

Februar 2022



HVOR MANGLER DER LADESTANDERE I DANMARK?

Analyse udarbejdet af

Joachim Sperling, Finn Lauritzen og Benedikte Østergaard

AXCELFUTURE
ERHVERVSLIVETS TÆNKETANK

HOVEDKONKLUSIONER

- Den offentlige danske ladeinfrastruktur kan ikke følge med det stabilt høje nyvognssalg, hvor elbiler og pluginhybrider udgør over 30%. Hvis målet om 1 mio. el- og hybridbiler i 2030 skal nås, er det afgørende, at udrulningen af offentlige ladestandere intensiveres og sker før salget af elbiler. Udrulningen bør ske igennem offentlig-private samarbejder på kommercielle vilkår, da kommunerne ikke bør drive erhvervsvirksomhed.
- Behovet for offentlige ladestandere skyldes navnlig, at ca. 1/3 af danskerne bor i etageboliger og ikke har adgang til egne ladestandere. Derudover kan man som elbilist have brug for at oplade sin bil, når man opholder sig i en by – som pendler, forretningsrejsende eller turist.
- Lige nu har Danmark 4.000 offentlige ladestandere, men det vurderes, at der er brug for 200.000 og muligvis helt op til 600.000 før markedet er dækket – vi er altså først lige begyndt. Lande som Holland og Norge er meget længere fremme end Danmark, og det betyder, at de har et langt bedre udgangspunkt i omstillingen fra fossile biler til el.
- Men også inden for landets grænser er der stor forskel på udrulningstempoet. Behovet for ladestandere afhænger af flere forskellige faktorer, hvor de væsentligste er antallet af familier, der bor i etageejendom og har en bil, samt antallet af turister, der besøger kommunen. Axcelfuture har udregnet et behovsindeks og vurderet kommunernes ladetilgængelighed. De bedste kommuner er vurderet til at være Frederiksberg, Assens, København, Skanderborg og Sønderborg.
- Variationen blandt de bedste kommuner er stor. Heriblandt ligger både storbyer som Frederiksberg og København samt lidt mindre byer som Assens, og antallet af ladepunkter ligger mellem 12 og 264. Blandt de dårligste kommuner er variationen langt mindre og kommunerne har kun enkelte ladestandere.
- Blandt de største kommuner varierer ladetilgængeligheden i stor grad. Frederiksberg, der er den førende kommune, har dobbelt så mange ladestandere som Odense på trods af, at Odense har dobbelt så mange indbyggere som Frederiksberg. Selv når man tager højde for kommunernes forskellige behov, rangerer kommuner som Odense, Aalborg og Vejle markant dårligere end mange af de andre større byer.

VI ER BAGUD MED LADESTANDERE – DET GÅR UD OVER SALGET AF ELBILER

Salget af elbiler og pluginhybrider er stigende og udgør pt 25-30% af nyvognssalget, men ladenetværket kan ikke følge med udviklingen i antal biler. Det begrænser elbilsalget i at udvikle sig yderligere – og bestanden er på et kritisk lavt niveau.

