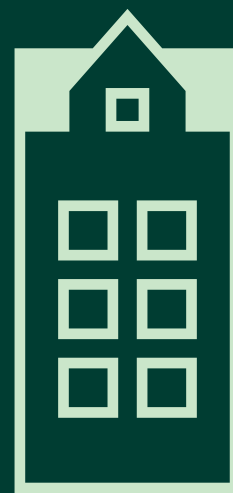
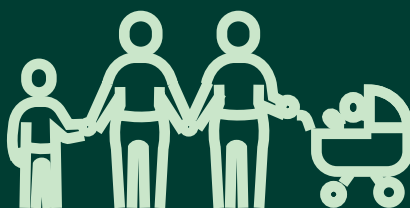
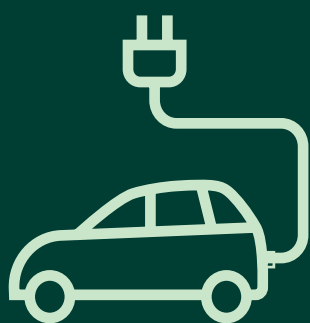




Sådan kan I få ladestander i boligforeningen

Informationsmateriale



Sådan kan I få ladestander i boligforeningen

Informationsmateriale

Udarbejdet af:
Rambøll på vegne af Køben-
havns Kommune

MARTS 2025



RAMBØLL

Indhold

1. Introduktion	4
Hvorfor stille ladestandere op til beboerne?	4
Typer af ladestandere	5
Smartladning - intelligente ladestandere	6
Hvad er lastbalancering?	6
2. Muligheder for ladestandere i en boligforening	8
Parkeringsforhold er afgørende	8
Forskellige ejerskabsmodeller	8
3. Inspiration	10
CASE 1: Sluseholmen Nord	10
CASE 2: Tegllhusene	11
4. Kom godt i gang	12
Fælles parkeringsareal på egen grund	12
Private dedikerede parkeringspladser pr. bolig	14
5. FAQ og inspiration	15

1. Introduktion

Flere og flere får elbiler. Det betyder, at behovet for ladestandere vil stige. I modsætning til privat hjemmeopladning, hvor ejeren selv tager beslutningerne og står for udgifterne, kan opsætning af ladestandere på fælles parkeringsarealer være mere kompliceret at planlægge. Med denne guide ønsker Københavns Kommune at gøre det lidt lettere at komme i gang.

Hvorfor stille ladestandere op til beboerne?

For boligforeninger og ejendomsbestyrelser kan det være en klog beslutning at tilbyde elbilopladning ved deres bygninger. Det gør hverdagen lettere for beboerne og bidrager til den grønne omstilling. Samtidig kan det være med til at tiltrække nye beboere og fastholde de eksisterende.

At give beboerne mulighed for at lade elbilen hjemme har flere fordele:

For beboerne:

- De sparer tid, da elbilen kan lades natten over, når den alligevel ikke bruges. Det betyder, at de slipper for at holde i kø ved offentligt tilgængelige ladestandere og vente på opladning, som ofte tager 30 minutter ved en lynlader.
- De kan ofte lade til en lavere pris pr. kWh på normalladere ved ejendommen sammenlignet med hurtig- og lynladere.
- Opladning med en normallader slider mindre på batteriet end opladning med en hurtig- eller lynlader, hvilket er til fordel for elbilejeren.
- Ladestandere kan øge boligforeningens grønne profil, attraktivitet og værdi.

For os alle sammen:

- Opladning om natten fordeler belastningen af elnettet mere jævnt og reducerer spidsbelastninger i elforbruget. Dermed skal vi investere mindre i elnettets udbygning.
- Mindre behov for ladestandere på offentligt vej betyder, at færre offentlige parkeringspladser skal omdannes til ladepladser.

Målgruppen for kataloget

Denne guide er lavet for at hjælpe boligforeninger og ejendomsbestyrelser med at planlægge og opsætte ladestandere på parkeringspladser ved deres ejendomme. Guiden kan bruges af almene boliger, andelsboliger og ejerboliger, med fælles parkeringsarealer.

