



ELBILER

EN VIGTIG DEL AF DEN GRØNNE OMSTILLING I ODENSE



ODENSE
KOMMUNE

8 ANBEFALINGER TIL AT UDBREDE ELBILISMEN I ODENSE



FORORD

Udviklingen i salget af el- og opladningshybridbiler i Danmark har for alvor taget fart de seneste år. I december 2020 indgik regeringen og en række støttepartier en politisk aftale med en ambition om en million grønne biler på vejene i 2030. Forventningen er derfor, at der i de kommende år vil ske en markant stigning i antallet af el- og opladningshybridbiler i Danmark.

Med målet om at Odense skal være CO2-neutral i 2030, ønsker Odense Kommune at sætte ekstra fart på omstillingen til el- og opladningshybridbiler i Odense. Det stiller blandt andet krav til en udbygget infrastruktur for ladestandere. Samtidig skal elbilen være et endnu mere attraktivt valg for borgere i og omkring Odense Kommune.

Vi kommer i denne rapport med en række anbefalinger til Odense Kommune, der kan danne grundlag for en videre forundersøgelse af, hvordan der kan arbejdes for at øge andelen af elbiler i den samlede personbilsflåde i Odense Kommune. I rapporten har vi et særligt, men ikke isoleret, fokus på infrastrukturen for ladestandere.

Vi vil spændt følge Odenses arbejde fremadrettet, og vi håber, at vores anbefalinger kan være et skridt på vejen til flere el- og opladningshybridbiler i Odense.



Lærke Flader
Branchechef i
Dansk Elbil Alliance



Ilyas Dogru
Chefkonsulent i
FDM



Jytte Reinholdt
Direktør i Fynsk Erhverv



Torben Sigsgaard
Rådgiver Lungeforeningen
Professor & læge, Aarhus Universitet

Sådan har ekspertgruppen arbejdet

Ekspertgruppens anbefalinger bygger på den viden, som medlemmerne hver især har bragt med ind i gruppen. Derudover har Dansk Elbil Alliance løbende udarbejdet og præsenteret data og analyser, som har været et vigtigt afsæt for ekspertgruppens drøftelser og anbefalinger.

Ekspertgruppen har mødtes tre gange af to timers varighed i løbet af de første måneder af 2021, så forløbet har været kort og komprimeret. Ekspertgruppens anbefalinger skal derfor ses som input til og mulig rammesætning for Odense Kommunes videre arbejde med en forundersøgelse og efterfølgende strategi for udbredelse af elbilisme samt infrastruktur for ladestandere.

I anbefalingerne forholder ekspertgruppen sig udelukkende til personbilisme, da denne afgrænsning ligger til grund for deres arbejde. Det er også her, at der er store gevinster at hente, når det handler om at nedbringe CO2-udledningen. Et fokus på varetransport kan være et vigtigt næste skridt.

”Den politiske ambition om flere elbiler stiller helt nye krav til måden, vi indretter vores infrastruktur for transport på. Transportkommissionens rapport skaber et rigtig godt afsæt for de videre politiske forhandlinger på nationalt niveau, men også for det arbejde, der foretages lokalt. Derfor er det et vigtigt initiativ, Odense Kommune her har taget om at få igangsat en analyse af ladebehovet, der skal føre til en politisk handlingsplan, som sikrer, at ladeinfrastrukturen er på forkant med efterspørgslen efter elbiler. Vi håber, at vi med disse anbefalinger har bidraget med input til den analyse.”

Lærke Flader, branchechef i Dansk Elbil Alliance og formand for ekspertgruppen

”Kan Odense lykkes med at få flere til at skifte benzin- eller dieselbilen ud med en elbil, er det ikke kun et bidrag til at nedbringe CO2-udledningen i Odense. Det vil også få en mærkbar effekt på partikelforureningen særligt i bymidten. Vi ved, at partikelforurening er en af de store syndere eksempelvis, når det handler om børneastma, så det er også en vigtig indsats for Odenses yngste borgere.”

Torben Sigsgaard, Rådgiver Lungeforeningen
Professor & læge, Aarhus Universitet

”Lademuligheder ved de odenseanske arbejdspladser bliver et vigtigt bidrag i at skabe en god infrastruktur for ladestandere i Odense. Det er derfor vigtigt, at kommune og erhvervsliv spiller sammen om at dække ladebehovet fremadrettet. Hos Fynsk Erhverv ser vi frem til sammen med Odense Kommune at samle erfaringer, som også kan bringes i spil ift. andre fynske virksomheder og kommuner, der jo ser ind i samme udvikling.”