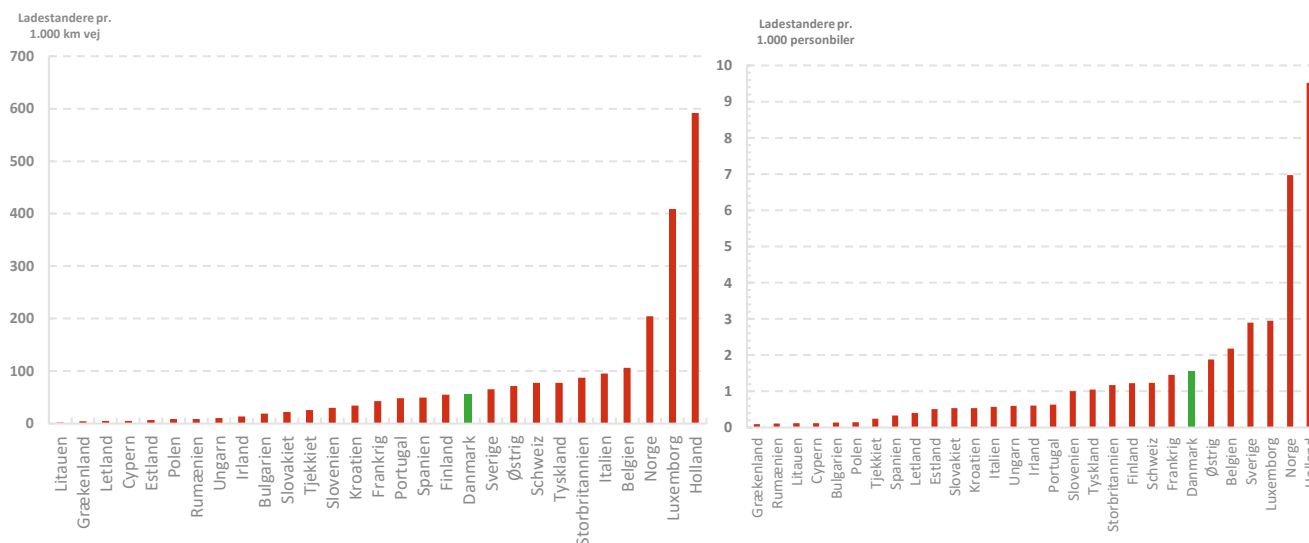
Erfaringer viser, at man skal kunne parkere sin bil forholdsvis tæt på sin bolig, før man køber en elbil¹. Det betyder, at borgere i navnlig de større byer med etagebyggerier ikke trygt kan investere i elbil, fordi de ikke kan være sikre på, at den kan lades op. Hvis målet om 1 mio. el- og hybridbiler i 2030 skal nås, er det afgørende, at udrulningen af ladestandere kommer før elbilsalget. Som udgangspunkt må kommuner ikke drive erhvervsvirksomhed, og udrulningen skal ske på kommercielle vilkår. Det skal ske i en proces, hvor kommuner og den private sektor arbejder tæt sammen med øvrige relevante enheder.

Danmark har behov for 200.000-600.000 offentlige ladestandere, men har kun opført 4.000

Flere lande, som vi normalt sammenligner os med, har vist vejen. Eksempelvis har Holland 6 gange så mange ladestandere set ift. antallet af biler som Danmark; Danmark har kun godt 4.000 offentlige ladestandere netop nu. Ea Energianalyse vurderede i 2019, at det vil kræve 200.000-600.000 ladestandere i alt at servicere elbilflåden i 2030. Et mere præcist tal kan være svært at skønne over, da markedssituationen vil afgøre, hvor mange ladestandere det kan være kommercielt bæredygtigt at etablere.

¹ Ladning ved bopæl vurderes at være den mest bekvemme og billigste måde at tilfredsstille elbilernes ladebehov på. Knap 7 ud af 10 danskere ønsker adgang til hjemmeladning, hvis de skal investere i en elbil. Og hvis der gives mulighed for hjemmeladning ved fælles/delte parkeringsfaciliteter stiger dette til knap 9 ud af 10, jf. rapporten, "Sådan skaber Danmark grøn infrastruktur til én million elbiler fra DEA og DTU (2019).

FIGUR 1: TILGÆNGELIGHED AF OFFENTLIGE LADESTANDERE



Kilde: Eurostat, European Federation for Transport and Environment og egne beregninger. Tallene er for Q3 2021

Udbredelsen af ladestanderne i det statslige vejnet og i kommunerne

Vejdirektoratet har igangsat en proces for de statslige veje, der sikrer, at der kommer et supplement til det netværk af hurtigladere, som Tesla har etableret på de mest attraktive placeringer langs motorvejsnettet. Samtidig har Tesla sagt, at det inden for en kortere periode bliver muligt at oplade andre biler end Tesla, på deres ladepladser. Dermed er lade situationen på motorvejsnettet ved ikke længere at være en barriere for udviklingen.

Kommunernes arbejde med strategier for flere ladestanderne

Flere kommuner – fx København, Frederiksberg, Tårnby, Helsingør, Furesø og Esbjerg har allerede strategier for udbredelse af elbiler eller ladestanderne. Hertil er fx også Aarhus Kommune og Roskilde Kommune på vej med strategier for udrulning af ladestanderne.

