

BUNKER AF SPØRGSMÅL OM LADEINFRASTRUKTUR



TEKST /
EVA KARTHOLM
Sekretariatschef,
Vejsektorens
Efteruddannelse
(VEJ-EU)

Effektive elbiler bliver **løsningen på transportsektorens bidrag til reduktion af CO₂**. Nu skal vi bare finde vejen til en effektiv måde at sætte strøm til bilerne. Men den vej er belagt med bunker af do's & don'ts. VEJ-EU åbner nu dørene for vejfolk, der vil slippe nemt gennem etablering af ladeinfrastruktur

Vejsektoren har fokus på opgaven med at få etableret en tilfredsstillende og dækkende ladeinfrastruktur. Bilister skal med en vis tryghed kunne sige farvel til den gamle benzinsluger og hurra for den nye, miljørigtige elbil. Uden at være nervøse for problemer med at få den ladet op.

I mange kommuner skyder ladestandere da også op med høj hast, og spørgsmålene hober sig op i næsten samme tempo. For hvad må man, og hvad må man ikke?

Vi har i Danmark forpligtet os til at reducere CO₂-udledningen med 70% i 2030 og til at være klimaneutralt senest i 2050. Vi har fået klimaloven, som skal sikre, at Danmark lever op til Parisaftalens målsætning om at begrænse den globale temperaturstigning med 1,5 grader. Og biler, bønder og byggeri vejer tungt i det regnskab.

Transportområdet er først og fremmest vanskeligt, fordi det har vist sig at være ret indgribende i forhold til den udbredte privatbilisme. En meget stor del af danskerne bruger bilen til deres daglige transport, og de skal derfor overbevises om, at elbilen er fremtiden.

Den omvæltning ser det faktisk ud til, at både bilisterne og bilbranchen har reageret på. Salget af elbiler er stærkt stigende, og alle førende bilmærker har lovet, at de inden længe er fuldt konverteret til elbilsproduktion.

SÅ HVAD ER PROBLEMET?

Det er imidlertid en kæmpe omvæltning - transformation - som transport og vejsektoren er i færd med. Vores lovgivning, vaner, tilrettelægning og planlægning er skabt i en forståelse, hvor forsyning af drivmidler til biler ikke var en offentlig opgave. Den efterspørgsel har tankstationerne klart indbyrdes på markedsvilkår.

Men elbiler er en politisk strategi, som politikerne også har ansvar for at udmønte. Derfor hober spørgsmålene sig nu op om juridiske, tekniske og dagligdags praktiske problemer med at etablere ladeinfrastruktur.

Tag nu f.eks. denne FAQ, som er sakset fra Gentofte Kommunes hjemmeside. Den viser meget godt, hvilken opfindsomhed - men måske også hvilken usikkerhed - den enkelte elbilejer udviser i forsøget på at skaffe sig adgang til den nødvendige opladning.

SP: Må jeg trække et ladekabel fra min egen grund til bil over fortovet på offentlig vej?

SV: Det er pt. ikke tilladt at udlægge ladekabel over et offentligt fortov. Det skyldes hensynet til færdselssikkerheden og fremkommeligheden for gående og kørestolsbrugere.

SP: Må jeg lægge en kabelskinne over fortovet, så man ikke falder i ledningen?

SV: Du må pt. ikke lægge forhindringer på fortovet, der kan forringe sikkerheden for andre trafikanter.

SP: Må jeg lave en nedgravet kanal i fortovet til mit ladekabel?

SV: Der tillades ikke private installationer på offentlig vej, medmindre der er givet en særlig tilladelse til en ledningsejer, f.eks. et teleselskab. Det medfører en række kontraktlige og juridiske forhold om bl.a. vedligeholdelsespligt og ansvar for ledningsejeren.

SP: Må jeg lave en galge på egen grund og så trække ladekablet ud over fortovet i luften? - så er der jo ikke nogen, der kan falde i det?