Jytte Reinholdt, Direktør i Fynsk Erhverv

”På nuværende tidspunkt er det fortsat en lille andel af danskerne, som har skiftet benzin- eller dieselbilen ud med el- eller opladningshybrid, men jeg tror, at det billede vil ændre sig markant i løbet af de kommende år. Vi oplever en stadig stigende interesse fra vores medlemmer, som går med tanken om, at næste bilvalg bliver grønt. En af de store bekymringer hos de danske bilister er lademulighederne, så der er ingen tvivl om, at arbejdet med en god infrastruktur for ladestandere er helt essentielt for omstillingen – også på lokalt niveau.”

Ilyas Dogru, chefkonsulent i FDM

ELBILISME I DANMARK

Antal elbiler og opladningshybridbiler i Danmark i dag

Pr. 1 marts 2021 er der 66.235 opladelige biler i Danmark fordelt på 33.087 elbiler og 33.148 opladningshybrider. Der er sket en markant udvikling i salget særligt inden for de seneste tre år, hvor der har været en stor stigning i andelen af el- og opladningshybridbiler i det samlede bilsalg i Danmark. I anden halvdel af 2017 udgjorde andelen af salget af el- og opladningshybridbiler ca. 1 %. Denne andel var i 2021's første to måneder på hele 18,5 %.

Omstillingen til grønne biler

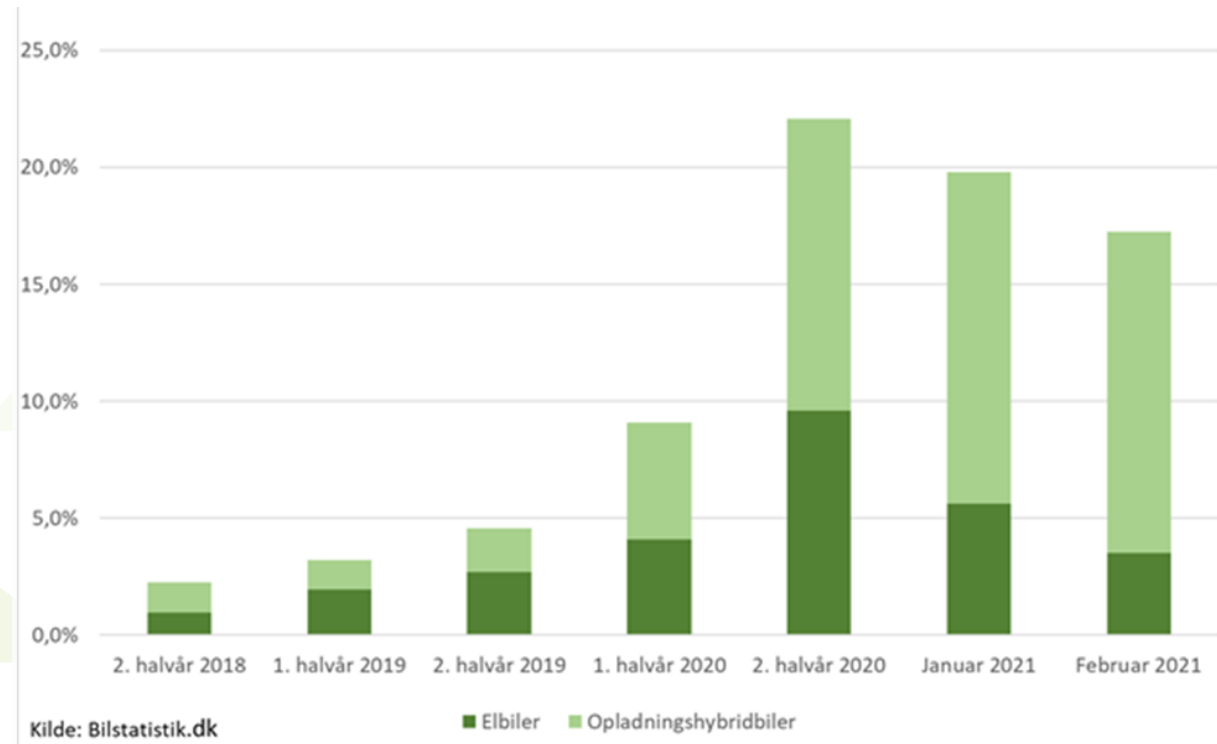
En gennemsnitlig bils levetid er ca. 15 år, og derfor vil en omstilling fra fossildrevne biler til grønne biler have en relativt lang indfasning særligt så længe, der ikke er forbud mod nysalg af fossildrevne biler.

