

EL Memo för snabbladdning - Gröna Bilisters åttapunktlista

Gröna Bilister tillfrågas ofta av kommuner, energibolag, konsultfirmor och media om vad man ska tänka på när det gäller etablering av snabbladningsstationer för elbilar. I denna korta mini-PM lyfter vi åtta enkla tumregler för vad vi bedömer bör ingå.

- 1. Elbilen är en bil, elbilsföraren är en människa.** Snabbbladdning är att likna vid att tanka sin bil, och den som vill ladda har ungefär samma kringbehov som den som vill tanka. Ett snabbladningsställe bör alltså ha möjligheter för att fylla på luft i däcken, tvätta vindrutan, fylla på spolärvätska, gå på toaletten och köpa kvällstidningen. Liksom övriga bränslepumpar, bör också snabbbladdningen vara under tak. Enklast uppfylls detta genom att etablera snabbladningsställen i direkt anslutning till befintliga mackar. Det är också positivt för framtida laddhybrider, som behöver såväl flytande bränsle som el.
- 2. Välj plats efter laddtid.** Snabbbladdaren som laddar elbilen på cirka 20 minuter bör etableras där man naturligt befinner sig cirka 20 minuter, t.ex. snabbmatsrestauranger. På t.ex. köpcentra befinner man sig normalt sett mycket längre tid än så, med stor risk att man blockerar en laddstation för andra bilar under uppemot en timma och att den teoretiska laddkapaciteten därmed inte utnyttjas.
- 3. Fokusera på långkörarna.** Genomsnittsbilisten kör max fem mil om dagen och behöver sällan snabbbladda – långsamladdning i hemmet och/eller på arbetsplatsen räcker gott. Snabbbladdningen bör fokusera på de som kör långt, och där bytet till elbil dessutom har störst effekt. Långkörarna är inte i första hand de som kör Ystad-Haparanda på el – de är försvinnande få – utan taxi, budfirmor, etc. Därmed bör snabbladningsstationerna placeras på de ställen som är mest relevanta för dessa kategorier, t.ex. i direkt anslutning till stora taxiplatser som flygplatser, större järnvägsstationer, hamnar etc. Också placering i anslutning till taxifik och liknande kan övervägas.
- 4. Välj inte teknik.** De flesta japanska elbilar snabbbladdas med likström (ChaDeMo), medan den europeisk-amerikanska snabbbladdningstekniken bygger på trefas växelström (upp till 400 V, 63 A). Den som kommer till en snabbbladdare ska inte behöva vända om för att elbilen inte kan laddas där, därför bör snabbbladdare kunna hantera alla vanligt förekommande laddmöjligheter.
- 5. Ta inte betalt – men förbered för betalning.** Det finns ännu ingen självklar betalningsvilja för snabbbladdning för elbilar, och elbilens ekonomiska kalkyl tål knappast i nuläget en rejäl bränslekostnad. På sikt är det förstås rimligt att elbilarna betalar för sitt drivmedel som alla andra fordon, och snabbbladdning kan bli en kommersiell affär liksom andra drivmedel. Därför bör snabbladningsstationer redan nu vara förberedda för betalning med alla gängse metoder.
- 6. Grön el.** Säkerställ att elen för laddningen är ursprungsmärkt och miljömärkt, därtill gärna lokalt producerad genom t.ex. solceller.

7. **Berätta om tillgänglighet.** Också yrkestrafiken kan godta en laddtid på 20 minuter, men inte om man först måste vänta 40 minuter för att två bilar är före i kön – särskilt som man måste vara på plats för att flytta bilen framåt i kön. Därför är det viktigt med realtidsupplysning om tillgänglighet, inklusive möjlighet att förboka laddtid.

8. **Etablera i bred dialog.** Det finns ännu inte något enskilt forum där etablering av snabbladdningsmöjligheter bäst diskuteras och ingen enskild aktör har kunskap om alla pågående och planerade initiativ. Därför är det viktigt att en etablering föregås av en bred dialog med elbilsförsäljare, elbolag, motororganisationer, kommunen, drivmedelsbolag, snabbmatskedjor och andra möjliga intressenter.