



# Elbiler på Kryds & Tværs – afrapportering på projekt støttet af Energistyrelsen

Afrapportering  
Klimasekretariat  
21. februar 2014

## [1 INDHOLDSFORTEGNELSE](#)

2 KORT RESUME AF HOVEDKONKLUSIONER .....	2
3 RAMMER OG FORMÅL.....	3
3.1 INDKØB AF EN MINDRE DRIFT OG TEST FLÅDE I FREDENSBORG KOMMUNE .....	3
3.2 ERFARINGSOPSAMLINGS- OG FORMIDLINGSPROJEKT I HOVEDSTADSREGIONEN .....	3
4 ELBILEN I FREDENSBORG KOMMUNES OPGAVELØSNING .....	4
4.1 BRUGERUNDERSØGELSE.....	5
4.2 DET VIDERE ARBEJDE I FREDENSBORG KOMMUNE .....	8
5 ERFARINGER OG FORMIDLING I HOVEDSTADSREGIONEN.....	9
5.1 FREMGANGSMÅDE FOR PROJEKTET .....	9
5.2 ERFARINGER FRA REGIONENS KOMMUNER .....	9
5.2.1 ELBILSPROJEKTER.....	9
5.2.1.1 UDFORDRINGER .....	10
5.2.1.2 LØSNINGER.....	10
5.2.2 LADEINFRASTRUKTUR TIL ELBILER .....	10
5.2.2.1 UDFORDRINGER .....	11
5.2.2.2 LØSNINGER.....	11
5.2.3 SAMARBEJDE .....	11
5.2.3.1 UDFORDRINGER.....	11
5.2.3.2 LØSNINGER.....	12
5.3 STATUS & BEMÆRKNINGER .....	12
5.4 DET VIDERE ARBEJDE MED AT FREMME ELBILER.....	12

## 2 Kort resume af hovedkonklusioner

Indledningsvis sammenfattes de vigtigste opmærksomhedspunkter fra rapporten:

- Der har været en stor interesse for elbilerne, efterspørgsel på at køre i dem og man har været stolt af at køre i dem og vise dem frem.
- En undersøgelse af tilfredsheden hos brugerne af de 5 støttede elbiler i Fredensborg Kommune viste en generelt overordnet tilfredshed.
- Brugerne har skullet vende sig til at køre i elbilerne, fx ifht manglende gearskifte og kobling, eller hvordan lader man op eller aflæser hvor langt man kan køre, når man påbegynder en tur.
- Rækkevidden er begrænset, hvilket udelukker anvendelse af elbilerne i forbindelse med længere køreture.
- I vinterhalvåret har elbilerne været for kolde for personalet. Samtidig har flere oplevet dem som usikre i glatføre.
- Det har gjort en kæmpe forskel at indsætte en særlig ressource, for at få taget bilerne i brug, og forklare medarbejderne de særlige træk ved bilerne. Medarbejderne er presset på tid i hverdagen, og har sjældent overskud til at selv at sætte sig ind i de forhold, der indledningsvis gør kørsel i elbilen anderledes. Hvilket kan afholde mange fra at køre i elbilen.
- Der har været interesse for grøn kørsel, men de fleste kører elbilen i det "almindelige" gear.
- Elbilerne har kunnet erstatte en alm bil 1-1 på rådhuset, men ikke i hjemmeplejen, hvor der køres i 3 holdsskift.

Erfaringerne fra de øvrige kommuner i Region Hovedstaden har været

- Pris og rækkevidde på elbilerne er overordnet de største udfordringer for yderligere indkøb af elbiler til kommunernes bilflåder.
- Hjemmepleje er særligt udfordret, da der anvendes biler i døgndrift. Personalet møder derfor udfordringer mht. opladning af bilerne.
- Myndighedsgodkendelse af opstilling af ladestandere har betydning for udrulning af ladeinfrastruktur.

### 3 Rammer og formål

Energistyrelsen gav d. 22 marts 2011 tilsagn til Fredensborg Kommunes projekt "Elbiler på kryds og tværs". Projektet blev igangsat i maj 2011.

Projektet indeholder to integrerede elementer:

1. Indkøb af en mindre drifts- og testflåde af fem elbiler til brug i Fredensborg Kommune.
2. Erfaringsopsamling og efterfølgende formidling i hovedstadsregionen.