Der er store forskelle i tilgang og ambitioner. Frederiksberg og Københavns kommunes strategier bygger fx på en konkret målsætning for ladegaranti – maks. 250 m. til en ladestander fra al etagebyggeri. Så konkrete mål arbejdes der generelt ikke med i de øvrige kommuner.

Ny regulering af ladestandermarkedet udenfor det statslige vejnet

Kommunerne adskiller sig ved store forskelle i geografisk udbredelse, befolkningstæthed og hvor mange der bor i etagebyggeri. Her opstår problemerne for den store andel af danskere, der således enten skal lade op ved kantsten eller ved offentlige standere.

Navnlig i byer som Aalborg, Odense og Esbjerg er der udfordringer med at få gang i udrulningen. I Odense skal 1456 biler dele ét ladepunkt, hvilket er næsten dobbelt så mange som i Aarhus og København. Men selv i sidstnævnte byer går udrulningen for langsomt. Regeringen har på den baggrund indgået en aftale med V, DF, SF, RV, Enhedslisten, KF, LA og Alternativet om regulering af ladestandermarkedet, der træder i kraft fra april 2022.

Aftalen indebærer:

- At kommuner og regioner får mulighed for, inden for deres anlægsramme, at medfinansiere ladeinfrastruktur.

- Ladeinfrastruktur, der er offentligt støttet, skal være offentlig tilgængelig, dvs. kunne bruges af alle med almindelige betalingskort.
- Alle andre – dvs. også eksisterende ladestationer – skal være åbne for alle fra 2026.
- Transportministeren får hjemmel til at kræve skiltning med priser (fx pr KWh).
- De aftaler, som offentlige myndigheder indgår med operatører, må vare 10 år – i særlige tilfælde, fx i yderområder, dog op til 15 år.

Det fremgår imidlertid af regeringens seneste klimaprogram, at der fortsat udestår betydelige udfordringer på transportområdet, som kun kan nås, hvis antallet af elbiler stiger hurtigere end forventet.

Hvilke kommuner er i front med udrulningen?

Tempoet i udrulningen af ladestanderne i kommuner afhænger af mange forhold. Hidtil har udrulningen været begrænset af det manglende lovgrundlag, så derfor må man formode, at det i alle kommuner bliver lettere at opsætte ladestanderne, når den nye lov træder i kraft d. 1. april 2022.

Ser man udelukkende på antallet af ladepunkter er top tre de store sammenhængende byområder København med 264, Aarhus med 77 og Frederiksberg med 57. Med Klimaplanen KBH2025 har Københavns kommune sat et mål om, at der skal være oprettet 500-1.000 offentligt tilgængelige ladestanderne. I bunden ligger kommuner som Solrød, Vallensbæk, Læsø, Faaborg-Midtfyn, Allerød og Fanø, der kun har enkelte eller slet ingen ladepunkter. Det kan skyldes, at det er byer, hvor man kan etablere sin egen ladestander ved sin bopæl.

Da udrulningen sker på markedsvilkår, er det afgørende for operatører af ladestanderne at vurdere markedsgrundlaget. Elbiler er navnlig udbredt i velstående byområder og derfor vil operatørerne starte med at placere ladestanderne i disse områder. Det er eksempelvis København, Frederiksberg, Aarhus og områder i Nordsjælland. Efterspørgslen i mindre beboelsestætte områder er meget lille. Men da vi skal have 1 mio. elbiler i 2030, vil der være behov for ladestanderne i alle dele af Danmark. Det gør det relevant at overvåge med hvilket tempo kommunerne er i stand til at udrulle ladestanderne.

Det er dog ikke helt enkelt at opgøre behovet for ladestanderne i en kommune. Det afhænger som nævnt af bl.a. hvor mange af kommunens beboere, der bor i etageejendomme, og som derfor har brug for adgang til en offentlig ladestander. Derudover har antallet af overnattende turister i kommunerne også en afgørende betydning for behovet af offentlig tilgængelige ladestanderne.

