

DATO
25. juni 2026

Administrationens oplæg til etablering af kommunal ladeinfrastruktur

1. Indledning og baggrund

KL og regeringen har, i forbindelse med aftalen om kommunernes økonomi for 2024, aftalt at kommuners bilflåder inden 2030 skal overgå til 0-emissionsdrift. Kalundborg Kommune skal derfor i perioden 2025 - 2030 erstatte alle benzinbiler med elbiler. Det kræver en driftssikker og skalerbar ladeinfrastruktur, der kan understøtte opladning af de nye biler. Ladestanderne skal placeres ved kommunens ejendomme.

Administrationen indstiller, at Kalundborg Kommune tilrettelægger den videre indsats med fokus på en trinvis implementering, hvor markedet indledningsvis afprøves gennem et pilotprojekt, før der træffes beslutning om en fuld udrulning i hele kommunen. Formålet er at reducere risiko, opbygge viden om drift og økonomi samt sikre, at den valgte løsning er robust på både kort og lang sigt.

Oplægget belyser, hvilke mulige modeller der er for etablering og drift af ladestanderne samt hvilken økonomi der forventes at være i forbindelse med etablering. Derudover indeholder oplægget administrationens anbefalinger.

Kalundborg Kommune råder for nuværende over en bilflåde på 270 tjenestebiler herunder:

- 172 benzinbiler
- 86 dieselmotorer
- 8 elbiler
- 4 biler, som ikke er angivet som ovenstående

Ud af de 270 biler, er 79 af dem klassificeret som personbiler, 34 som personbiler/minibus og 152 som varebiler. 5 biler mangler klassifikation.

Bilerne er fordelt på 44 lokationer rundt om i kommunen.

- 32 steder holder der 1-5 biler
- 8 steder holder der 6-20 biler

4 steder holder 21+ biler

2. Beskrivelse af modeller for opsætning af ladeinfrastruktur

Der findes overordnet fire hovedmodeller for etablering og drift af ladeinfrastruktur i forbindelse med kommunens overgang til elbiler:

- A. Kommunen ejer og driver ladeinfrastrukturen
- B. Kommunen ejer ladeinfrastrukturen, mens et ladeselskab driver standerne
- C. Ladeselskab ejer ladeinfrastrukturen, mens kommunen står for drift
- D. Ladeselskab ejer og driver ladeinfrastrukturen

En detaljeret beskrivelse af modellerne findes i bilag 1.

Kalundborg Kommune har begrænsede erfaringer og kompetencer i forhold til etablering og drift af ladeinfrastruktur. På den baggrund indstiller administrationen, at der arbejdes videre med et pilotprojekt, hvor markedet afprøves, og hvor kommunen opnår erfaringer med både etablering, drift og samarbejde med eksterne leverandører. Pilotprojektet skal skabe et styrket beslutningsgrundlag, så der efterfølgende kan træffes en kvalificeret og langsigtet beslutning om valg af model og udrulning af ladeinfrastruktur i hele kommunen.

3. Pilotprojekt og markedsafprøvning

Det anbefales at gennemføre et pilotprojekt i område Syd (Gørlev), hvor ladeinfrastrukturen sendes i udbud.

Formålet med pilotprojektet er:

- At afprøve markedets løsninger og modenhed
- At indhente erfaringer med drift, økonomi og leverandørsamarbejde
- At skabe et beslutningsgrundlag for den videre udrulning

Der kan i forbindelse med udbuddet udarbejdes et kommunalt kontrolbud.

Resultaterne fra pilotprojektet skal anvendes som grundlag for en trinvis udrulning i resten af kommunen.

4. Økonomi

Der er på investeringsoversigten afsat et rådighedsbeløb på 0,5 mio. kr. i 2025 og 2026 til etablering af el-ladestander til tjenestebiler. Beløbet til 2025 blev godkendt til frigivelse i september 2025.

Der er ikke afsat yderligere anlægsmidler i 2027 og 2028.

Administrationen foreslår, at der i budget 2027 reserveres anlægsmidler på 1,2–1,5 mio. kr. til gennemførelse af pilotprojektet.

Der tages ikke på nuværende tidspunkt stilling til det samlede investeringsniveau for hele kommunen.

Eventuelle yderligere investeringer i efterfølgende år skal baseres på erfaringerne fra pilotprojektet, herunder:

- Faktiske etableringsomkostninger
- Driftsomkostninger
- Leverandørernes forretningsmodeller
- Behov for udbygning af elkapacitet

Denne tilgang sikrer fleksibilitet og reducerer risikoen for fejlinvesteringer.