En vigtig brik ift. omstillingen til grøn bilisme er den teknologiske udvikling. På verdensplan forventes bilproducenterne at investere i omegnen af 2.000 mia. kr. over de næste 5-10 år i udvikling af elbiler og batteriteknologi. Bilindustrien er således i gang med en stor målrettet grøn omstilling af produktionen, hvor elbilers rækkevidde og ladehastighed vil få stor betydning for udbredelsen af elbiler.

Målsætningen om 1 mio. elbiler i Danmark i 2030

I december 2020 indgik regeringen og en række støttepartier en politisk aftale med en ambition om en million grønne biler på vejene i 2030. Det svarer til 37 % af den samlede personbilsflåde i Danmark.

Figur 1: Andel af bilsalget i Danmark, der er elbiler eller opladningshybridbiler



Kilde: Bilstatistik.dk

INITIATIVER TIL AT FREMME ELBILISME PÅ BAGGRUND AF ARBEJDET I KOMMISSIONEN FOR GRØN OMSTILLING AF PERSONBILER

Analyser: Kommissionen for grøn omstilling af personbiler

I februar 2019 blev Kommissionen for grøn omstilling af personbiler nedsat. Kommissionen fik til opdrag at udarbejde en samlet analyse af, hvilke samfundsmæssige konsekvenser, og deraf følgende krav, en grøn omstilling af personbiler stiller til:

- Reguleringen (afgifter, tilskud og anden regulering). Delrapport I
- Indretningen af infrastrukturen, herunder særligt ladeinfrastruktur og energiforsyning. Delrapport II

Kommissionen har i henholdsvis september 2020 og februar 2021 offentliggjort dens arbejde og anbefalinger i to delrapporter.

Omsætning af delrapport I: 1 mio. grønne biler i Danmark i 2030

I december 2020 blev den politiske aftale "Grøn omstilling af vejtransporten" indgået. Den indeholder en ambition om, at der i 2030 er 1 mio. grønne biler i Danmark.

Blandt virkemidlerne i aftalen er en omlægning af afgiftssystemet, så det bliver billigere at købe og eje en el- eller hybridbil samt en forlængelse af lav elafgift til opladning af elbiler. Derudover rummer aftalen en række andre virkemidler og en hensigt om at arbejde for stop af nysalg af fossildrevne biler senest i 2030.

Aftalen skal give 775.000 grønne biler i 2030 og skønnes samlet at medføre en CO₂-reduktion på 1,0 mio. t. i 2025 og 2,1 mio. t. i 2030.

Omsætning af delrapport II

Kommissionen giver i deres delrapport II konkrete anbefalinger til henholdsvis statens og kommunernes rolle i udrulning af ladeinfrastruktur, herunder anbefaling vedr. øget hjemmel til kommunerne ift. at gennemføre udbud.

Overordnet anbefaler kommissionen, at udbygningen af ladeinfrastrukturen så vidt muligt drives af markedet dog samtidig med, at den offentlige sektor spiller en aktiv rolle i forbindelse med udrulningen af ladeinfrastruktur og på markedet for opladning.

Forventningen er, at delrapport II vil blive omsat i en politisk aftale og lovtækt senere i 2021 eller i starten af 2022.



INFRASTRUKTUR AF LADESTANDERE

Behov for en veludbygget ladeinfrastruktur

Det er afgørende, at ladeinfrastrukturen er veludbygget, og at markedet for opladning er velfungerende, hvis vi skal lykkes med at omstille transportsektoren fra fossile drivmidler til el som drivmiddel.

Flere elbiler vil alt andet lige betyde højere krav til antal, effekt og placering af offentligt tilgængelige ladestandere. Der er således en afvejning mellem, at ladeinfrastrukturen ikke skal udgøre en barriere for udbredelsen af elbiler, og at unødvendige investeringer i ladeinfrastruktur skal undgås.

Kommissionen for grøn omstilling af personbiler vurderer i deres delrapport II, at markedet af egen drift vil løfte langt hovedparten af opgaven med at sikre en tilstrækkelig offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur på statsvejnettet og i byerne i takt med, at antallet af elbiler på de danske veje vokser. Denne vurdering underbygges af, at branchen har indgået en fælles aftale om en markant udbygning af ladeinfrastrukturen, ligesom parterne vil arbejde for at afhjælpe de mest almindelige udfordringer, som danske elbilister står overfor.

