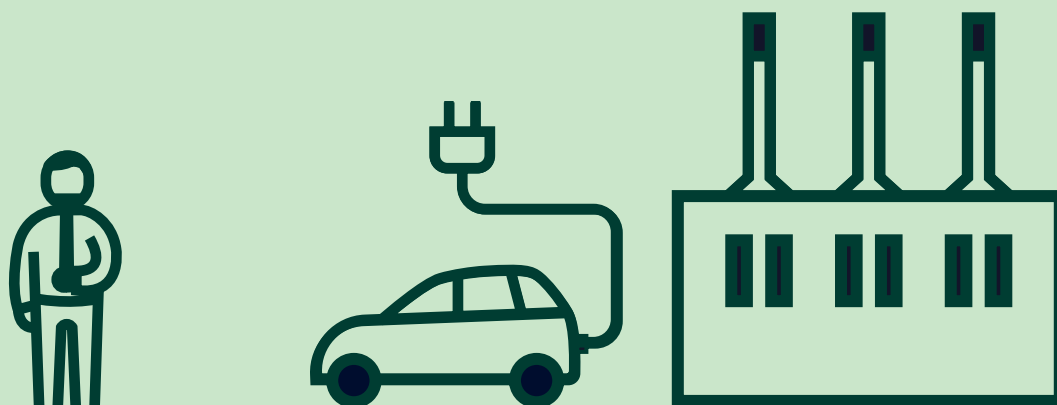


Sådan kan I få ladestander i virksomheden

Informationsmateriale



Sådan kan I få ladestandere i virksomheden

Informationsmateriale

Udarbejdet af:
Rambøll på vegne af Københavns 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: Tivoli Hotel/Wakeup Copenhagen	10
CASE 2: Rambøll i Ørestad	11
4. Kom godt i gang	12
Fælles parkeringsareal på egen grund	12
Ladestanderbekendtgørelsen - kort fortalt	13
5. FAQ og inspiration	15

1. Introduktion

Flere og flere får elbiler. Det betyder, at behovet for ladestandere vil stige. Ikke alle har mulighed for privat hjemmeopladning, og derfor kan jeres medarbejdere have glæde af ladestandere på virksomhedens parkeringsarealer. Med denne guide ønsker Københavns Kommune at gøre det lidt lettere at komme i gang.

Hvorfor stille ladestandere op til medarbejdere og gæster?

Virksomheder kan have en stor rolle i omstillingen til elbiler, særligt i tætte byområder, hvor færre har adgang til hjemmeopladning. Ved at opsætte ladestandere til medarbejdere og eventuelt gæster kan virksomheden helt overordnet bidrage til trygheden for opladningsmulighed uden tidsspilde for medarbejderne. Det gør hverdagen lettere for medarbejderne og bidrager til den grønne omstilling. Samtidig kan det være med til at tiltrække nye medarbejdere og styrke virksomhedens grønne profil. Yderligere kan det gøre at virksomheden kommer til at leve op til ladestanderbekendtgørelsen. Denne omstales mere på side 13.

At give medarbejdere og gæster mulighed for at lade elbilen ved virksomheden har flere fordele:

For medarbejdere og gæster:

- Medarbejdere sparer tid, da elbilen kan lades i arbejdstiden, når den alligevel ikke bruges. Det kan betyde, at de slipper for at holde i kø ved offentligt tilgængelige ladestandere og vente på opladning, kan tage op til 30 minutter ved en lynlader.
- Gæster sparer tid, da elbilen kan lades, mens de fx er til møde i virksomheden. Selvom det måske er kortvarigt, og de ikke får ladet elbilen fuldt op, kan det være en stor hjælp.
- De kan ofte lade til en lavere pris pr. kWh på normalladere ved virksomheden sammen-

lignet 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.

For os alle sammen:

- Opladning på normalladere i arbejdstid 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 virksomheder med at planlægge og opsætte ladestandere på deres parkeringspladser. Guiden kan bruges af virksomheder, uddannelsesinstitutioner og andre, som råder over et parkeringsareal, som især benyttes af medarbejdere og gæster.

Struktur for kataloget

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

Rigtig god fornøjelse!