5. Administrationens samlede anbefaling

Administrationen anbefaler:

- At Kalundborg Kommune afprøver model D som hovedspor (Model D: Ladeselskab ejer og driver ladeinfrastrukturen)

- At model B overvejes som et sekundært alternativ (Model B: Kommunen ejer ladeinfrastrukturen, mens et ladeselskab driver standerne)
- At ladeinfrastruktur i område Syd (Gørlev) sendes i udbud som pilotprojekt
- At der reserveres 1,2–1,5 mio. kr. i 2027 til pilotprojektet
- At videre investeringer afventer erfaringer fra pilotprojektet

Denne tilgang understøtter en kontrolleret omstilling til nul-emission, hvor beslutninger træffes på et oplyst grundlag og med reduceret risiko.

Endelig anbefales det, at der arbejdes systematisk med optimering af ladeinfrastrukturen, herunder anvendelse af intelligent belastningsbalancering og løbende evaluering af behovet for ladepunkter. Dette kan medvirke til at reducere de samlede anlægsomkostninger og sikre en effektiv udnyttelse af investeringen over tid.

Bilag 1: Detaljeret beskrivelse af de enkelte modeller med fordele og ulemper

A. Kommunen ejer og drifter ladeinfrastrukturen

I denne model finansierer, ejer og driver kommunen selv ladeinfrastrukturen. Ladestanderne anskaffes typisk via udbud eller indkøb, hvorefter installation udføres af ekstern leverandør eller elinstallatør.

Modellen stiller krav til, at installationen udføres af virksomheder med erfaring inden for ladeinfrastruktur, da fejl og efterfølgende ombygninger kan være omkostningstunge.

Kommunen vil selv have ansvar for drift, overvågning, fejlhåndtering og koordinering af service. Dette kræver interne tekniske kompetencer eller adgang til ekstern support.

Fordele

- Fuld kontrol over placering, adgangsforhold og prioritering af kommunens egne køretøjer
- Mulighed for integration med energistyring, smart charging og lokal energiproduktion
- Ingen binding til specifik ladeoperatør
- Potentielt lavere driftsomkostninger ved valg af driftssikre løsninger

Ulemper

- Høj anlægsinvestering
- Kommunen bærer det fulde økonomiske og driftsmæssige ansvar
- Kræver tekniske kompetencer til drift og vedligehold
- Risiko for teknologisk forældelse
- Risiko for ustabil drift ved manglende interne ressourcer

B. Kommunen ejer ladeinfrastrukturen, mens et ladeselskab driver standerne

I denne model investerer kommunen i den fysiske ladeinfrastruktur, mens drift og administration varetages af en ekstern ladeoperatør.

Kommunen bevarer ejerskab og kontrol over anlægget, mens den daglige drift håndteres af en professionel aktør. Modellen anvendes allerede i flere kommuner og virksomheder.

Fordele

- Kommunen bevarer kontrol over infrastrukturen
- Professionel drift og administration
- Høj driftsstabilitet
- Reduceret behov for interne tekniske ressourcer

Ulemper

- Høj kommunal anlægsinvestering
- Afhængighed af leverandørens driftssystemer og serviceaftaler
- Fremtidige udgifter ved udskiftning eller opgradering af udstyr

C. Ladeselskab ejer ladeinfrastrukturen, mens kommunen står for drift

I denne model etablerer og ejer et ladeselskab infrastrukturen, mens kommunen selv står for drift og vedligehold.

Modellen vurderes som mindre realistisk, da de fleste ladeoperatører ikke ønsker, at eksterne parter driver og servicerer udstyr, som de selv ejer.

Såfremt modellen kan etableres kontraktuelt, må det forventes, at anlægsudgifterne for kommunen reduceres, men at de samlede driftsomkostninger vil være højere.

Fordele

- Lavere kommunal anlægsinvestering

Ulemper

- Komplekse kontraktforhold
- Højere driftsomkostninger
- Kommunen skal selv håndtere drift, service og software
- Kræver tekniske kompetencer
- Risiko for teknologisk forældelse
- Risiko for ustabil drift
- Usikkerhed om modellen kan realiseres i praksis

D. Ladeselskab ejer og driver ladeinfrastrukturen

I denne model etablerer, ejer og driver et privat ladeselskab ladeinfrastrukturen på kommunens arealer.

Der kan indgås forskellige aftalemodeller:

- Ladestandere reserveret til kommunens egne køretøjer
- Offentligt tilgængelige ladestandere

En offentlig løsning vil typisk reducere kommunens anlægsomkostninger væsentligt, men kan samtidig skabe usikkerhed omkring tilgængelighed for kommunens egne køretøjer.

Ved reserverede standere kan der forekomme en mindre kommunal medfinansiering, men samtidig opnås større driftssikkerhed for den kommunale flåde.

Fordele

- Begrænsede eller ingen anlægsomkostninger
- Minimal administrativ og teknisk drift for kommunen
- Hurtig implementering
- Høj driftsstabilitet

Ulemper

- Begrænset indflydelse på drift og vilkår
- Risiko for kontraktmæssige bindinger
- Potentielt højere driftsomkostninger over tid