Kommissionen peger dog samtidig på, at staten og kommunerne skal spille en aktiv rolle ift. en udbygget infrastruktur.

Vurdering af danskerne ladebehov

Omkring tre fjerdedele af de danske bilister har adgang til egen parkering og dermed mulighed for at opsætte egen ladeboks. Kommissionen forventer derfor, at størstedelen af opladningsbehovet vil blive dækket gennem hjemmeopladning.

Derudover forventer kommissionen, at en del af det resterende ladebehov vil blive dækket på tankstationer, arbejdspladser, ved indkøbscentre mv.

Behovet for yderligere offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur vil helt overvejende være for de længere ture (primært statsvejnettet) og i tætte byområder (særligt de største byer), hvor bilisterne ikke har mulighed for at opsætte egne ladebokse.

Kommunens rolle og hjemmel

Kommunen er vejmyndighed for kommuneveje og private fællesveje og kan spille en række konkrete roller vedr. udrulningen af ladeinfrastruktur.

Det gælder f.eks.:

- I forbindelse med kantstens-/parkeringsopladning på offentlig grund i kraft af sin rolle som offentlig arbejdsgiver (opladning på arbejdspladsen)
- Gennem implementering af ladestanderbekendtgørelsen (opstilling/forberedelse til ladestandere i forbindelse med byggeri)
- Ved kommune- og lokalplanlægning (boligforeninger, indkøb, offentlige parkeringspladser ved haller mv.).

Kommunen har i dag ikke hjemmel til at etablere og drive ladeinfrastruktur i det offentlige rum eller til at tilgodese bestemte persongrupper som f.eks. ansatte eller gæster – hverken på kommunens egne matrikler eller i det offentlige rum. Det gælder, uanset hvilke vilkår aktiviteten drives på (jf. Kommunalfuldmagten). Hvis kommunerne ønsker at sikre offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur på egne matrikler eller i det offentlige rum, kræver det således en ændret hjemmel i lovgivningen. Dette er en klar anbefaling fra kommissionens delrapport II.

Tekstkilde: Delrapport II fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler

ELBILISME I ODENSE

El- og opladningshybridbiler i Odense i dag

Pr. 1. marts 2021 var der 1.940 el- og opladningshybridbiler i Odense Kommune ud af en samlet personbilsflåde på 85.097.

Ift. et samlet tal for el- og opladningshybridbiler, der færdes i Odense Kommune, skal også indregnes den trafik, der kommer udefra eksempelvis fra pendling, turisme og gennemkørende trafik.

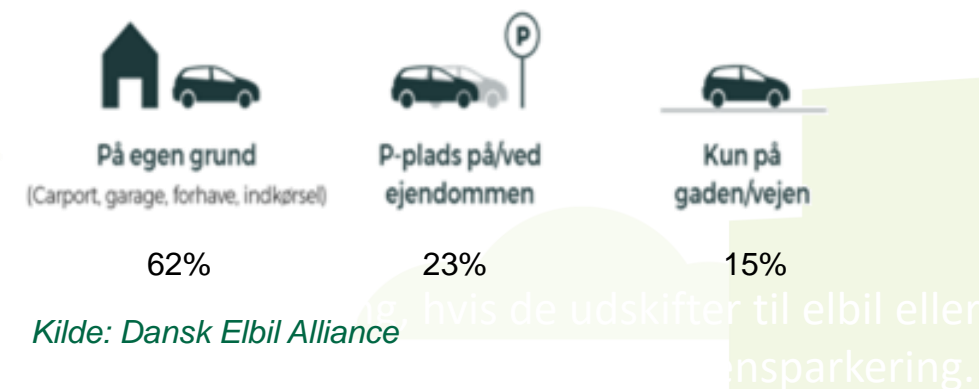
Ladeinfrastrukturen i Odense i dag

Odense Kommune oplever en stigende interesse for lademuligheder også på offentlig grund.

I dag er der opsat 34 offentlige ladestandere rundt omkring i Odense, men i efteråret 2020 godkendte By- og Kulturudvalget, at der frem mod udgangen af 2021 kan gives tilladelse til etablering af op til 100 nye parkeringspladser med lademulighed reserveret til elbiler.

