

Fastighetsnära elbilsladdning i Stockholm

Så arbetar fastighetsägare för att öka laddplatserna



Förord

För de allra flesta kommer nästa bil vara en elbil eller en laddhybrid. Den nästintill explosionsartade tillväxten på elbilsmarknaden kommer innebära ett ökat behov av laddpunkter, särskilt i och kring Stockholm.

Många fastighetsägare runt om i Stockholm arbetar sedan länge med att förse sina parkeringsplatser med laddpunkter. Det är en rörelse som sker underifrån – fastighetsägare som vill ligga i miljömässig framkant, och kunder och boende som efterfrågar en laddplats till sin elbil.

I den här rapporten kommer Fastighetsägarna Stockholm visa att det finns en stor vilja och förmåga bland våra medlemmar att arbeta på ett hållbart sätt för att öka antalet laddpunkter i Stockholm. De viktigaste insikterna som vi kommer beskriva i kommande kapitel är:

- En majoritet av Fastighetsägarna Stockholms medlemmar, som förfogar över parkeringsplatser, har redan installerat laddplatser.
- En klar majoritet av fastighetsägare ställer sig positiva till att installera laddinfrastruktur i sina fastigheter och planerar att installera nya och/eller fler laddpunkter inom 1–3 år.
- Utbyggnaden har främst två drivkrafter: 1) efterfrågan från boende och kunder och 2) en önskan från fastighetsägaren att ligga i miljömässig framkant.
- Fastighetsägare räknar inte med att tjäna pengar på laddstationerna, men installationerna är inte heller en förlustaffär, utan går att räkna hem relativt snabbt genom val av rätt debiteringsmodell.
- Klimatklivet underlättar för att öka lönsamheten för mindre fastighetsägare men flera fastighetsägare är osäkra om finansieringen genom Klimatklivet kommer finnas kvar.
- De mest uppenbara problemen för fastighetsägare är oklara regler för brandskydd, effektbrist och behov av förstärkningar av fastighetens elnät.

I arbetet med den här rapporten har vi sett fortsätta utmaningar för fastighetsägare, men framför allt kan vi konstatera att potentialen för att genomföra omställningen är stor i branschen. Det engagemang som frågan väcker bland våra medlemmar är otroligt roligt att se. Fastighetsägare runt om i Stockholmsregionen kommer fortsätta att vara en del av lösningen för att ställa om fordonsflottan i klimatsmart riktning.

2023

Oskar Öholm, vd Fastighetsägarna Stockholm

Innehållsförteckning

1. Inledning	4
2. Fler väljer elbil – men för få laddare installeras	5–8
Elektrifiering av fordonsflottan sker i snabb takt	
Brist på laddinfrastruktur – situationen förvärras	
Politik för att främja utbyggnaden – nationellt och lokalt	
3. Utmaningar och möjligheter för fastighetsägare	9–16
"Vi har byggt väldigt kunddrivet"	
"Elnätets förmåga och regelverk kring brandskydd skapar osäkerhet"	
"Det finns en affär med jättestor potential"	
Laddning i garage är att föredra framför laddning på gatan	
4. Förslag på hur tillgången på elbilsaddning kan öka	17–18
1. Tydliga direktiv gällande brandskyddsregler	
2. Förläng stödet till laddstolpar genom klimatklivet	
3. Vidta åtgärder mot effektbristen	
4. Möjliggör för fastighetsägarna att bidra mer	

1. Inledning

Elektrifieringen av fordonsflottan är en mycket aktuell fråga som är central i den gröna omställningen. Sverige har satt det ambitiösa målet att minska transportsektorns utsläpp med 70 procent till år 2030. För att detta ska vara genomförbart krävs en omfattande elektrifiering av transportsektorn, med storskaliga satsningar från både den offentliga och privata sektorn.

Idag sker runt 80–90 procent av all laddning i anslutning till hemmet eller kontoret. Det gör att fastighetsägare av flerfamiljshus och parkeringsgarage behöver fortsätta ta ett särskilt ansvar i städer och tätorter för utbyggnaden.

För att sätta diskussionen kring fastighetsägarnas roll i rätt kontext kommer denna rapport att inledas med ett kapitel som de senaste årens utveckling av fordonsflottan samt trendanalyser framåt. Kapitlet kommer även lyfta en sammanfattning av den nationella politik som rör laddinfrastruktur och hur politiken ser ut på kommunal nivå.

Det följande kapitlet syftar till att beskriva vad fastighetsägare gör i dagsläget för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur. Rapporten baseras på intervjuer med representanter för BRF Fanan, Wallfast, AMF Fastigheter, HB Berget och Vasakronan, samt en enkät bland Fastighetsägarna Stockholms medlemmar. Enkäten genomfördes mellan 17–24 augusti 2022, skickades ut till alla medlemmar i Fastighetsägarna Stockholm och fick 1 600 svar.

Rapporten avslutas med ett kapitel där Fastighetsägarna Stockholm bidrar med policyslutsatser och rekommendationer för att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur.

2. Fler väljer elbil – men för få laddare installeras

Elektrifiering av fordonsflottan sker i snabb takt

Fordonsparken elektrifieras idag i snabb takt. Skiftet från fossila drivmedel till el sker just nu. Detta sätter allt större press på utbyggnaden av laddinfrastruktur. Sedan slutet av 2021 är fler nyregistrerade bilar laddbara, jämfört med bensin- och dieseldrivna. I januari 2023 fanns 437 726 privata laddbara bilar, en nationell ökning på ca 33 procent på bara de senaste 12 månaderna.

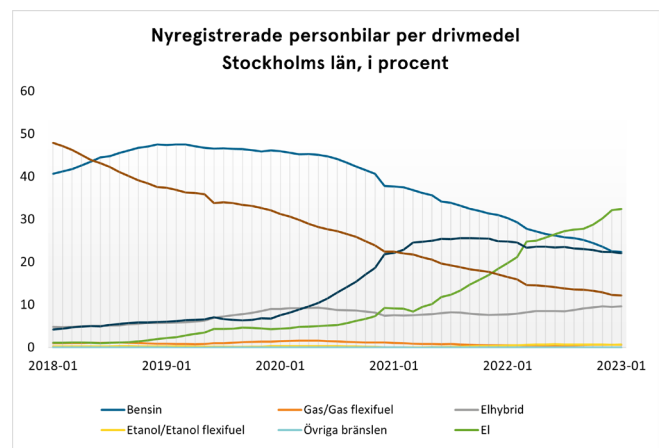
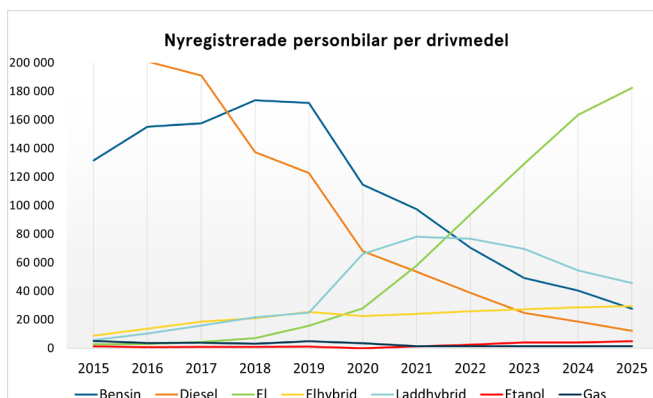
Organisationen Trafikanalys, som på uppdrag av regeringen verkar för att öka kunskapsläget för beslutsfattare inom trafikpolitiken, bedömer att det kommer finnas en miljon laddbara fordon i trafiken 2025, vilket motsvarar var femte personbil.¹ Utvecklingstakten i elbilsflottan väntas därmed bli helt enorm.

