



Afslutningsrapport

Godt på vej – 5 elbiler i Gladsaxe Kommune (som blev til 4 elbiler)



Projekt med tilskud fra Energistyrelsen
2009 - 2012

Sammenfatning

Gladsaxe Kommune har indsamlet erfaringer med fire person-elbiler af mærket Think City i perioden 2009-2012, der blev indkøbt med tilskud fra Energistyrelsen. Think City var den mest udviklede elbil på markedet i 2009. Både batteriteknologi og elbilteknologien er udviklet væsentligt siden da, hvor flere af de store bilproducenter er begyndt at udvikle og producere elbiler. Erfaringerne med brugen af elbiler i kommunens daglige drift i henholdsvis hjemmeplejen, Ejendomscenteret og By- og Miljøforvaltningen har været både positive og mindre positive i perioden.

Gladsaxe Kommune har undervejs i forløbet løbende foretaget brugertilfredshedsundersøgelser, der viser, at brugerne overvejende har været tilfredse med at benytte elbilerne. Derudover har kommunen sammenlignet CO₂ udledning og driftsøkonomi mellem elbilerne og tilsvarende benzinbiler i en periode på et år.

De positive erfaringer har været, at brugerne af elbilerne har været glade for at benytte elbilerne i det daglige arbejde. Brugerne har været overvejende tilfredse med at køre i elbiler fra projektets start. En brugertilfredshedsundersøgelse i slutningen af projektet viser, at brugerne fortsat er overvejende tilfredse med at køre i elbil. Flere brugere vil på sigt, med deres positive erfaringer med elbiler, overveje og anskaffe sig en elbil privat.

Hjemmeplejens elbiler har været benyttet på både dag- og aftenhold og er blevet opladet om natten, hvilket har fungeret godt. Elbilerne i Ejendomscenteret og By- og Miljøforvaltningen benyttes primært til kørsel til møder og tilsyn i kommunen, hvilket også har fungeret godt.

De mindre positive erfaringer er, at producenten af elbilerne gik konkurs undervejs i forløbet. Dermed ophørte muligheden for at få serviceret og opdateret elbilernes software, hvilket har bevirket, at to af elbilerne (Ejendomscenterets og den ene af hjemmeplejens elbiler) ikke har kørt siden henholdsvis november og december 2011.

Ejendomscenteret mistede tålmodigheden med deres elbil og besluttede, at anskaffe sig en ny elbil og fik en Citroën Zero i sommeren 2012, hvilket må siges at være en positiv beslutning, set i det perspektiv at elbilerne har en fremtid i den kommunale sektor.

Den største udfordring med den daglige drift af elbilerne har været, at kulturen omkring opladning af elbilerne ikke fungerer 100 %. Nogle brugere glemmer, at sætte elbilerne til opladning efter kørsel, hvilket resulterer i, at elbilerne ikke har den maksimale rækkevidde næste morgen.

Elbilernes elforbrug har været højt på grund af elbilernes batteriteknologi (Nikkelsalt), der har en arbejdstemperatur på ca. 300 °C. Når elbilerne ikke kører bruges batteriets strøm til at holde batteriet varmt. Til gengæld har der ikke været problemer med batterierne, når det har været hård vinter.

Samlet set kan elbiler i en forstadskommune som Gladsaxe, hvor der geografisk ikke er de store afstande, i høj grad benyttes i den daglige drift i en lang række funktioner. Det skal dog sikres, at der er mulighed for få service på elbilerne fremover.

Fremadrettet tilstræber Gladsaxe Kommune at deltage i et elbilprojekt i regi af Gate 21 i perioden 2013-2015.