#### 3.1 Indkøb af en mindre drifts- og testflåde i Fredensborg Kommune

Formålet var at afprøve de på daværende tidspunkt nyligt lancerede masseproducerede små elbiler i kommunen og indsamle erfaring med brugen af elbiler, som udgangspunkt for en vurdering af mulighederne for at erstatte kommunens traditionelle bilpark med elbiler.

Projektet baserer sig på en kombineret drifts- og testmodel. Der blev i alt indkøbt fem elbiler af mærket Mitsubishi iMiEV. To elbiler erstattede eksisterende biler, mens de resterende tre elbiler blev indkøbt som supplement til den traditionelle flåde og som testbiler i forskellige funktioner.

Testningen af de fem elbiler havde til hensigt at afdække potentialet for elbiler inden for forvaltningsområder med større kørselsbehov.

Ældreområdet har flest små personbiler, hvorfor tre af de fem elbiler blev placeret her. To af elbilerne, der blev placeret på ældreområdet, blev anvendt af henholdsvis visitatorerne og de sagsbehandlende ergoterapeuter. De to elbiler erstattede to konventionelle biler og blev anvendt i den daglige opgaveløsning på området, hvor man fx har behov for at komme ud og se indretningen hjemme hos borgere med behov for hjælp. Den sidste af de tre elbiler blev placeret på et af kommunens plejecentre og indgik i den udekørende hjemmepleje. Elbilen var et supplement til den eksisterende flåde og blev anvendt på testbasis.

Tredje elbil blev anvendt af Center for Kommunale Ejendomme og Arealer. Fredensborg Kommune gør en ambitiøs indsats for at få skoler og institutioner til at spare på deres energiforbrug. Værdien ved at køre i elbil ud til kommunens ejendomme er meget stor, da der her vises en måde at spare energi og nedsætte sit CO<sub>2</sub>-forbrug.

Det var oprindeligt planlagt, at Park og Vej også skulle have en elbil. Men grundet bilens størrelse blev det vurderet, at elbilen ikke kunne løse opgaverne, som fx at køre med maskiner og meget udstyr. Derfor blev elbilen omplaceret til IT-området, som bl.a. står for vedligehold af skoler og institutioners IT udstyr.

#### 3.2 Erfaringsopsamlings- og formidlingsprojekt i hovedstadsregionen

Projektet havde til formål at:

Indsamle, analysere og formidle erfaringer med elbiler i kommuner som udgangspunkt for formidling af konkrete elbils-strategier og erfaringer i forbindelse med Region Hovedstadens kommende Klimastrategi samt i andre relevante netværk.

Projektet benyttede sig af flere forskellige formidlingskanaler:

1. Fredensborg Kommunes borgmester Thomas Lykke Pedersen stod i spidsen for kommunernes (KKR) repræsentation i arbejdet med den regionale klimastrategi.
2. Fredensborg Kommune deltog i embedsudvalget, der udarbejdede Region Hovedstadens Klimastrategi.
3. Fredensborg Kommune deltog i Energistyrelsens Elbilsnetværk og fik derigennem mulighed for at formidle erfaringer fra projektet.
4. Nyhedsbreve via pressen og på kommunens- og Energistyrelsens hjemmesider.

## 4 Elbilen i Fredensborg Kommunes opgaveløsning

I maj måned 2011 blev 5 Mitsubishi iMiEV leaset og implementeret i kommunens drift. Der var stor opmærksomhed og efterspørgsel på elbilerne og flere ansatte viste hurtigt interesse for at prøve elbilerne.

Brugerne af elbilen modtog den første dag på et kick-off arrangement kortere instrukser i forhold til gear, speeder og bremse. De kortere instrukser medførte, at nogle brugere f.eks. oplevede vanskeligheder ved den manglende kobling, hvilket medførte hårde opbremsninger. Dette kunne potentielt have været undgået, hvis der var blevet givet mere dybdegående instrukser. Efterfølgende gjorde kommunen en grundigere indsats for at sætte brugerne ind i elbilens funktioner.

Der var forskel på hvordan de enkelte forvaltningsområder tog i mod elbilen. Et sted blev der opstillet klare instruktioner og retningslinjer, og givet ordre til at elbilerne skulle bruges. Andre steder gik der lidt længere tid, før elbilen blev en almindelig del af hverdagen.