Om inte laddinfrastrukturen klarar av att hålla jämna steg med den snabba tillväxten på elbilar är det sannolikt att dagens önskemål om tillgång till snabb och enkel laddning övergår till bestämda krav från ett flertal aktörer.

Utvecklingen i Region Stockholm sker ännu snabbare

Under 2020 var 32 procent av de nyregistrerade bilarna laddbara, under 2021 uppgick siffran till 45 procent. Framför allt är det elbilarna som står för ökningen, där man 2021 såg en tillväxt på 106 procent jämfört med föregående år.²

Andelen nyregistrerade bilar som antingen är rena elbilar eller laddhybrider ligger för närvarande på drygt 60 procent. Under perioden september 2021–augusti 2022 registrerades cirka 170 000 laddbara fordon. Under samma tidsperiod registrerades drygt 104 000 bensin- eller dieseldrivna bilar. Samma utveckling, men ännu snabbare, sker i region Stockholm. Antalet nyregistrerade laddbara personbilar (laddhybrider + elbilar) var 57 465 för februari 2022–februari 2023 i Stockholm län.³



1 Trafikanalys, fordonsprognos, <https://www.trafa.se/vagtrafik/fordonsprogonser-13126/>

2 Mobility Sweden, statistik, https://mobilitysweden.se/statistik/Nyregistreringar_per_manad_1/nyregistreringar-2021/rekordstark-utveckling-for-laddbara-bilar-under-2021-trots-ett-ryckigt-fordonsar

3 Mobility Sweden, statistik, https://mobilitysweden.se/statistik/arkiv-nyregistreringar_1

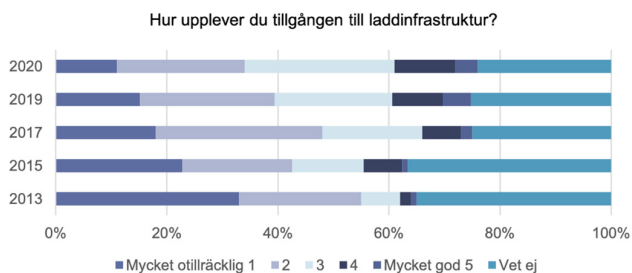
Brist på laddinfrastruktur – situationen förvärras

Människor upplever bristen på tillgång som ett problem

Behovet av laddinfrastruktur är naturligtvis beroende av antalet elbilar, men också hur användningsmönster för elbilar ser ut. Just laddningsfrågan är en viktig faktor som gör att konsumenter avstår från att investera i elbilar, vilket påpekas av ett flertal aktörer, både branschorganisationer och myndigheter. Laddning i anslutning till hemmet eller arbetsplatsen, där nyttjandegraden är hög, pekas ut som ett prioriteringsområde för elektrifiering av personbilsflottan.⁴

I en återkommande undersökning visar Energimyndigheten att fler upplever tillgången till laddinfrastruktur som allt bättre, särskilt tillgången till hemmaladdning, men att en stor andel av befolkningen anser att tillgången är otillräcklig.⁵

Då 80–90 procent av all laddning sker på bilens hemparkering eller på arbetsplatsen anses det mycket attraktivt med fastigheter som erbjuder laddmöjligheter.⁶



Antalet publika laddpunkter per elbil konstant lågt

Det finns idag 18 200 publika laddpunkter fördelat på knappt 3 000 publika laddningsstationer i hela landet. Ungefär 25 procent av laddpunkterna återfinns i Stockholm.⁷ Idag sker tillväxten av elbilsflottan i högre takt än tillbyggnaden av publika laddningspunkter. EU måttet "CPEV" står för "Charging points per electric vehicle" och kan fungera som ett riktmärke för antalet laddplatser som behöver finnas. Bedömningen är att det bör gå 10 elbilar på en laddplats.⁸ Men för att förstå den totala tillgången till laddpunkter bör även hänsyn tas till de icke-publika laddpunkterna.

Riksförbundet M visar att Sverige är ett av fyra EU-länder som inte uppnår EU:s riktmärke för CPEV-talet. Viktigt att påpeka är dock att CPEV-talet har ifrågasatts av ett antal aktörer, både inom branschen och politiken. Det anses resultera i fler laddningsmöjligheter än som faktiskt behövs, men det ger trots allt en fingervisning om situationen.

Branschorganisationen Powercircle uppskattar istället att det till 2025 måste finnas drygt 40 000 publika laddningsplatser och knappt 90 000 till 2030.⁹ I kombination med uppskattningen om en miljon elbilar skulle det innebära ungefär samma CPEV-tal som Stockholm idag. Det är mycket svårt att säga exakt hur mycket publik laddning som kommer att behövas i framtiden. Detta eftersom vi tankar laddbara bilar på ett annorlunda sätt jämfört med bensin- och dieselbilar, vi laddar till exempel inte fullt vid varje laddning på samma sätt som vi tankar en bil. Utöver detta är det svårt att förutse den tekniska utvecklingen framåt. Det är även beroende av hur möjligheterna att ladda hemma utvecklas.

