

ELEKTRIFIERING

Laddinfrastrukturen kräver systematisk förvaltning

Vad har hänt i närtid?

- Antalet tunga laddfordon (elbussar och el-lastbilar) bedöms ha fördubblats under 2025, enligt organisationen Power Circle. Flertalet transportaktörer utökar sitt arbete med elektrifiering av tyngre fordon, exempelvis PostNord, Nobina, Keolis och Brìng.
- EU-förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel (AFIR) trädde i kraft den 13 april 2024 och ställer krav på bland annat utbyggnad, tillgänglighet och betallösningar för laddinfrastruktur.



Eric Berglund Affärschef Power Solutions, Hifab DU-Teknik

Projektledare med en bakgrund i elnätsbranschen som de senaste 10 åren specialiserat sig på emobility och överlappet mellan grön omställning och praktiska elkraftsutmaningar.

Elektrifieringen av fordonsflottan har lett till en snabb utbyggnad av laddinfrastrukturen, inte bara för privatpersoner utan även för transportsektorn. Parallellt med teknisk utveckling och framtidsfrågor kommer även behovet av förvaltning. Utvecklingen gör att nya och ovana aktörer plötsligt ansvarar för avancerade elanläggningar, där frågor om drift, underhåll och lagkrav blir aktuella. Samtidigt som behovet av snabb utbyggnad kvarstår, blir det allt tydligare att laddinfrastrukturen inte längre är en nischad satsning – utan en kritisk del av samhällets ryggrad. Detta leder till ett ökat behov av ordning, dokumentation och nya samarbetsformer för att möta krav på effektiv och säker förvaltning.

Laddinfrastrukturen för elfordon fortsätter att utvecklas, och parallellt med ett stort behov av utbyggnad pågår även en mognadsprocess där befintliga installationer ska förvaltas och underhållas. Utbyggnad och utveckling har givit upphov till att många nya aktörer nu är förvaltande innehavare av starkströmsanläggningar, där lagar och föreskrifter behöver följas. Samtidigt ska underhåll och felavhjälpning av själva laddarna skötas, ett behov som ökar i takt med ökad användningsgrad och ålder.

På bara några få år har laddinfrastruktur gått från en kuriositet för de speciellt intresserade till att bli en samhällskritisk funktion. Branschen är ny och långsiktig drift och förvaltning av elinfrastruktur är inte

”

Vi har identifierat förvaltning av laddinfra som en nyckel för att få vår elektrifierade verksamhet att fungera.

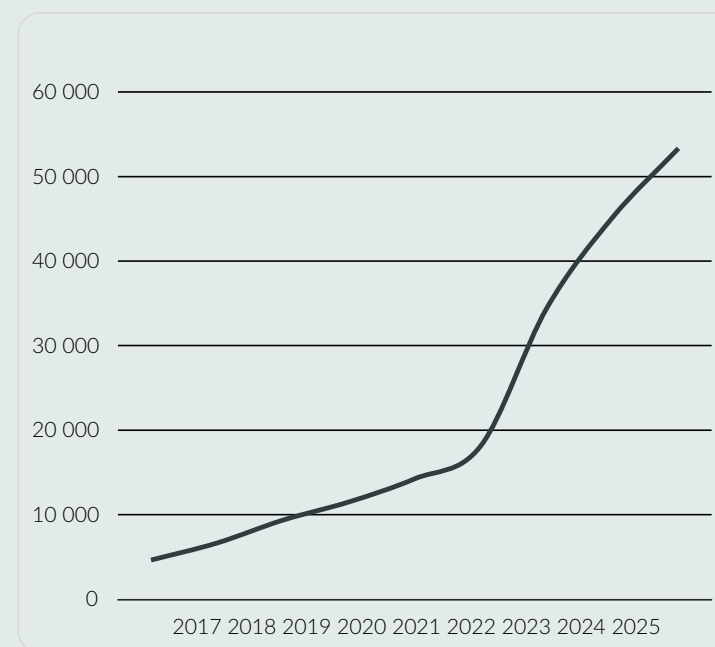
Gabriel Castillo, Teknikchef Transdev Sverige AB. Transdev är en kollektivtrafikoperatör som bland annat ansvarar för busstrafiken i flertalet svenska städer.

nödvändigtvis en erfarenhet som alla bolag som nu blivit innehavare av denna typ av anläggningar har. Bussoperatörer och åkerier är ett exempel på företag som får en ny roll när fordonsflottan elektrifieras. De har båda en huvudaffär och historisk expertis på områden som ligger långt ifrån att handha elanläggningar och elkraft, men måste nu hantera exempelvis innehavaransvar och elanläggningsansvar.

