

DOKUMENT

EN STOLP-TRÄFF?



När bilflottan i Sverige ställer om får inte alla vara med. De publika laddstolparna räcker inte, varken längs vägen eller för de som inte kan ladda hemma eller på jobbet. Bristerna är så allvarliga att boenden med parkering på samfälligheter i vissa fall struntar i att gå via Lantmäteriet och löser laddningen på egen hand. "Vi har förstått att det finns samfällighetsföreningar som har installerat laddinfrastruktur utan att ompröva anläggningsbeslutet. Vi vet inte hur de har löst det rent juridiskt men det är vi så klart nyfikna på", säger Linda Sabel, verksamhetsstrateg på Lantmäteriet.



S

EDAN 2018 HAR elbilarna i Sverige tiodubblats. Under samma tid har antalet laddpunkter tredubblats från 5 000 till drygt 14 000 laddpunkter. Inom EU finns cirka 340 000 publika laddare.

Fordonsflottan i Sverige består av ungefär 340 000 laddbara personbilar.

Vid årets slut kommer det att gå cirka tjugo bilar per ladduttag, jämfört med sex bilar för fem år sedan. Risken för laddköer i semestertider är stor.

Fram till 2030 räknar man med ytterligare två miljoner nya laddbara bilar och målet är att det ska vara max tio mil mellan varje snabbaddare längs de stora vägarna.

– Sverige har alla möjligheter att klara omställningen bra men det krävs att alla – även myndigheter och verk – samarbetar, inte bara att bilisterna byter ut sina bilar, säger Carl-Erik Stjernvall, hållbarhetsansvarig på Riksförbundet M Sverige.

Om det inte går att lita på att man kan ladda bilen när man behöver finns det en risk att bilköpare väljer bort elbilar.

– Kan man inte ladda bilen hemma eller på jobbet kan det bli så att kunden avstår från att köpa en elbil eftersom laddningen då blir för komplicerad, säger Christopher Hurtig, ägare av Hurtigs Bil i Kungälv och elbilsentusiast.

Christopher Hurtig blev förra året utnämnd till Årets Elbilsförare för sitt brinnande engagemang kring elbilar. Han

DOKUMENT



Christopher Hurtig.



sålde elbilar redan 2010 och är en av pionjärerna med solceller på taket och krav på att alla anställda ska köra elbil.

När bilkunder kommer in till hans anläggning i Kungälv är det med många frågor kring laddinfrastruktur.

– De 5-6 år gamla elbilarna har börjat bli väldigt populära som pendlingsbilar, men då krävs det att man kan ladda hemma eller på jobbet, säger Christopher Hurtig.

– Bor man i flerbostadshus eller i bostadsrätt utan egen parkeringsplats händer det att bilköpare inte väljer elbil. Men det kan finnas en pendlingsparkering med laddning i närheten eller andra lösningar som att byta bostad för att få tillgång till laddning, säger Christopher Hurtig.

De flesta (över 90 procent) laddar sina elbilar hemma eller på jobbet. Det ökar möjligheten att använda så kallad smart laddning, att ladda mer när elen är billigare eller när det finns miljövänliga alternativ.

I DAG ÄR DET stora orättvisor. De som bor med möjlighet att installera en egen laddpunkt

Det är långt ifrån alla som kan ladda sin elbil hemma.



behöver bara välja elbilsmodell. De som bor i flerbostadshus parkerar på gatan där det ofta saknas laddmöjlighet. Många nya områden i centrala städer erbjuder dessutom få parkeringsplatser per lägenhet, något som förutsätter att de som bor centralt inte har bil. Boende vid en samfällighet, där parkeringen är gemensam för en radhuslånga eller bostadsrättsförening, har en djungel av regler att ta sig igenom.

En rapport som M Sverige har tagit fram med hjälp av Statistiska Centralbyrån (SCB)

"KAN MAN INTE LADDA BILEN HEMMA ELLER PÅ JOBBET KAN DET BLI SÅ ATT KUNDEN AVSTÅR FRÅN ATT KÖPA EN ELBIL EFTERSOM LADDNINGEN DÅ BLIR FÖR KOMPLICERAD."

Christopher Hurtig, ägare av Hurtigs Bil i Kungälv och elbilsentusiast