



Foto: Rudy Hemmingsen



Strategi for udvikling af ladeinfrastruktur til elbiler i Helsingør Kommune

- inklusiv retningslinjer for administration på offentlige vejarealer

Indledning

Helsingør Kommune har med *Vision 2030* sat den politiske retning for, at vi skal træffe bæredygtige valg og handle klimavenlig i kommunen. Dette skal blandt andet ske ved at tage klimahensyn, når vi planlægger fremtidens transport.

Ambitionerne i Vision 2030 er implementeret med *Plan for klima og bæredygtighed 2020-2030 i Helsingør Kommune*, hvor målsætningen er at nedbringe CO₂ udledningen pr. indbygger i kommunen til 1.7 tons CO₂/år. Her vil fokus på bæredygtig transport være centrale for at komme i mål. Den transport, som ikke kan afvikles til fods, på cykel eller kollektivt skal således understøttes i at kunne være fossilfri.

En god infrastruktur for ladestandere til elbiler er afgørende for, at bilister tør tage valget og skifte til elbil. En strategi for udbygning af ladeinfrastrukturen vil understøtte den nødvendige omstilling af personbiler til fossilfri transport.

Helsingør Kommune sikrede med DK2020 tilslutningen i december 2021, at den ambitiøse klima- og bæredygtighedsplan også lever op til de internationale mål for reduktion i CO₂ udledning. De internationale mål er vedtaget af 196 medlemslande i FN's klimakonvention i 2015 – også kaldet Parisaftalen.

Regeringen har også fokus på at nå Parisaftalens mål og indgik en bred aftale om en klimalov i 2019. Klimaloven lovfæster 70 procent reduktionsmålet og forpligter den nuværende og fremtidige klimaministre til konkret handling.

Regeringen har endvidere nedsat en kommission for grøn omstilling af personbiler i foråret 2019, den såkaldte Eldrup Kommission. Kommissionens arbejde er opdelt i to rapporter. Kommissionens første delrapport, "Veje til en grøn bilbeskatning" blev offentliggjort i september 2020, og anden delrapport "Veje til en veludbygget ladeinfrastruktur" blev offentliggjort i februar 2021. Sidst nævnte rapport inkluderer en række anbefalinger i forhold til at styrke kommunernes rolle og muligheder for at bidrage til udbygningen af offentlig ladeinfrastruktur. Den måde disse anbefalinger bliver implementeret i lovgivningen vil være afgørende for, at kommunerne kan spille en aktiv rolle i at sikre ladeinfrastrukturen lokalt.

I foråret 2020 udsendte Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen en Ladestanderbekendtgørelse, hvori der fastsættes rammer for etablering af ladestandere ved offentlige bygninger. Disse rammer forpligtiger Helsingør Kommune til at etablere ladestandere ved en række kommunale bygninger frem mod 2025.

Hvordan vil Helsingør Kommune gribe det an?

Udvikling af ladeinfrastrukturen i Helsingør Kommune er afhængig af et godt samspil mellem mange aktører. Helsingør Kommune ønsker med denne strategi, at tage et strategisk ansvar for at alle relevante aktører sammen får udviklet et godt netværk af offentlig tilgængelige ladepunkter i kommunen. Der skal løbende være fokus på en udvikling af netværket af ladepunkter med afsæt i den teknologiske udvikling og efterspørgslen hos borgere, pendlere og turister.

Behovet for ladepunkter vil udvikle sig løbende i de kommende år.

Med strategien sættes fokus på hvilke særlige indsatser, der kan sætte skub i udviklingen i Helsingør Kommune. Strategien tager afsæt i, at der primo 2021 fortsat er meget snævre rammer for, hvad kommunen kan, når det kommer til etablering af offentligt tilgængelig ladeinfrastruktur. Strategien giver dog Helsingør Kommune en klar køreplan, når den nationale regulering på området ændres i forhold til kommunens mulighed for udbud af ladeinfrastruktur på offentlige p-arealer.

Der vil samtidig være behov for at revidere strategien, hvis der åbnes op for en mere fleksibel udnyttelse af ladeinfrastruktur finansieret af kommunen, der i dag kun må anvendes til kommunens egen bilflåde.

Forud for Byrådets endelig godkendelse af denne strategi, har der været inviteret til dialog og samarbejde med relevante parter.

Juridiske rammer for kommunens bidrag til etablering af ladeinfrastruktur

Kommunalfuldmagten giver kommunen hjemmel til at opsætte og drive ladeinfrastruktur på egne matrikler og til brug for de elbiler, som indgår i den kommunale flåde.

Kommunen har ikke hjemmel til selv at etablere og drive ladeinfrastruktur i det offentlige rum eller til at tilgodese bestemte persongrupper, fx ansatte eller gæster. Dette er begrundet i kommunalfuldmagten, der forhindrer kommunen i at bedrive erhvervsmæssig drift eller give støtte hertil.

Kommunen kan via Vejlovens §80 give tilladelse til at en privat operatør opsætter og driver infrastruktur på de offentlige vejarealer.

EU's bygningsdirektiv fastsætter en række krav til medlemslandenes etablering og forberedelse af ladeinfrastruktur. I Danmark er de krav udmøntet i Ladestanderbekendtgørelsen, hvor der stilles flg. krav:

Type af bygning og type af byggearbejde	Krav
Ny beboelsesbygning med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle parkeringspladser til ladestander
Ny bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte af parkeringspladserne
Beboelsesbygning, der gennemgår større renovering, med mere end 10 parkeringspladser	Forberedelse af alle parkeringspladser til ladestander
Bygning, der ikke er beboelsesbygning, der gennemgår større renovering, med mere end 10 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander og forberedelse af mindst hver femte parkeringsplads
Eksisterende bygning, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 20 parkeringspladser	Installation af mindst 1 ladestander

Der stilles således krav til opsætning af og forberedelse af ladeinfrastruktur i forbindelse med kommunale bygninger. Ladeinfrastrukturen må ifølge lovgivningen alene anvendes til kommunens egne køretøjer, og kan dermed ikke indgå i det offentlig tilgængelige ladenetværk.

Kommunen kan i følge planloven planlægge for ladeinfrastruktur og reservere areal til det, men der er ikke hjemmel til at stille krav om etablering af ladeinfrastruktur. Der pågår i 2021 en evaluering af planloven, hvor kommunernes mulighed for at stille krav om bæredygtig mobilitet indgår.

Kommunen har hjemmel til at bruge parkeringsreguleringen mere aktivt i forbindelse med at fremme udbredelsen af elbiler.

Fakta om ladestander typer

Normale ladestandere:

- Står steder, hvor biler holder parkeret i længere tid ad gangen (lejligheder, arbejdspladser, shopping centre etc.)
- Ses ofte på gadeplan i de store byer
- De mest almindelige ladestandere
- To biler kan lade ved en stander
- Lader med 11-22 kW
- Der benyttes et type 2 kabel, som bilisten selv medbringer

Hurtig ladestandere

- Står steder, hvor biler holder parkeret i ca. en time
- Tidligere ved motorveje og forventes fremover mere ved fastfood restauranter, biografer, indkøbscentre etc.
- Ses ind i mellem i bybilledet
- Lader med 43-50 kW
- Kabler sidder fastmonteret på standeren

Lynladestandere

- Ved motorvejen
- Findes, hvor biler kun kommer for at få strøm fx ved tankstationer og rastepladser
- Ses sjældent i bybilledet, men kan findes på tankstationer, ved lufthavne. Bruges til fx ladning af taxier.
- Lader med 100-350 kW
- Kabel monteret på stander

Batterilevetiden på en elbil forlænges ved det man populært kalder en sjat-opladning, og det forventes, at de nye elbilers rækkevidde fortsat vil øges støt, og der er således ikke behov for, at alle elbiler oplader fuldt på daglig basis.

Prognose for udviklingen af elbiler i Helsingør Kommune

Elbiler i Helsingør Kommune 2021. Primo 2021 er der registreret 405 elbiler og 371 plugin hybridbiler i Helsingør Kommune.

Prognosen for udvikling i antallet af elbiler i Helsingør Kommune frem mod 2030¹ peger på en stigning til ca. 11.000 elbiler svarende til ca. 37 % af bilparken.

CO₂ udledningen fra privatbilisme i Helsingør Kommune udgjorde i 2019 ca. 39.000 tons CO₂, hvilket svarede til 19% af den samlede CO₂ udledning i Helsingør Kommune².

Hold dig løbende opdateret - på www.elbilviden.dk opdateres løbende med relevante informationer i tilknytning til elbiler. Siden er målrettet private, erhvervsmæssige og offentlige interessenter.

Transportvaneundersøgelsen - Helsingør Kommune 2019

1.04 biler pr husstand
42,62 kørt km pr. bil pr dag
66 % parkerer på egen grund
21 % parkerer ved ejendom
13 % parkerer ved vej

¹ DEA/DTU rapporten "Sådan skaber Danmark Grøn infrastruktur til én million elbiler, november 2019

² Helsingør Kommune - CO₂ kortlægning som geografisk område 2019

1. Udvikling af lademuligheder på offentlige p-arealer

Prognosen for Helsingør Kommune peger på, at der i 2030 vil være i størrelsesordenen ca. 11.000 elbiler³ i kommunen. Dermed vil kommunens borgere og besøgende i kommunen i stigende grad forvente, at de kan oplade, når de er på farten eller på deres arbejdsplads i kommunen. De borgere, som ikke har mulighed for privat opladning på egen grund, vil være 100% afhængige af mulighederne for opladning på de offentlige parkeringsarealer eller ved andre offentligt tilgængelige ladestandere, når de er hjemme, på indkøb, besøgende eller på arbejde.

Der er i dag ikke lovmæssige hjemmel til, at Helsingør Kommune kan etablere ladestandere på de offentlige parkeringspladser eller andet offentlig vejareal. For at imødekomme udbredelsen af el-biler i kommunen og for at have et generelt højt servicetilbud til borgerne, de handlende, arbejdspladser og de besøgende, ønsker Helsingør Kommune, at sikre en strategi for etableringen af lademuligheder på de offentlige parkeringspladser.