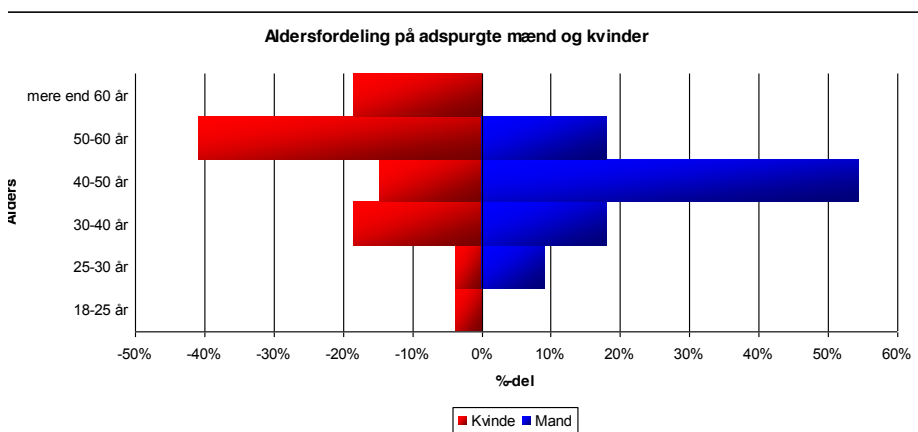
Hvad angår brugertilfredshed, skete der en stigning over en tidsperiode på nogle måneder. Brugerne blev vant til elbilerne og blev trygge ved at køre i dem. Selve elbilerne virkede som de skulle, mens ladestanderne imidlertid viste sig at udgøre en udfordring. De viste blandt andet fejlmeddelser og satte midlertidigt ud. Af flere omgange blev ladestanderne synet af teknikere. Dette medførte en opdatering samt instruktion omkring hyppig genstart af standerne.

Placeringen af den ene ladestander gav nogle udfordringer, da der ofte skete uheld, hvor bilister bakkede ind i den. Dette skete 4 – 5 gange, hvorefter standeren blev flyttet, og blev sat op i en fornuftig højde, så den kunne ses af bilister.

Elbilernes første vinter gik som forventet. Elbilerne kørte med kortere rækkevidde. Samtidig oplevede brugerne dem som meget kolde. Dette betød, at flere i vinterperioden benyttede en konventionel bil.

#### 4.1 Brugerundersøgelse

Efter vinteren 2011 blev der gennemført en undersøgelse af brugernes oplevelser med elbilerne. Undersøgelsen blev besvaret af 38 brugere, hvoraf 11 var mænd og 27 var kvinder (Figur 1).

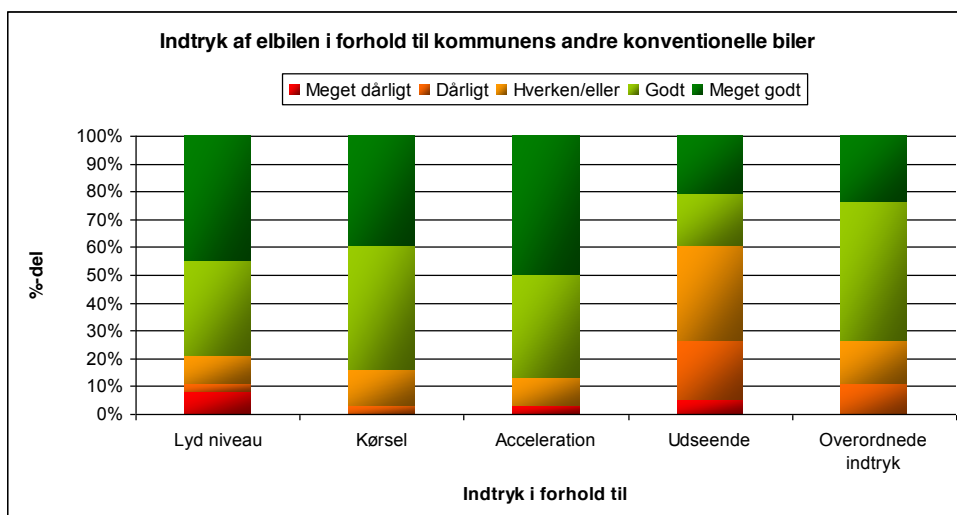


Figur 1: Aldersfordelingen for respondenterne fordelt på mænd og kvinder

34 % af deltagerene i undersøgelse arbejder på plejecentret med den udekørende hjemmepleje, 29 % er visitatorer, 16 % er ergoterapeuter, 13 % er fra Center for IT & Digitalisering og 8 % fra Center for Kommunale Ejendomme & Arealer.

