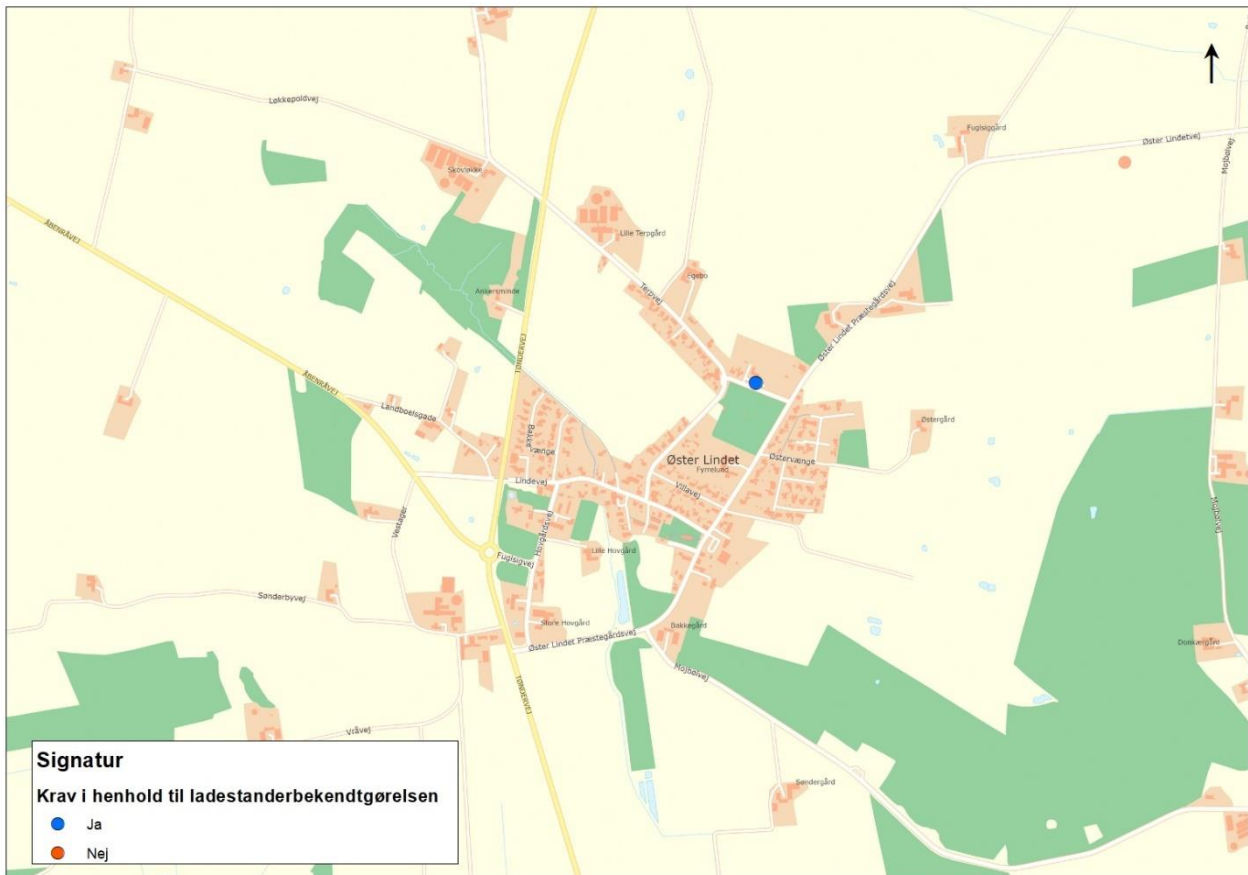
Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Parkvej (Skodborg Børne Center)	Ja	Ja (28)	Ja	1	1	Høj
Skodborg Nørregade (Plejecenter Skodborg)	Ja	Ja (55)	Ja	1	3	Høj
Skodborg Stadionvej (Skodborg Stadion)	Ja	Ja (22)	Ja	1	1	Høj

8.19 Tobøl



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Holleskovvej (Tobøl Aktivitetshus)	Ja	Ja (32)	Ja	1	2	Høj

8.20 Øster Lindet



Vejnavn	Bestående kommunal bygning	Kommunal p-plads med flere end 20 pladser (antal p-pladser)	Krav om ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Antal ladestandere (i henhold til bekendtgørelsen)	Anbefalet antal ladestandere (1 pr. 20 p-pladser)	Prioritet
Ø Lindet Stadionvej (Lindet Boldbaner og Tennis)	Ja	Ja (34)	Ja	1	1	Høj