4 Boverket, Rapport 2019:15, 'Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon'

5 Energimyndigheten, 'Undersökning av kunskap om och inställning till laddfordon'

6 Boverket, Rapport 2019:15, 'Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon'

7 Boverket, Rapport 2019:15, 'Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon'

8 European Union, Special Report 05, <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/electrical-recharging-5-2021/en/>

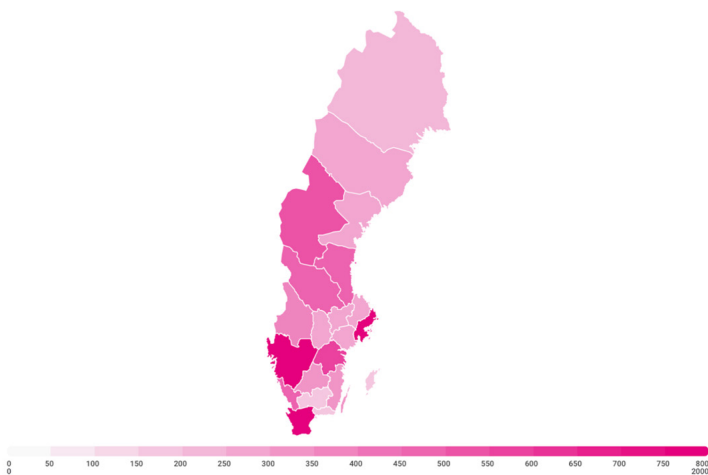
9 Regeringen, SOU 2021:48, 'Styrmedel för laddinfrastruktur',

Stockholmsregionen på väg mot bristningsgränsen

Stockholms län har för närvarande 0,4 i CPEV-tal och riksförbundet M bedömer att det i Stockholms län behövs mer än 8 000 nya laddpunkter för att täcka dagens behov.¹⁰

Antalet laddbara fordon per publik laddningpunkt uppmäts för närvarande 37 vilket sticker ut mot rikssnittet som är 23 bilar per laddningspunkt.¹¹ Av statistiken att döma är Stockholms län på väg mot en bristningsgräns.

LADDPUNKTER PER LÄN



Politik för att främja utbyggnaden – nationellt och lokalt

Nationell politik drivs genom stöd, nedsatt skatt och lagstiftning

Regeringen har tagit fram en nationell strategi för elektrifiering där målet att utbyggnaden av laddinfrastruktur bör ske i en sådan takt att det inte utgör ett hinder för elektrifiering av transportsektorn.

Regeringen främjar utbyggnaden av laddinfrastruktur på ett flertal sätt, bland annat genom investeringsstöd, skattereduktion och krav i lagstiftningen. I Sverige ges möjlighet att söka stöd från klimatklivet. Klimatklivet är ett investeringsstöd som kan sökas av den som vill satsa på fossilfri framtidsteknik.¹²

För att främja utbyggnaden av laddinfrastruktur har regeringen också gett Energimyndigheten uppdraget att fungera som nationell samordnare som kontinuerligt ska övervaka framsteg och föreslå nya åtgärder och riktlinjer för att öka laddningsmöjligheterna oavsett boendetyp.

Under 2021 infördes krav i plan- och byggförordningen (2011:338) avseende tillgång till laddinfrastruktur vid nybyggnation av vissa lokaler och ombyggnation av bostadshus och andra byggnader med fler än tio parkeringsplatser. För nya och ombyggda bostadshus ställs krav på ledningsinfrastruktur för varje parkeringsplats samt för nya och ombyggda lokalbyggnader ställs krav på minst ledningsinfrastruktur för en femtedel av platserna samt minst en laddningspunkt per bilparkering. Med ledningsinfrastruktur avses förberedande åtgärder för att underlätta framtida installationer av laddplatser.

Genom Boverket kommer staten även ställa retroaktiva krav för lokalbyggnader om de har en bilparkering med över 20 parkeringsplatser i byggnaden eller på byggnadens tomt. Dessa krav börjar gälla den 1 januari 2025.¹³

10 M Sverige, 'Tusentals laddstolpar saknas – bara 7 län godkända', <https://via.tt.se/pressmeddelande/tusentals-laddstolpar-saknas-bara-sju-lan-godkanda?publisherId=33197&releaseId=3304235>

11 Lisa Lindqvist, Stockholms Handelskammare, 'Krav på fler laddplatser efter ökning av elbilar', <https://stockholmshandelskammare.se/nyheter/krav-pa-fler-laddplatser-efter-okning-av-elbilar>

12 Naturvårdsverket, 'Klimatklivet', <https://www.naturvardsverket.se/klimatklivet>

13 Boverket, Rapport 2019:15, 'Nya krav på laddinfrastruktur för laddfordon'

Stockholm har stora ambitioner på att främja laddinfrastruktur

I ett samarbete mellan Stockholms stad samt privata och offentliga aktörer, den så kallade elektrifieringspakten, har staden som målsättning att stadens transportsektor ska vara helt fossilfri år 2030.¹⁴ I budgeten för 2022 uppgav den dåvarande majoriteten att 100 procent av parkeringsplatserna i innerstan ska vara försedda med laddinfrastruktur år 2030.¹⁵ Sammanlagt skulle det röra sig om 50 000-100 000 parkeringsplatser.¹⁶ I budgeten för 2023 uppger den nya majoriteten i Stockholm stad att omställningen till ett utsläppsfritt trafiksystem behöver gå snabbare, och att laddinfrastrukturen för elfordon därför ska byggas ut kraftigt i hela staden.¹⁷

Under 2022 samlade Stockholms stad alla laddningsuppdrag i en gemensam laddplan. I det projektet ingår även lastbalansering av elen så att effekten räcker fram tills 2030 då Stockholms nya stamnät för inmatning av el till staden ska vara färdigställt.¹⁸

Stockholms stads målsättning var att det i slutet av 2022 finns 4 000 publika laddningsplatser i p-hus och på laddgator. Detta ambitiösa mål har flera utmaningar, bland annat att ledtiderna för att stärka elnätet är långa och det inte finns en tydlig plan på hur detta ska göras utan att förstöra kringliggande infrastruktur.¹⁹

14 Elektrifieringspakten, <https://foretagsservice.stockholm/natverk/elektrifieringspakten/>

15 Stockholms stad, budget 2022, <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/sa-anvands-dina-skattepengar/stadens-budget-ar-fran-ar/stockholms-stads-budget-2022.pdf>

16 <https://www.di.se/nyheter/upp-till-100-000-nya-laddplatser-2030-och-billigare-att-valja-elbil/>

17 <https://start.stockholm/globalassets/start/om-stockholms-stad/sa-anvands-dina-skattepengar/kommunstyrelsens-forslag-till-budget-2023.pdf>

18 Stockholms stad, <https://start.stockholm/om-stockholms-stad/organisation/fackforvaltningar/miljoforvaltningen/miljobilar-i-stockholm/2021-06-03-elbilsboomen-och-utmaningarna/>

19 Daniel Helldén, Trafikborgarråd Stockholms stad, 'Upp till 100 000 nya laddplatser 2030 – och billigare att välja elbil', <https://www.di.se/nyheter/upp-till-100-000-nya-laddplatser-2030-och-billigare-att-valja-elbil/>

3. Utmaningar och möjligheter för fastighetsägare

För att kartlägga fastighetsägares uppfattning om laddinfrastruktur har Fastighetsägarna Stockholm låtit genomföra ett antal intervjuer med representanter från en bostadsrättsförening, en fastighetsägare med primärt hyresrätter, en mindre privat fastighetsägare, en kontorsfastighetsägare och en ägare till handelsfastigheter. Detta för att få en nyanserad bild av hur olika fastighetsägare upplever de möjligheter och svårigheter som finns med installation av laddpunkter.