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 hurtiglading 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 højeffektladerne. 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.

Højeffektladere

Hurtig- og lynladere er højeffektladere, 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.

Højeffektladere er betydeligt dyrere at opstille end normalladere. Det er også derfor prisen pr. kWh typisk bliver tilsvarende højere. Højeffektladere er ofte både højere og bredere end normalladere. Da der er behov for store mængder energi til højeffektladerne, 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



20-60min



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 givet effekt og ikke andet.

Placering af ladestandere

Ved opsætning af ladestandere hos virksomheder bør placeringen tage højde for både medarbejdere, gæster og firmabiler. En effektiv løsning kan være at placere ladestanderne mellem flere parkeringspladser, så én stander kan betjene flere biler og dermed maksimere udnyttelsen af både plads og installation.

Synlighed er en vigtig faktor – især hvis ladestanderne skal være en del af virksomhedens signal om bæredygtighed og moderne faciliteter. Hvis standerne primært er tiltænkt medarbejdere eller firmabiler, kan de placeres længere inde på virksomhedens område, hvor de er lettest tilgængelige for daglig brug, men ikke nødvendigvis for offentligheden.

Hurtigladdere bør placeres, så de er nemme at tilgå uden at forstyrre den øvrige trafik eller blokere langtidsparkerede biler. De egner sig godt til korttidsparkering eller i områder med firmabiler, der har behov for hurtig opladning.

Skiltning og adgangsstyring spiller en central rolle i at sikre, at jeres ladestandere bliver brugt, som det var planen. Med skiltningen kan I angive, hvem der kan benytte ladestanderne og hvornår. Adgangen kan også reguleres digitalt via en ladeapp eller brik, hvor I kan tildele forskellige brugergrupper adgang på bestemte tidspunkter. Tydelig markering ved ladepladserne hjælper med at undgå misforståelser og sikrer en fleksibel brug, der fungerer for både ansatte, besøgende og firmabiler. Alt efter om parkeringsarealet er offentligt, privat fællesvej eller privat, kan skiltningen kræve godkendelse fra vejmyndigheden og/eller politiet.

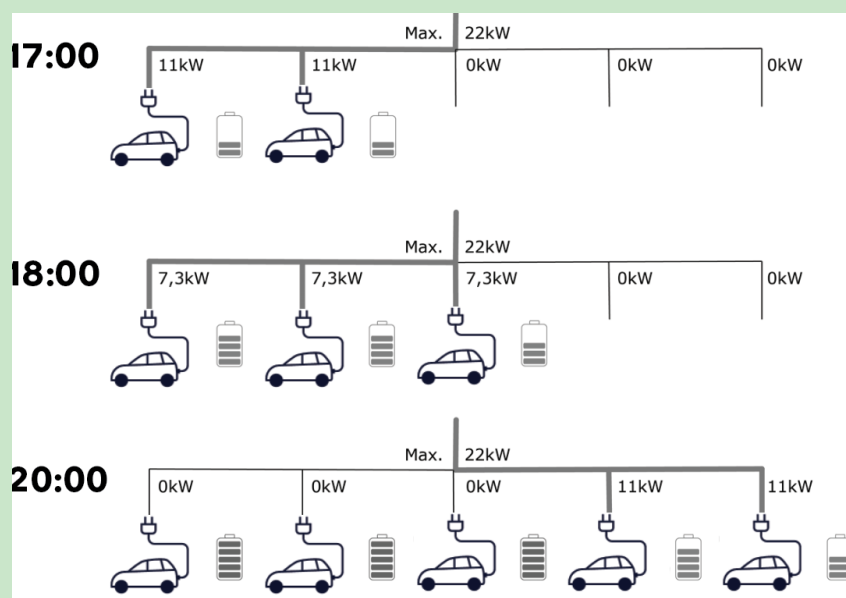
En placering tæt på hovedindgangen eller ved gæsteparkeringen sender et synligt signal om virksomhedens grønne profil.



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 virksomhed

Parkeringsforhold er afgørende

Hvordan man parkerer ved virksomheden, har stor betydning for, hvad man kan gøre for at få ladestandere op. Derudover har parkeringspladsens indretning betydning for, hvor mange ladestandere I har brug for, og hvordan de placeres.