Forsøget 2009-2012

Gladsaxe Kommune købte fire person-elbiler af mærket Think City i maj måned 2009 med tilskud fra Energistyrelsen under den første forsøgsordningsrunde for elbiler, der strakte sig i perioden 2009-2012. De fire elbiler kører dagligt med en elbil i Ejendomscenteret, en elbil i By- og Miljøforvaltningen og to i Hjemmeplejen. Think City elbilen var en Norsk produceret elbil og den bedste elbil på markedet i 2009, hvor Gladsaxe Kommune købte elbilerne.

Gladsaxe Kommune fik oprindeligt tilsagn om tilskud til at indkøbe 5 elbiler, hvoraf de fire biler var person elbiler og den femte var en el-ladbil. Den oprindelige el-ladbil som var tiltænkt projektet, levede ikke op til de specifikationer, som producenten havde angivet. El-ladbilen udgik officielt af projektet i 2010.

Elbilerne klarede sig godt igennem vintrene 2009 til 2010 og 2010 til 2011. Bilerne har kørt uden driftsmæssige problemer frem til november måned 2011, hvor den ene af hjemmeplejens elbiler ikke kunne lade mere. I december måned 2011 gik Ejendomsafdelingens elbil i stå og kunne ligeledes ikke lade mere. Think i Norge gik konkurs i juni måned 2011, og siden da har det ikke været muligt at få udført service af softwaren på bilerne. Det er dog muligt, at få mekanisk service udført.

Undervejs i forsøgsperioden er der foretaget brugertilfredshedsundersøgelser:

- I 2009 blev der afholdt et møde, hvor der deltog brugere
- I 2010 blev der foretaget en elektronisk undersøgelse
- I 2011 blev der foretaget en elektronisk undersøgelse
- I 2012 blev der foretaget en afsluttende elektronisk undersøgelse

Brugerundersøgelserne viser, at brugerne har været overvejende tilfredse med elbilerne fra starten af forsøgsperioden og stadigvæk er overvejende tilfredse med elbilerne i slutningen af forsøgsperioden.

Der er løbende igennem perioden sommeren 2010 til sommeren 2011 aflæst elforbrug og sammenholdt med antal kørte km. Der er en tendens til, at hjemmeplejens elbiler kører længere pr. kilo Watt time (kWh) end de øvrige to elbiler. Hjemmeplejens elbiler kører dagligt i tidsrummet 7.00-23.00 og holder ikke stille så længe som de to andre biler, der primært kører indenfor normal arbejdstid. Standby i strømforbruget er således mindre i hjemmeplejens elbiler i forhold til de to andre biler. Vi har sammenlignet elbilernes CO₂-udledning med to af hjemmeplejens benzinbiler (Suzuki Ignis) og By- og Miljøforvaltningens Citrøen C1 og beregnet et overslag på, hvor meget en km koster.

En nærmere uddybning af hovedområder kan findes i følgende afsnit:

- Proces
- Energiforbrug, CO₂ udledning og driftsøkonomi
- Formidling
- Brugertilfredshedsundersøgelser
- Perspektivering
- Projektøkonomi

Proces

Ved projektets start blev der nedsat en styregruppe bestående af repræsentanter fra Ejendomscenteret, Hjemmeplejen og By- og Miljøforvaltningen. Der blev løbende afholdt styregruppemøder i forsøgsperioden, hvor stort, småt og projektets fremdrift blev drøftet, samt en generel snak om brugererfaringer, som har ført til mindre justeringer af brugen undervejs. Gladsaxe Kommune udarbejdede en brugermanual til elbilerne, der løbende er blevet opdateret, efterhånden som erfaringerne er blevet større.

Kommunens driftsafdeling skulle have haft en el-ladbil af mærket Jolly 2000, der er en ombygget benzinbil. Denne el-ladbil kunne ikke leve op de specifikationer, som producenten havde angivet. Driften valgte derfor at stoppe med at finde en passende el-ladbil. Tilsagn om tilskuddet til indkøb af en el-ladbil blev officielt trukket tilbage af Energistyrelsen i 2010. Midlerne overgik til en ny udbudsrunde for nye elbilprojekter.