Dessutom har Fastighetsägarna Stockholm genomfört en medlemsundersökning med drygt 1 600 respondenter där inställningen till laddinfrastruktur undersöks. Utifrån detta material presenteras slutsatser kring fastighetsägarnas syn på installationen av laddinfrastruktur och vilka problem och möjligheter som de möter.

“Vi har byggt väldigt kunddrivet. Från utforskande i början, till kunddrivet. Vi ser det som en del av vår affär och viktigt att kunna erbjuda eftersom vi ser att det finns stor efterfrågan.”

– ULF NÄSLUND, VASAKRONAN

“Vi har byggt väldigt kunddrivet”

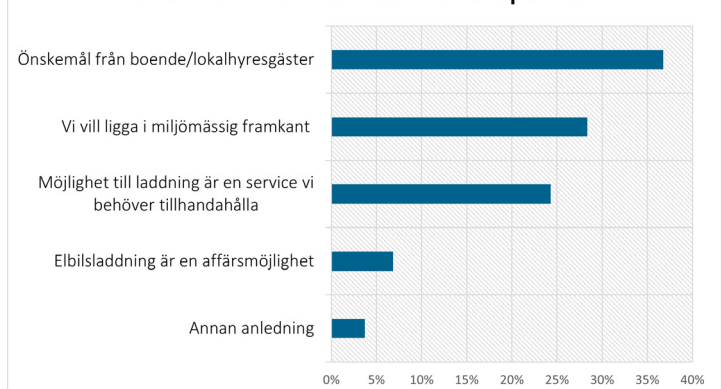
Att trygga tillgången till elbilsaddning är en viktig fråga som prioriteras av fastighetsägare, Stockholms stad och av de boende och hyresgäster som i allt högre utsträckning investerar i elbilar eller laddhybrider. Det sker redan idag en omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur i olika fastighetsbestånd. Det visar dels de caseintervjuer som genomförts med en rad olika fastighetsägare, dels medlemsenkäten.

I medlemsenkäten framgår att drygt hälften av de som förfogar över parkeringsplatser låtit installera laddpunkter. Ett flertal av de intervjuade fastighetsägarna ser också en ökad efterfrågan och planerar för att ställa om majoriteten av parkeringsplatserna i sitt bestånd till laddplatser. Cirka 60 procent av fastighetsägarna som besvarat medlemsenkäten och som idag inte har laddplatser har planer på att installera

laddplatser, de flesta inom 1–3 år. Av de som redan har laddplatser så planerar drygt 40 procent för nya platser inom 1–3 år och nästintill 30 procent har planer inom de närmsta åren.

Vid en fråga om skälet varför man väljer att inte installera laddpunkter svarar en majoritet att det inte finns en efterfrågan. En tolkning av detta tudelade resultat är att behovet skiljer sig beroende på vilken typ av fastighet man förfogar över, och därmed påverkar i vilken utsträckning fastighetsägare planerar för att investera i laddinfrastruktur. I nybyggnationer och större fastighetsbestånd är det för ett flertal fastighetsägare också nödvändigt att tillhandahålla elbilsaddning och någonting man planerar för vid tilltänkta byggnationer, inte minst med tanke på de lagkrav som finns avseende tillgång till laddinfrastruktur.

Varför har ni valt att installera laddpunkter?



“Vi kommer nog ha så många laddplatser som vi tekniskt kan ha. Inom en femårsperiod kommer det sitta laddare på i princip varenda parkeringsplats där vi bedömer att det finns behov. Vi tänker inte att det ska ha 100 procent täckning, utan siktar mot att 75–80 procent av parkeringsplatserna är möjligt och en rimlig siffra.”

– ULF NÄSLUND, VASAKRONAN

Många fastighetsägare anser det ligga rätt i tiden att blicka mot att kunna erbjuda laddning i sina fastigheter. Man inser alltmer att många av hyresgästerna antingen redan har en laddbar bil, eller att deras nästa bil kommer vara en elbil eller en hybrid. Därför finns en vilja att redan nu skapa förutsättningar för detta. Över 35 procent av de fastighetsägare som låtit installera laddpunkter har upplevt önskemål från lokalhyresgäster eller boende och många ser på elbilsaddning som en service man vill tillhandahålla.

I bostadsrättsföreningar med färre boende behöver den höga utvecklingstakten av elbilsflottan inte nödvändigtvis betyda att man upplever det akut att skaffa laddplatser. Många fastighetsägare lyfter att de bygger ut laddpunkterna allt efter hand utifrån att efterfrågan ökar.

”I vår nyproduktion kommer vi bygga på alla framtida platser redan från dag 1. Det är osannolikt att vi gör något annat.”

– ALF WAHLSTRÖM, WALLFAST

En hygienfaktor gentemot kunderna och boende

Många fastighetsägare vittnar om att det håller på att bli en hygienfaktor att kunna ladda sitt fordon i anslutning till hemmet eller arbetsplatsen. Därför är potentialen för fastighetsägare särskilt stor, då de ofta har mycket attraktiva parkeringsplatser i sitt bestånd som de även har rådighet över. Få fastighetsägare har problem med administrativa aspekter, exempelvis tillstånd, utan upplever snarare processen som tydlig och enkel.

Nästintill 70 procent av de fastighetsägare som tillfrågades i Fastighetsägarnas enkät ställde sig positiva till att investera i laddpunkter vilket tyder på en tydlig vilja att tillfredsställa hyresgästers och boendes behov. Många av de tillfrågade fastighetsägarna ser också det som en möjlighet att rusta inför framtiden.

”Vi var tidigt ute och installerade laddplatser till våra medlemmar. Nu ligger vi på ungefär 50 procent av platserna, det tycker vi räcker. Vi ser inte i dagsläget en jättelik tillväxt på antalet elbilar i föreningen utan det är några bilar per år som tillkommer.”

– GÖRAN CRONA, BRF FANAN

”På kontoret har vi installerat laddpunkter för att vi velat skapa förutsättningar för elbilar och ligga långt fram. På vår nyproduktion gör vi det för att det ligger i tiden. Alla som skaffar en bil idag kommer sannolikt vilja ha en elbil eller laddhybrid. Vi behöver skapa förutsättningar för det.”