Hvilken kommune er så bedst til at få opstillet ladestanderne? Det er let nok at konstatere, at København har flest og at Faaborg-Midtfyn kun har én – men det siger ikke noget om kommunens evne til at gøre en særlig indsats. Så kan man tage højde for antallet af indbyggere, andelen af etageboliger med bil osv. for at få et mere reelt billede. Men der er også andre forhold, der spiller ind, og det gælder navnlig antallet af turister, der kommer til kommunen, for det giver nemlig operatørerne gode kommercielle muligheder, hvilket der bør tages højde for, når man skal fange den enkelte kommunes evne til proaktivt at være foran kurven, og få etableret ladestanderne, der dækker fremtidens behov.

Derfor har vi opstillet en model, der tager højde for disse forhold, og som viser sig at have en signifikant forklaringskraft. Antallet af ladestanderne i hver kommune kan forklares ud fra antal etageboliger med egen bil og antallet af overnattende turister. Vores indikator for ladetilgængelighed er konstrueret med udgangspunkt i kommuner med mere end 500 familier, der bor i etageejendomme og har bil. Derfor er meget små kommuner ikke medtaget i rangeringen

Tabel 1 og 2 viser hhv. hvilke kommuner der er placeret bedst og værst. I rangeringen indgår kun kommuner, der har flere end 500 familier, og bor i etageejendomme med bil.²

TABEL 1: DE FEM BEDST PLACEREDE KOMMUNER

Rangering	Kommuner	Antal ladepunkter
1	Frederiksberg	57
2	Assens	12
3	København	264
4	Skanderborg	18
5	Sønderborg	27

Kilde: De Danske Bilimportører, Visit Denmark og egne beregninger - Tallene er for Q4 2021

TABEL 2: DE FEM VÆRST PLACEREDE KOMMUNER

Rangering	Kommuner	Antal ladepunkter
57	Hedensted	2
58	Skive	2
59	Brøndby	2
60	Varde	5
61	Faaborg-Midtfyn	1

Kilde: De Danske Bilimportører, Visit Denmark og egne beregninger - Tallene er for Q4 2021

Som nævnt, har både Frederiksberg og Københavns kommune fremlagt strategier for udrulningen af ladestandere i modsætning til de tre andre kommuner på top fem listen. Nogle af de tiltag, som Frederiksberg har gjort, er formuleret i en strategi, hvor hovedpunkterne er nævnt nedenfor.

Assens kommune, der ligger nummer to, er en såkaldt klimakommune. Der er indgået aftale med Danmarks Naturfredningsforening om at reducere CO₂-udledningen med to pct. om året, og det har bl.a. resulteret i, at kommunen har planer om at indkøbe 66 elbiler til kommunens hjemmepleje. I november var der allerede opstillet 14 ladestandere ud af de ønskede 66, og det har bidraget til at placere Assens højt på listen. Skanderborg og Sønderborg har en lignende tilgang til udrulningen af ladestandere, dog uden at der er formuleret en egentlig strategi.

De kommuner, der er placeret nederst på ranglisten, har kun enkelte offentligt tilgængelige ladestandere. Flere af disse kommuner giver dog udtryk for, at de er interesseret i opsætning af flere ladestandere. Baggrunden for interessen er dog forskellig kommune for kommune, og kun Skive har en egentlig strategi. I Varde kommune ønsker de at fremme turismen og vil derfor opstille flere ladepunkter. I Faaborg-Midtfyn, Brøndby, Skive og Hedensted er interessen for opsætning af flere ladestandere drevet af ønsket om at reducere kommunens CO₂-udledning.

² Se appendiks for en teknisk gennemgang og den fulde liste over kommunernes rangering.