Struktur for kataloget

I dette katalog kan I blive klogere på de muligheder, I som boligforening har for at tilbyde ladestandere på de fælles parkeringspladser. I kan også se eksempler på andre boligforeninger, der har opsat ladestandere, og i katalogets sidste afsnit kan I finde praktisk information og gode råd om, hvordan I kan få opsat ladestandere.

Typer af ladestandere

Det første, man skal tage stilling til, er, om der skal opsættes normalladere (11-22 kW ladere) eller hurtigladere (typisk 50-100 kW). I få tilfælde vil lynladere med en effekt på 150 kW eller mere give mening.

Valget af ladestander afhænger af, hvor hurtigt bilerne skal kunne oplades. I de fleste boligområder er normalladere det bedste valg, men der kan være situationer, hvor hurtigladere eller lynladere er en fordel. Det kunne være, hvis beboerne ønsker hurtigladning, eller man har

flere hyppigt brugte el-delebiler. Dog vil der næsten aldrig være brug for mere end en 50 kW ladestander.

Normalladere er billigere at opsætte, hvilket også bør tages med i overvejelserne sammen med behovet. Med denne type ladestander udnyttes tiden, hvor bilerne holder parkeret natten over, og man får typisk billigere strømpriser. Samtidig slider den langsomme opladning mindre på batteriet sammenlignet med hurtig- eller lynladere.

Normalladere

Normalladere lader med vekselstrøm (AC) og lader med en effekt på op til 22 kW. Mange elbiler kan kun modtage 11 kW. Normalladere egner sig til opladning, hvor bilen alligevel holder stille i flere timer ad gangen som fx ved boliger og arbejdspladser.

De fleste løsninger med normallader vil bestå af enten en fritstående ladestander med to stik, en ladeboks med ét eller to stik, eller to ladebokse monteret på en fælles stander.

Normalladere er billigere at opsætte end højeffektloaderne. Hvis I har mulighed for at sætte ladebokse op på en væg, vil løsningen være endnu billigere. Husk at tjekke med forsikringen, om ladebokse må placeres på væggen.



11-22 kW



4-6 timer



25.000-
80.000 kr.

Højeffektloader

Hurtig- og lynladere er højeffektloader, der lader med jævnstrøm (DC) typisk med en effekt på 50 kW eller derover. Alt efter bl.a. effekten kan det tage så lidt som 20 min at oplade elbilen.

Højeffektloader er betydeligt dyrere at opstille end normalladere. Det er også derfor prisen pr. kWh typisk bliver tilsvarende højere. Højeffektloader er ofte både højere og bredere end normalladere. Da der er behov for store mængder energi til højeffektloaderne, vil der også tit være brug for en ekstra transformerstation i nærheden, som der også skal findes plads til. Det er netelskabet der vil bekoste dette, men pladsen skal stadig findes. Det kan være på bekostning af parkeringspladser.



50-400 kW



20-60 min



350.000-
1.000.000 kr.

Smartladning - Intelligente ladestandere

Intelligente ladestandere er typisk lidt dyrere i indkøb, men kan over tid give besparelser på strømmen og dermed en samlet set lavere pris. Intelligente ladestandere giver mulighed for bl.a. at:

- Skrue op/ned for effekten, herunder lastbalancering, hvor strømmen deles mellem ladestanderne.
- Oplade med tidsforskydning på tidspunkter, hvor strømmen er billigere eller mere miljøvenlig.
- Kommunikere med elnettet og bygningen om, hvor meget kapacitet der er til rådighed. Det gør det muligt at regulere ladeeffekten (kW) afhængigt af, hvad elnettet eller bygningen kan håndtere.

Ikke alle ladestandere er intelligente, og de billigste ladestandere kan blot lade elbilen op med en på forhånd given effekt og ikke andet.