Brugerne anvender elbilerne ca. 2 til 3 gange om ugen i forskelligt omfang.,

Brugerne blev spurgt, hvilket indtryk de har af elbilen i forhold til kommunens konventionelle biler. Her blev der svaret i forhold til lyd, kørsel, acceleration, udseende og det overordnede indtryk. Figur 2 viser fordelingen af svar, hvor der fx er stor tilfredshed med elbilens evne til at accelerere.

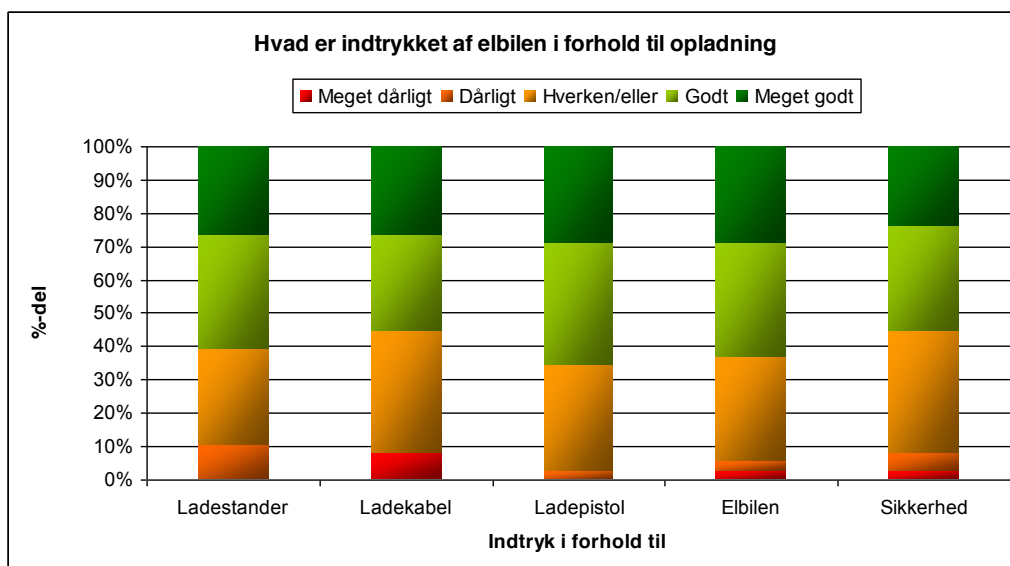


Figur 2: Diagram over hvilket indtryk elbilen har givet i forhold til kommunens konventionelle biler

80 % af brugerne mener, at lydniveau, kørsel og acceleration er "Godt" eller "Meget godt", hvorimod der er mere blandede meninger om udseende. Kun 40 % mener, at udseendet er "Godt" eller "Meget godt".

Det overordnede indtryk af elbilerne er overvejende positivt, hvor knap 80 % af brugerne svarede "Godt" eller "Meget godt".

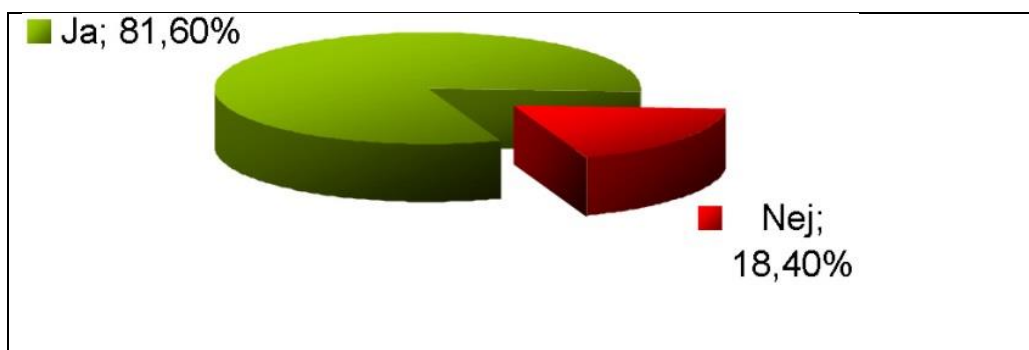
Figur 3 viser fordelingen af svar omkring indtryk af elbilen i forhold til ladning. Netop dette har været et tema, da der jo normalt tankes på tankstation.



Figur 3: Brugernes indtryk af elbilen i forhold til opladning.

Her var der også generel tilfredshed. Dog mener kun ca. 60 %, at ladestander, ladekabel, ladepistol, elbilen og sikkerheden er "Godt" eller "Meget godt".

Figur 4 viser fordelingen af svar omkring elbiler i den kommunale drift. En overvejende del (81,6 %) kan se elbilen i den kommunale drift, mens 18,4 % ikke kan se elbilen i den kommune drift (har svaret "nej").