Skal strategien realiseres, kræver det dog, som anbefalet af Eldrup Kommissionen, at der tilvejebringes et lovgrundlag, der giver kommunen hjemmel til at udbyde etablering af ladestandere på de kommunalt ejede offentlige parkeringsarealer.

Helsingør Kommune må ikke selv etablere/eje eller finansiere ladestandere opsat på offentlig vejareal. Helsingør Kommune kan dog indgå en aftale med private ladeoperatører, hvor der gives tilladelse i henhold til vejloven om etablering af ladestandere (se afsnit 4, *Administration af henvendelser*).

Udviklingen af ladepunkter bør ske i en trinvis proces i synergi med de private tiltag, og så der kan tages hensyn til den teknologiske udvikling.

Strategien bygger på 3 udviklingstrin for etablering af ladepunkter.

1. Etablering af ca. 120 ladepunkter på offentlige p-pladser på kort sigt.
2. Udvidelse til ca. 280 ladepunkter på offentlige p-pladser.
3. Slutmålet er etablering af ca. 380 ladepunkter på offentlig tilgængelige p-pladser, hvilket svarer til, at hvert ladepunkt skal servicere ca. 29 elbiler 2030.

Hvis der parallelt med etableringen af ladeinfrastruktur på offentlige p-arealer også sker en væsentlig udbygning af kapaciteten ved almen boligforeninger og en række private aktører, vil der ikke være brug for at aktivere alle udviklingstrin via kommunalt udbud.

Med udgangspunkt i overstående udviklingstrin er de offentlige parkeringspladser blevet gennemgået, og der er udarbejdet et forslag til fordeling af ladepunkter i kommunen. Placering af ladepunkterne er baseret på en samlet vurdering af behovet for beboerne i etageejendomme, handlende, arbejdspladser og besøgende i/til kommunen. Strategien skal ses som en fleksibel ramme for placering af ladepunkter, der kan udvikle sig og være på forkant i forhold til efterspørgsel. Offentlige p-pladser, hvor der planlægges ladepunkter kan ses på nedenstående kort og i bilag 1 fremgår udviklingstrinene for udbygning af ladepunkter på de respektive p-arealer.

Der er taget udgangspunkt i, at borgere efter parkering af deres elbil er villige til at gå 400 meter til deres mål, dvs. til indkøb, arbejdsplads, turist attraktion eller tilbage til egen bolig. Afstanden svarer til principperne, der anvendes i forbindelse med vurdering af tilgængeligheden til offentlig transport.

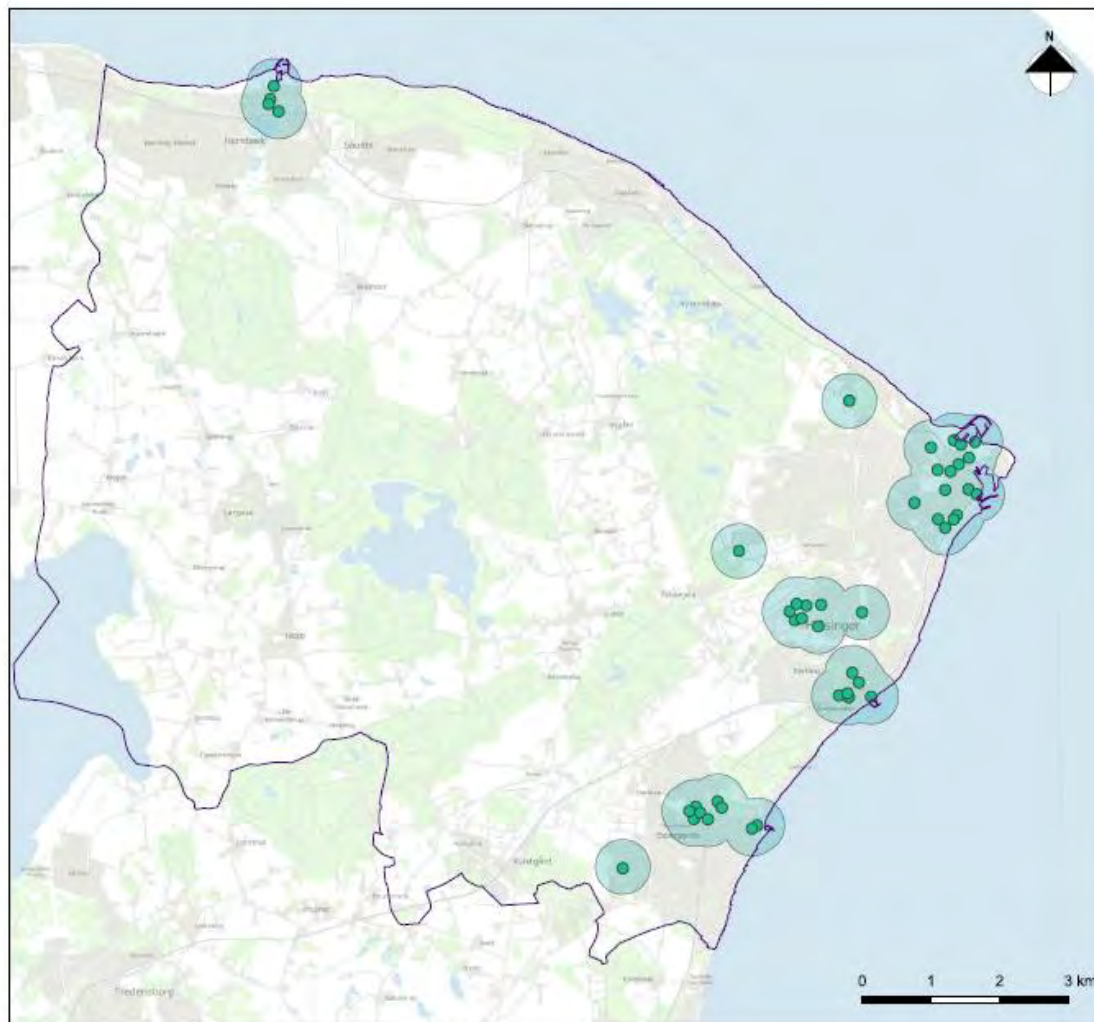
Det vurderes, at Helsingør Kommune i stor udstrækning kan dække behovet for lademuligheder via de offentlige parkeringspladser. Der er en forholdsvis god fordeling af offentlige parkeringspladser med flest muligheder i og omkring indre Helsingør By. Det er også her, hvor der er det største behov pga. mange boliger, der ikke har egne parkeringsmuligheder samtidig med, at der er mange tilbud i form af indkøb og kultur. Med forslaget til fordeling af ladepunkter på de offentlige p-arealer sikrer man også, at turisterne til de store kulturinstitutioner og strande også vil opleve en god tilgængelig ladeinfrastruktur.

³ DEA/DTU rapporten "Sådan skaber Danmark Grøn infrastruktur til én million elbiler, november 2019

Ambitionsniveauet i trin et er et minimumsniveau og anmodninger om etablering af et større antal ladepunkter vil som udgangspunkt blive imødekommet. Ambitionsniveauet for udviklingen vil blive revurderet i forbindelse med de varslede lovændringer.

Helsingør Kommune har med denne strategi skabt et grundlag til at gå i dialog med en række private udbydere om en trinvis etableringsplan for kommunen, så snart den nationale regulering giver kommunerne hjemmel hertil. I denne dialog vil også indgå, hvilke typer af ladestandere, der skal etableres hvor.

Offentlige p-pladser med 20 eller flere p-pladser



P-pladser - off regi

- Off p-plads - Kommunalt drevet med flere end 20 p-pladser
- 400m fra off P-pladser med kom. drift

(se også zoomkort for de forskellige byområder i bilag 4)

Parkeringsregulering af p-pladser med lademulighed

Helsingør Kommune vil forbeholde parkeringspladser med ladestander på det offentlige vejareal til elbiler og plug in-hybridbiler. Det er dog ikke muligt at stille krav om, at bilen skal være under opladning ved parkeringen.

Kommunen vil desuden indrette parkeringsreglerne på en måde, som sikrer, at det er kommercielt attraktivt for ladeoperatøren at være til stede/investere i ladeinfrastruktur og som sikre en optimal tilgængelighed for brugerne. Der kan f.eks. indføres en tidsbegrænsning, så der er mulighed for at foretage en fuld opladning, men som samtidigt skaber incitament til, at elbilen flyttes efter endt opladning, og derved skaber de bedst mulige forudsætninger for en optimeret udnyttelse af ladeinfrastrukturen.

Parkeringsrestriktioner skal godkendes af politiet.

Kort sagt – Helsingør Kommune ønsker, at sikre en balanceret strategi for etablering af ladestander på offentlige parkeringspladser og offentlig vejareal, hvor etablering af lademuligheder sikres i hele kommunens geografi.



2. Samspil med erhvervslivet

Udbygning af offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur i Helsingør Kommune bør ske i tæt samspil med erhvervslivet for at sikre en infrastruktur, hvor der er en god sammenhæng. Ladestanderne på offentlige parkeringspladser skal støtte op omkring tilgængeligheden til detailhandlen, og de privat etablerede ladestander ved bl.a. indkøb og tankstationer bør indgå i en samlet offentlig tilgængelig infrastruktur.

Særligt Helsingør bykerne, Espergærdecentret og Prøvestenscentret, som ligger ved offentlige p-pladser, vil være afhængig af kommunens strategi herfor (beskrevet i afsnittet "Udvikling af lade muligheder på offentlige p-arealer").

Kommunens øvrige butikcentre, dagligvarebutikker og tankstationer har private p-pladser, som typisk er forbeholdt kunder i forbindelse med indkøb og dermed offentlig tilgængelige.

Detailhandlen i Helsingør Kommune

Helsingør Kommune er karakteriseret af hovedbyen Helsingør med en stærk bykerne og flere bydels- og lokalcentre (se bilag 2). Byen tiltrækker foruden sine egne borgere og borgere fra de omkringliggende kommuner også besøgende fra Sverige og turister generelt.

Foruden Helsingør har Espergærde og Hornbæk også væsentlige bymidter med attraktive centermiljøer. Herudover er der en række mindre bysamfund med lokalcentre og enkeltstående dagligvarebutikker.