Den ene hjemmepleje elbil har fra projektets start kørt både på dag- og aftenholdet. Den anden hjemmepleje elbil blev fra juni måned 2010 taget i brug på aftenholdet også. Denne løsning med at begge elbiler har kørt dagligt fra 7.00 - 23.00 og ladet i nattetimerne har fungeret godt. Elbilernes rækkevidde har været tilstrækkelig til at kunne køre i dette lange tidsrum. I september 2012 skete der en omstrukturering i hjemmeplejen og elbilerne overgik til rehabiliteringsteamet, som nu benytter den elbil, der stadigvæk kører, i det daglige arbejde. De nye brugere er meget tilfredse med elbilen.

Andre erfaringer

Producenten af Think City i Norge gik konkurs i juni måned 2011, og dette har bevirket, at den tidligere forhandler af Think City, Nellemann i Roskilde, ikke har adgang til elbilernes software. Dette betyder, at der ikke kan fejlsøges via elbilens computer eller foretages opdateringer af software. Nellemann kan dog fortsat udføre mekaniske reparationer.

Elbilerne har på baggrund af, at elbilerne er bygget som en elbil, og ikke er en ombygget benzinbil, klaret sig godt igennem vintrene november 2009 til marts 2010 og december 2010 til marts 2011. Batterierne (type Zebra) har med deres konstruktion, der er isoleret (salt/nikkel) og med en driftstemperatur på ca. 300 °C, sikret, at batterierne er meget stabile uanset den omkringværende temperatur. Bilerne har kørt uden driftsmæssige problemer frem til oktober måned 2011, hvor den ene af hjemmeplejens elbiler ikke kunne lade mere. I december måned 2011 gik Ejendomscenteret elbil i stå og kan ikke lade mere. Gladsaxe Kommune har forgæves forsøgt, at få et eksternt firma til at få "liv" i elbilerne igen. Dette er dog endnu ikke lykkedes.

Gladsaxe Kommune har løbende i projektperioden fulgt med i udviklingen af elbiler og batteriteknologi. Udviklingen er gået meget stærkt og de elbiler, der er på markedet i dag er væsentligt mere moderne end de elbiler, der var på markedet i 2009 og tidligere. Batteriteknologien er også udviklet, men rækkevidden på de nyeste almindelige Lithium-ion batterier er ikke længere end de salt/nikkel batterier, der sidder i Think City. Til gengæld er driftstemperaturen i Lithium-ion batterierne ca. 20 C⁰, hvilket gør at batterierne ikke bruger strøm på at holde sig varme.

I forbindelse med Gladsaxe Kommunes CO₂ handlingsplan har kommunen tilmeldt sig Gate 21, der blandt andet barsler med et forsøg med elbiler, som kommunen påtænker at deltage i.

Energiforbrug, CO₂ udledning og driftsøkonomi

Som led i projekt "Godt på vej - 5 elbiler i Gladsaxe Kommune" er CO₂ udledningen beregnet på baggrund af energiforbruget ved kørsel med de fire Think City elbiler. Derudover driftsøkonomien beregnet for elbilerne og sammenlignet med tilsvarende benzinbiler.