TABEL 3: PLACERING AF LANDETS SYV STØRSTE KOMMUNER

Rangering ift. indbyggertal	Rangering ift. ladetilgængelighed	Kommuner	Antal ladepunkter	Indikator for ladetilgængelighed
1	3	København	264	33,7
2	15	Aarhus	77	22,5
3	40	Aalborg	36	11,9
4	46	Odense	27	11,0
5	29	Vejle	27	16,2
6	21	Esbjerg	17	19,2
7	1	Frederiksberg	57	34,4

Kilde: De Danske Bilimportører, Visit Denmark og egne beregninger - Tallene er for Q4 2021

Ser vi på de største kommuner med over 100.000 indbyggere er Frederiksberg og København forrest med udrulningen af offentlige ladestander. Aarhus ligger på en tredjeplads, og næsten halvejs ned på listen ligger Esbjerg og Vejle, mens Odense og Aalborg er langt bagud med udrulningen af den offentlige ladestanderinfrastruktur.

Case: Frederiksberg

Frederiksberg har med København gennemført meget konkrete tiltag for at få flere ladestander. Det er muligvis eksekveringen af Frederiksbergs ladestanderstrategi, der netop sikrer kommunen førstepladsen.

Frederiksberg Kommunes elbilsstrategi - Frederiksberg Elbilby nr. 1 – nu og frem mod 2030

Frederiksberg kommune vil være Danmarks førende elbilby. Strategien er et af fundamentene i kommunens klimaplan DK2020 Frederiksberg, og skal bl.a. fremme private elbiler på Frederiksberg. Kommunen har tre centrale fokusområder for fremme af private elbiler i årene 2021-2022:

1. Ladegaranti – maks. 250 m. til en ladestander fra al etagebyggeri.
Gode muligheder for opladning af elbiler sikres ved at gennemføre ladegarantien i samarbejde med operatører. Målet skal realiseres inden udgangen af 2021.
2. Optimal placering af ladestander ift. brugernes behov og elnettets kapacitet
Sikres gennem EUDP-projektet 'Frederiksberg Urban Smart Electromobility (FUSE)
3. Gode parkeringsforhold for elbiler
Gode parkeringsforhold for elbiler sikres ved årligt at reservere bilparkeringspladser på offentlig vej til elbiler, så antallet af ladestander ligger 50 % over antallet af indregistrerede elbiler og plug-in hybrider på Frederiksberg.

Kilde: DK2020 Frederiksberg, Frederiksberg Kommunens Pariskompatible klimaplan.

Appendiks A: Markedet for ladestander

Markedet for ladestander er fortsat umodent og under gradvis forandring fra relativt få operatører mod et mere sundt marked med mange og nye aktører. Den førende spiller er Clever, efterfulgt af E.ON og Spirii. I januar i år blev det muligt at lade sin elbil på udvalgte Shell tankstationer. På sigt må det forventes, at de traditionelle benzinselskaber som Circle K, OK og Q8 og andre melder sig gradvist mere på banen, men det vil ske i takt med, at disse aktører vurderer, at tiden er moden og markedet for fossile produkter bliver stadig mere uinteressant.

El-lademarkedet adskiller sig fra det konventionelle marked (for benzin og diesel) ved, at man kan etablere private ladestander fx i forbindelse med private boliger – og det sker allerede i stort omfang i tilknytning til de boliger, hvor det er muligt.

Der er en betydelig variation i prisen på at oplade fra en offentlig tilgængelig ladestander. En nylig rapport fra Transportministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet finder således, at prisen kan variere fra 2,5 til 9 kr. per kWh ved såkaldt ad-hoc opladning, hvor man ikke i forvejen har tegnet et abonnement hos en bestemt udbyder. En sådan variation i prisen på opladning svarer til, at prisen på benzin kan variere mellem, hvad der svarer til 7,5 og 27 kroner per liter. Det kan hænge sammen med den lokale konkurrencesituation, hvor der i tyndt befolkede områder kan være et meget lille udbud af lademuligheder.

Der er også en enorm variation i ladeeffekten på de forskellige typer af anlæg og deraf hvor langt der kan køres på en times opladning.

Tabel 2.3
Gennemsnitlig rækkevidde ved forskellig opladningstid

Stander	Ladeeffekt	15 min. opladning	1 times opladning
Hjemmeoplader	3,7 kW	5 km	20 km
Hjemmeoplader	11 kW	12 km	50 km
Normal offentlig tilgængelig lader	22 kW	25 km	100 km
Hurtiglader	50 kW	50 km	200 km
Lynlader (150 kW)	150 kW	187 km	750 km
Lynlader (350 kW)	350 kW	500 km	2000 km

Anm.: Den faktiske rækkevidde vil være lavere end anført, da ladeeffekten typisk ikke kan udnyttes fuldt ud, som forudsat i beregningerne bag.

