

Til DSB

dsbpost@dsb.dk

16. maj 2022

Høringsvar vedrørende Pulje til mere trygge, attraktiv og grønne stationer under Infrastrukturplan 2035

Elbilforeningen FDEL takker for høringsmuligheden vedr. Pulje til mere trygge, attraktiv og grønne stationer under Infrastrukturplan 2035. Vi vurderer, at muligheden for at oplade sin elbil ved stationerne er relevant for såvel mange af vores medlemmers som mange fremtidige elbilisters daglige transportbehov, så dette høringssvar har været forelagt FDEL's politikudvalg.

Sammenhængende og sømløs, grøn transport

Af høringsbrevet fremgår det, at projekter i puljen bl.a. kan omfatte *"Initiativer som skal skabe bedre sammenhæng mellem stationsområdet og tilstødende områder med udgangspunkt i projekter, der understøtter forholdene for til- og frabringstransport til stationen herunder f.eks. cykelparkering og lademuligheder."*

Elbilforeningen FDEL ser etablering af ladestandere ved stationerne som en naturlig forlængelse af det nye initiativ om dele-elbiler lanceret af DSB og Green Mobility, der kan bidrage til sammenhængende og sømløs transport på tværs af transportformerne. Samtidig vil ladestandere ved stationerne øge fleksibiliteten for såvel nuværende som kommende elbilister. Denne øgede fleksibilitet kan potentielt bidrage til, at det bliver mere attraktivt at benytte elbil til og fra stationen og dermed øge brugen af toget, hvilket igen kan reducere trængslen på vejene.

Hvem vil ladestandere ved stationerne være relevante for?

Elbilforeningen FDEL vurderer, at ladestandere ved stationerne primært vil være relevante for:

- Taxaer og brugere af dele-elbilsordninger som f.eks. Green Mobility
- Togrejsende herunder togpendlere, der kører i bil til og fra stationen
- Lejlighedsbeboere fra nærområdet uden egen lader

Det bemærkes, at moderne elbiler typisk har mellem 300 og 500 km WLTP-rækkevidde, hvorfor togpendlere i elbil ikke behøver at oplade bilen ved stationen hver dag. Dog gælder det for plug-in hybridbiler (PHEV), at skal lades ofte – reelt dagligt eller flere gange om dagen – for at køre grønt, hvorfor togpendlere i plug-in hybridbiler vil komme til at køre meget mere grønt, hvis de kan oplade deres bil ved stationen. Endvidere er det vores erfaring, at Green Mobility gerne ser, at deres elbiler oplades, hvis SoC (batteriets ladetilstand) er under 60 %.

Destinationsladere (AC) kontra hurtigladere (DC)

Henset til det skitserede brugsmønster ovenfor vurderer vi, at der kan sættes både på AC-ladere (destinationsladere på mellem 11 og 22 kW) og DC-ladere (hurtigladere og lynladere). På den ene side er AC-ladere betydeligt billigere at etablere end DC-ladere, hvilket betyder, at der kan etableres flere ladepunkter ved stationerne for pengene, og at flere kan oplade på samme tid.

På den anden side kan hurtigladere også være relevante henset til stationernes attraktive lokationer og med meget hente- og bringetrafik, ligesom hurtigladning også vil være attraktivt for taxaer. I forhold til

hurtigladere henledes opmærksomheden dog på, at det ikke er teknisk muligt for plug-in hybridbiler at benytte disse.

Endvidere bemærkes det, at induktiv (trådløs) opladning på sigt vil kunne være relevant for taxaer, der venter på rejsende. Når efterspørgslen efter dette begynder at vise sig, vil det være en oplagt at gennemføre forsøg med induktiv opladning på en eller flere taxaholdepladser ved stationer.

Etablering og drift

Det bør overvejes, om DSB selv skal etablere ladestanderne og eje ledninger og hardware. Fordelene ved dette er, at det er billigere og til mindre gene med al gravearbejdet på én gang, hvor der etableres tomrør, i stedet for gravearbejder for hver ladeoperatør. Desuden kan udstyret udbydes løbende til flere ladeoperatører på samme station (f.eks. et område ad gangen pr. station), så flere udbydere kan konkurrere på prisen. Dette vil samtidig bidrage til at reducere afhængigheden af bestemte ladeoperatører.

I forhold til eventuel tidsbegrænsning for brug af ladestanderne bør disse naturligvis tilpasses pendlernes behov. Vi finder på denne baggrund, at tidsbegrænsning som udgangspunkt bør undlades. I stedet kan der med fordel stilles krav om, at pladserne kun må benyttes, når køretøjet er tilsluttet opladeren (tilslutningspligt).

Afslutningsvis ser Elbilforeningen FDEL frem til at samarbejde med DSB nu og fremover om det videre arbejde med at udbrede ladestanderne ved stationerne.

Med venlig hilsen

Christian Nolsøe Nielsen

Forperson, Elbilforeningen FDEL