El-ladestander i forhold til detailhandlen

Som supplement til bycentre og butikcentre, har Helsingør Kommune en lang række enkeltstående dagligvarebutikker (Aldi, Fakta, Føtex, Irma, Kvickly, Lidl, Netto, Rema1000, Super Brugsen og Spar) med private parkeringsarealer. I hvilken takt disse kæder planlægger at udbygge parkeringsfaciliteter til kunderne, med mulighed for opladning, er på nuværende tidspunkt usikkert.

I de lokalsamfund, som betjenes af enkeltstående dagligvarebutikker og lokalcentre, vil en dialog med de enkelte butikker om etablering af ladeinfrastruktur være vigtig, for at opnå en bredere dækning for hele kommunen.

Det vurderes, at afstanden for detailhandlen i forhold til, hvor langt man er villig til at gå, for at oplade sin elbil er forholdsvis lille. Ved handlen i dagligvarebutikker, udvalgswarebutikker og butikker med særligt pladskrævende vare vil man gerne parkere, så tæt som muligt, hvorved en afstand på mellem 100 – 200 m vil være optimal.

Tankstationer

Primo 2020 er der 16 tankstationer i Helsingør Kommune spredt på 8 forskellige kæder: Circle K, F24, INGO, Oil! Tank & Go, OK, Q8, Shell og Uno-X.

På nuværende tidspunkt har Shell på Kongevejen etableret mulighed for hurtig ladning og Circle K på Kongevejen 24-26 har etableret en almindelig ladestander.

Kæderne Circle K, OK, Q8 og Shell har udmeldt, at de vil sætte hurtigladere op på en lang række af deres tankstationer. De konkrete udrulningsplaner er ikke tilgængelige endnu. Tankstationerne vil være et væsentlig bidrag til den samlede infrastruktur, da mange af tankstationerne er placeret ved hovedfærdselsårer, og da der vil være fokus på at tilbyde hurtig ladning.

Turisme – Hoteller og kulturinstitutioner

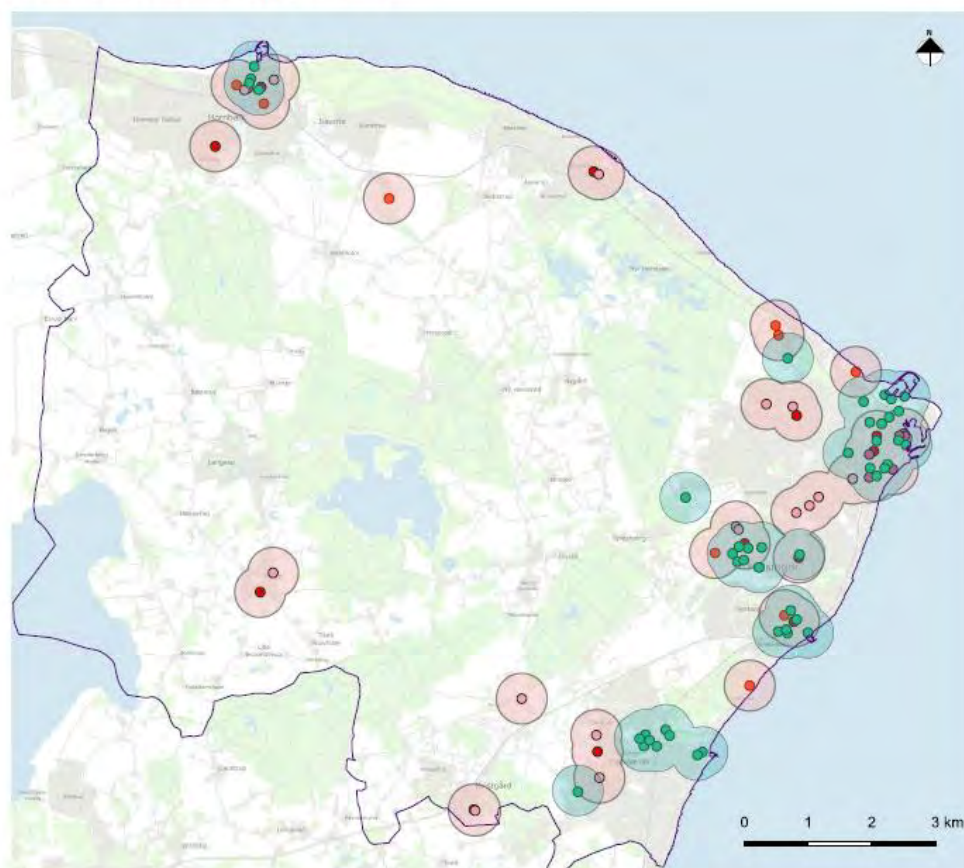
Turisters besøg i kommunen, skal understøttes af et godt netværk af ladestandere, så besøg på kulturinstitutioner kan ske uden ekstra besvær i forhold til opladning af bilen undervejs.

Overnattende turister i kommunen, vil i stigende grad efterspørge mulighed for opladning af elbil.

Flere hoteller har allerede etableret lademuligheder og det må forventes, at der løbende vil ske en yderligere udbygning af mulighederne for opladning i forbindelse med overnatning.

Kort sagt – Helsingør Kommune vil gerne, ved løbende dialog med erhvervslivet sikre, at infrastrukturen for offentlig tilgængelig ladestandere udbygges. Det bør ske så ladestanderne på offentlige parkeringspladser støtter op omkring tilgængeligheden til detailhandlen og kulturinstitutioner og, hvor de privat etablerede ladestandere ved bl.a. indkøb, turistattraktion og tankstationer indgår i en samlet offentlig tilgængelig infrastruktur for kommunens borgere og besøgende.

Ladestandermuligheder



P-pladser off. regi

- Kommunal ejendom
- ◆ Institution
- ◆ Skole
- Off. p-plads
- 400m zone fra off. ejendom og p-pladser

P-pladser - privat regi

- Indkøb
- Privatejet p-plads
- Tankstation
- Hotel med egen p-plads
- 400m zone fra p-pladser i privat regi

3. Strategisk samarbejde med boligforeninger

De almene boliger udgør ca. 27 % af kommunens boligmasse. Beboernes mulighed for valg af bæredygtig transport er afhængig af en fælles udbygning af fx ladeinfrastruktur, delebilsordninger, etablering af cykelparkering mv.

Udbygningen af ladeinfrastruktur på de offentlige parkeringsarealer vil kun i mindre grad kunne dække det kommende behov for opladning af elbiler for beboerne i de almene boligafdelinger, da der i de fleste tilfælde vil blive for lang gåafstand mellem bopæl og offentlige ladestander.

Rammerne for udbygning af ladeinfrastruktur ved boligbyggeri

Rammerne for udbygningen af ladeinfrastrukturen er fastsat i Ladestanderbekendtgørelsen.

Her stilles der krav om, at

- nybyggeri af beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser skal forberede alle parkeringspladser til ladestander
- beboelsesbygninger med mere end 10 parkeringspladser, der gennemgår en større ombygning, skal forberede alle ombyggede parkeringspladser til ladestander, hvis ombygningen også omfatter bygningens og/eller parkeringspladsernes elektriske infrastruktur.

Der er ikke lovmæssige krav om etablering af ladeinfrastruktur ved eksisterende boligbyggeri, hvor der ikke skal ske ombygninger.

Almene boliger bliver mere attraktive med et øget fokus på grøn mobilitet

Den øgede klimabevidsthed i befolkningen og produktionen af flere elbiler mellem 200.000 og 300.000 kr., vil gøre det mere sandsynligt, at der også kommer en øget efterspørgsel på ladestander i de almene boligafdelinger.

Boligafdelingerne fik i september 2020 mulighed for at beslutte, om de vil etablere og drive ladestander ved boligafdelingens parkeringspladser for de beboere, der har elbiler.

Ladestanderbekendtgørelsens krav om forberedelse indebærer alene, at der trækkes tomrør eller kabelbakker til senere fremføring af kabler til ladestander.

Skridtet fra forberedelse til etablering kan blive for stort for de enkelte boligafdelinger, hvis der ikke udvikles økonomisk holdbare driftsmodeller. Fx bliver det helt centralt, at etablering af ladestander ikke medfører væsentlige ekstra huslejeudgifter for den andel af beboerne, der ikke kommer til at bruge ladestanderne.

Helsingør Kommune startede i 2020 projektet *"Klimapakke til boligafdelinger"*, hvor der bl.a. er udarbejdet konkrete case-beregninger for etablering af ladeinfrastruktur på fælles parkeringsarealer.

Vejen til boligafdelingerne går gennem boligorganisationerne

For at fremme den grønne mobilitet mest muligt i boligafdelingerne er der brug for en effektiv organisering af arbejdet.

Der er en del ressourcestærke og velorganiserede boligafdelinger i Helsingør Kommune.