Placering af ladestandere

Når en boligforening planlægger at opsætte ladestandere, er det vigtigt at tænke i både praktiske og strategiske baner. En oplagt løsning er at placere ladestanderen i midten af fire parkeringspladser, så flere beboere kan deles om den samme stander. Det gør installationen mere økonomisk og fleksibel, særligt i miljøer med begrænset plads og budget.

Man skal også tage stilling til, om ladestanderne kun skal benyttes af beboere, eller om de skal være tilgængelige for offentligheden. Hvis formålet er intern brug, kan det være en fordel at placere standerne diskret – eksempelvis længere inde på parkeringsområdet. Ønsker man derimod at gøre dem offentligt tilgængelige, bør de placeres synligt og tættere på indkørsler eller adgangsveje, hvor de let kan ses og tilgås af udefrakommende.

Ved opsætning af højeffektladere gælder særlige hensyn. De egner sig bedst til korttids-parkering og bør placeres, så de ikke blokerer faste pladser eller skaber unødigt trafik midt i et boligområde. Ideelt set placeres de i udkanten af området med nem adgang og god skiltning.

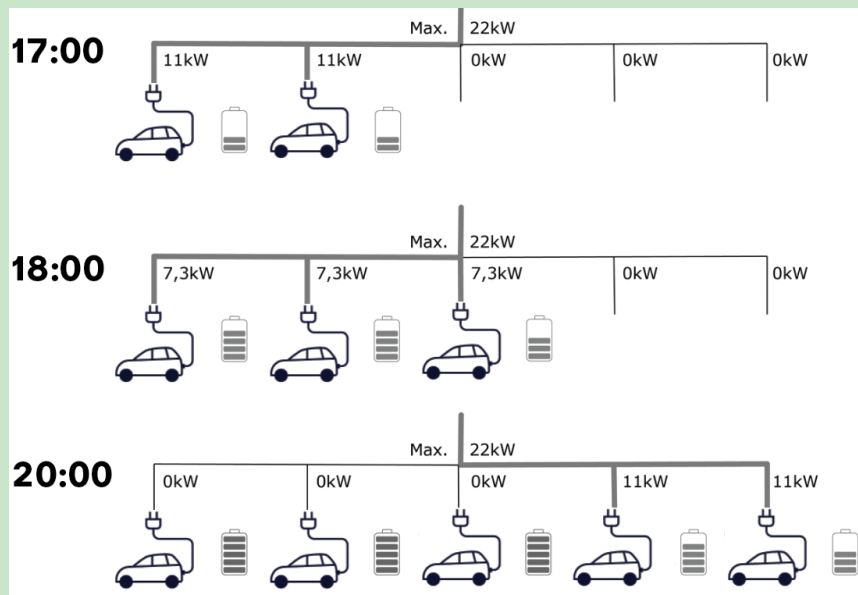
Skiltning spiller en central rolle – både for at undgå misforståelser og for at sikre, at pladserne benyttes korrekt. Klare markeringer som "Kun for elbiler under opladning" eller tidsbegrænsninger er med til at skabe ro og forståelse blandt beboerne. Husk, at det skal godkendes af Københavns Kommunes vejmyndighed, før I kan opsætte skilte på vejareal.



Hvad er lastbalancering?

Lastbalancering mellem ladestandere handler om at styre og fordele elforbruget smart i et netværk af ladestandere, hvilket er særligt relevant for boligforeninger. Den største fordel her er, at det kan spare penge på tilslutningsafgiften til netselskabet Radius ved at udnytte bilernes lange parkeringstid og skrue ned for strømmen, når det er muligt. Formålet er at bruge den tilgængelige strøm effektivt, undgå overbelastning af det elektriske system og sikre, at alle biler får den opladning, de har brug for.

Dette sker ved, at strømmen til hver ladestander tilpasses i realtid baseret på antallet af biler, der lader, deres opladningsstatus og den samlede mængde strøm, der er til rådighed. For at gøre dette kræves et specielt softwaresystem, men heldigvis tilbyder de fleste ladeoperatører allerede lastbalancering som en del af deres service uden ekstraomkostninger.