– ALF WAHLSTRÖM, WALLFAST

”Det är viktigt med ett hållbarhetsperspektiv. I förlängningen är det mot fler elbilar och ett större behov av laddning som vi är på väg. Om fastighetsägare inte konverterar sina garageplatser så kommer man att bli mindre intressant på marknaden.”

– SÖREN ENHOLM, HB BERGET

”Det var trycket från hyresgäster. Det här har pågått under många år. Det började i några fastigheter med enstaka stolpar. Sen har efterfrågan ökat med tiden. Från början hade vi inte någon plan för hur vi skulle jobba med det, men det har vi skaffat oss under tiden och nu arbetar vi systematiskt som en del av vår verksamhet.”

– JONAS GLENNSTÅL, AMF FASTIGHETER

”Elnätets förmåga och regelverk kring brandskydd skapar osäkerhet”

Installation av laddpunkter kräver inte några särskilda tillstånd eller är behäftat med ett särskilt ramverk. Däremot upplever fastighetsägare en viss osäkerhet kring vad man bör tänka på som fastighetsägare, särskilt när det kommer till regler om brandskydd och även en oro kring elnätets förmåga att hantera fler installationer.

Oklara brandskyddsregler ställer till bekymmer

Ett av de största frågetecknen rör brandskyddsregler och vad som faktiskt gäller. Här finns en rad olika myndighetsingångar som härstammar från det osäkra kunskapsläget om bränder orsakade av elbilsbatterier.²⁰

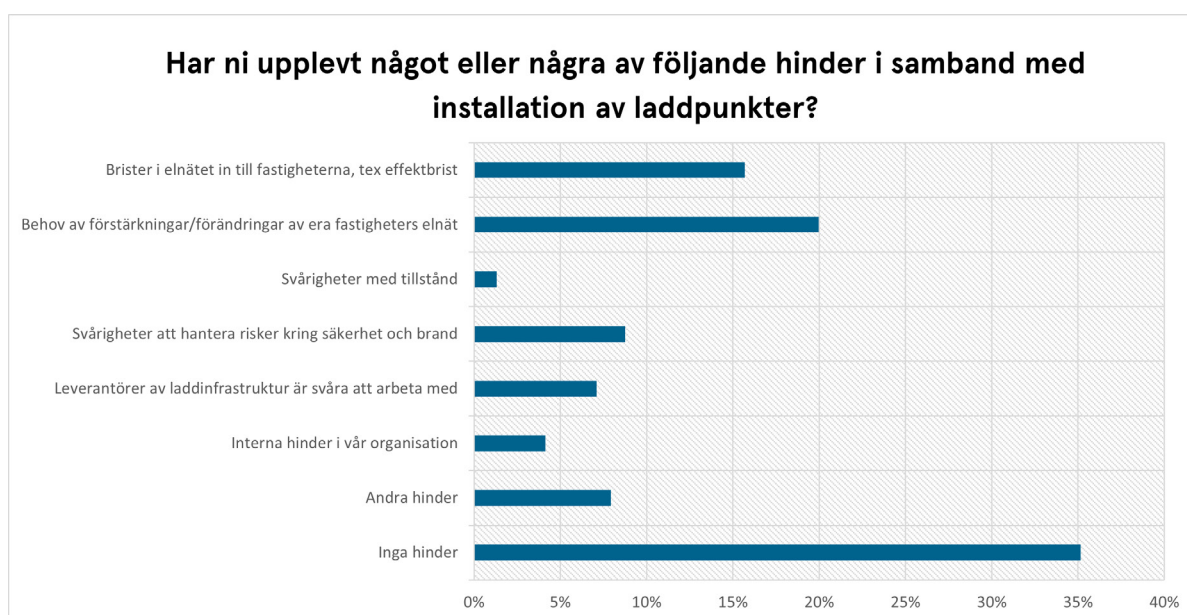
Det finns inte entydiga direktiv över hur fastighetsägare ska tänka eller agera. Olika aktörer, exempelvis Brandskydds-föreningen, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, och Boverket har rekommendationer som går att tolka på olika sätt. Vid intervjuer framgår också att fastighetsägare får olika svar när de ställer frågor om brandsskydd. Detta gör det svårt för fastighetsägare att planera installationerna av laddinfrastruktur. Särskilt tydligt blir det att olika myndigheter ser olika på riskerna och förmedlar olika råd till de fastighetsägare som vill installera laddmöjligheter. Att det saknas ett entydigt och samlat direktiv gör processen svårare och mer osäker för samtliga aktörer.

”Det är ett pågående arbete. Det kommer nya rön hela tiden. Det har varit jättesvårt. Pratar man med räddningstjänsten och försäkringsbolag så fick man väldigt luddiga svar 2019. Det får man nu också, men lite annorlunda luddiga svar. Det finns inga riktiga hårda regler och riktlinjer.”

– Jonas Glennstål, AMF Fastigheter

”Vi har haft dialoger och utredningar, framför allt när det gäller garagesituationen. Vi har haft flera företag och brandkonsulter inblandade. Tyvärr verkar det vara så att det finns olika uppfattningar om olika risker. Vissa säger att det är jättestor risk, andra nästan negligerar den. Vi går på rekommendationer från Brandskyddsföreningen.”

– Alf Wahlström, Wallfast



20 <https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/regler-om-byggande/laddning-av-elfordon/brandrisker-vid-laddning-av-elfordon/>

Oro kring effektbrist och fastigheters elnät

För många fastighetsägare utgör effektbrist eller möjligheten att få el in till fastighetens nät ett problem i olika omfattning. Liksom med många aspekter av elbilsaddning är upplevda problem ofta kopplat till vilken typ av fastighet man förfogar över och vad för grundförutsättningar man har att installera laddinfrastruktur. Av de tillfrågade i medlemsenkäten svarar 20 procent av de med laddplatser att de har behövt göra förstärkningar i fastighetens elnät och drygt 15 procent svarar att de har upplevt brister i elnätet in till fastigheterna.

Att tvingas göra förändringar i fastighetens elnät innebär för de flesta fastighetsägare en större investering. Ju fler laddplatser man vill erbjuda, desto viktigare är det att ha ett smart system som kan fördela och omdirigera energin för att optimera fastighetens energianvändning vid en given tidpunkt. När man väl rustar för laddpunkter vittnar många fastighetsägare om att det är viktigt att vara strategisk och bygga för en eventuell kapacitetsökning i framtiden. När den underliggande infrastrukturen finns på plats blir det enklare att öka mängden laddplatser allt eftersom.