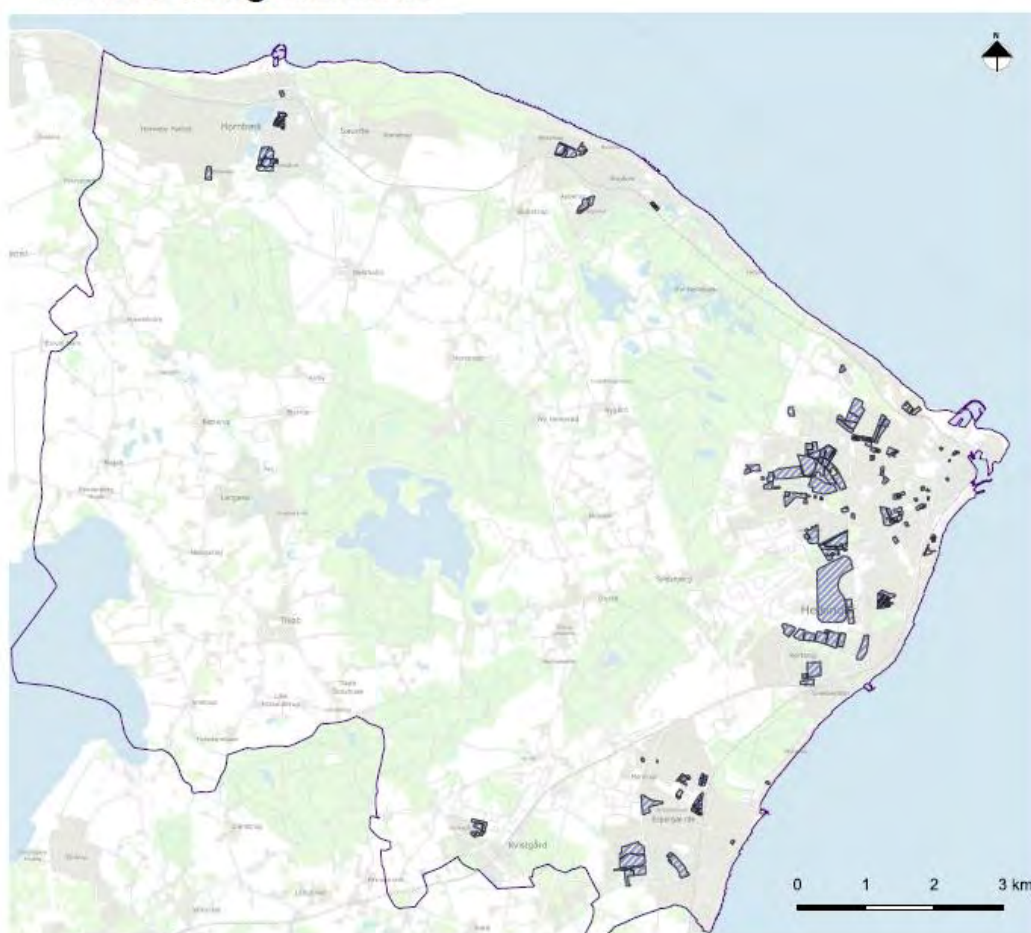
Helsingør Kommune har gode erfaringer fra samarbejdet med boligorganisationerne på en række andre områder. Det er også boligorganisationerne, der har de administrative og økonomiske ressourcer, der bliver

afgørende for, om boligafdelingerne vil opleve det som meningsfuldt og overskueligt at træffe beslutning om at etablere ladestandere på deres parkeringspladser. Vejen til en bredere og mere omkostningseffektiv udrulning, vil gå gennem et tæt og forpligtende samarbejde med boligorganisationerne.

Helsingør Kommune vil derfor søge at indgå en aftale om et strategisk partnerskab med alle relevante boligorganisationer i kommunen om, at fremme den grønne mobilitet i boligorganisationernes afdelinger. Bl.a. skal partnerskabsaftalen søge at adressere, hvilke vilkår for grøn mobilitet kommunen hensigtsmæssigt kan indarbejde i de kommende års godkendelser af støtte til henholdsvis nybyggeri og renovering af almene boligafdelinger.

Kort sagt – Helsingør Kommune ønsker, at etablere et strategisk partnerskab med boligorganisationer i kommunen om at fremme den grønne mobilitet i boligorganisationernes afdelinger.

Almene boligselskaber



 Almene boligselskaber

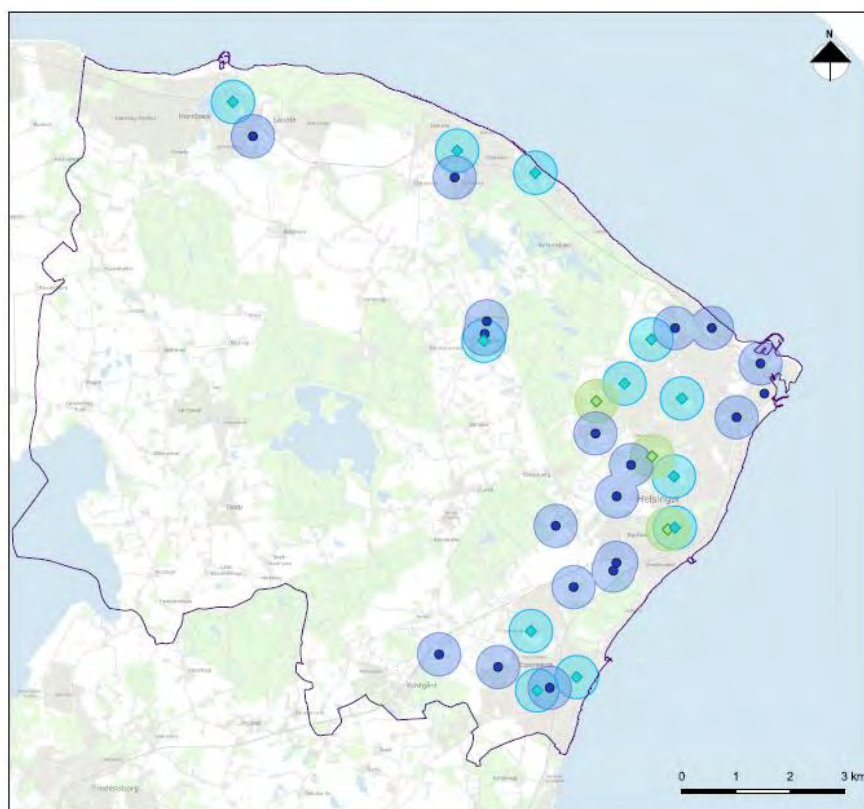
4. Helsingør Kommunes indsats efter Ladestanderbekendtgørelsen⁴

Ladestanderbekendtgørelsen indeholder krav om, at der i tilknytning til visse typer af bygninger skal ske forberedelse til og/eller etablering af ladestander til elektriske køretøjer. I forhold til Helsingør Kommunes ejendomme er nedenstående krav fra bekendtgørelsen relevante:

- Eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygning, med mere end 20 parkeringspladser tilknyttet skal have installeret mindst én ladestander inden 1. januar 2025.
- Ny byggeri og større ombygninger af eksisterende bygninger, der ikke er beboelsesbygning, og har mere end 10 parkeringspladser tilknyttet, skal have installeret mindst én ladestander, og der skal ske forberedelse til, der kan etableres ladestander på mindst hver femte parkeringsplads.

Helsingør Kommune har 26 eksisterende ejendomme med flere end 20 parkeringspladser tilknyttet matriklen, som påvirkes af bekendtgørelsen, og de skal have etableret mindst én ladestander inden 1. januar 2025.

Offentlig ejendomme med 20 eller flere p-pladser



P-pladser off. regi

- | | |
|--------------------|---------------------------------------|
| ● Kommunal ejendom | ■ 400m zone fra p-pladser off ejendom |
| ◆ Institution | ■ 400m zone fra daginstitution |
| ◆ Skole | ■ 400m zone fra skoler |

⁴ Ladestanderbekendtgørelsen - <https://www.retsinformation.dk/eli/lta/2020/181>

Der er pt. vedtaget 4 ombygninger samt 3 nybyggerier på og af ejendomme frem til budget 2024, som påvirkes af bekendtgørelsen, og hvor der skal etableres mindst én ladestander samt ske forberedelse til etablering af ladestander på hver femte parkeringsplads, der er tilknyttet ejendommen.

Administrationen har lavet et udkast til plan for indfrielsen af forpligtelsen hen over budgetårene 2022-2024, som vil indgå i budgetforhandlingerne for 2022. I planen er der taget udgangspunkt i, at etablere ladestander ved de ejendomme, som har tjenestebiler tilknyttet først, og sidst ved de ejendomme, hvor der anses mindst mulighed for udnyttelse af ladestanderne med kommunale tjenestebiler.

Alene at indfri forpligtelsen vil koste omkring 5 mio. kr. fordelt på budgetårene 2022-2024 (se udkast til plan i bilag 3).

I forbindelse med udbud af ladeinfrastruktur vil kommunen stille krav om, at overskudskapacitet på ladestanderne på kommunens matrikler kan gøres offentlig tilgængelig for borgere, så snart lovrammerne muliggør det.

Kort sagt – Helsingør Kommune ønsker, at opfylde kravene i Ladestanderbekendtgørelsen ved at fordele etableringsomkostningerne over 3 budgetår, og så matrikler med tilknyttet bilflåde prioriteres først.



5. Omstilling af egen flåde

Byrådet i Helsingør Kommune vedtog i december 2019 en Plan for Klima og bæredygtighed i Helsingør Kommune 2020-2030. Heri er fastsat et mål om, at mindst 50% af kommunens bilpark i 2030 skal være baseret på el eller brint. Dette mål implementeres ved, at der ved køb/leasing af kommunale biler vælges el- eller brintbiler (med mindre merprisen overstiger 20%).

Dette mål er bekræftet og styrket i forbindelse med Helsingør Kommune i efteråret 2020 indgik en Klimaaftale med Transportministeren om grøn kollektiv trafik, hvor der er tilføjet et mål om, at minimum 75% af ny-leasede og ny-indkøbte kommunale vejgående køretøjer skal anvende et CO₂-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2030.⁵

Oversigt over kommunens biler fordelt på type og center:

Centre	Personbiler (heraf el)	Minibusser og busser	Små varebiler <2,5 ton (heraf el)	Store varebiler/lastbiler (>2,5 ton)
BLV	1		6 (1)	
BUF	2	4		
DSF	4	10	1	3
KEPO			1	3
JBT				
SO	68	4		
SSI	8	12		5
ØE	27 (5)		4	11
Beredskabet	7	1	1	15

Status for omstilling af egen flåde

Center for Økonomi og Ejendomme har besluttet, at fremskynde omstillingen af den vognpark, som er tilknyttet centeret i forhold til Klimaplanens målsætning om 50 % af kommunens egne biler er el biler i 2030. Det drejer sig om 26 personbiler, som stilles til rådighed for administrationens ansatte, der kan bookes til tjenestekørsel, samt yderligere 18 biler, som primært er varebiler, som er allokeret til driften på ejendomsområdet. For disse biler er ambitionen, at 50 % af vognparken er elbiler ved udgangen af 2024.

En 50 % konvertering af flåden skal ske i takt med udløb af leasing aftaler eller udskiftning af udtjente køretøjer. Leasingaftaler løber 4-6 år, mens købte biler har en længere brugsperiode.