Illustrationen viser lastbalancering for opladning af elbiler i løbet af en eftermiddag/aften, med en maksimal kapacitet på 22 kW. Systemet fordele strømmen dynamisk mellem bilerne – fx 11 kW pr. bil ved lavere efterspørgsel eller 7,3 kW pr. bil ved højere efterspørgsel – for at undgå overbelastning og sikre effektiv opladning, mens allerede fuldt opladede biler ikke tager noget kapacitet.

Illustration: Rambøll

2. Muligheder for ladestandere i en boligforening

Parkeringsforhold er afgørende

Parkeringsforholdene ved boligforeningen har stor betydning for, hvad man kan gøre for at få ladestandere op.

Fælles parkeringsareal på egen grund

Hvis boligforeningen har et fælles parkeringsareal på en grund, som de selv ejer, kan der sættes ladestandere op på arealet, hvis bestyrelsen, ejendomsadministrationen og/eller beboerforeningen ønsker det og kan træffe beslutning om det.

Private dedikerede parkeringspladser

Hvis hver bolig har sin egen parkeringsplads, kan eventuelle fælles parkeringspladser som fx gæsteparkering bruges til fælles ladestandere. Det er også muligt at sætte ladestandere op ved de enkelte parkeringspladser, men det vil gøre projektet dyrere.

Parkering på privat fællesvej

Hvis parkeringsområdet, hvor der ønskes ladestandere, er på en privat fællesvej, skal både de, der har ret til at bruge vejen (de såkaldte vejberettigede), ejeren af vejen og en eventuel grundejerforening være enige om at opsætte ladestandere og fx skilte. Derudover skal vejmyndigheden godkende det samlede projekt. På hvemejervejen.dk kan man se, om en vej er en privat fællesvej eller en offentlig vej.

Parkering på offentlig vej

Hvis beboerne udelukkende har adgang til parkering på offentlig vej, som ejes af kommunen, er det kommunen, der bestemmer, om der skal opsættes ladestandere på vejen eller på nærliggende parkeringspladser. Man kan ikke bare

få lov til at opsætte ladestandere på offentlige områder - heller ikke, hvis nogen er villige til at betale for det. Kommunen skal tilbyde muligheden til interesserede ladeoperatører via et udbud.

I komme med ønsker til, hvor kommunen skal få sat ladestandere op her:

<https://www.kk.dk/borger/parkering-trafik-og-veje/trafik-og-veje/saadan-faar-du-op-sat-en-ladestander>

Forskellige ejerskabsmodeller

En boligforening eller ejendomsbestyrelse kan vælge enten at eje eller leje ladestanderne.

Hvis man ejer ladestanderne

Hvis boligforeningen selv ejer ladestanderne, kan de vælge:

- At stå for etablering og samarbejde med en ladeoperatør om dele af driften.
- At stå for både etablering og drift selv

Her samarbejder boligforeningen med en ladeoperatør, der påtager sig dele af driften. En serviceaftale med operatøren kan blandt andet give adgang til afgiftsrefusion og reducere strømudgifterne. Ladeoperatøren håndterer ofte administration, back-end drift og opkrævning af betaling fra beboerne. Denne løsning kan typisk finansieres via et månedligt gebyr pr. ladestander og medfører lavere initiale investeringer, da operatøren overtager mange af de administrative og tekniske opgaver.

Hvis boligforeningen vælger selv at stå for både etablering og drift, får de fuld kontrol over processen - fra køb af ladestandere og gravear-

bejde til sikring af tilstrækkelig strømkapacitet. Denne løsning medfører højere startomkostninger og krav til løbende administration, betaling og vedligeholdelse, men kan give en lavere kWh-pris for beboerne, da foreningen selv fastsætter prisen.