Även många renodlade laddinfrastrukturföretag (CPO:er) har utmaningar på detta område. Generellt har de fokus på själva laddarhårdvaran, där de har inhouse-kompetens och använder sig av partners för support och underhåll. Samtidigt saknas ofta detaljkunskaper och dokumentation när det gäller exempelvis nätstationer och elkraftskomponenter uppströms från laddarhårdvaran.

Snabb ökning av publika laddpunkter

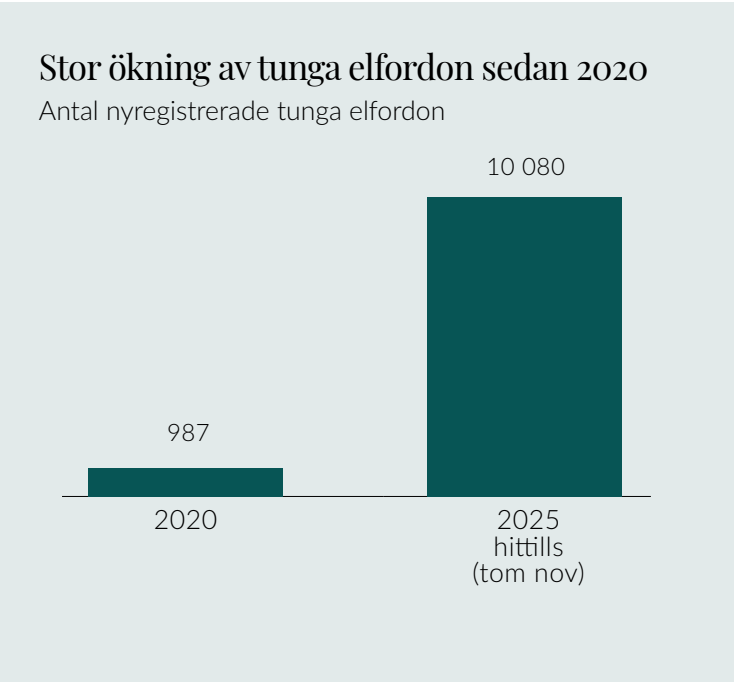
Antal publika laddpunkter



Källa: PowerCircle.

Ofta har uppförandet hanterats som totalentreprenader där beställaren inte alltid har erfarenhet av att kravställa med förvaltningsskedet i åtanke. I vissa fall har även beställarna varit präglade av en startup-kultur där en långsiktigt lönsam förvaltning inte varit prioriterat.

Utöver elanläggningarna finns även förvaltningsutmaningar kring själva laddarhårdvaran. För kommersiell trafik finns ett behov av felavhjälpning av garantiärenden och skador med snabb inställetid, något som laddarhårdvarutillverkare ofta har svårt att erbjuda med egen personal. Istället certifieras elinstallatörsföretag att utföra den typen av felavhjälpning, men elinstallatörerna kan inte alltid handha de högspänningsanläggningar som utgör nätanslutningen för anläggningarna. Här ställs krav på att beställaren har dokumentation i ordning och tydliga gränsdragningar på plats i de avtal som upprättas.



Källa: Mobility Swedens nyregistreringsdata, avser lätta och tunga lastbilar, samt bussar. Både elfordon och hybrider inkluderas.

Anläggningar där innehavaransvaret är tydligt hanterat, både juridiskt och praktiskt, är en förutsättning både för regelefterlevnad och för att tekniken ska fungera i praktiken. Därför blir god förvaltning även kritiskt för att få acceptans för en elektrifierad transportsektor, hos branschens aktörer och hos allmänheten. Elektrifieringen är en nyckel i klimatomställningen och att möta branschens behov av systematisk förvaltning blir därför inte bara byråkrati eller tekniskt finlir, utan effektivt klimatarbete i praktiken.

Nyckelfrågor för beslutsfattare inom fastighet & samhällsbyggnad

1.

Är vi beroende av laddinfrastruktur med hög tillgänglighet och pålitlighet? Kan våra leverantörer tillgodose behovet?

2.

Har vi ökat våra laddpunkter kraftigt? Finns en plan för hur de ska förvaltas och hur arbetet ser ut när det uppstår behov av service och underhåll?

3.

Finns fullständig dokumentation på elanläggningarna din organisation ansvarar för, samt rutiner för att förvalta dokumentationen?

4.

Finns delegation på plats för de roller som tillser att kraven som ställs i elsäkerhetslagen uppfylls?

5.

Är gränsdragningarna tydliga mellan de olika ansvarsområden som berörs gällande drift och underhåll av elanläggningarna?

6.

Är det tydligt vem som tar beslut och sköter kommunikation med relevanta parter vid en akut driftstörning?