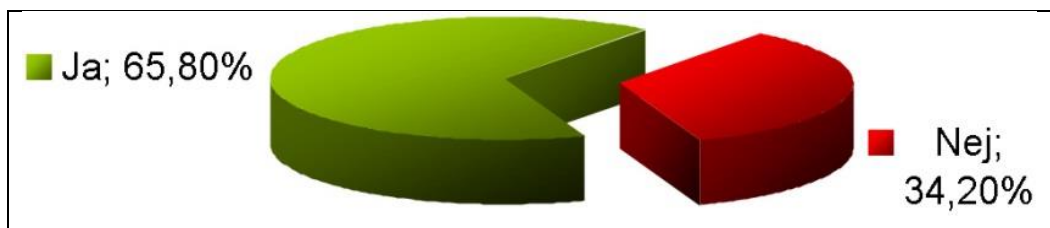


Figur 4: Viser hvor mange af de adspurgte, der mener at elbilen kan ses i den kommunale drift.

Indvendinger mod elbilen, som en del af den daglige drift, går bl.a. på, at batterikapaciteten er begrænset, især når bilen bruges hele døgnet, samt ved kørsel på tværs af kommunen. Derudover er den for lille og usikker på vejene i glatføre. En enkelt nævner, at den er for kold og at det tager for lang tid at afdugge ruden.

De som mener, at der er potentiale for elbilen i den kommunale drift, peger på de miljømæssige fordele, samt det økonomiske i forhold til drift af elbilen. Derudover er der tilfredshed over størrelsen, idet den er nem at parkere. Der er for disse besvarelser også et ønske om elbiler med bedre rækkevidde.

Figur 5 viser fordelingen af svar på oplevelsen af problemer med elbilerne. Her er der en overvægt, der svarer "Ja" til at have oplevet problemer. De fleste peger på batterikapacitet og varme. Der nævnes ofte, at de er nervøse for at løbe tør for strøm. Her nævnes også, at der er for stor ændring i rækkevidde ved tændt A/C og radio. Elbilen har ifølge brugerne svært ved at blive varmet op, hvilket har resulteret i forkølelse og sygefravær. I besvarelsen bliver der også nævnt nogle løsninger i forbindelse med rækkevidden: Der kunne opsættes lynladere op, hvilket vil kunne betyde at elbilerne kunne bruges oftere i de forskellige funktioner.

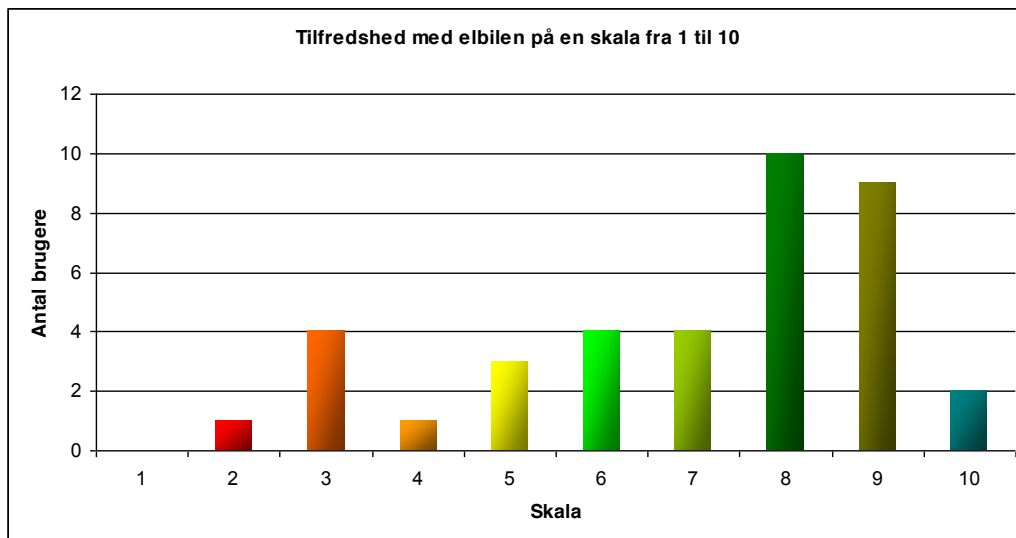


**Figur 5:** Viser hvor mange af de adspurgte der har haft problemer med kommunens elbiler.

En anden udfordring har været, at elbilerne er støjsvage, hvilket betyder at bløde trafikanter ikke hører elbilen, og kræver større opmærksomhed fra føreren.