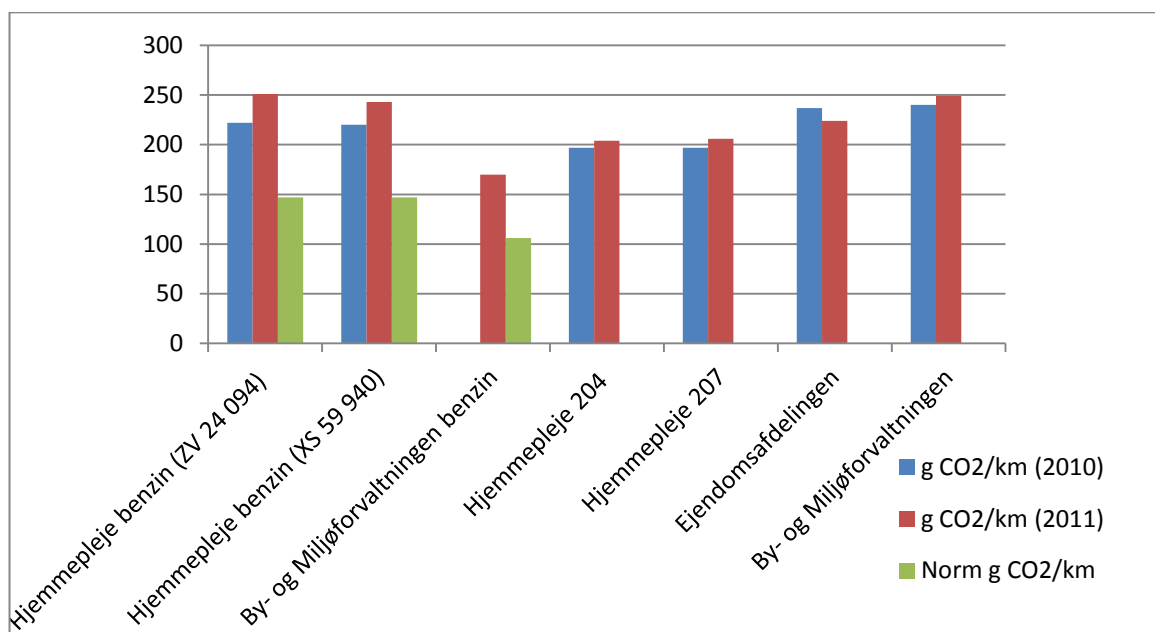
Indsamling af data blev foretaget i perioden sommeren 2010 til sommeren 2011. Da data er indsamlet over et helt år, er der taget højde for årstidsvariationer. Elbilernes batterier er salt/nikkel-batterier (Zebra) og har en driftstemperatur på ca. 300 °C, hvilket gør, at meget af bilernes elforbrug går til at holde batteriet varmt. Batteriet aflader (170 Wh/h) mellem 15 og 20 % af strømmen i batteriet i døgnet, og derved er der et højt energitab til "standby strøm".

Vurdering

Hjemmeplejens to elbiler kørte længere pr. kWh og udleder dermed mindre CO₂ pr. km end de to tilsynsbiler i Ejendomsafdelingen og i By- og Miljøforvaltningen. Hjemmeplejens to benzinbiler, der deltog i forsøget, udleder reelt mere CO₂ pr. km end opgivet fra producenten. By- og Miljøforvaltningens benzinbil udleder ligeledes mere CO₂ pr. km end opgivet fra producenten, men ikke så meget som elbilerne. Hjemmeplejens elbiler udleder mindre CO₂ pr. km end hjemmeplejens benzinbiler. Ejendomscenteret og By- og Miljøforvaltningens elbiler udleder lidt mere CO₂ pr. km end hjemmeplejens elbiler.

Omkostningerne til drift af elbilerne (el til opladning) ligger gennemsnitligt (2010 og 2011) på niveau med hjemmeplejens benzinbiler (benzin til kørsel). By- og Miljøforvaltningens benzinbil ligger lidt lavere end alle øvrige biler.