Ett flertal fastighetsägare vittnar om att det råder stora skillnader beroende på vart man befinner sig. Inne i Stockholms city upplever fastighetsägare att problemen med tillräcklig el är större än i kranskommunerna.

”Där har vi ett ganska avancerat system med lastbalansering. Nätägaren skulle behöva bygga om transformatorstationen och det skulle bränna iväg massa miljoner bara för att klara toppeffekten. Vi skulle inte klarat av en sådan investering, men vi hittade en jättebra lösning inne i fastigheten där systemet pratar med bilarna och man anpassar laddeffekten till där det behövs mest och där man kan dra ut laddningen i tiden.”

– Alf Wahlström, Wallfast

”Det är absolut så att det är olika förutsättningar i elnätet jämfört med var man är. Vi har några fastigheter i Sundbyberg, där är det lättare att få fram mer matning. Just i Stockholms city är det ganska fullt just nu, men där är behovet av laddplatser inte lika stort. Även några ställen på Södermalm är det svårt.”

– Jonas Glennstål, AMF Fastigheter

”Det finns en affär med jättestor potential”

Enkätsvaren ger en splittrad bild av huruvida installation av laddinfrastruktur är lönsamt. Närmare 40 procent av de svarande i medlemsundersökningen ser installationen som helt eller delvis lönsam, vilket är färre än de 45 procent av de tillfrågade som inte fått lönsamhet i installationen.

Men det finns vägar framåt. Det gäller att hitta en modell där debiteringsmodellen är ekonomiskt hållbar för fastighetsägare, utan skyhöga kostnader för användaren eller en stor förlust för fastighetsägaren. För att få inblick i vad en lämplig affärsmodell kan vara utifrån ens egna förutsättningar kan fastighetsägare med fördel kartlägga behovet av laddinfrastruktur och dess karaktär. Detta innebär att titta närmre på hur stor efterfrågan man har, priskänslighet hos konsumenten och hur mycket arbete man kan lägga ner i relation till mängden platser man har.

”Om man vill få in pengar så finns det stora möjligheter att dra in pengar både på platserna och på laddningen. Det finns en affär i det här med jättestor potential.”

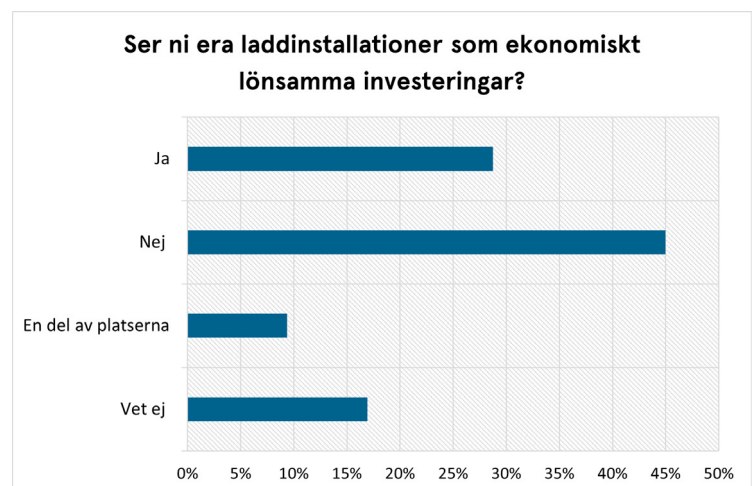
– Sören Enholm, HB Berget

Det finns olika sätt för fastighetsägare att tillgodose behovet av laddinfrastruktur, från enkla uppsättningar av laddboxar till mer avancerade system som jobbar aktivt med lastbalansering. Enklare uppsättningar behöver inte kosta mer än några tusenlappar per parkeringsplats, medan mer avancerade system kräver större investeringar. Flera fastighetsägare påpekar vikten av att arbeta utifrån de förutsättningar man har. Särskilt vill man uppmana till att inte se på elbilsaddning på samma sätt som man betraktar sättet att tanka en diesel- eller bensindriven bil. En elbil behöver inte alltid ladda fullt ut och de flesta som laddar vid sin bostad eller arbetsplats har inget behov av att snabbadda.

Samtidigt poängterar även fastighetsägare att det är viktigt att komma ihåg att elbilsaddning ligger i konsumenten och fastighetsägarens gemensamma intressen. Många fastighetsägare vill tillhandahålla elbilsaddning som en tjänst för att underlätta för hyresgästerna men inser även kostnaderna i dess genomförande. Med det ökade behovet de senaste åren ser dock allt fler hyresgäster på laddmöjligheter som någonting man är villig att betala för.

”I början var det nästan så att folk som köpte en elbil kom och krävde att nu vill jag att ni sätter upp en laddare. Och så ska det vara gratis. Den som hade bilen tyckte att hen var så duktig så då skulle man också få elen. Nu har det ändrats för alla förstår att det inte hållbart att bjuda på el.”

– Ulf Näslund, Vasakronan



”Det behövs inte större investeringar, framför allt inte när man bygger en eller få platser. Det behövs inga nya huvudsäkringar eller ändrade abonnemang, det går alldeles utmärkt att använda det man har. Det krävs heller inga snabbaddare, utan det handlar om att ladda många timmar när bilen ändå står parkerad.”

– Ulf Näslund, Vasakronan

Debiteringsmodeller för olika former av användning

Beroende på vilken typ av fastighet man förfogar över ser debiteringsmodellerna olika ut. En vanlig lösning innebär att användaren betalar en fast avgift för en parkeringsplats plus en schablonavgift för laddfunktionen.

En annan modell är att debitera per använd kWh. Det förekommer även att fastighetsägare enbart debiterar en fast avgift för enkelhetens skull. Ett flertal av de fastighetsägare som intervjuats har relativt enkelt lyckats få lönsamhet i affärsmodellen och kunnat räkna hem investeringen inom bara ett par år.

”Historiskt har det varit en fast månadsavgift. Storleken har varit så att den täcker kostnaderna och går med liten vinst, men detta kan såklart vara knepigt när elpriset går upp och ner. För de nya platserna ändras affärsmodellerna till en grundavgift för laddfunktionerna och sedan en rörlig avgift per kilowattimme för hur mycket man faktiskt laddar.”