Begge muligheder kræver en separat elmåler med eget aftagenummer, hvis boligerne benytter afgiftsfritaget strøm (f.eks. ved elvarme eller

solceller), da man ikke kan kombinere afgiftsfritagelse og afgiftsrefusion. Samarbejde med en ladeoperatør tilbyder en hurtigere og omkostningseffektiv drift på kort sigt, mens egen drift kræver større investeringer, men kan resultere i lavere driftsomkostninger og mere fleksible priser.

Hvis man lejer ladestanderne

Hvis der skal etableres et relativt højt antal ladestandere, kan man overveje at skabe konkurrence ved at have flere ladeoperatører på samme område.

Ved leje står ladeoperatøren typisk for både etablering og drift, hvilket ofte er gratis eller meget billigt for boligforeningen, da investeringen finansieres af operatøren. Til gengæld bliver kWh-prisen for beboerne højere, da operatøren skal tjene sin investering ind igen.

Leje er den nemmeste og billigste løsning, da foreningen slipper for administration og vedligeholdelse, og operatørens prisfastsættelse holdes konkurrencedygtig for at undgå tab af kunder.

Boligforeningen kan dog vælge selv at stå for gravearbejde og køb af strømkapacitet, hvilket giver større frihed og mulighed for lavere priser. Det skal dog bemærkes, at lastbalancering ikke er mulig, når ladestandere drives af forskellige operatører.

Priseksempler

Boligforeningen kan vælge selv at stå for at betale tilslutningsbidraget til Radius og købe, opstille og stå for driften af ladestanderne til beboerne. Nedenstående priseksempler er for indkøb af den første ladestander:

- Køb af fritstående ladestander med to udtag (2 x 11 kW): 10.000-15.000 kr.
- Gravearbejde: 1.000 kr./meter
- Tilslutningsafgift, dvs. køb af strømkapacitet (35 ampere) i nyt tilslutningspunkt: 50.000 kr.
- Efterfølgende abonnement på software: 200 kr./måned

Opsætter I mere end en enkelt ladestander på én gang, vil de efterfølgende ladestandere blive billigere.

Priserne er meget afhængig af de lokale forhold. Er der tale om en parkeringskælder, vil prisen ofte blive lavere:

- Køb af 2 væghængte ladebokse (11 kW): 10.000 kr.
- Kabelføring: 400 kr./meter
- Tilslutningsafgift (35 ampere), nyt tilslutningspunkt: 50.000 kr.

3. Inspiration

CASE 1: Offentligt tilgængelige ladestandere ved Sluseholmen Nord

I 2022 ønskede et flertal af 12 ejerforeninger under grundejerforeningen Sluseholmen Nord i Sydhavnen at etablere opladningsmuligheder for elbiler til både beboere og gæster på deres private fællesvej. Med opbakning fra medlemmerne lagde foreningen et overordnet budget og indhentede tilbud på etablering og drift af ladestandere, med fokus på et budget uden bindinger, en sund økonomi samt egen kontrol og indsigt i brugen af ladestanderne. Valget faldt på løsningen, fordi den sikrede fleksibilitet, lavere driftsomkostninger og muligheden for selv at tilpasse servicen til beboernes behov.

Efter de indledende beslutninger valgte foreningen at trække strømforsyningen fra et hovedkabel i området, hvilket understøttede en effektiv og økonomisk implementering. Gennem en praktisk tilgang lærte bestyrelsen selv at håndtere service- og vedligeholdelsesaftaler, anvendelsesregler, prissætning for opladning og andre udfordringer – helt uden hjælp fra

Fakta om casen

- 14 elladepladser
- 2 delebilspladser
- Effekt: 11 kW
- Lastudligning: Nej
- Operatør: Spirii
- Budget: 600.000 kr.
- Pris: spotpris + 1 kr.
- Tilbagebetalingstid: 5,5 år
- Betalingsparkering
- Vejtype: Privat fællesvej

eksterne rådgivere. I processen blev parkeringsområdet gjort til betalingsparkering med parkeringskontrol for at få indsigt i arealets brug, reducere uvedkommende parkering og finansiere anlægsomkostningerne. Erfaringerne fra projektet viser, at tydelig kommunikation mellem brugere og bestyrelsen, samarbejde med en større og veletableret operatør samt prioritering af data til egen styring er nøglen til succes.