CO₂-udledning for elbiler i perioden sommeren 2010 til sommeren 2011 sammenlignet med benzinbiler



Figur 1: Gennemsnitlig CO₂-udledning pr. km for el- og benzinbiler i elbilprojektet

Baggrund for vurderingen

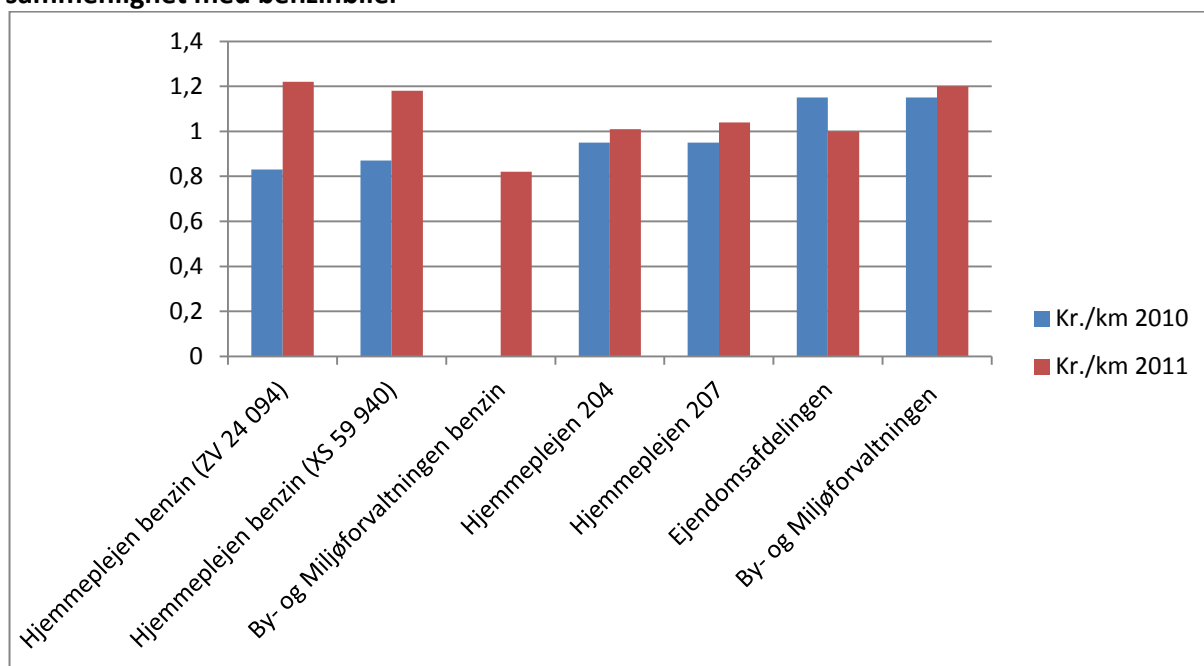
Undersøgelsen tager udgangspunkt i tre typer aflæsninger af forbrug: kilometerstand, elmåler og benzinforbrug.

Resultaterne opgøres som gennemsnitlig CO₂ udledning, **se figur 1** på baggrund af forbrug (km pr. kWh og km pr. liter benzin). CO₂ udledningen adskiller sig ikke væsentligt fra hinanden for hjemmeplejens benzin- og elbiler. Generelt udleder benzinbilerne væsentligt mere CO₂ pr. km end normen (EU-norm) for de pågældende benzinbiler angiver.

Tallene for CO₂-udledningen for elbilerne er "worst case", og elbilerne kan potentielt komme til at udlede væsentligt mindre CO₂ end de værdier, der er angivet i figur 1, hvis der anvendes klimavenlig strøm ved hjælp af for eksempel vindmøller frem for brug af fossile brændstoffer. Dette kan styres med intelligent ladning, hvor man køber servicen hos en udbyder. Alternativt kan man montere timere på ladestandere, der sørger for, at ladning kun foregår i nattetimerne, hvor der ikke benyttes så store mængder fossile brændstoffer som i dagtimerne.

Hvis elmålerne til ladestandere fremover blev monteret med en særlig måler for nattesænkning, kunne der være en mulighed for at kommunen kunne forhandle sig frem til en lavere elpris i nattetimerne, hvilket kunne reducere udgifterne til kørsel med elbiler. I dag er der mulighed for intelligente ladestandere, som kan registrere og styre ladning af batteriet mest miljøvenligt.