– Sören Enholm, HB Berget

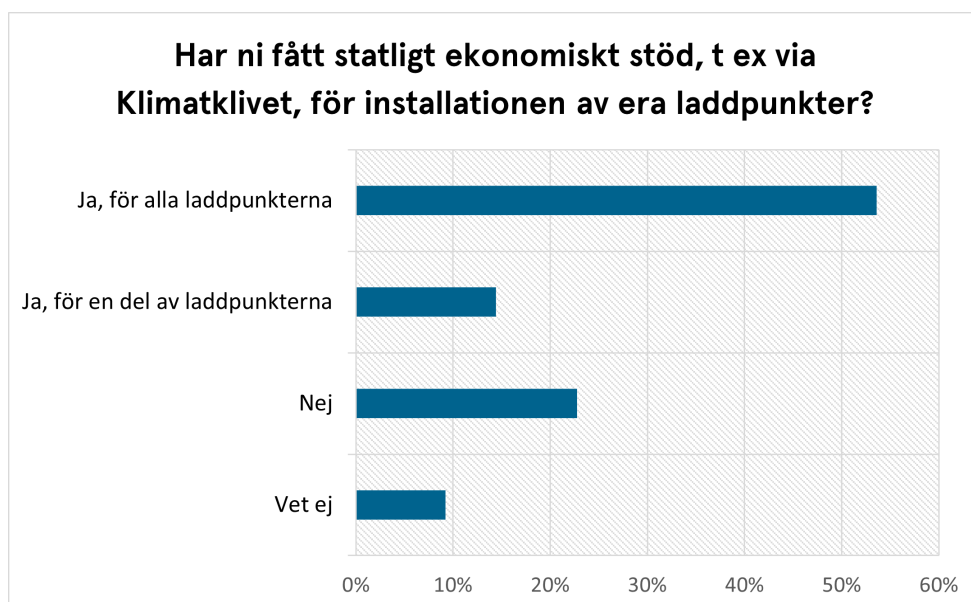
Viktigt med statligt stöd

Vid installation av laddplatser går det att söka statligt stöd från Naturvårdsverket, det så kallade Klimatklivet. Bidraget subventionerar fysiska investeringar med stor klimatnytta med upp till 50 procent. Klimatklivet har möjlighet att stötta investeringar fram till år 2026, därefter är framtiden osäker.

Över 60 procent av de svarande i Fastighetsägarnas medlemsenkät rapporterar att de använt sig av Klimatklivet antingen för installationen av samtliga laddplatser eller en del av dem. Möjligheten att få statligt stöd är viktigt för fastighetsägare och underlättar beslutet om att låta installera laddpunkter. Klimatklivet driver viljan om att vara en del av lösningen utan att själva behöva stå för all risk.

”Vi tyckte det var ganska enkel med en månadsavgift som ligger på garageavgiften. Sen kollar vi hur mycket som förbrukats per kvartal och då lägger vi det på nästkommande faktura. Vi använder oss då av snittpriset per el. Det är faktiskt inte så mycket jobb, utan vi räknar av en gång i kvartalet.”

– Göran Crona, BRF Fanan



Utan möjlighet till statligt stöd hade investeringarna varit avsevärt större för den enskilde fastighetsägaren och därmed hade platserna blivit dyrare för användaren. En högre kostnad för att ladda minskar viljan att investera i ett klimatvänligt fordon. Utan klimatklivet är det inte heller lika självklart för fastighetsägare att göra de nödvändiga investeringar som krävs för laddinfrastruktur. Detta skulle resultera i färre platser att disponera, vilket i sig försämrar viljan att köra elbil.

”Vi hade gjort installationerna även utan klimatklivet, men då fått sätta högre pris på den platsen. Det hade kanske också blivit färre platser.”

– Jonas Glennstål, AMF Fastigheter

”Hade inte Klimatklivet funnits hade vi behövt räkna på ett annat sätt. Klimatklivet gjorde det väldigt enkelt att fatta det här beslutet.”

– Sören Enholm, HB Berget

Enkelt att hitta duktiga samarbetspartners

På marknaden finns det gott om pålitliga och duktiga leverantörer. I och med att marknaden fortfarande är ung präglas den av ett flertal mindre leverantörer och några få större och aningen mer etablerade. Detta kan ge upphov till frågor om vilka aktörer som kommer att finnas kvar inom ett par års tid.

Trots att marknaden är så ung är det få fastighetsägare som vittnar om några problem med leverantörer. I medlemsundersökningen svarar enbart lite över 5 procent att de upplevt komplikationer i samband med leverantörstjänster. Tvärt om så ger de intervjuer som Fastighetsägarna genomfört insikter om att det ofta är en positiv upplevelse att arbeta med leverantörer. De visar även på att det även här gäller att hitta en leverantör som passar behovet hos en enskild fastighetsägare. Beroende på vad man väljer för leverantör erbjuds en rad olika tjänster som utgör flera möjligheter angående hur man vill arbeta med sin laddningstjänst. Spektrat är brett från rena servicebolag till bolag som sköter hela affärsmodellen.

”Det funkar riktigt bra, för det var lite av en chansning eftersom alla de här bolagen är så pass nya. Det har hänt så mycket på alla möjliga fronter. Vi använder en leverantör som varit superbra. Alla nya anläggningar har funkat. De har även kunnat bygga om våra gamla stolpar och fakturerar dessutom kunderna åt oss.”

– Jonas Glennstål, AMF Fastigheter

”Det finns några stora etablerade, men affärsmodellen är nog inte mogen än. Däremot är tekniken mogen. Vi har ett uppstartbolag som vi tar hjälp av. Vi styr via en molntjänst och det innebär att vi har väldigt hög flexibilitet och kan styra laddarna utan att gå ut på plats. Vi kan sköta allt i molnet. Det gör att vi har väldigt stor flexibilitet på hur vi vill begränsa effekten och hur vi vill ta betalt.”

– Ulf Näslund, Vasakronan

Laddning i garage är att föredra framför laddning på gatan

I rapporten *Framtiden för parkering och nya bostäder*²¹ lyfts att bara i Stockholms innerstad finns 35 000 parkeringsplatser på offentlig gatumark, vilket motsvarar drygt 50 hektar, eller ett och ett halvt Gamla stan. Det finns således anledning att beakta alternativa användningar av de ytor som parkeringsplatser i stadsmiljön innebär.

Ambitionen med laddplatser i gatumiljön riskerar att permanenta gatuparkering, vilket går emot ambitionen om att få in stillastående bilar i garage. Stillastående bilar på gatan är förknippat med flera alternativkostnader.

Laddinfrastruktur på gatan riskerar till exempel att tränga undan andra satsningar i stadsmiljön såsom uteserveringar och sommargångar som tillför mer till stadens liv och tillväxt. Enligt Plan- och bygglagen ska även friyta för lek och rekreation prioriteras över parkering.

