



## Notat

### Bilag 8: Metodeforskelle i analyser om behov for ladeinfrastruktur

#### Resume

Notatet beskriver de metodiske forskelle i virksomhederne COWI, EY og Gillings vurdering af behovet for ladeinfrastruktur i Københavns Kommune og begrundet, hvorfor forvaltningen vurderer, at COWI's vurdering af behovet for ladeinfrastruktur på offentlig vej i Københavns Kommune er den mest retvisende og anvendelige.

#### Sagsfremstilling

Forvaltningen har sammenholdt resultaterne og den metodiske tilgang i COWI's rapport *Behov for ladeinfrastruktur i København* (februar 2025) med resultaterne og de metodiske tilgange i EY's rapport *Fossilfri vejtrafik i 2030* (august 2024) og Gillings beregninger fra februar 2025 (fremsendt til TMU i februar 2025) for at vurdere, hvad forskellen i de tre vurderinger af behovet for ladeinfrastruktur skyldes.

#### **COWI: Behov for ladeinfrastruktur i København (februar 2025)**

COWI vurderer i rapporten *Behov for ladeinfrastruktur i København*, at der er behov for ca. 9.000 normalladepunkter på offentlig vej i 2035, suppleret af 500 offentlig tilgængelige lynladeudtag (heraf maks. 64 på offentlig vej), for at understøtte en fuld omstilling til elreven transport.

COWI har til deres beregning benyttet Dansk e-Mobilitets ladepunktsberegner (opdateret til lejligheden), GAIA-modellen (udviklet af DTU i forskningsprojektet FUSE), samt data fra ladeoperatørerne.

#### **EY: Fossilfri vejtrafik i 2030 (august 2024)**

EY skønner i rapporten behovet for offentligt tilgængelige ladepunkter (ekskl. hurtig- og lynladepunkter) i Københavns Kommune til mellem 19.000 og 21.000, hvis alle biler er elbiler i 2030. De vurderer ydermere, at der kan være behov for mellem 450 og 1.100 hurtig- eller lynladere i Københavns Kommune, hvis 10-20% af københavnernes ladebehov på offentlig vej dækkes af hurtig- og lynladere.

EY har anvendt Dansk e-Mobilitet ladepunktsberegner. EY understreger, at der er væsentlig usikkerhed forbundet med deres skøn – primært pga. forudsætningen om, at der opstilles et ladepunkt for ca. hver fjerde bil, der benytter de offentligt tilgængelige ladepunkter.

#### **Gilling: Beregninger af behov for ladeinfrastruktur (feb. 2025)**

Gilling vurderer, at der samlet set er behov for 19.517 normalladepunkter i 2030. Gilling inddrager bl.a. data fra BBR, butiksdata samt trafik-

03-03-2025

Sagsnummer I F2  
2024 - 21850

Dokumentnummer i F2  
185293

Sagsnummer eDoc  
2024-0381209

Rådhussekretariatet  
Rådhuspladsen 1  
1550 København V

EAN-nummer  
5798009809452

mønstre fra Vejdirektoratet og DTU's transportundersøgelser.

### **Sammenligning af analyser**

Forvaltningen vurderer, på baggrund af en gennemgang af analyseresultaterne samt dialog med rådgivningsvirksomhederne, at forskellene hovedsageligt skyldes forskellige metodiske tilgange og vægtning af forskellige kilder, hvoraf de væsentligste er følgende:

- COWI har vurderet *behovet for ladepunkter på offentlig vej* (områder administreret af Københavns Kommune), mens EY og Gilling har vurderet det *samlede behov for offentlig tilgængelig opladning*.
- Gilling har taget udgangspunkt i, at ca. 87% af opladningen vil foregå på normalladepunkter, mens COWI regner med ca. 57%. Det skyldes, at COWI inddrager den nyeste forskning fra blandt andet FUSE-projektet, der viser, at en større del af opladningen kan dækkes af lynladere, hvorved behovet for normalladepunkter reduceres.
- Der er desuden andre, men mindre afgørende metodiske forskelle i beregningerne.

Det er forvaltningens vurdering, at COWI's analyse, der er baseret på den nyeste viden indenfor området, samt på en velfunderet metodisk tilgang, giver det mest retvisende grundlag ift. at fastlægge behovet for ladeinfrastruktur på offentlige arealer i Københavns Kommune.

Peter Højer  
Vicedirektør