I dag suppleres den offentlige ladeinfrastruktur i høj grad af elbilejernes private lademuligheder samt et stigende antal semioffentlige ladepunkter ved indkøbsmuligheder og arbejdspladser.

Figur 2: Bilejeres primære parkeringsforhold i Odense Kommune



Karakteristika for Odense Kommune

- I Odense Kommune er der 0,85 bil pr. husstand, og der køres i gennemsnit 40 km pr. dag.
- Størstedelen af bilejerne har egen carport (62 %) og kan derfor selv etablere opladning, hvis de udskifter til elbil eller opladningshybridbil.
- 23 % har parkeringsmulighed ved boligejendom, mens 15 % er afhængig af kantstensparkering.

Kilde: Analyse foretaget af Dansk Elbil Alliance for Odense Kommune

ODENSES MÅLSÆTNING FOR 2030

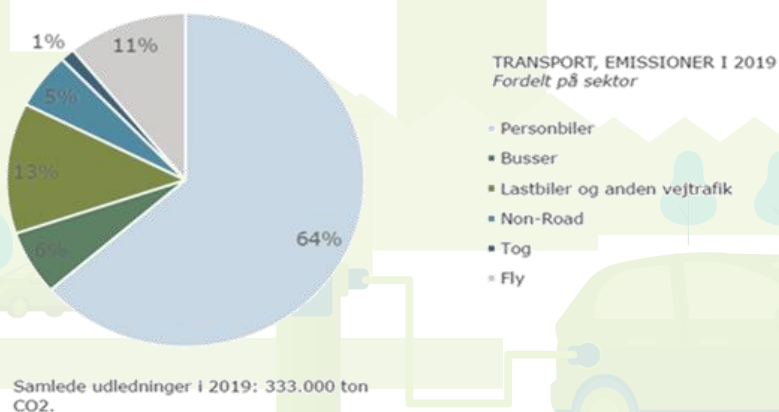
Odenses klimaambition – Klimaneutral 2030

Odense Kommune har sat et ambitiøst mål op om at være CO₂-neutral i 2030, hvilket betyder, at næsten 500.000 ton CO₂ skal neutraliseres.

Blandt de hovedretninger, der skal bidrage til at nedbringe og neutralisere CO₂-udledningen, er bæredygtig mobilitet, der forventes at bidrage med op til 250.000 tons til den samlede målsætning i 2030.

Bæredygtig mobilitet indbefatter en række områder og virkemidler herunder kollektiv trafik, bedre mulighed for cyklisme og ikke mindst en reduktion i antallet af fossildrevne personbiler i Odense, der står for størstedelen af CO₂-udledningen på transportområdet.

Figur 3: Odenses CO₂-udledning fra transport fordelt på sektor

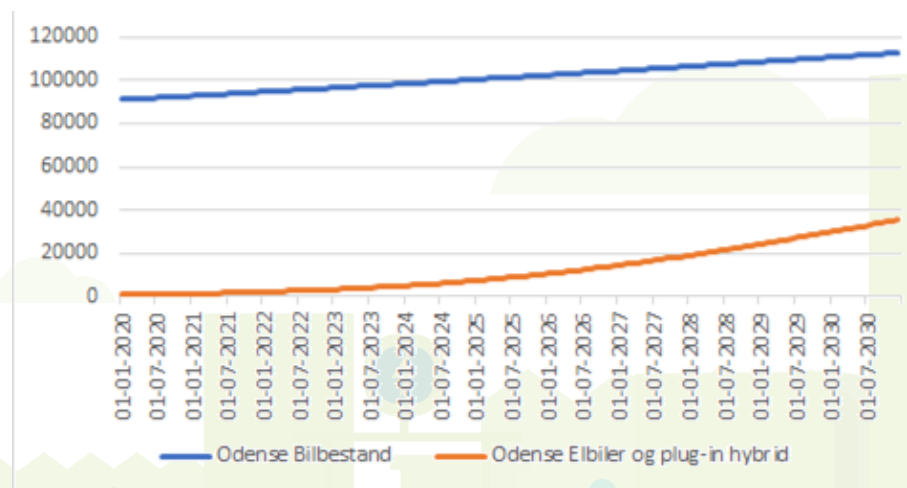


Kilde: CO₂-baseline og tilhørende fremskrivning for Odense Kommune, oplæg udarbejdet af Rambøll til Odense Byråd maj 2020.