Hjemmeplejen står for den største andel af biler, og der er en særlig udfordring i forhold til sikre, at en omstilling af bilflåden kan ske uden en ekstra belastning af logistikken på området. Samtidig er hjemmeplejens kontor og parkering etableret på lejede arealer, hvilket giver ekstra udfordringer i forhold til etablering af infrastruktur under de eksisterende kommunale rammer.

For at skærpe opmærksomheden på løbende at udnytte mulighederne for omstilling af bilflåden, vil kommunen indføre en "følge eller forklar"-model, som sikrer, at kommunen ved ny indkøb eller leasing forholder sig til, om det er teknisk og økonomisk muligt, at udskifte til et køretøj med fossilfri brændstof.

⁵ <https://www.trm.dk/publikationer/2020/klimasamarbejdsaftaler-om-groen-kollektiv-trafik/>

Kort sagt – Helsingør Kommune arbejder vedholdende med omstillingen af egen bilflåde. For at skærpe opmærksomheden på omstilling af egen bilflåde, så indføres en "følg eller forklar" model for anskaffelse af nye køretøjer.

6. Potentiale i tilbud til medarbejdere

Helsingør Kommune har godt 5000 medarbejdere, som i det daglige er fordelt på mange arbejdspladser i kommunen. Alle disse medarbejdere er i det daglige med til, via deres adfærd og arbejdsindsats, at nedsætte kommunen klimaaftryk ved en mere klima og bæredygtig adfærd.

For flere og flere fylder klimabevidstheden også privat, og der kommer stigende fokus på bl.a. grøn pendlertransport.

Forudsætningen for grøn mobilitet er, at man helst skal 1) gå og cykle og 2) tage offentlig transport og hvis man skal tale privatbilisme så kommer 3) elbiler, og gerne ved brug af samkørsel. Transportsektoren er den mest fossil-afhængige sektor, og det er derfor vigtigt at understøtte omstillingen bredt.

For at sikre, at Helsingør Kommune i fremtiden også er en attraktiv arbejdsplads kan trygheden i, at elbilen kan oplades mens man er på arbejde, være et vigtigt element.

Lovgivningsrammerne primo 2021

Kommunen må i dag ikke bekoste etablering af ladeinfrastruktur, der stilles til rådighed for medarbejderne eller offentligheden i al almindelighed.

Ladestanderne, som kommunen er forpligtiget til at etablere i forlængelse af Ladestanderbekendtgørelsen, må således kun anvendes til kommunens egen bilflåde og ikke af medarbejdere.

Hvis nye muligheder opstår

Hvis lovgivningen ændres, således at kommunen har mulighed for at stille ladeinfrastruktur til rådighed for medarbejdere mod egenbetaling, så vil der opstå nye muligheder for Helsingør Kommune som arbejdsgiver.

Kommunen vil kunne dele eksisterende ladestanderne, som anvendes til egen flåde eller etablere nye ladestanderne, hvor medarbejderne i begge tilfælde selv betaler det aktuelle forbrug.

Udrulningen af supplerende ladeinfrastruktur til medarbejdere bør baseres på en nærmere kortlægning af medarbejdernes transportvaner på de forskellige adresser, således udrulningen tilgodeser, der hvor der er mange medarbejdere, som er afhængig af biltransport pga. placering ift. offentlig transport eller hvor der er mange medarbejdere, som pendler langt. Det er således ikke sikkert, at det er de største arbejdspladser, der har størst behov.

Etablering af ladeinfrastruktur på skoler vil kunne benyttes af medarbejdere i dagtimerne og borgere i lokalområdet om aftenen/natten og således både tilgodeser pendlere og borgere på samme tid.

Kort sagt – Helsingør Kommune ønsker, at være en attraktiv arbejdsplads, hvor grøn mobilitet understøttes ved at skabe mulighed for at oplade bilen, mens man arbejder.

7. Retningslinjer for administration af henvendelser

Vejmyndighed:

Opstilling af ladestandere medfører nye arbejdsopgaver for vejmyndigheden i form af administration af henvendelser fra og vejløstilladelser til el-bil ejere, grundejere, ladeoperatører, samt håndtering af den tilhørende drift og vedligehold af ladeinfrastrukturen. Der er derfor brug for klare retningslinjer for, hvordan disse henvendelser skal håndteres. Alle sager vil dog blive vurderet konkret.

1) Etablering af ladestandere på de offentlige parkeringspladser:

Emnet er særskilt beskrevet under "Udvikling af lade muligheder på offentlige p-arealer".

Administration af ansøgninger, tilladelser og aftaler:

- Ladeoperatører kan søge om tilladelse efter §80 i vejloven til opsætning af ladestander på offentlig vejareal.
- Skabelon for aftale i tilknytning til §80-tilladelse udarbejdes.
- Ændring af eller nye parkeringsrestriktioner skal godkendes af politiet.

2) Opsætning af offentlig ladestander ved ladeoperatør på fortov ved kantstensparkering:

Opsætning af ladestandere på fortovsareal kræver en del plads af hensyn til fremkommelighed og standerens afstandskrav til kørebanekant.

Dette pkt. omhandler administration af vejstrækninger, hvor boligejerne ikke har mulighed for opladning af bil på egen matrikel. Vejmyndigheden henviser som udgangspunkt til nærmeste offentlige parkeringsplads med lademuligheder og ellers afsøges mulighederne for opsætning på fortovsareal efter nedestående retningslinjer.

Administration af henvendelser vedrørende offentlig ladestander på fortov:

- Hvis der er en bredere efterspørgsel på offentlig ladestander på fortov, så kan der gives tilladelse til opsætning af ladeudtag ved kantstensparkering. Dette vil kræve nedgravet kabler, fortovsbredde (belægning) på minimum 1,5 m (+ ladestanders dimensioner og, at der er mere end +400 m til nærmeste offentlige parkeringsplads eller mere end +100 m til anden offentlig tilgængelig ladestander.
- Forudsætning for at placering af ladestander kan godkendes af vejmyndigheden er en placering ½ meter fra forkant fortov og 1 m fra ladestander til bagkant fortovsbelægning.
- Hvis der er en separat cykelsti/cykelbane eller planer derfor, gives der af trafiksikkerhedsmæssige hensyn afslag på opsætning af ladestander ved kantsten.
- Løse ledninger på fortov må ikke forekomme (jf. stærkstrømbekendtgørelsen).
- Ændring af eller nye parkeringsrestriktioner skal godkendes af politiet.

3) El-bil ejer/grundejer som ønsker at opsætte privat ladeudtag på egen matrikel/ejendom, men ønsker at holde på offentlig vejareal/ved kantsten under opladning (bemærk at der gælder særlige retningslinjer for indre Helsingør By afgrænset af O1, ring 1 se afsnit 4):

Håndtering af el-bil ejere med private udtage til opladning ved fortovskant, kantstensparkering er behæftet med flere udfordringer og kræver tilladelse til særlig råden over vejareal jf. §80 i Vejloven. Der forventes løbende at opstå nye teknologiske muligheder i forbindelse med opladning og retningslinjerne vil løbende blive tilpasset disse.

Løse og synlige strømførende kabler på offentlig vejareal/fortov må ikke forekomme (jf. stærkstrømbekendtgørelsen). Vejmyndigheden vurderer, at de tilgængeligheds- og sikkerhedsmæssige forhold skal sikres, så kørestolsbrugere og andre tilgængelighedsudfordrede

trafikanter uhindret kan passere på fortovet. Tildækning af kablet oven på belægningen er ikke at betragte som et tilgængelighedsmæssige tiltag, da dette kan og vil skabe en kant, der stikker op over belægningen, og/eller vil være mulig at skubbe/sparke løs. Dermed udgør kabelføringen en risiko for tilgængeligheden og trafiksikkerheden på fortovet. Det vil kræve en speciel løsning med nedgravet kabel i fortov og vil få indflydelse på den fremtidige drift og vedligehold af fortovsarealet. Hvis der gives tilladelse til privat lademulighed ved kantstensparkering, skal der indgås en aftale med den enkelte el-bilejer om betaling for en anordning (opsætning og retablering) som kan tilgodese de ovenstående forhold om tilgængelighed og sikkerhed

Administration af henvendelser (hvor alle muligheder for placering af ladeudtag på privat matrikel/ejendom er undersøgt – ejendom på sokkelgrund):

- Hvis el-bilejer har mulighed for opladning på egen grund gives der afslag.
- Helsingør Kommune kan give afslag til privat lademulighed ved kantsten, hvis de lokale forhold af fremkommeligheds- eller trafiksikkerhedsmæssige hensyn vurderes ikke at kunne overholdes.
- Hvis der er en separat cykelsti/cykelbane eller planer derfor, gives der af trafiksikkerhedsmæssige hensyn afslag på privat opladning ved kantsten.
- Der kan gives tilladelse til privat opladning ved kantsten, hvis ingen af de ovenstående forhold gør sig gældende, dog på betingelse af, at kantstensparkeringen ikke kan reserveres til den enkelte el-bilejer eller el-bil.
- Der skal fremsendes forslag til godkendelse hos vejmyndigheden indholdene en løsning på kabel-/ledningsrende i fortov.
- Der udarbejdes en aftale indeholdende krav om, at el-bilejer betaler for etablering af anordning i fortov og ligeledes på forhånd betaler for den fremtidige reetablering af fortovet. Elbilejer er ansvarlig for drifts- og vedligehold af anordning og fortovsbelægning op til anordning. Ladekablet skal trækkes i korteste direkte linje til kantsten. Ladekablet til bil må ikke ligge løst på fortov/vejareal under opladning eller efter bilen er kørt.
- El-bilejer oplyses om, at anordning i fortov er ejers ansvar og sker der f.eks. faldulykke med erstatningskrav, så er ejer erstatningspligtig.
- Hvis aftalen misligholdelse eller andre forhold gør sig gældende, herunder renovering af fortov eller andre vej-mæssige forhold, kan Helsingør Kommune til enhver tid opsige aftale med 1 måneds varsel og fjerne anordning. Elbilejer kan ikke kræve økonomisk kompensation ved fjernelse af anordning.