Hvis I ønsker parkeringspladser reserveret til gæster, kan I overveje, om der skal være ladestandere, som både kan bruges af gæster og medarbejdere, eller der skal laves ladestandere til hver gruppe.

Hvis I ønsker ladestandere til firmabiler, som mest lader om natten, kan I overveje, om ladestanderne også kan bruges af medarbejdere og gæster inden for arbejdstiden.

I kan også overveje, om det skal være muligt for fx naboer til virksomheden at bruge ladestanderne mod betaling. Her er det selvfølgelig vigtigt at beslutte, hvornår naboerne kan få adgang til ladestanderne.

Yderligere kan I overveje om ladestandere kan stilles op, så flest mulige parkeringspladser kan deles om den samme. Fx hvis en ladestander stilles mellem to rækker af parkeringspladser, kan den deles af op til 4 pladser.

Parkering på private fællesvej

Hvis parkeringsområdet og der, 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 parkerer på en 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.

På Københavns Kommunes hjemmeside kan I komme med ønsker til, hvor kommunen skal få sat ladestandere op:

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

Forskellige ejerskabsmodeller

En virksomhed kan vælge enten at eje eller leje ladestanderne.

Hvis man ejer ladestanderne

Hvis virksomheden selv ejer ladestanderne, kan de vælges:

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

Med en ladeoperatør kan der indgås en serviceaftale, som blandt andet giver adgang til afgiftsrefusion og kan reducere udgifterne til strøm. Ladeoperatøren kan også stå for administration, drift (back-end) og opkrævning af betaling fra brugerne. Der er flere muligheder for, hvordan samarbejdet kan tilpasses behovene.

Hvis virksomheden selv står for etablering og drift, vil der være høje startomkostninger til køb af ladestandere, gravearbejde og køb af strøm-

kapacitet (ampere). Derudover kræver det resourcer til løbende administration, betaling og vedligeholdelse, men der findes systemer, som kan gøre dette mere overskueligt. Til gengæld vil medarbejderne og andre brugere typisk få en lavere kWh-pris for opladning, da virksomheden selv fastsætter prisen for at dække udgifter til etablering og drift.

Ladestandere skal have en separat elmåler med eget aftagenummer, hvis virksomheden bruger

Priseksempler

Virksomheden kan vælge selv at stå for at betale tilslutningsbidraget til Radius og købe, opstille og stå for driften af ladestanderne. 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 ladestanderne 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.

afgiftsfritaget strøm (f.eks. ved elvarme eller solceller). Man kan ikke få både afgiftsfritagelse og afgiftsrefusion på samme strøm.

Hvis man lejer ladestanderne

Ved leje står ladeoperatøren typisk for både etablering og drift. Dette er ofte gratis eller meget billigt for virksomheden, da ladeoperatøren finansierer det. Til gengæld bliver kWh-prisen for brugerne højere, da ladeoperatøren skal tjene sin investering ind igen.

Leje er den nemmeste og billigste løsning for virksomheden, da man ikke skal stå for administration eller vedligeholdelse. Brugernes betaler en højere kWh-pris, men kun op til et niveau, hvor det stadig er konkurrencedygtigt. Hvis det er billigere at lade andre steder (fx på offentligt tilgængelige ladestander), risikerer ladeoperatøren at miste brugere, hvilket begrænser, hvor højt prisen kan sættes.

Virksomheden kan vælge selv at stå for gravearbejde og køb af strømkapacitet (ampere). Det giver større frihed til at vælge andre løsninger og kan sikre lavere priser for brugerne.

Opladning som medarbejdergode

I kan vælge at tilbyde gratis opladning til jeres medarbejderes private biler. Dette anses af Skat som et medarbejdergode og skal beskattes. I skal derfor også kunne oplyse medarbejdernes individuelle forbrug hos Skat.

Opladning for gæster

I kan stille gratis opladning til rådighed for gæster uden de samme problematikker i forhold til Skat, som gør sig gældende for medarbejdere. I kan også vælge, at gæster lader med en egenbetaling på lige vilkår som andre udefrakommende fx via en app-løsning.