En annan dimension är leveranser. En bedömning av McKinsey²² är att varuleveranser kommer öka med upp till 50 procent till 2050. Denna bedömning gjordes före Coronakrisen. Under krisen ökade antalet hemleveranser med 50–70 procent.²³ Ökad leveranstrafik till bostäder och arbetsplatser betyder att fler fordon behöver angöra längs gatorna i staden.

Det betyder ökad konkurrens om gatuparkeringen. Leveransfordon kommer att göra anspråk på parkeringsplatser längs gatan. Detta kommer dels kräva en omfördelning av parkeringsplatser, dels sannolikt också nya prissättningsmodeller som gör det möjligt för leveransfordon att angöra fastigheter för effektivare användning av gatans begränsade yta. Många städer arbetar nu med strategier för så kallad Curbside Management.²⁴

Sist men inte minst skulle en alternativ, grön användning av ytor för gatuparkering, binda cirka hälften av alla CO₂ utsläpp från personbilstrafiken per år. En kvadratmeter grönyta anses kunna binda 24 kg CO₂ per år.²⁵ Även hanteringen av dagvatten har blivit en allt viktigare fråga i takt med klimatförändringarna. En grönyta tar hand om åtta gånger mer dagvatten än en hårdgjord parkeringsyta. Att minska trycket på dagvattennätet och därigenom minska riskerna för översvämning kan bli mycket viktigt för samhällsekonomin och stadernas resiliens.

Fastighetsägare har möjlighet att bidra till mer laddning i garage och därmed frigörandet av gatuparkeringar med alla de möjligheter det skulle innebära. Det kräver dock att politiken underlättar etableringen och inte konkurrerar ut den genom stora satsningar av offentliga medel till laddstolpar i gatumiljö.

21 https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden_for_parkering_och_nya_bostader_2020.pdf?bust-Cache=1670000707130

22 <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/business%20functions/sustainability/our%20insights/urban%20commercial%20transport%20and%20the%20future%20of%20mobility/an-integrated-perspective-on-the-future-of-mobility.pdf>

23 https://www.dagenshandel.se/article/view/711845/postnord_jatteokning_av_hemleveranser

24 https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden_for_parkering_och_nya_bostader_2020.pdf?bust-Cache=1670000707130

25 https://www.fastighetsagarna.se/globalassets/rapporter/stockholms-rapporter/framtiden_for_parkering_och_nya_bostader_2020.pdf?bust-Cache=1670000707130

4. Förslag på hur tillgången på elbilsladdning kan öka

Fastighetsägarna Stockholm har i denna rapport presenterat insikter i frågan om elbilsladdning från fastighetsägarnas perspektiv. Vi ser att fastighetsägare är en stor och viktig del av lösningen och att det finns en stor vilja och potential att vara en drivande kraft i utbyggnaden av laddinfrastruktur. För att fastighetsägare ska kunna fortsätta med arbetet presenterar vi här ett ytterligare antal förslag som skulle förbättra förutsättningar för utbyggnaden av laddinfrastruktur.

1. Tydliga direktiv gällande brandskyddsregler

Brandmyndigheterna måste ta fram stringenta brandskyddsriktlinjer för fastighetsägare gällande elbilar. Dessa bör vara tydliga, klara och enkla att följa för samtliga aktörer utan för stora möjligheter till fri tolkning. Fastighetsägare som bygger laddpunkter ska inte stoppas av de osäkerheter som uppstår genom otydliga riktlinjer. Inte heller bör de missa möjligheter till försäkring på grund av att försäkringsbolagen är osäkra på vilka regler som gäller. Brandskyddsriktlinjerna bör även vara skrivna med vetskapen om att allt fler bilägare kommer att välja elbilar, vilket kommer att påverka utsträckningen av mängden laddinfrastruktur som kommer att behöva installeras under de kommande åren.

2. Förläng stödet till laddstolpar genom Klimatklivet

Klimatklivet har underlättat för en stor del av de fastighetsägare som valt att installera laddinfrastruktur. Stödet som erbjuds ser många fastighetsägare som en viktig drivkraft till att de enkelt kunnat ta beslut angående genomförande av laddprojekt. Om Klimatklivet skulle försvinna finns stor risk att många fastighetsägare avstår från att installera laddstolpar. Staten bör därför fortsätta med stöd via Klimatklivet till enskilda fastighetsägare, framför allt till mindre fastighetsägare och bostadsrättsföreningar.

3. Vidta åtgärder mot effektbristen

Ju fler som köper laddbara bil, desto bättre förutsättningar behöver skapas för att tillgodose det behov som en elektrifierad fordonsflotta innebär. Många fastighetsägare vittnar redan

nu om risker med effektbrist, och om ingenting görs kommer fastighetsägare inte kunna tillhandahålla den typ av service kopplad till elbilsladdning som de har ambitioner om att göra. Trots att Stockholms stad har en tydlig målsättning att inte låta brist på laddinfrastruktur stå i vägen för elektrifieringen av fordonsflottan saknas tydliga tillvägagångssätt och en ordentlig plan för hur dessa mål ska kunna realiseras. Fastighetsägarna vill se att effektbristen åtgärdas och att investeringar görs i en snabbare takt. Det behöver byggas överföringskapacitet, både inom Stockholm och in till staden.

4. Möjliggör för fastighetsägare att bidra mer

Fastighetsägarna är skeptiska till Stockholms stads kraftiga satsning på laddplatser vid stadens parkeringar på gatan. Ambitionen är god men 80–90 procent av all laddning sker vid hemmet, då det är nära men också då det ofta är billigare och upplevs enklare rent tekniskt. Därför behövs inte så många offentliga laddstolpar.

Vi vill också peka på risken i att en alltför tung investering i offentliga laddstolpar bygger in laddfrågan i en viss teknik. Ännu bättre teknik kan vara på väg. Redan idag testas teknik i Göteborg där bilen parkeras över en laddningsplatta i gatan och energin förs över i luften till en mottagarplatta i fordonet. Att kunna ladda trådlöst är enklare, eftersom vi slipper hantera kablar och adapterar, men innebär också en snyggare stadsmiljö där vi slipper stolparna.

Många fastighetsägare ser idag mycket positivt på att installera laddinfrastruktur, särskilt om Stockholms stad är villiga att se närmre på de strukturella problem som finns kopplade till de utpekade utmaningsområdena. Det finns med andra ord mycket potential i en förbättrad dialog mellan fastighetsägare och Stockholms stad, där man som resultat skulle kunna undvika dubbla investeringar, överflödig kapacitet och samtidigt bevara Stockholms gator. För detta krävs en tydlig dialog mellan fastighetsägare och Stockholm stad med syftet att underlätta utbyggnaden av laddinfrastruktur i privat miljö.



FASTIGHETSÄGARNA

WWW.FASTIGHETSAGARNA.SE