Driftsøkonomi ved kørsel med elbiler i perioden sommeren 2010 til sommeren 2011 sammenlignet med benzinbiler



Figur 2: Viser en sammenligning af pris i kr./km

Figur 2 viser en stigning i udgiften til benzin på op imod 25 %, hvilket i høj grad skyldes stigende benzinpriser. Benzinpriserne varierer væsentligt mere end elpriserne. Prisen for elektricitet i 2010 var beregnet ud fra en kWh-pris på 1,90 kr. Det reelle tal er 1,94 kr. pr. kWh, så tallene er nogenlunde det samme for 2011 som 2010.

Udgifter til indkøb, forsikringer, vægtafgifter, service, reparationer og vedligeholdelse af bilerne er ikke medregnet i **figur 2**. Der betales ikke vægtafgift på elbilerne.

De to Suzuki Ignis i hjemmeplejen blev udskiftet 1. september 2011 til to nye Suzuki Splash. Det skal nævnes i den sammenhæng, at elbiler og benzinbiler anno 2012 kører længere på henholdsvis el og benzin end i 2009, hvilket også medfører en lavere CO₂ udledning.

Formidling

I forbindelse med tilskuddet til projektet fra Energistyrelsen, forpligtigede Gladsaxe Kommune, at formidle projektet i høj grad. På formidlingsområdet har følgende aktiviteter været i gang i 2009-2012:

- Projektet er formidlet ud til mange offentlige institutioner i perioden, herunder skoler og andre kommuner. Der var dog mest fokus på projektet i starten, da elbiler efterfølgende er blevet mere udbredt.
- En af kommunens elbiler blev fremvist ved Trafikkens dag 15. september 2009 på Comwell om miljøvenlige biler arrangeret af Trafikstyrelsen.
- Projektet blev fremlagt i Energistyrelsen 22. september 2009 på et arrangement til fremme af projekter om elbiler.
- Projektet er også udbredt i Gladsaxe Kommune i forskellige sammenhænge.
- Gladsaxe Kommune deltager løbende i det kommunale elbilnetværk, der er et samarbejde mellem Energistyrelsen, Trafikstyrelsen (Center for Grøn Transport) og kommuner for at dele og indsamle erfaringer om elbiler.
- Gladsaxe Kommune afholdt et møde for det kommunale elbilsnetværk 14. september 2011.
- Der blev udarbejdet en folder om projektet til uddeling, til borgere, der er interesseret i at vide mere om elbilerne.
- Der er udarbejdet årsrapporter i hele projektperioden og projektet afsluttes med denne sammenfattende rapport.
- Tidligere årsrapporter ligger på Energistyrelsens hjemmeside og på Gladsaxe Kommunes hjemmeside.

Brugertilfredshedsundersøgelser

Resultatet af brugerundersøgelserne for 2010-2012 er sammenfattet nedenfor.

Teknik

I forbindelse med den første brugerundersøgelse i 2010, blev der spurgt indtil om der var tekniske bemærkninger til elbilerne. Her var især følgende mangler fremhævet:

- manglende automatisk kørelys
- manglende servostyring
- batteri kan tabe strøm over weekenden
- service på værksted har ikke været tilfredsstillende

Derudover er der for alle årene især følgende, som er fremhævet på positiv siden:

- automatgear
- ingen støj
- driftsikker
- god acceleration

Brugerne har generelt haft nemt ved at lære at køre elbilerne. Dog har der været bemærkninger fra nogle brugere om at være opmærksom på at bilen kører så snart bremse slippes (som for alle øvrige automatgear biler).

For hele projektperioden 2010-2012 har der ikke været bemærket nogle nævneværdige problemer med brugen af elbiler.

Erfaringer

Der har ikke været større problemer for brugerne i at lære og køre el-bilerne og alle brugere har oplevet det som nemt og bilerne vurderes egnet til det de fleste kørselsbehov i kommunen.