Den nationale målsætning for 2030 – omsat til Odensetal

Den nationale målsætning om 1 mio. el og opladningshybridbiler i 2030 betyder, at 37 % af den samlede bilbestand skal udgøres af denne biltype. Omsat til Odense-tal betyder det, at der i 2030 skal være ca. 30.000 elbiler. Nedenfor ses den vækststi som Dansk Elbil Alliance har beregnet for udviklingen i Odense Kommune.

Figur 4: Odenses bilbestand frem mod 2030-målsætning



Kilde: Dansk Elbil Alliance: Egne beregninger (BASSDIFFUSION) og bilstatistik.dk

En sådan stigning vil kræve en udbygget infrastruktur af ladestandere. Beregninger fra Dansk Elbil Alliance viser, at der i 2030 er behov for 1500-1600 offentlige og semioffentlige ladestandere i Odense Kommune.

Forventeligt vil ca. 350 ladepladser skulle etableres på offentlige parkeringspladser, mens størstedelen mest oplagt vil være parkeringspladser tilknyttet virksomheder, der stiller ladeinfrastruktur til rådighed for deres medarbejdere.

EKSPERTGRUPPENS ANBEFALINGER

”Udviklingen i andelen af grønne biler på de danske veje kommer til at være drevet af mange forskellige faktorer over de kommende år, heriblandt den generelle teknologiske udvikling på området, nye strukturer ift. afgiftssystemer og så naturligvis udviklingen i infrastrukturen for ladestanderne både nationalt og lokalt.

Fra ekspertgruppens side har vi på baggrund af tre møder af to timers varighed forsøgt at komme med vores umiddelbare anbefalinger til, hvad Odense Kommune bør fokusere på, og hvad der skal undersøges nærmere ift. at fremme den grønne udvikling i kommunen. Med ekspertgruppens brede sammensætning har vi på kort tid bragt forskellige perspektiver i spil i forhold til de i alt otte anbefalinger.

Fire anbefalinger vedrører initiativer, Odense Kommune kan iværksætte eller undersøge nærmere for at skabe størst muligt incitament for odenseanere til at skifte til enten el- eller opladningshybridbil. Fire anbefalinger handler om, hvad Odense Kommune kan gøre for at skabe den bedste infrastruktur for ladestanderne.”

Lærke Flader, formand for ekspertgruppen

ANBEFALINGER IFT. AT ØGE ANDELEN AF ELBILER I PERSONBILSFLÅDEN I ODENSE

ANBEFALING #1

KLARE SERVICEMÅL OG KPI'ER FOR OMSTILLINGEN TIL ELBILISME

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommune opstiller en række klare servicemål og KPI'er for omstillingen til elbilisme, som kan være tydelige milepæle og navigationspunkter for Odenses trafikale grønne transformation hen imod 2030.

Eksempler herpå kunne være:

- Mål og milepæle for Odense Kommunes transformation af egen bilpark og etablering af ladeinfrastruktur for egne medarbejdere.
- Mål og milepæle for den grønne omstilling af personbilismen blandt Odense Kommunes borgere.
- Mål og milepæle for erhvervslivets omstilling til elbiler og etablering af ladeinfrastruktur for egne medarbejdere.

For at Odense Kommune kan nå sine ambitiøse klimamål på transportområdet, anbefaler ekspertgruppen, at kommunen indtager en proaktiv rolle ift. at stille viden og netværk til rådighed for borgere og andre vigtige aktører evt. gennem et offentligt-privat partnerskab.

ANBEFALING#2

REGULERING AF LADEPLADSER OG PARKERING

En ladeplads er ikke en parkeringsplads og skal udnyttes mest effektivt. Ekspertgruppen anbefaler derfor, at Odense Kommune samtænker parkeringsregler og opladningspladser.

Det kan eksempelvis gøres ved at:

- Indføre tidsbegrænsning på offentlige parkeringspladser med ladestander og stille krav om tilslutning ved brug af ladeplads (sidstnævnte kræver en ændret lovhjemmel, men dette er indeholdt i anbefalingerne fra delrapport II fra Kommissionen for grøn omstilling af personbiler).
- Ladetidsbegrænsningen afspejler ladestanderens opladningstid, dvs., at den varierer efter, om ladestanderen er en langsom-, hurtig- eller lynlader.
- Indføre fri parkering uden tidsbegrænsning for elbiler på ladepladser i ydertimerne (f.eks. i tidsrummet kl. 19.00-08.00).
- Have et antal reserverede parkeringspladser for elbiler i bymidten samt ved centrale stationer langs den nye Letbane.