Foto: Rambøll



Foto: Rambøll

CASE 2: Ladestandere i Tegllhusenes parkeringskælder

I 2019 ønskede Tegllhusenes ejerforening at fremtidssikre ejendommen og dens økonomi ved at tilbyde ladestandere i den private kælder til p-laugets medlemmer og gæster – en løsning, der imødekom den stigende efterspørgsel efter opladning til elbiler og understøttede en bæredygtig udvikling.

Med opbakning fra medlemmerne blev en dedikeret arbejdsgruppe nedsat, og et treårigt forløb gik i gang, hvor markedet, forbruget og interessen systematisk blev kortlagt. Der blev lagt stor vægt på en åben dialog med både medlemmer, potentielle kunder og operatører, så alle parter blev inddraget i beslutningsprocessen. Efterhånden som markedet udviklede sig hurtigt, og mulighederne voksede, blev det nødvendigt at indhente nye tilbud og justere budgettet, inden projektet kunne realiseres og lånet optages i ejerforeningen.

På ejerforeningens generalforsamling i 2022 blev to løsninger præsenteret, hvorefter man valgte en cluster-tilgang med et samlet antal ampere til deling og lastbalancering. Denne løsning sikrede en effektiv fordeling af strømkapaciteten, så både nuværende og fremtidige

behov kunne dækkes optimalt. Siden implementeringen er antallet af ladebokse og elbiler steget markant, hvilket tydeligt vidner om projektets succes. Det har spillet en central rolle, at Tegllhusene benyttede p-lauget som juridisk entitet til håndtering af særskilt økonomi for p-kælderen og optagelse af lån. Ejerforningen anbefaler desuden en løbende, åben og inddragende kommunikation med medlemmerne.

Denne integrerede tilgang har ikke kun sikret økonomisk bæredygtighed, men også styrket fællesskabet og tilliden blandt beboerne – en model, der kan inspirere andre ejerforeninger.

Fakta om casen

- 51 private elladepladser
- Effekt: 3.7 kW
- Lastudligning: Ja
- Operatør: Clever
- Budget: Ukendt.
- Pris: Privat abonnement.
- Tilbagebetalingstid: 3 år
- Finansieret via merudgifter til p-laug
- Vejtype: Privat p-kælder

4. Kom godt i gang

Hvordan I bedst som boligforening kommer i mål og få opsat ladestandere på jeres parkeringsplads, afhænger til dels af jeres parkeringsforhold.

Det anbefales at gribe opgaven an med en klar plan og inddragelse af beboerne fra starten. Mange boligforeninger ønsker at opsætte ladestandere for at gøre hverdagen lettere for elbilejere og give foreningen et grønt løft. Det er dog afgørende at planlægge ladeinfrastrukturen grundigt og undgå forhastede beslutninger.

Hvis ladestanderne ikke tilpasses det reelle behov og implementeres uden dialog med beboerne, kan der opstå udfordringer i forhold til fællesøkonomien, da de i starten primært gavner elbilejere. Derudover skal spørgsmål om parkeringsforhold, fremtidige behov og andre relevante faktorer afklares for at sikre en god samlet løsning for hele foreningen.



Et fælles projekt

Nedsæt en arbejdsgruppe i boligforeningen, der har tid og lyst til at sætte sig ind i emnet, og som også har mandat til at træffe nogle af beslutningerne selv. Orientér løbende og inddrag beboerne, når det er relevant, så den endelige løsning imødekommer så mange behov som muligt.

Overblik over trin

1. Få overblik over parkeringsforhold og beboernes biler
2. Involver alle relevante parter
3. Lav en klar plan for opsætning af ladestandere
4. Del information og skab dialog om ladestandere og elbiler
5. Samarbejd med andre boligorganisationer

Trin 1: Få overblik over parkeringsforhold og beboernes biler

For at finde ud af, hvor mange ladestandere der er brug for, skal I først have styr på, hvor mange parkeringspladser der er, og hvor mange biler der bruger dem. Det kan også være vigtigt at undersøge, om nogle beboere allerede har elbiler eller planlægger at få en snart.