Automatgearet nævnes også et par gange som en udfordring, da det kan give vanskeligheder, når der tages fejl af bremse og kobling.

Ses der på fordelingen i figur 6, så er 21 af de adspurgte 38 fordelt på en tilfredshed på 8, 9 og 10 i en skala fra 1-10. Der er med andre ord generel tilfredshed med elbilerne, og flere synes, at den er sjov at køre i efter tilvænnningen.



**Figur 6:** Fordelingen af hvor tilfredse de adspurgte er på en skala fra 1 til 10.

Da deltagerne i undersøgelsen blev spurgt, om de havde overvejet at købe en elbil privat, svarede 68 % "Nej" og 32 % "Ja". Pris og rækkevidde nævnes som hovedproblematikker. Nogle nævner også størrelsen og komforten i elbilerne.

#### 4.2 Økonomi og drift i den samlede leasingperiode 2011 til 2014

Nedenstående tabel viser tallene for drift og service af en Mitsubishi iMiev i 36 måneder i perioden 2011 til 2014:

Udgift til en elbil	Pris månedlig	Pris i 36 måneder
El i perioden pr. elbil	385 kr.	13860 kr.
Serviceomkostninger pr. elbil	544 kr.	19584 kr.
Serviceomkostninger pr. lade-stander	179 kr.	6444 kr.
<b>I alt</b>	<b>1108 kr.</b>	<b>39888 kr.</b>

**Tabel 1:** Driftsudgifter for en elbil i den samlede leasingperiode 2011 til 2014

#### 4.3 Det videre arbejde i Fredensborg Kommune

I Fredensborg Kommune har det første elbilsprojekt givet mod på at arbejde videre med:

- Mulighed for flere elbiler i kommunens opgaveløsning
- Flådeanalyse af samtlige biler i kommunes med bud på om de kan udskiftes til elbiler.
- Nærmere analyse af de økonomiske fordele ved elbilerne i driften.
- Afprøvning af nyere og bedre elbiler – som en del af projektet "Grøn mobilitet på rådhuset" er der anskaffet 5 nye elbiler, fordelt på 3 modeller.



## 5 Erfaringer og formidling i hovedstadsregionen

Projektets formål var at indsamle, analysere og formidle erfaringer med elbiler i kommunerne, som udgangspunkt for videre formidling af erfaringer i forbindelse med udarbejdelsen af Region Hovedstadens klimastrategi i 2012, samt i andre relevante netværk. Udarbejdelsen af dette afsnit er afsluttet i 2011. Der er derfor undervejs indsat forklaringer om den efterfølgende udvikling.

### 5.1 Fremgangsmåde for projektet

Region Hovedstadens 29 kommuner har været udgangspunktet for projektet. Kommunernes erfaringer er blevet indsamlet via kvalitative interviews af medarbejdere i de forskellige kommuner, via Energistyrelsens Elbilsnetværk og ved informationssøgning på kommunernes hjemmesider.

Projektet fokuserer på tre hovedområder:

1. Kommunernes erfaring med elbiler.
2. Lokal ladeinfrastruktur i kommunerne.
3. Kortlægning af kommunale samarbejdsprojekter og holdning til tværkommunale samarbejder om at fremme brugen af elbiler.

Udfordringer og løsninger til de projekter kommunerne har sat i gang, vil også blive belyst.

### 5.2 Erfaringer fra kommunerne i Region Hovedstaden

Resultaterne fra projektet er indgået som inspiration og input til den regionale klimastrategi og har bidraget til at fremme udbredelsen af elbiler i Region Hovedstaden. Informationerne blev indsamlet i 2011.

#### 5.2.1 Elbilsprojekter

Af regionens 29 kommuner er der 11 kommuner, der har anskaffet sig elbiler og ni, der overvejer at anskaffe sig elbiler. Nogle af de kommuner, som har gjort en stor indsats for at elbiler bliver en del af den kommunale drift er København, Frederiksberg, Fredensborg, Høje-Taastrup og Bornholms Kommune. Flere og flere kommuner begynder at interessere sig for elbiler og kan se fordele.

De fleste af kommunernes elbiler er placeret i hjemmeplejen. Dog har både Frederiksberg og Københavns Kommune forsøgt sig med elbiler på de tekniske områder, f.eks. hos park og vej. Københavns Kommune har også indkøbt elbusser til kollektiv transport i indre by.