Derudover kan Odense Kommune i sine lejekontrakter på store parkeringsarealer (f.eks. ved Dyrskuepladsen, Odense Zoo og havnen) indføre krav ift. antal ladepladser. Odense Kommune bør også at gå i dialog med parkeringshuse/-kældere ift. etablering af ladepladser her.

ANBEFALINGER IFT. AT ØGE ANDELEN AF ELBILER I PERSONBILSFLÅDEN I ODENSE

ANBEFALING #3

MILJØZONER OG TRAFIKALE INCITAMENTER

Der er stigende fokus på luftforureningen i større byer, og selvom hovedparten af navnlig partikelforureningen kommer fra fjernkilder, herunder fra udlandet, bør der også være fokus på lokale kilder. Undersøgelser fra DCE viser, at partikelforureningen fra lokale kilder i danske byer fortrinsvis stammer fra ikke-industriell forbrænding og vejtrafikken. Det er især ældre dieselmotorer uden sodpartikelfilter, der for vejtrafikens andel bidrager til den lokale forurening. En mindselse af den lokale forurening vil have en positiv sundhedseffekt for borgere i kommunen og vil dermed også kunne føre til en reduktion i sundhedsudgifterne.

Der er allerede indført miljøzoner for last- og varebiler, men Odense Kommune kan undersøge, eksempelvis med assistance fra DCE, hvilken effekt det vil have også at forbyde kørsel med personbiler uden sodpartikelfilter dvs. personbiler, der ikke opfylder Euronorm 5.

For at øge elbilismen kan Odense Kommune, udover en udbygget ladeinfrastruktur, også skabe en række trafikale incitamenter. Det kan eksempelvis være:

- Billigere parkeringslicens til beboere med elbil
- Parkeringsfordele for elbilister i bymidten (f.eks. gratis parkering)
- Midlertidige tiltag, der giver elbilister en fremkommelighedsfordel, særligt i myldretiden. Eksempler fra andre byer er tilladelse til at benytte busbaner samt dedikerede vejbaner til elbiler/samkørsel.

ANBEFALING #4

KAMPAGNER OG PILOTPROJEKTER

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommune har fokus på at skabe synlighed om udviklingen i antallet af elbiler på de odenseanske veje. Det kan f.eks. være via elektroniske standere, der viser den aktuelle status på antal elbiler i Odense og målsætningerne frem mod 2030.

Odense Kommune kan også etablere en nemt tilgængelig informationsplatform (f.eks. en app) for grønne transportformer, som eventuelt tænkes sammen med platformen www.cyklisternesby.dk.

Eksempler på information kan være:

- "Find vej til den nærmeste ladestander"
- "Her kan du oplade din elbil til opladning, mens du fortsætter din videre transport på cykel eller med kollektiv trafik"

Endelig anbefaler ekspertgruppen, at Odense Kommune igangsætter pilotprojekter med virksomheder og uddannelsesinstitutioner, der kan bidrage til dataindsamling vedr. det konkrete ladebehov og samtidig skabe en dialog lokalt på arbejdspladsen, der kan få synliggjort muligheder og fordele ved elbilisme. Fynsk Erhverv indgår gerne som partner i dette arbejde.

ANBEFALINGER IFT. EN FREMTIDIG INFRASTRUKTUR FOR LADESTANDERE I ODENSE - INFRASTRUKTURSTRATEGI

ANBEFALING #5

BEHOVSAFDÆKNING OG LADEGARANTI

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommunes strategi for ladestandere bygger på en bred afdækning af behovet, herunder:

- Forventet udvikling i andelen af el- og opladningshybridbiler i Odense Kommune.
- Identifikation af behov for offentligt ladenetværk ift. lokalplaner, kommunale bygninger, private parkeringsforhold, arbejdspladser, forlystelsessteder, uddannelsessteder m.fl.
- Identifikation af behov ift. overordnet ladenetværk bl.a. i dialog med omkringliggende kommuner med særligt fokus på pendling, turisme og gennemkørende trafik.

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommune formulerer en ladegaranti for midtbyen, hvor der er en koncentration af boligformer, hvor der ikke er mulighed for at oplade på egen matrikel. Det vil skabe en vished for både borgere og ladeoperatører ift. valg af elbil og investering i opsætning af ladeinfrastruktur.

En ladegaranti bør indeholde et synligt mål og nogle klare milepæle.