Kilde: Vejdirektoratet.

Kilde: FM's Delrapport 2 Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur. [delrapport-2_veje-til-en-veludbygget-ladeinfrastruktur_web.pdf \(fm.dk\)](#)

På sigt må det vurderes, at markedet for ladestander vil komme til at ligne mobilmarkedet, hvor forbrugeren ikke bemærker hvilken telemast man er på, men hvor udbyderne kan konkurrere på pris og fleksibilitet. Men det vil i første omgang kræve roamingaftaler, som det må formodes, at de største aktører vil forsøge at begrænse så længe de kan.

Appendiks B: Rangering af kommunernes ladetilgængelighed

Indledningsvist har vi undersøgt den statistiske sammenhæng mellem antal ladepunkter i en kommune og antallet af familier der bor i etageejendomme og har en bil, samt antallet af overnattende turister kommunen har besøg af. Som følge af manglende eller usikre data er der taget 13 kommuner ud af datasættet. Derudover er der set bort fra kommuner, der har færre end 500 familier der bor i etageejendomme og har en bil, for at skabe et bedre sammenligningsgrundlag. Således består datasættet af 61 kommuner. Tabel 4 viser antal ladepunkter regresseret på (1) antal familier der bor i etageejendom og har bil (2) antal turisme overnatninger og (3) begge variable og regressionernes dertilhørende R^2 -værdier. Sådanne regressioner kan give en indikation af, om der er en signifikant sammenhæng mellem antallet af ladepunkter og de to variable. R^2 -værdien er med til at give et billede af hvor stor en del af variationen i antal ladepunkter, der kan forklares ud fra de inkluderede variable. Inden regressionerne er foretaget, er de to variable normaliserede, så de i udgangspunktet vægter lige meget.

TABEL 4: SAMMENHÆNG MELLEML ANTAL LADEPUNKTER OG ANDRE VARIABLE

	(1)	(2)	(3)
Antal familier der bor i etageejendom og har bil	23,113213*	...	18,00352*
Tursime overnatninger	...	14,24688*	6,139731*
R ²	0,8264	0,5815	0,8937

Anm. * Angiver at den estimerede parameter er signifikant på 1 pct.-niveau.

Resultaterne i tabel 4, indikerer tydeligt at der findes en positiv statistisk sammenhæng mellem antallet af ladepunkter og de to variable. Ud fra sammenhængene, præsenteret i kolonne tre, udregner vi et "behovsindeks", der skal fungere som en indikator for, hvor stort den enkelte kommunes behov er, for at have offentlige tilgængelige ladepunkter. Behovsindekset er en vægtet sum af de to variable hvor vægtene er defineret ud fra deres koefficienter i tabel 4. En indikator for kommunernes ladetilgængelighed kan således regnes på formlen:

$$\text{Indikator for ladetilgængelighed}_i = \frac{\text{Antal ladepunkter}_i}{\text{Behovsindeks}_i^{0,9}}, i = \text{den enkelte kommune}$$

Behovsindekset er opløftet med en potens lidt mindre end 1 (præcist 0,9) for at tage højde for, at behovet for ladepunkter, alt andet lige, må forventes at stige med en elasticitet under 1 – dvs. lidt mindre end proportionalt med en stigning i indbyggerantallet – når man sammenligner en mindre by med en større.

Hvis en by, for at tage et simpelt eksempel, har en enkelt elbiler uden mulighed for hjemmeopladning, vil ejeren have behov for et offentligt tilgængeligt ladepunkt. Hvis en større by har 10 elbiler uden mulighed for hjemmeopladning, vil denne by ikke have behov for 10 ladepunkter, idet sandsynligheden for, at alle ejere vil lade samtidigt, vil være meget mindre.

Tabel 6 nedenfor viser den komplette liste over hvordan de forskellige kommuner rangerer sig ift. ladetilgængelighed.