”Test en elbil” er et projekt, hvor borgere gratis kan teste en elbil i tre måneder. Seks af regionens kommuner har meldt interesse for projektet, men projektet er kun igangsat i to af kommunerne. Et par kommuner har måttet stoppe projektet grundet mangel på sponsorer, mens de resterende tilmeldte fortsat søger sponsorer<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> I 2012 gennemførte Region Hovedstaden Test-en-elbil, hvor borgere i Gribskov, Hillerød og Fredensborg kommuner fik lejlighed til at afprøve en elbil.

### 5.2.1.1 Udfordringer

De største udfordringer for at få udbredt elbiler i kommunens driftsopgaver er henholdsvis prisen og rækkevidden på bilerne.

Biler i hjemmeplejen kører døgnet rundt, og der er derfor ikke mulighed for at lade op om natten. Derfor kan elbilerne umiddelbart kun benyttes om dagen, hvorefter benzinbiler tages i brug. I Fredensborg Kommune forsøgte hjemmeplejen at ændre tidspunktet for kørsel og opladning, så elbilen blev brugt om natten. Det viste sig at elbilens rækkevidde blev kortere. Det kan skyldes de koldere temperaturer om natten, hvilket affødte et behov for at have varmen tændt i bilerne.

De første kommuner som anskaffede elbiler, oplevede særlige udfordringer. De første elbiler i kommunerne var ombyggede benzinbiler. Disse ombyggede biler har ikke levet op til den lovede rækkevidde. En del har haft mange nedbrud. Derudover har der været problemer i forhold til hvem der har ansvaret for at bilerne fungerer. Dette har medført forvirring og har afholdt nogle kommuner fra at forsøge sig med de nye modeller. Dette sker på trods af at nye modeller, der fra bunden er bygget som elbiler, ikke kan sammenlignes med de ombyggede.

### 5.2.1.2 Løsninger

Priserne på elbiler har vist sig at falde med tiden. I starten af 2011 kunne en af trillingerne købes til knap 300.000,- hvor en tilsvarende benzinbil ligger på knap 100.000,- inkl. afgifter og moms. I dag [november 2011] kan man få en større model også for 300.000,-, og en tilsvarende benzinbil ligger på 200.000,- kr.<sup>2</sup>

Rækkevidden er et problem, hvis der køres lange distancer eller flere korte ture i træk i elbilerne. Imidlertid kan nyere modeller fra 2012 og frem køre mere end 250 km på en opladning.

Endvidere vil det være en fordel for mange kommuner, at udarbejde en bilflådeanalyse. En flådeanalyse kan pege på potentialer og begrænsninger for at erstatte benzinbiler med elbiler. I Fredericia Kommune har en flådeanalyse gjort det muligt at finde penge til tre elbiler.

Succeshistorier og gode oplevelser kunne udbredes mere, for at synliggøre de positive historier om elbiler. Dette kunne medføre større tiltro blandt ansatte og borgere til potentialet i elbiler, hvilket på længere sigt kunne inspirere flere kommuner til at følge trop.

## 5.2.2 Ladeinfrastruktur til elbiler

Der er 10 kommuner, der har lavet en aftale om at få opsat ladestandere i kommunen med en privat leverandør/samarbejdspartner. 7 kommuner har allerede fået opsat standere. 4 af kom-

---

<sup>2</sup> Priserne på elbiler er siden faldet. En opdateret version af Mitsubishi iMiEV koster i 2014 205.000 kr.

munerne har fået QuickCharge<sup>3</sup>, som kan lade elbiler hurtigt op, og 1 kommune har fået bygget en batteriskiftestation<sup>4</sup>.

#### 5.2.2.1 Udfordringer

Flere kommuner har givet private firmaer tilladelse til at opstille ladestanderer på offentlige arealer. Hver kommune har gjort en indsats for at fastsætte de rammer, som en tilladelse kan gives indenfor. De enkelte kommuner har gjort deres egne erfaringer, hvor man med fordel kunne have trukket mere på hinandens.

Kommunen som trafikmyndighed stiller visse krav til hvordan der kan gives tilladelse til at opstille ladestanderer. F.eks. skal offentlige standere være tilgængelige for alle. Hvis borgerne skal lave en forudgående registrering for benyttelse af standerne, er de ikke offentlig tilgængelige.

#### 5.2.2.2 Løsninger

Samarbejde om at udarbejde rammer og procedurer for ansøgning om tilladelse til opsætning af ladestanderer vil kunne sikre en mere ens sagsbehandling, og fremme udrulning af ladestanderinfrastrukturen. Derved vil den tryghed, som ladestanderer giver borgere med elbiler, hurtigere etableres.