På spørgsmålet om, hvorvidt elbiler er bedre at køre end benzin/diesel biler har holdningen udviklet sig positivt fra 2010 til 2012. Efter første år i 2010 oplevede 30 % at elbiler er bedre at køre end benzin/diesel. Ved seneste brugerundersøgelse i 2012, oplever 55 % at elbiler er bedre at køre i.

I forhold til opladning, er der en generel tilfredshed med de regler og rutiner for opladning og aflevering af elbiler i Gladsaxe Kommune. Dog har relativt flere anført problemer med at nogen har svært ved at huske opladning af bilen sidst i projektperioden. I 2010 havde 20 % anført dette problem. I 2012 havde 40 % anført det som et problem.

I forhold til trafik sikkerhed kan der være brug for at henvise mere opmærksomhed på, at køretøjet er lydløst ved kørsel. De fleste brugere har været opmærksom på dette ved kørsel, men enkelte brugere har ikke tænkt over det.

Elbilprojektet i Gladsaxe har givet de fleste af brugerne positive erfaringer med elbiler og flere vil på sigt overveje at anskaffe sig en elbil privat.

Man kan udlede af besvarelserne, at projektet har været effektivt til at skabe en viden og holdningsændring hos hovedparten af brugerne. Der er kun tre-fire respondenter, som ikke har ændret holdning til elbiler. Det kan skyldes at de i forvejen havde erfaring eller at de positivt/negativt fik bekræftet deres holdning.

Der er næsten en samlet enighed blandt brugerne om, at Gladsaxe Kommune, ud fra et brugersynspunkt, godt kan udskifte vognparken til elbiler til alle kørselsbehov.

Perspektivering

Elbilforsøget har givet nogle erfaringer med brugen af elbiler i Gladsaxe Kommune, som man bør overveje omkring fremtidig brug af elbiler i organisationen. Gladsaxe Kommune er geografisk tilpas stor til at elbiler kan dække størstedelen af det daglige kørselsbehov i kommunen.

Anbefalinger til fremtidig brug af elbiler i Gladsaxe Kommune.

Gladsaxe Kommune bør fortsætte med at deltage i fremtidige forsøg med brug af elbiler i alle dele af organisationen. Dette vil udbrede kendskabet til elbiler i en større brugerreds, end den som har deltaget i dette elbilforsøg. Samtidigt anbefales det, at hjemmeplejen udvider deres vognpark med elbiler frem for de nuværende benzinbiler.

Gladsaxe Kommune bør kortlægge forvaltningernes og institutionernes kørselsbehov og tilpasse kommunens vognpark med blandt andet elbiler herefter. Gladsaxe Kommune burde i samme anledning tilstræbe, at blive "Grøn Transportkommune", et diplom som Trafikstyrelsen udsteder.

Region Hovedstaden har i sin Klimastrategi en strategisk indsats, hvor hovedstaden er førende som elbilregion. Et af succeskriterierne er, at i 2015, er 25 % af den offentlige bilpark elbiler eller andre biltyper drevet af fossil fri energi. Regionen har i den anledning etableret et elbilsekretariat som skal bistå og vejlede kommunerne i forbindelse med omstilling til elbiler. Dette sekretariat kunne Gladsaxe Kommune drage nytte af i forbindelse med en udrulning af elbiler både i kommunens egne institutioner, men også til private og virksomheder i kommunen.

I kommunens CO₂ handlingsplan 2010-2020 er der kort beskrevet, at der er potentiale for en CO₂ reducere i kommunen ved flere elbiler. Dette kan blandt andet ske ved at udbrede muligheden for at oplade elbiler. Gladsaxe Kommune bør udbrede kendskabet af elbiler til kommunens borgere, ved at gå foran med det gode eksempel.

Andre parametre som man bør tage med i betragtningerne med elbiler.