3. Inspiration

CASE 1: Offentligt tilgængelige ladestandere i P-hus hos Tivoli Hotel/Wakeup Copenhagen

Hotellet oplevede en markant stigning i efterspørgslen på ladefaciliteter – især fra udenlandske gæster med elbiler, bl.a. fra Norge. I takt med, at behovet blev tydeligere, besluttede man at teste interessen ved først at installere fire ladestandere. Efter kort tid blev antallet udvidet til 17, og planen er at installere op mod 50 pladser i takt med stigende efterspørgsel.

Hotellet ejer selv ladestanderne for at kunne bevare kontrollen med kontakt til gæster og service. Oprindeligt stod de selv for afregningen med el-leverandøren, men det viste sig økonomisk uholdbart, og derfor blev driften senere overdraget til en ladeoperatør, som nu varetager drift og afregning direkte med brugerne. Hotellet oplever høj driftssikkerhed og stor fleksibilitet fra ladeoperatøren og er alt i alt tilfredse med samarbejdet.

En væsentlig udfordring var usikkerheden om, hvor mange pladser der ville blive brugt. For at

Fakta om casen

- 17 elladepladser
- Operatør: Clever
- Finansieret og ejet af hotellerne
- Service og daglig drift af ladeoperatør
- Pris: Ad hoc priser fra Clever
- Betalingsparkering (reduceret pris for medarbejdere)
- Vejtype: Privat ejendom
- Offentlig tilgængelige parkeringspladser i parkeringskælder

imødekomme dette valgte man en trinvis udbygning og at skilte tydeligt med tiltaget, hvilket fik belægningen til at stige. En anden udfordring var installationen, men da parkeringshuset havde en eksisterende separat eltavle, kunne ladeløsningen etableres uden større tekniske problemer. Succesen tilskrives også valget af en udbyder med bred dækning og integration i kendte ladeapps, hvilket har tiltrukket både hotelgæster og eksterne brugere.