4) Indre Helsingør By:

Nedenfor er der udarbejdet retningslinjer for håndtering af ansøgning om etablering af lademuligheder i indre Helsingør By afgrænset af O1, ring1. Der er i retningslinjerne taget hensyn til fremkommelighed og æstetik i Helsingør indre by med de unikke historiske smalle gader, stræder og gågadearealer. Det skal sikres, at der ikke opsættes/udbreddes en tilfældig opsætning af ladestandere eller specielle anordninger på/i belægningerne rundt omkring i indre by. Med i betragtningerne er, at udviklingen for el-biler og lademuligheder udvikler sig hurtigt og en opsætning af lademuligheder i indre by kan vise sig at være overflødig om få år.

Som udgangspunkt henvises elbilejere til opladning på de omkringliggende parkeringspladser, Svingelport, Jernbanevej, Havnepladsen, Herluf Trolles Vej, Fiolgade, Lundegade, Allegade, Ny Kronborgvej ved Kulturværftet og derudover kan flere af de små p-arealer, som bl.a. i Hestemøllestrædet ved Kirken tages med som en mulighed alt efter behov. Ligesom den

kommunale del af parkeringshuset ved bycenteret, de private parkeringspladser ved Kvickly, kulpladsen m.fl. og de indre private gårde kan byde ind med lademuligheder.

Der administreres efter følgende retningslinjer i indre by afgrænset af O1 (ring1):

- Ingen ladestandere på offentlig vejareal i gågadezonerne.
- Ingen ladestandere i de smalle stræder, gader og fortove med begrundelse i især fremkommelighed og pladshensyn, men også af hensyn til æstetik, respekt for historikken i indre by m.m.
- Ingen private ladeanordninger i/over gågader, fortov og andet offentlig vejareal.

Byggeområdet – byggeloven og bygningsreglementet:

For nye rækkehuse stilles der vilkår i jf. Ladestanderbekendtgørelsen om forberedelse af ladeinfrastruktur i de givne byggetilladelser. Såfremt der er en dialog før projektet ansøges, gøres der opmærksom på kravet til ladestandere.

Når der er tale om erhvervssager og etagebyggeri er det en del af forhåndsdialogen med ansøger, som skal etablere parkeringspladser eller forberede til ladestandere. Sagsbehandlingen af disse erhvervssager sker i dialog med vejmyndigheden.

Fremtidige forespørgsler vil blive håndteret som de allerede gør i dag via forhåndsdialog og/eller vilkår i byggetilladelsen. Der er stor variation i projekterne og behov for konkret dialog.

Særlige regler for fredede og bevaringsværdige bygninger

Ved opsætning af lade-aggregater til hjemmeopladning skal boligejere med fredet eller bevaringsværdig bygning være opmærksom på, at der gælder særlige regler.

Før opsætning af lade-aggregat på fredet bygning skal der ansøges hos Slots- og Kulturstyrelsen i forhold til bygningsfredningsloven.

Før opsætning af lade-aggregat på bevaringsværdig bygning skal der ansøges hos Helsingør Kommune.

Kort sagt – Helsingør Kommune ønsker, at sikre klare regler for etablering af ladestandere på offentlige parkeringspladser og offentlig vejareal. Samtidig ønskes en administration, der skaber gennemsigtighed for borgere og ladeoperatører og understøtter en udvikling, der bidrager til en forbedret infrastruktur af ladestandere i kommunen.

8. BILAG til strategien

Bilag 1 - til afsnit 1

Offentlige p-pladser, placering	By	Pladser	Ejer	Trin 1	Trin 2	Trin 3
Lappen/Classensvej	Helsingør	48 off vejareal		2	4	6
Marienlyst Allé	Helsingør	90 Kommunal ejendom				
O1, Allegade	Helsingør	95 off vejareal		6	14	16
O1, Lundegade	Helsingør	95 off vejareal		6	14	16
O1, Herluf Trolles Vej	Helsingør	37 off vejareal		2	4	4
O1, Jernbanevej	Helsingør	50 off vejareal		6	10	12
O1, Svingelport P	Helsingør	144 off vejareal		6	10	14
O1, Havnepladsen	Helsingør	56 off vejareal		4	10	12
Fiolgade o.f. nr. 21	Helsingør	21 off vejareal		2	6	6
Rådhusforvet	Helsingør	23 off vejareal		2	6	6
Rosenkildevej	Helsingør	25 off vejareal		0	2	4
Nordhavn midter mole	Helsingør	55 off vejareal		2	6	8
Nordhavn nordre mole	Helsingør	55 Kommunal ejendom		2	4	6
Nordhavn sønder mole	Helsingør	150 Kommunal ejendom				
Strandpromenaden, Ved Kronborg Strandby	Helsingør	21 Privat fællesvej		0	4	4
Kulturnavn Kronborg, ved værfthallerne	Helsingør	97 Kommunal ejendom		4	12	16
Løvdalsvej 9, sportsklubber	Helsingør	67 off vejareal		0	0	0
Prøvestens Center syd 2, adm. bygning, pantstation	Helsingør	130 Kommunal ejendom		4	10	16
Prøvestens Center, syd 1, ved busplads, politi	Helsingør	58 off vejareal		4	6	10
Prøvestens center Øst 1, mod Klostermosevej	Helsingør	176 off vejareal		2	4	6
Prøvestens center Vest 2, ved jemogfix	Helsingør	49 off vejareal		0	2	4
Prøvestens center Vest 1, ved adm. bygning m.m.	Helsingør	331 off vejareal		6	14	18
Multiiparken, B. P. Christensensvej	Helsingør	43 off vejareal		2	6	6
Helsingør Svømmehal, B.P.Christensensvej	Helsingør	xx off vejareal		4	8	12
Helsingør Hallen 2	Helsingør	85 off vejareal		6	12	14
Egevangen, Sthens Kirke, Meretecenteret	Helsingør	34 off vejareal		0	2	4
Snekkersten Station Nord, ved Borupgårdsvej	Snekkersten	115 off vejareal		4	10	14
Snekkersten Station Nord 2, ved banen	Snekkersten	84 DSB/BaneDK		4	10	14
Snekkersten Station Syd, vandsiden	Snekkersten	22 off vejareal		2	4	6
Snekkersten, Smakkevej, overfor Borupgårdskolen	Snekkersten	69 off vejareal		2	4	6
Borupgård Center, Nørrebakken	Snekkersten	99 off vejareal		2	6	6
Snekkersten Havn, overfor, grusparkering	Snekkersten	21 xxx		0	0	2
Espergærde Havnetorv	Espergærde	27 off vejareal		2	4	6
Gefionsbakken 3	Espergærde	36 off vejareal		2	4	6
Espergærde Station Vest	Espergærde	185 DSB/BaneDK		6	16	20
Espergærde Station, Øst	Espergærde	40 off vejareal		2	6	10
Gl.Skovvej	Espergærde	24 off vejareal		2	4	8
Espergærde Centret, Nørremarken	Espergærde	32 off vejareal		2	4	6
Espergærde Centret, Vestermarken	Espergærde	205 off vejareal		4	6	10
Espergærde Centret, Kløvermarken, ved biblioteket	Espergærde	28 off vejareal		2	4	4
Espergærde Centret, Søndermarken	Espergærde	134 off vejareal		2	6	8
Grydemosevej ved Grydemoseskolen	Espergærde	39 off vejareal		2	2	2
Ndr. Strandvej, ved Bobakkestien	Ålsgårde	53 off vejareal		0	0	0
Sauntevej 2	Hornbæk	28 Kommunal ejendom		2	6	10
Hornbæk Torv	Hornbæk	57 off vejareal		4	8	12
Vester Stejlebakke	Hornbæk	190 Naturstyrelsen		0	0	0
Øresundsvej, ved havnen	Hornbæk	60 Naturstyrelsen		4	8	12
I alt				122	282	382

Grøn markering er allerede etableret.

Bilag 2, til afsnit 2

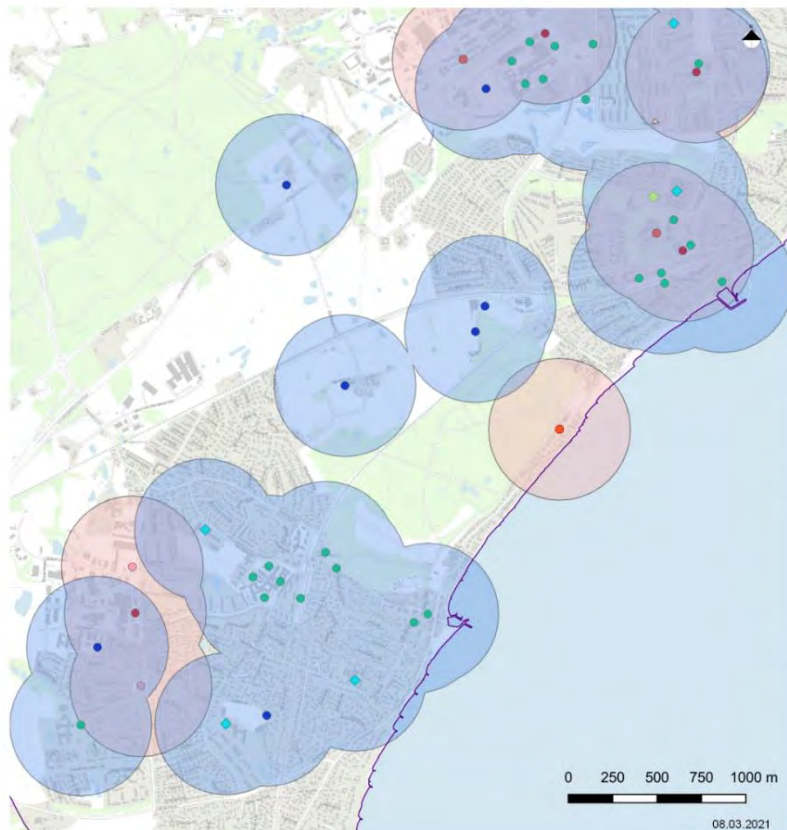
Nedenstående oplysninger bygger på ICPs detailhandelsanalysen fra 2018.

