

Dette udvidet resumé er udgivet i det elektroniske tidsskrift

Artikler fra Trafikdage på Aalborg Universitet

(Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University)

ISSN 1603-9696

<https://journals.aau.dk/index.php/td>

Etablering af ladeparker til tung transport

Søren Saugstrup, sosa@vd.dk og Søren Fischer Jepsen, sofj@vd.dk
Vejdirektoratet

Abstrakt

De første fem ud af 25 ladeparker er ved at blive etableret – for ca. 85 procents vedkommende gennem frivillige aftaler.

I præsentationen vil Vejdirektoratet fortælle om

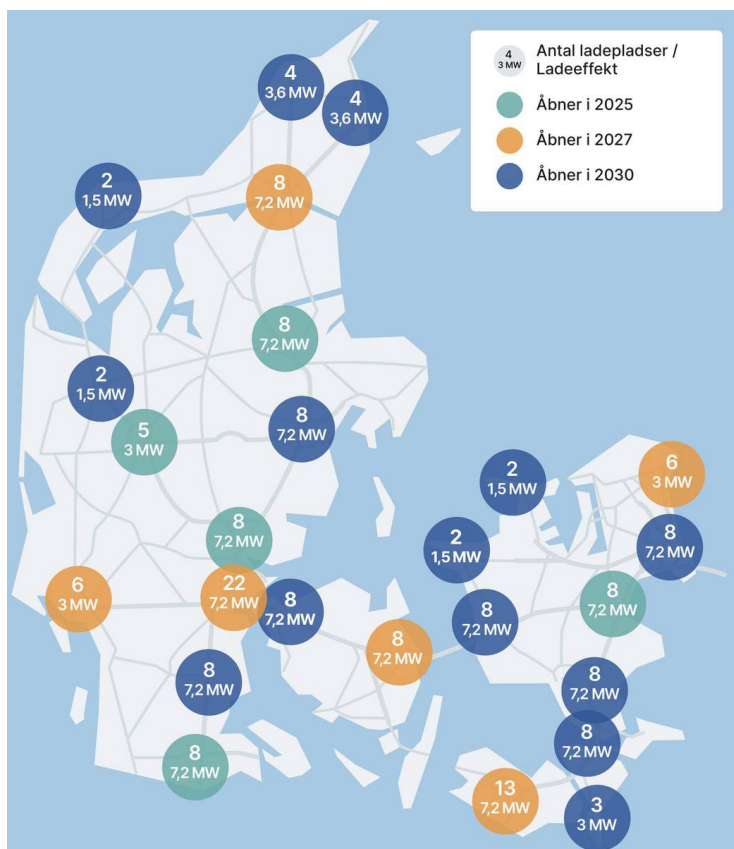
- erfaringerne fra etableringen de første fem ladeparker og en status på dem
- planerne for etableringen af de resterende 20 ladeparker.
- hvordan vi forsøger at imødegå de forventede udfordringer med lange leveringstider på nettilslutning, som kan betyde at der ikke er strøm nok til at opfylde effektkravet i 2030 på 7,2 MW for de største ladeparker.
- endelig præsenterer vi en analyse af i hvilken grad de ladestandere der skal opstilles for at opfylde kravene i AFIR også er nok til at dække den forventede efterspørgsel i 2035.

Om projektet

Vejdirektoratet skal sikre at Danmark lever op til kravene for lastbilers adgang til opladning som beskrevet i Alternative Fuel Infrastructure Regulation (AFIR). Der skal etableres 25 ladeparker til ellastbiler frem mod 2030. Ladeparkerne skal være offentligt tilgængelige for lastbiler og vil omfatte minimum 175 lynladepunkter med en samlet ladeeffekt på 133 MW langs TEN-T nettet i Danmark. De første fem ladeparker åbner i 2025. Der er afsat ca. 760 millioner kroner til projektet.

EU's AFIR-regulering stiller både krav til ladeeffekt og afstand mellem ladeparkerne. Placeringen af ladeparkerne er valgt på baggrund af en analyse udarbejdet af Vejdirektoratet og skal sikre bedst mulig geografisk dækning, så det er muligt at benytte ellastbiler i hele landet.

De første fem ladeparker placeres ved motorvejene i Randers, Herning, Vejle, Padborg og Køge og åbner alle sammen i 2025. De øvrige 20 ladeparker skal åbne frem mod 2030, Se Figur 1.



Figur 1 – Kort med ladepark-lokationer og effektkrav

EU-krav til ladeparker til tunge køretøjer

AFIR stiller bindende krav til medlemsstaterne til etablering af ladeinfrastruktur langs TEN-T-vejnettet. I 2030 må der maksimalt være 60 kilometer mellem ladeparkerne til lastbiler på TEN-T hovednettet og højst 100 kilometer på det øvrige TEN-T net og ladeparkerne må højst ligge 3 km fra TEN-T nettet. Kravene til ladekapaciteten og dækningsgraden på TEN-T nettet stiger gradvist (se tabel 1).

Tabel 1 – AFIR's krav til elektrisk ladeinfrastruktur til tunge køretøjer

	2025	2027	2030
Maksimal afstand mellem ladeparker på hovednettet			60 km
Maksimal afstand mellem ladeparker på det øvrige net			100 km
Andel af TEN-T-nettet, hvor der skal etableres ladeinfrastruktur	15 pct.	50 pct.	100 pct.
Samlet effektkrav per ladepark			
Hovednet	2 x 1,4 MW	2 x 2,8 MW	2 x 3,6 MW
Øvrige net	2 x 1,4 MW	2 x 1,4 MW	2 x 1,5 MW

Erfaringer fra udrulningen

I 2023 blev foranalysen godkendt af IP5-forligskredsen. Foranalysen satte retning for udrulningen af ladeparkerne for den tunge trafik frem mod 2030.

Da Vejdirektoratet startede markedsdialog medio 2023, var der ikke et marked for opladning af lastbiler – der var nærmest ingen elektriske lastbiler på vejene, og for ladeoperatørerne var det ikke interessant at opsætte ladeinfrastruktur til den tunge transport.

Siden da er det gået stærkt. På baggrund af en ny markedsdialog, blev det klart at markedet havde ændret sig markant: de elektriske lastbiler var ved at komme på markedet og de første ladestandere dedikeret til lastbiler var kommet op. Der var samtidig en stor bekymring for at statslig indblanding ville skævvride

markedet og derfor ville Ladeoperatørerne helst undgå statsstøttede ladeparker. Vejdirektoratets plan for udrulningen, blev derfor baseret på den størst mulige grad af frivillighed.