Foto: Tivoli Hotel/Wakeup Copenhagen

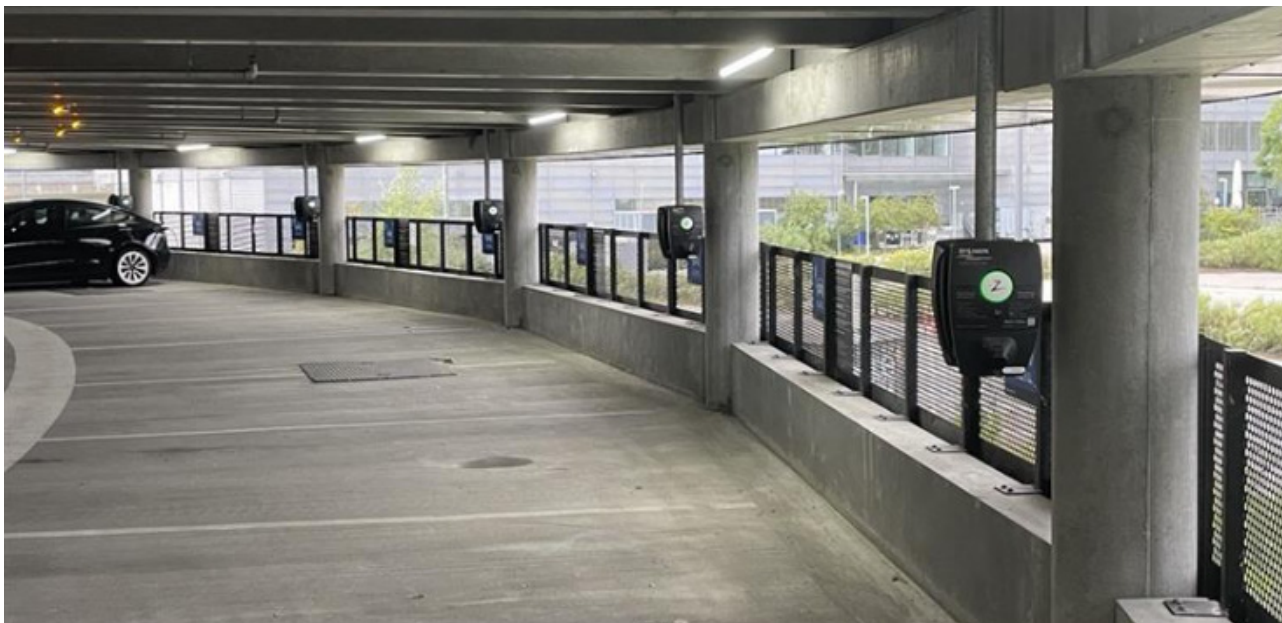


Foto: Rambøll

CASE 2: Rambøll i Ørestad

Som en del af Rambølls strategi for grøn omstilling har virksomheden etableret i alt 36 ladestandere ved hovedkontoret i Ørestaden – 18 dedikeret til firmapuljebiler og 18 til brug for medarbejdere og gæster. Målet har ikke været profit, men at understøtte overgangen til elbiler og tilbyde moderne, bæredygtig infrastruktur til både ansatte og besøgende.

Da Rambøll er lejer i bygningen, var tidlig og tæt dialog med udlejeren afgørende for at kunne etablere ladeinfrastrukturen. Med en proaktiv tilgang og tydelig planlægning omkring kabelføring og strømkapacitet blev løsningen implementeret gnidningsfrit. Der blev samtidig skabt mulighed for fremtidige udvidelser. Rambøll ejer ikke standerne, men har lejeaftale med en ekstern ladeoperatør, som varetager både opsætning, drift og vedligeholdelse. Dette valg er i tråd med Rambølls generelle facility management-strategi, hvor drift håndteres af eksterne partnere. Senere valgte man at skifte operatør for bedre at matche behov og sikre en mere fleksibel serviceaftale.

De 18 ladestandere til puljebiler er aflåst og forbeholdt virksomhedens egne køretøjer. Medarbejdere med firmabiler har personlig ladebrik, mens alle øvrige medarbejdere og gæster kan benytte de resterende 18 standere. Erfaringerne viser, at det som lejer er muligt at etablere en effektiv ladeinfrastruktur – med det rette forarbejde og valg af samarbejdspartnere.

Fakta om casen

- 18 til firmapuljebiler (dedikerede og aflåste), 18 til medarbejdere og gæster
- Rambøll er lejer – tæt samarbejde med udlejer muliggjorde installation
- Service og daglig drift af ladeoperatør
- Pris: Operatør satser. Fri for firmabiler
- Betalingsparkering
- Vejtype: Privat ejendom
- Øvrige medarbejdere og gæster har fri adgang til 18 ladere

4. Kom godt i gang

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

Mange virksomheder ønsker at opsætte ladestandere for at gøre hverdagen lettere for medarbejder med elbiler og sende et grønt signal udadtil. Men det kan være svært at komme i gang.

Det er vigtigt at planlægge ladeinfrastrukturen grundigt uden at handle forhastet. Hvis ladestanderne ikke tilpasses det reelle behov og placeres uden dialog med medarbejdere, kan opsættes ladestandere som aldrig bliver brugt eller alt for lidt ladestandere, så medarbejderne ikke tør regne med at kunne have lademulighed og derfor helt undlader at bruge ladestanderne.



Samarbejd med jeres naboer

I kan med fordel inddrage nabovirksomheder eller andre, de deler parkeringsplads med. Ved at samarbejde om ladestandere kan man dele udgifterne, øge udnyttelsen og sikre en mere fleksibel løsning for alle parter.

Trin 1: Få overblik over behovet og parkeringsforhold

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. Hvordan er behovet for ladestandere til firmabiler, medarbejdere, gæster og eventuelt andre brugere? Det kan også være vigtigt at undersøge, om nogle medarbejdere allerede har elbiler eller planlægger at få en snart.

Ladebehovet og -tidspunktet kan være meget forskelligt for firmabiler og medarbejdere, men det kan også være sammenfaldende. Derfor skal det besluttes, om der skal være særlige ladestandere til forskellige brugere.