TABEL 5: RANGERING AF HVILKE KOMMUNER DER LIGGER FORREST MED UDRULNINGEN AF LADESTANDERE

Rangering	Kommuner	ladepunkter	Indikator for ladetilgængelighed
1	Frederiksberg	57	34,40
2	Assens	12	34,36
3	København	264	33,67
4	Skanderborg	18	33,06
5	Sønderborg	27	31,79
6	Aabenraa	12	29,98
7	Holbæk	18	29,28
8	Nyborg	11	26,60
9	Thisted	17	25,94
10	Greve	9	25,70
11	Vesthimmerlands	13	25,50
12	Holstebro	15	24,84
13	Horsens	18	23,30
14	Tårnby	16	22,55
15	Aarhus	77	22,52
16	Guldborgsund	13	21,87
17	Vordingborg	11	21,37
18	Randers	25	20,87
19	Svendborg	13	19,45
20	Slagelse	15	19,30
21	Esbjerg	17	19,22
22	Viborg	16	18,98
23	Ringsted	8	18,85
24	Roskilde	20	18,31
25	Høje-Taastrup	11	18,03
26	Gentofte	18	17,74
27	Kolding	21	17,28
28	Hørsholm	6	16,91
29	Vejle	27	16,22
30	Hjørring	13	15,30
31	Mariagerfjord	8	15,23

Rangering	Kommuner	ladepunkter	Indikator for ladetilgængelighed
32	Tønder	14	14,89
33	Hillerød	10	14,85
34	Fredericia	8	14,03
35	Sorø	4	13,97
36	Silkeborg	16	13,50
37	Frederikssund	8	13,14
38	Kalundborg	6	13,07
39	Lyngby-Taarbæk	11	13,06
40	Aalborg	36	11,86
41	Næstved	8	11,58
42	Frederikshavn	12	11,30
43	Ringkøbing-Skjern	18	11,30
44	Herning	11	11,28
45	Hvidovre	8	11,02
46	Odense	27	10,98
47	Haderslev	8	10,28
48	Rudersdal	6	9,73
49	Odsherred	4	9,51
50	Fredensborg	6	9,07
51	Favrskov	4	8,66
52	Gribskov	5	8,30
53	Faxe	3	7,72
54	Helsingør	6	6,41
55	Norddjurs	3	5,45
56	Ishøj	3	5,42
57	Hedensted	2	4,47
58	Skive	2	3,80
59	Brøndby	2	3,77
60	Varde	5	2,72
61	Faaborg-Midtfyn	1	2,58

Appendiks C: Eksempler på elbilstrategier, vejledninger mv.

[Har din kommune en elbil-strategi? Få svaret her FDM](#)

Andre kommuner med strategier for elbil-strategi

Københavns Kommune: [28000014-40843406-1.pdf \(altinget.dk\)](#)

Energistyrelsen: Sektornotat Transport: https://ens.dk/sites/ens.dk/files/Basisfremskrivning/4a_kf21_sektornotat_-_transport.pdf

Esbjerg Kommune: [Bilag-1.-Strategi-og-handlingsplan-for-ladeinfrastruktur-i-Esbjerg-Kommune.pdf \(elbilviden.dk\)](#)

Helsingør Kommune: [ladestanderstrategi-juni2021_adlegacy.pdf \(helsingor.dk\)](#)

Skive Kommune: [Handleplan for ladeinfrastruktur_V1_mavg_21042021.indd \(elbilviden.dk\)](#)

Furesø Kommune: [Rapport \(furesoe.dk\)](#)

Tårnby Kommune: [Strategi for Ladeinfrastruktur 2021-2030 \(regionh.dk\)](#)

Aarhus Kommune: Strategi for ladeinfrastruktur nævnt i aktuell klimahandlingsplan. Er tllsynelandende på vej med

en ny strategi for tank- og ladeinfrastruktur. Skal behandles i byrådet i foråret xx

Region H's vejledning til kommuner: [Vejledning til kommuner \(regionh.dk\)](#)

[Visioner og anbefalinger til Danmark som et digitalt foregangsland \(kl.dk\)](#)