Brugerne, der har deltaget i dette elbilforsøg har overvejende været positive omkring at elbilerne har automatgear, er lydløse, driftssikre og har en god acceleration. De fungerer godt i bybilledet, men brugerne skal være opmærksom på, at fodgængere og cyklister ikke kan høre elbilerne på gaden. Der har været tekniske mangler på Think City elbilerne, som jo er førstegenerations elbiler anno 2008. Udviklingen af andengenerations elbiler efter 2010 og frem til i dag, er gået stærkt og elbilerne er teknisk på fuld højde med nutidens benzin- og dieslbiler.

Batteriteknologien til elbiler er udviklet i dag, dog er rækkevidden endnu ikke udvidet væsentligt i forhold til batterierne (Nikkelsalt) i forsøgselbilerne, men de nyeste typer batterier (Lithium-ion) bruger ikke strøm på at holde sig varme og aflader derfor ikke. De nyeste batterityper giver mulighed for Quick-charge (opladning af batteri til 80 % af maksimal kapacitet på ca. 20 minutter) på nogle typer elbiler eller batteriskifte på en anden type elbil (som kan gøres på ca. 4 minutter).

Der ligger ikke helt faste tal for hvor meget CO₂ en elbil udleder, men populært kan man sige, at jo mere vinden blæser, jo mindre CO₂ udleder en elbil. På den lange bane må CO₂ udledningen blive mindre med elbiler end med benzinbiler. Dette skal ses i lyset af, at jo mere CO₂ venlig strøm, der produceres i Danmark i form af energi udvundet af vind, sol og biobrændsel, jo lavere vil CO₂ udledningen blive for elbiler. Benzinbiler vil på et tidspunkt udlede væsentlig mere CO₂ end elbiler da virkningsgraden i benzinmotorer er meget lavere end i elmotorer, der har en høj virkningsgrad.

Prisen på visse typer elbiler er faldet betragteligt (ca. 50.000,- kr.) siden 2011 og kan nu erhverves for ca. 170.000,- eksklusiv moms. Elbiler er afgiftsfritaget frem til 2015 og hvordan prisudviklingen herefter vil være, er ikke til at sige noget om. Derfor kan det være hensigtsmæssigt at investere i elbiler i 2013 og 2014. Man skal dog ikke vælge elbiler ud fra økonomi alene, da de i bedste fald er udgiftsneutrale, men vælge dem ud fra et klimamæssigt synspunkt.

Projektøkonomi

I forsøgsperioden 2009-2012 er der brugt penge på indkøb af elbilerne og ladestandere. Derudover er der brugt penge på almindelig drift, strøm og vedligeholdelse, samt Gladsaxe Kommune har lagt mange timer i projektet. Derudover er der benyttet en ekstern konsulent til at følge projektet.

Der er brugt penge til almindelig drift af bilerne til strøm. Derudover er projektet berammet med 200 timer konsulentbistand i perioden. Gladsaxe Kommune har deltaget med godt 800 timer til projektet i hele perioden.

Der er ikke opgjort udgifter til forsikringer, Falck, service og vedligeholdelse på elbilerne i forhold til benzinbilerne. Det skønnes, at udgifterne til forsikringer, Falck og service er nogenlunde ens.

Det har ikke været muligt at sammenligne de samlede udgifter til driften af elbilerne og sammenligne disse tal med udgifterne til driften af benzinbilerne.

Gladsaxe Kommune fik inden projektstart tilsagn om tilskud til projektet fra Energistyrelsen.

Oversigt over økonomi i forbindelse med elbilforsøget

Alle beløb er eksklusiv moms.

Emne	Samlet udgift	Energistyrelsens tilskud	Gladsaxe Kommunes egenbetaling
4 Think City elbiler	914.800	392.217	522.583
Etablering af ladestandere	17.091	15.382	1.709
Konsulentbistand til projektet	200.000	200.000	0
I alt	1.131.891	607.599	524.292