SV: I luftrummet over fortovet gælder de samme regler om tilgængelighed som på jorden. Det skal friholdes for installationer, der kan være til gene for færdsel på fortovet.

Gentofte Kommune svarer i overensstemmelse med gældende regler. Sådan må det være, for det er en kommunal forpligtelse at sørge for, at de fælles regler overholdes. Men hvad gør man så som myndighed, når man samtidig skal bidrage til en transformation af bilparken fra fossilt brændstof til el? Hvordan kan man som myndighed gøre det tåleligt for bilejerne og de øvrige brugere af vejen, så retningen mod CO₂-reduktion holdes samtidig med, at reglerne overholdes.



Må jeg lave en galge på egen grund og så trække ladekablet ud over fortovet i luften?

- så er der jo ikke nogen, der kan falde i det?

PRAKTISKE LØSNINGER

Hos Vejsektorens Efteruddannelser - VEJ-EU - mærker vi den store interesse for håndtering af de nye udfordringer og for at udveksle erfaringer med andre med lignende udfordringer.

Vi mærker konkret, at der fra kommune til kommune er behov for at få overblik over strategi og plan for udmøntning af den lokale ladeinfrastruktur. Det handler om en lang række spørgsmål, som jeg tror, de fleste sagsbehandlere kan nikke genkendende til.

F.eks. udbud af offentlige arealer, hensynet til grundejerne, parkeringsregler, råden over vejareal, udbud, etablering og vedligehold af den konkrete ladestander, typer af ladere og laderstik og fordelingen mellem dem, hvordan sikrer man ladestander på mindre attraktive steder, æstetik og byindretning, og hvordan påvirker

overholdelse af Privatvejsloven, Vejloven og Bygningsreglementet beslutninger og muligheder?

Og så det evigt gyldige spørgsmål om, hvorvidt vejen er i god og forsvarlig stand (jfr. Privatvejslovens § 15) både før og efter opstilling af ladestander. Det er vigtigt, at der skabes en god proces, der kommer rundt om alle aspekter i planlægning og udrulning af en ladeinfrastruktur.

I VEJ-EU har vi derfor en meget klar fornemmelse af, at ladeinfrastruktur i de næste mange år vil være at finde i de kompetencekurser, vi udbyder. Der findes endnu ingen facitliste, men på kompetencekurserne og konferencer deler vi jura, best practice og erfaringer, som bringer kommunerne bedst muligt i mål ■

KRAV TIL LADESTANDERE:

FOR BEBOELESBYGNINGER

- Bestående bygninger: Ingen krav om ladestander
- Mere end 10 p-pladser, og der sker en større ombygning af p-pladsen: Alle ombyggede parkeringspladser skal forberedes til ladestander.
- Mere end 10 p-pladser, og der er tale om nybyggeri: Alle p-pladser skal forberedes til ladestander.

ANDRE BYGNINGER

- Bestående bygninger med mindre end 20 p-pladser: Ingen krav om ladestander.
- Bestående bygninger med mere end 20 p-pladser: Der skal etableres mindst en ladestander senest den 1. januar 2025. Kravet gælder ikke bestående bygninger ejet og benyttet af små og mellemstore virksomheder.
- Mere end 10 p-pladser, og der sker en større ombygning af bygningen: Der skal etableres mindst en ladestander, og mindst hver femte p-plads skal forberedes til ladestander.
- Mere end 10 p-pladser, og der er tale om nybyggeri: Der skal etableres mindst en ladestander, og mindst hver femte p-plads skal forberedes til ladestander.

Kilde: Ladestanderbekendtgørelsen

Danskerne vil gerne købe elbiler - men det forudsætter, at det bliver nemt at lade op, også hvis man f.eks. har bolig med parkering på offentlig vej. Hvordan kan man som myndighed gøre det tåleligt for bilejerne og de øvrige brugere af vejen, så retningen mod CO₂-reduktion holdes samtidig med, at reglerne overholdes?