En anden ting, der påvirker behovet, er, hvordan beboerne bruger deres biler. I København

er der ofte mange biler på parkeringspladserne, men mange biler benyttes fx primært i fritid og ferier og har derfor ikke behov for at lade så ofte. Ved at samle disse oplysninger kan I bedre vurdere, hvor mange ladestandere der skal opsættes, og hvor de skal placeres.

Overvej også, om boligforeningen skal have en eller flere el-delebiler. Ofte vil beboerne ikke have brug for en bil i det daglige, og de kan derfor spare mange penge ved en delebilsordning. En delebil vil også kunne lette presset på parkeringspladserne, som der ofte opleves mangel på i boligforeninger.

Det er vigtigt, at der ikke bliver opsat for mange ladestandere, især på fælles parkeringspladser, hvor ladestandere ofte kun må bruges af elbiler, der oplader. Derfor skal man finde det rigtige niveau for både antallet og placeringen af ladestandere.

Behovet for ladestandere i et boligområde med fælles parkering afhænger af mange ting, som hvor mange der bor der, hvor mange der har bil, hvor stor en del der har elbiler, bilernes rækkevidde, og hvor meget de bruges. Det er også vigtigt at tænke fremad og sørge for, at der er nok ladepunkter til at dække fremtidens behov. Husk, at I nok efterhånden bliver flere med elbiler og ikke færre.

Trin 2: Involver alle relevante parter

Bestyrelsen, ejendomsadministrationen og beboerne bør være en del af beslutningsprocessen. Ladestandere er en permanent løsning, der påvirker ejendommen og har økonomiske konsekvenser. Derfor er det vigtigt at inddrage alle fra starten for at skabe bred opbakning.

Det kan være en god idé at oprette en arbejdsgruppe med repræsentanter fra de forskellige parter. På den måde sikrer I både fremdrift og tager højde for alles synspunkter og bekymringer i planlægningsfasen.

På fælles parkeringspladser kan der være bekymring for, at andre end beboerne bruger ladestanderne, så beboerne ikke kan få dem adgang til dem. Dette problem kan løses med tydelige skilte eller ved at gøre ladestanderne låste, så kun beboere kan bruge dem. Det kan også være en god idé at lave særlige gæsteparkeringspladser med ladestandere til beboernes gæster. Det kan være en god ide også at overveje den positive økonomiske betydning der vil være i at åbne for ladestanderne for offentligheden – måske bare på bestemte tidspunkter.

For at flest muligt kan få glæde af ladestanderne kan man sætte begrænsninger på parkeringen ved ladepladsen ved at lave parkeringsregler, som fx 3 timers parkering mellem kl. 8 og 20. Et oplæg til disse regler kan komme fra ejendomsbestyrelsen eller beboerforeningen. Det er dog vigtigt, at eventuelt skiltning bliver godkendt af vejmyndighederne, før man sætter skilte op for at regulere parkeringen.

Trin 3: Lav en klar plan for opsætning af ladestandere

En plan, der beskriver antal ladestandere, placering, omkostninger og tidsramme, gør det nemmere at få overblik over projektet, og hvad der skal til. En sådan plan sikrer, at opsætningen bliver effektiv og godt organiseret, men den kan kræve tid og ressourcer at lave – især for større ejendomme eller ambitiøse projekter. Hvis der skal planlægges for flere ejendomme eller særligt komplekse løsninger, kan det være en fordel at få hjælp fra en rådgiver med erfaring i ladeinfrastruktur.