Overblik over trin

1. Få overblik over behovet og parkeringsforhold
2. Lav en klar plan for opsætning af ladestandere
3. Del information og skab dialog om ladestandere og elbiler

Behovet er også påvirket af, hvordan medarbejderne bruger deres biler – både i løbet af arbejdstiden og generelt i løbet af ugen. I København er der ofte mange biler på parkeringspladserne, men kun få har faktisk behov for at lade ofte, fordi bilerne mest bruges til fritid og ferier. Ved at samle disse oplysninger kan I bedre vurdere, hvor mange ladestander der skal opsættes, og hvor de skal placeres.

Overvej også, om gæster og andre kun skal have mulighed for at lade på ladestanderne og om det skal indskrænkes til særlige perioder på døgnet/ugen. Det kan være en god ide at overveje den positive økonomiske betydning, der vil være i at åbne for ladestanderne for offentligheden.

Spørg også ud i organisationen, om der er viden om efterspørgsel og/eller behov for lademulighed, som I ellers ikke ville få kendskab til.

Det er vigtigt, at der ikke bliver opsat for mange ladestander, især på fælles parkeringspladser, hvor ladepladserne ofte kun må bruges af elbiler, der oplader. Derfor skal man finde det rigtige niveau for både antallet og placeringen af ladestander. Det er også vigtigt at tænke fremad og sørge for, at der er nok ladepunkter til at dække fremtidens behov.

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. Det er dog vigtigt, at eventuelt skiltning bliver godkendt af vejmyndigheden, før man sætter skilte op for at regulere parkeringen.

Ladestanderbekendtgørelsen - kort fortalt

Ladestanderbekendtgørelsen stiller krav til bygningsejere om opsætning af ladeinfrastruktur for elbiler ved blandt andet eksisterende byggeri. Formålet er at fremme grøn transport og gøre det lettere for elbilisten at oplade sin bil.

Krav til eksisterende erhvervsbyggeri med mere end 20 parkeringspladser:

- Mindst ét ladepunkt skal etableres senest 1. januar 2025.

Ladestanderbekendtgørelsen implementerer en del af EU's direktiv om bygningers energimæssige ydeevne. Dette direktiv er omarbejdet i foråret 2024, og derfor skal ladestanderbekendtgørelsen også revideres. Det betyder, at en revideret ladestanderbekendtgørelsen forventes at træde i kraft senest 29. maj 2026. Går I i gang med et projekt om opsætning af ladestander, kan det være en god ide at sætte sig ind i, hvad de kommende regler kan betyde for jer.



Trin 2: 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 virksomheder eller ambitiøse projekter. Hvis der skal planlægges for flere ejendomme/lokationer eller særligt komplekse løsninger, kan det være en fordel at få hjælp fra en rådgiver med erfaring i ladeinfrastruktur.

Trin 3: Del information og skab dialog om ladestandere og elbiler

Hold informationsmøder eller workshops for at fortælle medarbejdere om ladestanderne og mulighederne for brug af disse.

Gå i dialog med andre virksomheder for at dele erfaringer om opsætning af ladestandere. I kan lære af både gode og mindre gode løsninger og bruge guides fra fx elbilviden.dk til inspiration.

Samarbejdet og dialogen med andre virksomheder om ladestandere kan være starten på værdifuld erfaringsudveksling, som har fordele på flere områder.

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 man også sætte skilte op?

Når I sætter ladestanderne 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. Især hvis ladestanderne også kan bruges af offentligheden eller gæster, er skiltning en god ide.

Er der risiko for brand i en elbil?

Elbiler går sjældnere i brand end benziner, 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 ladestanderen placeres i en parkeringskælder, er det en fordel, hvis det er nær ind-og udkørslen, så brandvæsenet kan slæbe den brændende bil ud.

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. Brugerne 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.

Find mere inspiration til jeres projekt

- [Håndbog i Ladeinfrastruktur fra Vejdirektoratet](#)
- [Guide til virksomheder fra Copenhagen Electric](#)
- [Ladeinfrastruktur på delte parkeringspladser - efter byggeriet fra Copenhagen Electric](#)

Sådan kan I få ladestander i virksomheden

Informationsmateriale

Udarbejdet af:
Rambøll på vegne af Køben-
havns Kommune

MARTS 2025



RAMBØLL