

POTENTIALE FOR EL- LADEINFRASTRUKTUR VED STATIONER OG PARKER-OG-REJS ANLÆG



OM CASEN

Projektet har arbejdet på at øge antallet af opladningsmuligheder for pendlere i elbiler ved stationer med parker- og rejs anlæg. Tanken er at gøre det attraktivt for borgerne at parkere deres elbil, sætte den til opladning og komme nemt og grønt videre med den offentlige transport. Potentialet i at kombinere elbilen med offentlig transport er, at det aflaster indfaldsvejene og dermed reducerer trængsel samt mængden af biler i byerne.

Grøn kombinationstransport mellem elbil og tog kræver et velfungerende servicetilbud og ladeinfrastruktur ved stationerne, som er tilpasset målgruppens behov. Pendlere, der kører elbil til togstationer, vil ofte have en vis afstand til stationen, komme fra omkringliggende kommuner og benytte ladefaciliteter i arbejdstiden. Et servicetilbud tilpasset elbilisternes behov kræver samarbejde mellem kommunerne og øvrige relevante aktører som DSB og Banedanmark, der har parkeringsanlæg omkring stationerne.

Flere kommuner har de senere år gerne villet stille ladeinfrastruktur til rådighed for borgerne, men det har været en gråzone, da der har manglet lovhjemmel til at etablere det. Med den nye AFI-lov, der trådte i kraft 1. april 2022, har kommunerne nu mulighed for at indgå i projekter vedrørende ladeinfrastruktur i områder, hvor markedet ikke løfter opgaven.

HVAD HAR VI UNDERSØGT?

- Muligheden for at anvende strømmen fra togstationer til ladeinfrastruktur til elbiler i samarbejde med Radius.
- Grundlaget for at etablere ladestander ved Nivå, Høje Taastrup og Køge Nord Station i samarbejde med konsulenthuset Gilling.
- Projektet har i forbindelse med ladestanderstrategier for Køge, Høje Taastrup og Fredensborg Kommune undersøgt transportbehov og belægningsgrader ved stationerne.
- Samarbejdet med Køge Kommune om markedsundersøgelse og konkrete udbud af ladeinfrastruktur ved Køge Nord station.
- Udarbejdet en rapport om konkrete forhold og udfordringer, der skal tages højde for, ved etablering af el-ladeinfrastruktur og service ved stationer, som eksempelvis ejerskabsforhold, ladebehov, elektrisk infrastruktur, services og skiltning. Rapporten indeholder også eksempler på forretningsmodeller og specifikke cases fra de nævnte kommuner.

HVAD HAR VI LÆRT?

- Samarbejde over kommunegrænser er vigtigt, da dét at etablere ladeinfrastruktur i kommunerne ofte vil tilgodese pendlere, der som regel kommer fra andre kommuner.
- At etablere ladeinfrastruktur mod en specifik brugergruppe kræver et detaljeret datagrundlag før typen af ladestander vælges, da ladeinfrastruktur er dyrt.
- Det er en fordel at fokusere indsatsen ved bynære stationer for at kunne nå ud til flere brugergrupper og dermed øge anvendelsesgraden og rentabiliteten i investeringerne.
- Et opmærksomhedspunkt er stationernes højspændingsledninger og de særlige beskyttelses- og potentialeudligningsområder, som kan have indflydelse på, hvor der kan og bør graves og etableres strøm til ladeinfrastrukturen.
- Er det ikke muligt eller attraktivt at trække en tilstrækkelig mængde strøm til et givent område, kan det overvejes at anvende et batteri til at supplere den elektriske infrastruktur.
- For at gøre ladning attraktivt som en del af parker-og-rejs anlæg så kræver det nye forretningsmodeller for opladning, der tilgodeser pendlere.
- Potentialet for at styrke den grønne omstilling ved anlæg af ladeinfrastruktur ved stationer er stort og voksende de kommende år.

HVEM HAR VÆRET MED?

- CPH Electric
- 4-Leaf Consulting
- Nerve Smart Systems
- Gilling
- Apparkingspot
- Radius
- DSB
- Region H
- Køge, Høje Taastrup og Fredensborg Kommuner

HVILKE UDFORDRINGER HAR VI MØDT?

Covid-19 har spillet ind - både direkte og indirekte - på at få konkrete aktiviteter op at køre. Direkte, fordi det har udfordret projektet i det fysiske arbejde i forhold til at mødes med kommunerne, aktørerne og besigtige lokationerne. Og indirekte da krisen har haft en indvirkning på det arbejde, der skete på nationalt niveau i forhold til regler og regulering på ladeinfrastrukturområdet.

Specifikt har den manglende kommunale lov-hjemmel også været en hæmsko for projektet, da kommunerne ikke har haft mulighed for at etablere offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur ved stationerne eller for at medfinansiere aktiviteterne. Derudover blev puljen for medfinansiering af offentlige tilgængelig ladeinfrastruktur til kommunerne først åbnet i april 2022 og forlænget med ansøgningsfrist i 2023. Heri kan det forventes at hente noget af den medfinansiering til de stationer, hvor markedet ikke selv opsætter ladeinfrastruktur grundet manglende rentabilitet.

HVAD ARBEJDER VI VIDERE MED?

- Det forventes, at resultaterne af projektets rapport vil indgå i Region Hovedstadens arbejde for Statens kommissorium vedrørende parker-og-rejs anlæg.
- Rapporten kan indgå som materiale til kommuner og regioner, der skal til at undersøge opsætning af ladeinfrastruktur ved deres stationer
- Det overvejes, at anvende analysemodellen fra projektet i et nyt projekt, hvor man kortlægger stationerne i hovedstaden for deres potentiale for at opsætte ladeinfrastruktur, og hvor der etableres test på 8-10 stationer i oplandet til København.
- Der ses på konkrete forsøg med ladestander på stationer for at teste forretningsmodeller som eksempelvis booking.

BAG CASEN STÅR



PROJEKTET ER STØTTET AF