Trin 4: Del information og skab dialog om ladestandere og elbiler

Hold informationsmøder eller workshops for at fortælle beboere og bestyrelsesmedlemmer om fordelene ved ladestandere og de mulige løsninger. At grave ekstra kabler ned og dermed gøre klar til fremtidige ladestandere er en fælles investering, der kan øge ejendommenes værdi. Det samme kan selve etableringen gøre. Ved at forklare både fordele og ulemper samt gennemgå de forskellige løsninger kan I gøre beslutningstagerne mere trygge og reducere bekymringer. Ofte skyldes modstand, at folk mangler viden om projektet.

Trin 5: Samarbejd med andre boligforeninger

Gå i dialog med andre boligforeninger for at dele erfaringer om opsætning af ladestandere. I kan lære af både gode og mindre gode løsninger og bruge værktøjer som AlmenNets værktøjskasse til inspiration. Del denne viden med beboere og bestyrelsesmedlemmer, så alle kan få glæde af erfaringerne.

Ved private dedikerede parkeringspladser

Det anbefales at gribe opgaven an med en klar plan og inddragelse af beboerne fra starten. Mange boligforeninger ønsker ladestandere for at lette hverdagen for elbilejere og give foreningen et grønt løft, men det er vigtigt at huske, at mange biler primært bruges til fritids- og ferieformål og derfor ikke har behov for hyppig opladning.

For foreninger med dedikerede parkeringspladser pr. bolig bør man vælge en ensartet løsning. Hvis hver beboer selv vælger sin ladeløsning, kan det føre til mange forskellige typer ladestandere og operatører med høje tilslutningsafgifter, da strømmen ikke kan deles. En fælles løsning med én ladeoperatør eller et integreret system gør det muligt at dele strømmen, hvilket ofte er billigere og mere effektivt – samtidig med at spørgsmål om fællesøkonomi, parkeringsforhold og fremtidige behov drøftes.

5. FAQ og inspiration

Ladeboks eller ladestander?

En ladeboks er typisk billigere end en ladestander både i indkøb og installation. Ladeboksen monteres direkte på væggen, hvilket gør den ideel til f.eks. parkeringskældre. Ladeboksen kan kobles direkte til bygningens elnet, hvis der er ledig kapacitet. Husk at tjekke med forsikringen af bygningen, om det har betydning for forsikringsvilkårene, når ladeboksen placeres på væggen.

En fritstående ladestander kan have flere udtag, så flere biler kan lade samtidig. Den kan placeres strategisk på parkeringspladser uden behov for vægmontering.

Skal vi vælge ladeoperatør efter, hvem der har et stort netværk af lynladere?

Det er ikke nødvendigt at vælge en ladeoperatør, der også har lynladere. Beboerne kan lade på alle offentligt tilgængelige ladestander med mere end 50 kW. Her kan man blandt andet betale med betalingskort, og det kræver ikke, at man opretter sig forinden. Priserne varierer dog, så derfor skal man huske at tjekke prisen, inden man lader. Priserne fremgår på ladestationen.

Skal man også sætte skilte op?

Når I sætter ladestander op, som er fælles, er det en god ide at fastsætte regler for brugen som fx tidsbegrænsninger og evt. sætte skilte op om disse regler. Skiltning er en god idé, hvis ladestanden også kan bruges af offentligheden eller gæster.

Er der risiko for brand i en elbil?

Elbiler går sjældnere i brand end benzinbiler, men når de gør, kan de være mere komplekse at slukke. Risikoen er dog meget lav, især hvis batterierne er korrekt designet og ikke bliver beskadiget.

Hvis ladestanden placeres i en parkeringskælder, er det en fordel, hvis det er nær ind-og udkørslen, så brandvæsnet kan slæbe den brændende bil ud.

Find mere inspiration til jeres projekt

- [Håndbog i Ladeinfrastruktur fra Vejdirektoratet](#)
- [Vejen til elbiler i den almene sektor fra AlmenNet](#)
- [Ladeinfrastruktur på delte parkeringspladser - efter byggeriet fra Copenhagen Electric](#)

Sådan kan I få ladestandere i boligforeningen

Informationsmateriale

Udarbejdet af:
Rambøll på vegne af Københavns Kommune

MARTS 2025



RAMBØLL