- Det kan f.eks. være et mål om maksimal afstand til en ladestander eller maksimalt antal elbiler pr. ladestander.
- Det kan også være et mål om, at der senest i år 202x er udbygget x antal lynladestationsanlæg i indre by med 2-4 lynladestationer, som opgraderes i takt med at der kommer flere elbiler.

ANBEFALING #6

UDBYGNING AF INFRASTRUKTUR OG VILKÅR FOR UDBUD

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommunes udbygning af ladeinfrastrukturen sker i dialog med hele ladebranchen, og hvor man i et samarbejde screener de kommunale arealer for attraktive lokationer, hvor der kan opstilles ladeinfrastruktur. Ligeledes bør Odense Kommune gå i dialog med virksomhederne i kommunen med henblik på at afdække, hvordan det kan gøres attraktivt for virksomheder at opstille ladeinfrastruktur.

Derudover anbefaler ekspertgruppen, at en udbygget infrastruktur også indeholder:

- Et antal hubs i byen med 2-3 lynladestationer/"tankstationer" til gæster, turister og borgere, der parkerer ved kantsten samt varedistribution i elvarebiler/mindre ellastbiler. De bør placeres på synlige steder, og hvor fremkommeligheden er stor.
- Ladeøer ved motorvejsafkørsel, da dette kan være med til at aflaste opladningen i byen.

Udbud og vilkår

I Transportministeriet forestår et arbejde med at udvikle standardiserede og ensrettede regler for udbudsvilkår. Odense Kommune bør søge indflydelse ift. dette arbejde, så udbudsvilkårene kommer til at rumme de parametre, der er vigtige for Odense som f.eks. æstetik, holdbarhed, bæredygtighed, holdbarhed, brugervenlighed og selvfølgelig økonomi.

ANBEFALINGER IFT. EN FREMTIDIG INFRASTRUKTUR FOR LADESTANDERE I ODENSE - INFRASTRUKTURSTRATEGI

ANBEFALING #7

ANALYSE AF ELNETTET OG INTELLIGENT BRUG AF AMPERE

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommune i den kommende forundersøgelse får udarbejdet en detaljeret afdækning og analyse af elnettet i og omkring Odense – både ift. det overordnede og det lokale net. Odense Kommune kan med fordel indgå i dialog med de lokale energi- og elnetselskaber.

Kommunen bør tidligt undersøge hvor meget strøm (ampere), der er til rådighed i de forskellige kommunale bygninger, eller ved større p-anlæg, samt afstanden fra bygningen til p-pladsen. Kommunen bør i den forbindelse undersøge muligheden for at opstille intelligente ladestander, der kan trække på en fast mængde ampere (load sharing). Et lavere leveringsomfang fra elnetselskabet vil således kunne medføre en besparelse på tilslutningsbidraget, hvis kapaciteten ikke er til stede i forvejen. På den måde kan man få en billigere ladeløsning.

Ved nye erhvervsudstyknings bør Odense Kommune have et særligt fokus på elnettets kvalitet og kapacitet, særligt hvis virksomheder forventes at etablere (og finansiere) en væsentlig del af ladeinfrastrukturen i Odense.

ANBEFALING #8

PROAKTIV ROLLE OG OPRETTELSE AF VIDENSCENTER

Ekspertgruppen anbefaler, at Odense Kommune indtager en proaktiv rolle ift. at fremme omstillingen til elbilisme samt udbygning af infrastruktur for ladestander.

Konkret peger ekspertgruppen på, at Odense Kommune, evt. i samarbejde med andre offentlige og private aktører, opretter et videncenter, der bl.a. vil kunne:

- Indgå i dialog med borgere, virksomheder, uddannelsessteder, erhvervsnetværk m.fl. om elbilisme i Odense Kommune.
- Indsamle viden lokalt, nationalt og internationalt og stille data og analyser til rådighed.
- Bistå boligforeninger m.fl. med viden og rådgivning ift. etablering af ladepladser, herunder ansøgning af puljemidler til udrulning af ladeinfrastruktur.

Et første skridt for Odense Kommune er at få identificeret de vigtigste interessentgrupper og få igangsat en dialog. Eksempler på interessentgrupper er borgere, boligforeninger, erhvervsnetværk/arbejdspladser, uddannelsessteder, forlystelsessteder, foreninger, andre kommuner, markedsoperatører, dagligvarebutikker og detailhandlen samt større parkeringshuse