Samarbejde om ensartede retningslinjer for ladestanderne, sådan at alle kan lade på ladestanderer, uden indgåelse af abonnement eller andre forudgående registreringer, er også en mulighed. Betaling pr. tid eller kWh, kunne være en måde at taksere opladninger.

#### 5.2.3 Samarbejde

Flere af de adspurgte kommuner i Region Hovedstaden, var positive overfor et fælles indkøbs-samarbejde, med mulighed for mængderabat på elbilerne.

En større erfarings- og vidensudveksling kunne skabe bedre forståelse for hvor kommunerne kan bruge elbiler, og hvilke elbilmodeller, der passer bedst ind i driften<sup>5</sup>.

I projektet "E-mobility NSR" har Høje-Taastrup Kommune en ledende rolle i etableringen af en fælles platform for virtuelle og fysiske informationscentre for elbiler – det såkaldte "E-Mobility Informationscentre"<sup>6</sup>.

Indhold og organisering af et samarbejde for kommuner og andre relevante parter om en elbilparat region skal afklares. Der er mange forestillinger om elbilen, som gør det sværere at fremme elbilen. Eksempelvis associeres elbiler ofte med Ellerten, der var en tidlig og mindre hen-

---

<sup>3</sup> CLEVER har opstillet DC hurtigladdestanderer i en række kommuner. Der er ingen kommuner, der selv har opstillet DC hurtigladdere.

<sup>4</sup> Som følge af Better Places konkurs i 2013 er batteriskiftestationen lukket.

<sup>5</sup> Som led i Region Hovedstadens elbilsatsning blev der i 2013 etableret et regionalt elbilsekretariat – Copenhagen Electric. Elbilsekretariatet skal formidle viden og information om og erfaringer med elbiler med henblik på at sikre et grundlag for yderligere anvendelse af elbiler blandt kommuner, virksomheder og borgere.

<sup>6</sup> Høje Taastrup har bl.a. stået for etablering af en hjemmeside, der tilbyder uvildig viden om elbiler. Se [www.elbiler.nu](http://www.elbiler.nu)

sigtsmæssig udgave af elbilen. Samtidig har mange ansatte haft negative oplevelser med ombyggede elbiler, der har mange nedbrud.

#### 5.2.3.2 Løsninger

Der er forskellige modeller for et fælles indkøbs- og vidensamarbejde, hvor der skal tages højde for hvilke behov der efterspørges. Københavns Kommune har sammen med Copenhagen Electric erfaring med at indkøbe/lease elbiler, Gate 21 har erfaring med at styre større projekter og samarbejde med flere parter. Der arbejdes videre med indhold og organisering af et samarbejde som opfølgning på den regionale klimastrategi.

Ved deltagelse i Energistyrelsen og Trafikstyrelsens elbilnetværk, er der mulighed for erfarings- og vidensdeling. Her deler deltagende kommuner oplevelser med elbilsprojekter, udfordringer og løsninger. Der afholdes oplæg om elbilens fremtid, batteriteknologier, politiske beslutninger og andre spændende emner.

#### 5.3 Status & bemærkninger

Generelt er flere af kommunerne afventende med at købe elbiler eller yderligere elbiler, før der kommer en bedre og billigere teknologi. Der er stadig skepsis i forhold til rækkevidden.

Resultater fra de fabriksbyggede elbiler begynder at komme frem, og viser, at der ikke længere er de samme driftsproblemer som ved de ombyggede. Det frarådes i det hele taget at indkøbe ombyggede elbiler.

Der hvor elbilerne passer bedst ind, er i opgaver som ikke har de store kørselsdistancer og hvor der er meget bykørsel. Frederiksberg Kommune har relevant erfaring med Ellastbiler, hvor der er en stor gevinst i forhold til CO<sub>2</sub>. Samtidig har ellastbiler bedre acceleration i forhold til almindelige lastbiler, hvilket ikke påvirker den øvrige trafik i større byer, når der skal startes fra rødt lys.

#### 5.4 Det videre arbejde med at fremme elbiler

I Region Hovedstaden og kommunernes videre arbejde med at fremme elbiler er følgende relevant<sup>7</sup>:

- Analyse af potentialet for flere elbiler i kommunernes drift.
- Flådeanalyser og fælles indkøbssamarbejde
- Udbygning af ladestanderinfrastruktur.
- Fokus på formidling af positive erfaringer.