Lokalitet	Ophavsland	Type butikker
Bymidte		
Helsingør bykerne	Primært borgerne i Helsingør Kommune samt en del svenske turister fra især Helsingborg	Dagligvarebukker Udvalgswarebutikker (39 %)
Espergærdecenteret	Espergærde, Snekkersten, Kvistgård og Humlebæk	Dagligvare Udvalgswarebutikker (52 %)
Ålsgårdecenteret	Ålsgårde	Dagligvare
Hornbæk bymidte	Primært borgere i den nordvestlige del af Helsingør Kommune samt i sommerhalvåret et stort antal sommerhusgæster og turister	Dagligvare Udvalgswarebutikker (42 %)
Bydelscenter		
Gefioncentret	Lokal opland i den nordlige del af Helsingør by	Dagligvarebutikker Udvalgswarebutikker
Lokalcenter		
Tikøb	Tikøb og de omkringliggende landsbyer	Dagligvarebutikker
Borupgårdcenteret	Sydlig del af Helsingør by og Snekkersten	Dagligvarebutikker
Cinemabyen	Ny etableret lokalcenter – intet dokumenteret ophavsland	Udvalgswarebutikker
Aflastningscenter		
Prøvecenteret	Borger fra Helsingør Kommune, Fredensborg Kommune samt den østlige del af Gribskov Kommune (Gilleleje)	Dagligvarebutikker Udvalgswarebutikker (16 %) Særligt pladskrævende varer

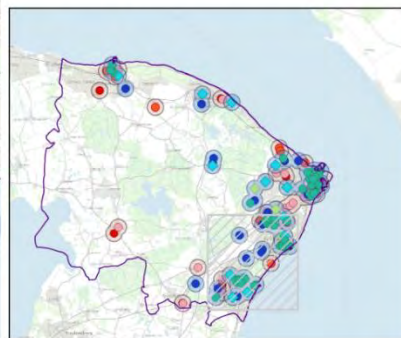
Bilag 3, til afsnit 5

[illegible]

Bilag 4, Kort udsnit for byområderne

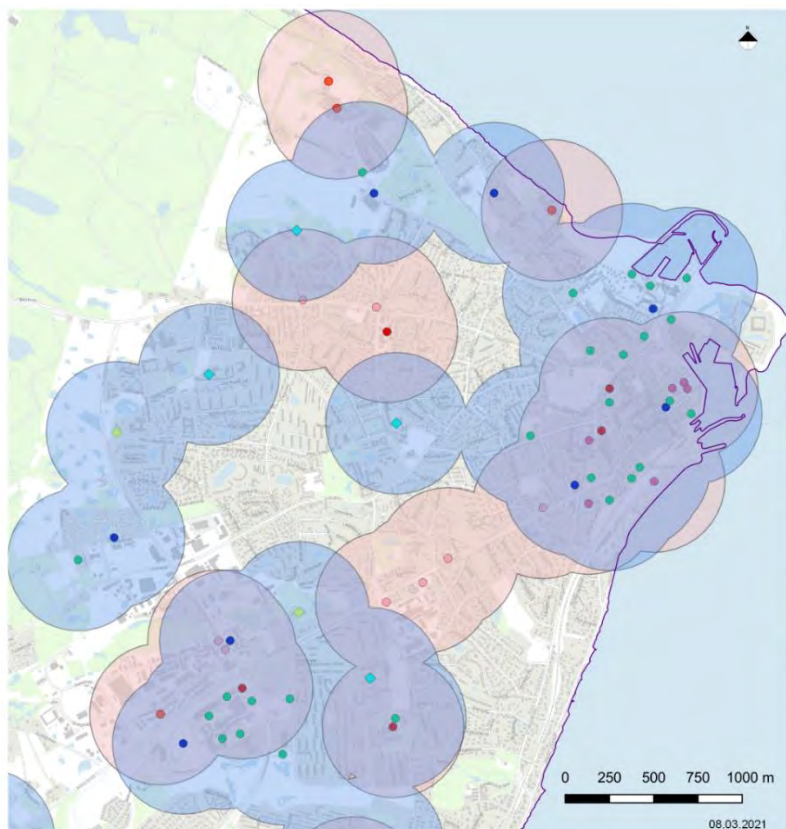


Espergærde - Snekkersten

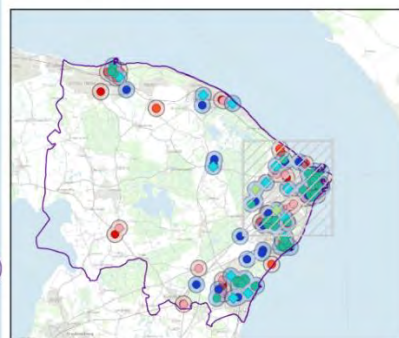


Ladestandermuligheder

- Off. regi
- Kommunal ejendom
 - Institution
 - Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off. ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi

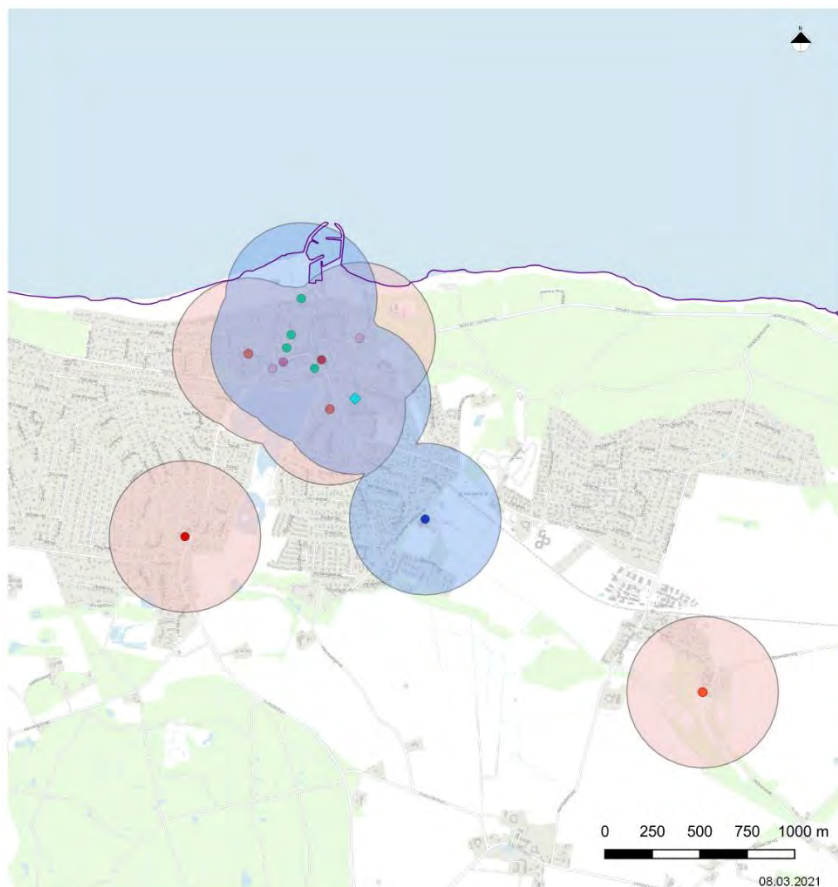


Helsingør

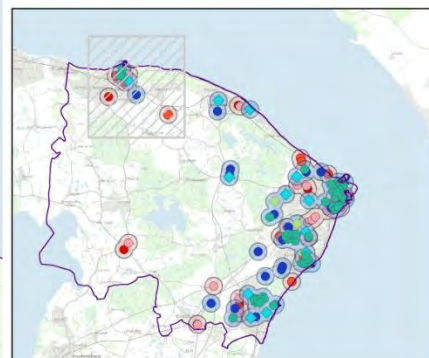


Ladestandermuligheder

- Off. regi
- Kommunal ejendom
 - Institution
 - Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off. ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi

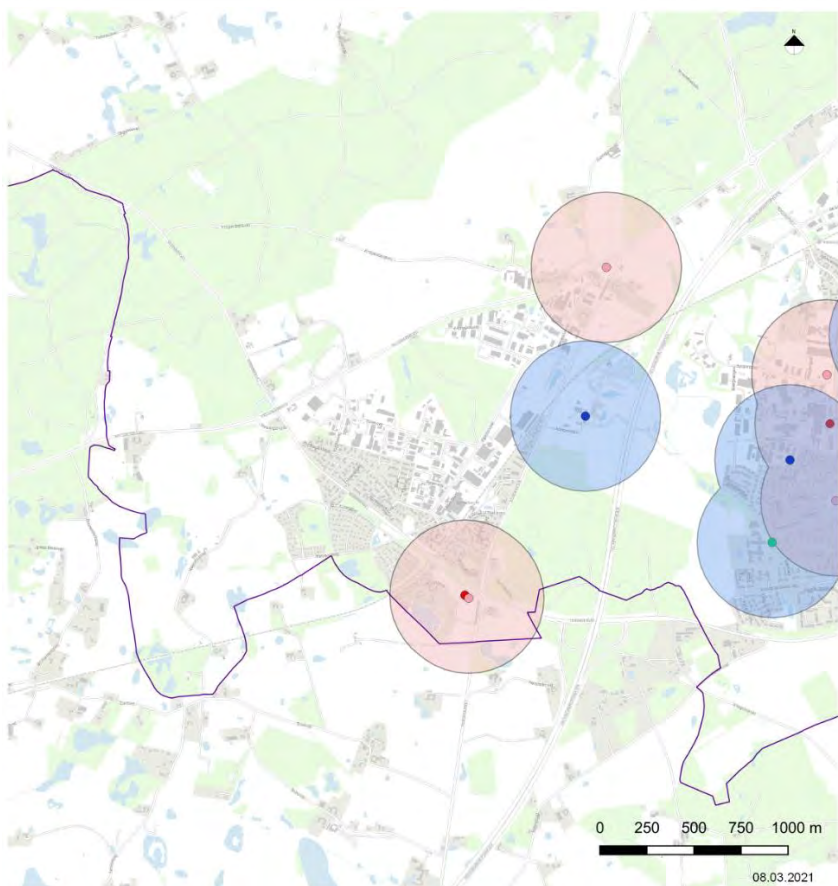


Hornbæk

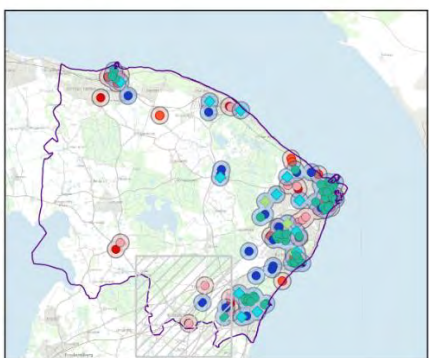


Ladestandermuligheder

- Off.regi
- Kommunal ejendom
 - ◆ Institution
 - ◆ Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off. ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi

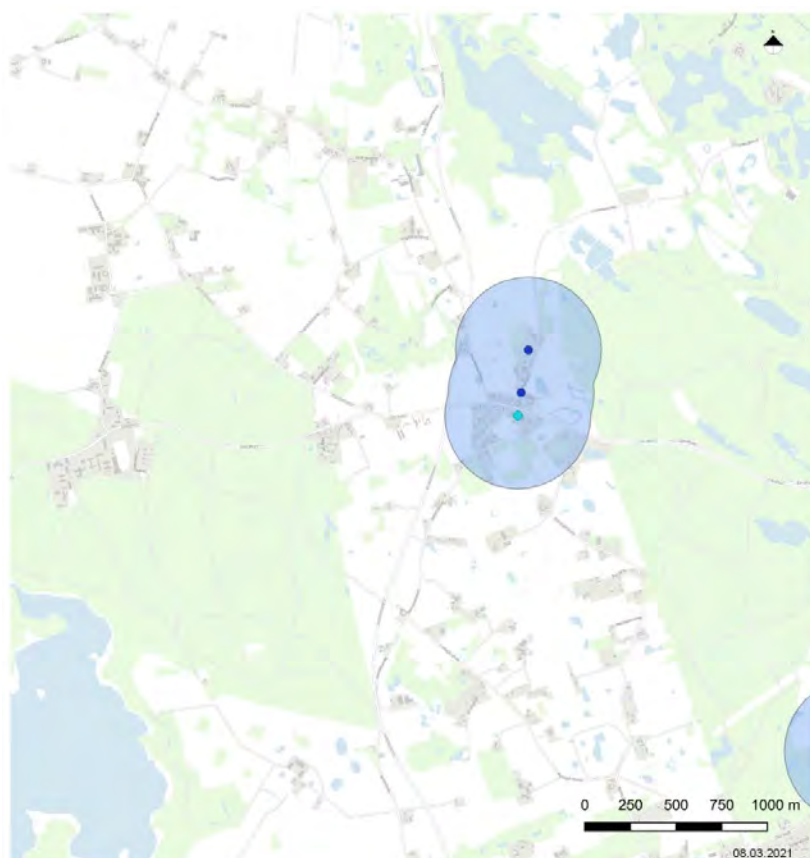


Kvistgård

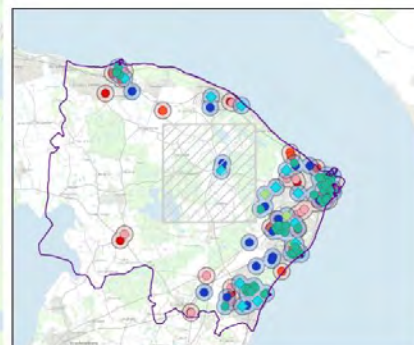


Ladestandermuligheder

- Off.regi
- Kommunal ejendom
 - ◆ Institution
 - ◆ Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off. ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi

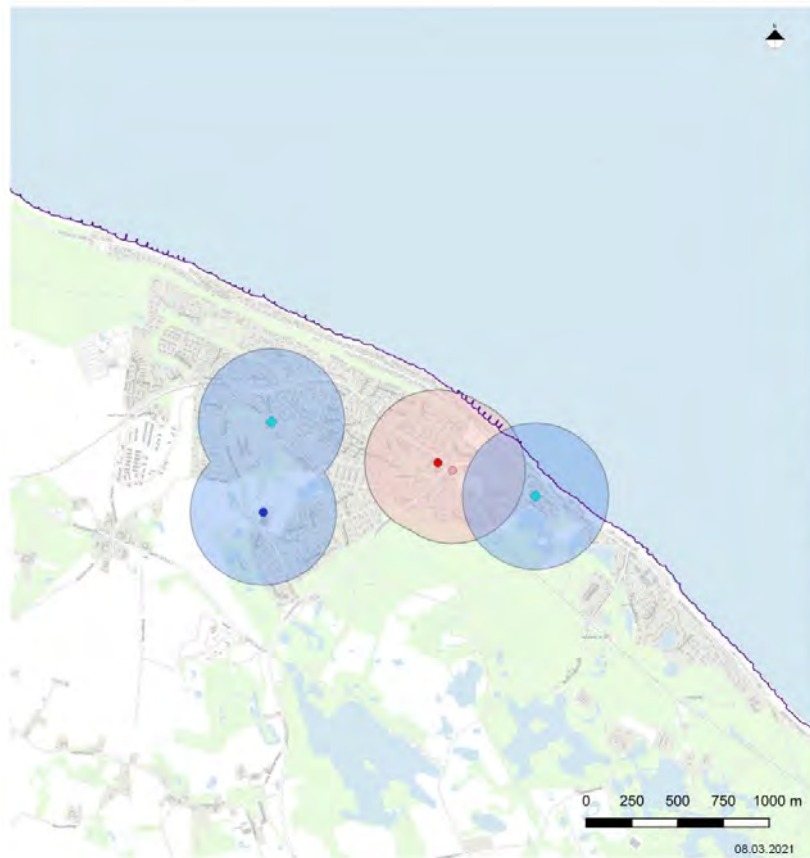


Nygård

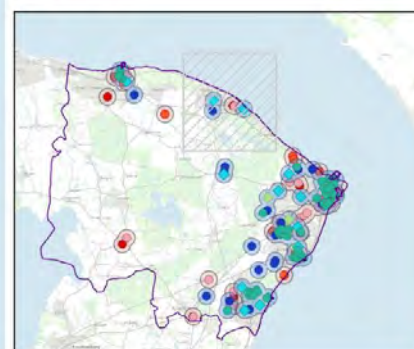


Ladestandermuligheder

- Off.regi
- Kommunal ejendom
 - Institution
 - Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi

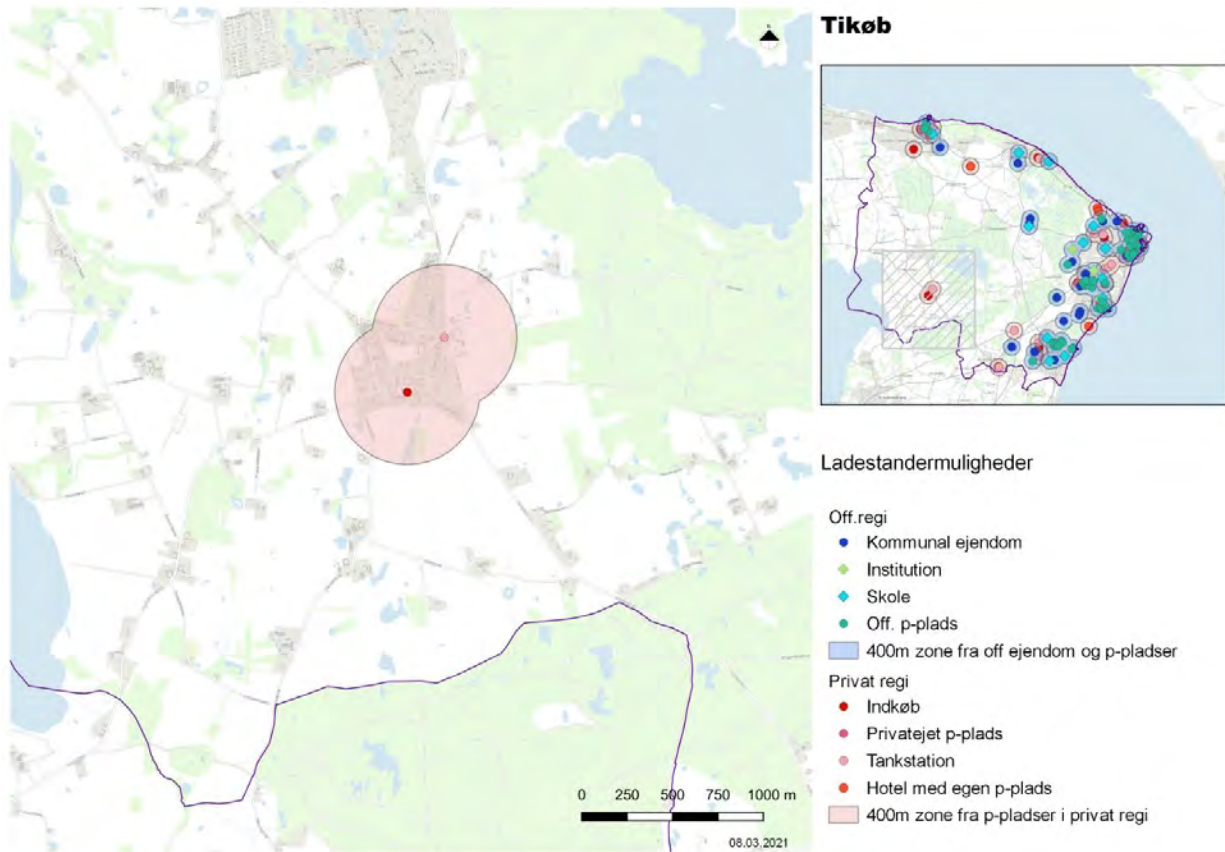


Alsgrårde



Ladestandermuligheder

- Off.regi
- Kommunal ejendom
 - Institution
 - Skole
 - Off. p-plads
 - 400m zone fra off ejendom og p-pladser
- Privat regi
- Indkøb
 - Privatejet p-plads
 - Tankstation
 - Hotel med egen p-plads
 - 400m zone fra p-pladser i privat regi



Bilag 5, El- og plugin-hybridbiler i Helsingør Kommune primo 2021

