

BRF Västermalmsterrassen

Föreningen ligger på västra Kungsholmen, Stockholms stad, och är ny sedan 2015. I källarplan finns ett garage med cirka 150 platser varav 40 stycken består i en rörlig parkeringslösning (så kallad multiparkering) som inte kan ha laddplatser eftersom bilarna flyttas i samband med parkering. 50 laddboxar har installerats och det har förberetts för ytterligare 30. För att få en mer flexibel lösning och för att undvika onödiga flyttar och byten av parkeringsplatser har laddboxarna placerats mellan parkeringsplatser. Det gör att bilen som ska ladda inte är begränsad till att bara stå på en av de två parkeringsplatserna. Intervjun nedan genomfördes med Clara Lidberg, styrelseledamot i föreningen och engagerad i hållbarhetsfrågor.

Vilket var den huvudsakliga drivkraften till projektet?

Det var insikten om att det kommer finnas en efterfrågan på laddmöjlighet i garaget. Vi ansåg att det kunde vara en dealbreaker för de som övervägde att köpa en bostad i föreningen. Dessutom hade vi 20 tomma platser och tänkte att detta kunde vara ett sätt att göra dessa platser mer attraktiva.

Vi hade också fått höra att vi kunde få stöd genom Klimatklivet och tänkte att det var bra att passa på medan den möjligheten fanns.

Hur (och av vem) väcktes frågan?

Det var jag som tog upp den under ett styrelsemöte. Det blev en positiv respons och styrelsen valde att gå vidare med frågan.

Hur lång tid har hela processen tagit från idé till färdig laddplats?

Nästan 1,5 år men då fick vi vänta in årsstämman i cirka sex månader. Installationen tog också en hel del tid eftersom leverantörerna var under hög belastning. Vår installation var ganska stor och det fanns inte så många leverantörer med vana för så stora jobb.



Bilden visar en av föreningens laddstationer

Hur gick ni till väga, från idé till slutprodukt?

Efter att jag lyft frågan i styrelsen och styrelsen valt att gå vidare med ärendet började vi att ta in offerter från leverantörer. Vi sökte stöd från Klimatklivet utifrån de offerter vi fått in och fick det beviljat för 50 platser. När det var dags för årsstämma kunde vi därför demonstrera hela kostnadsbilden.

Efter beslut tagits på stämman tog vi in några offerter. Det hade vid det här laget gått en del tid så efterfrågan på laddstationer hade ökat och priset hade gått upp. Därför kunde vi inte gå vidare med original-offerten utan fick till slut välja en något dyrare leverantör. Eftersom stödet från Klimatklivet redan var bestämt vid det här laget så fick vi inte fullt så mycket pengar som vi kunde ha fått.

Var det några som behövde övertygas mer? Vilka argument använde ni då?

Överlag var responsen väldigt positiv men det kom en del frågor från medlemmar som var oroliga för att de skulle behöva byta parkeringsplats. Bytesfrågan var en del av anledningen till att vi valde att göra en så stor installation: med fler platser täckta blir det färre antal flyttar.



Laddning pågår i föreningens garage

Hur stora blev kostnaderna?

Ca en miljon, men av vi fick 350 000 kronor från Klimatklivet. I kostnaden ligger dessutom att vi förberedde för installation av 30 laddstationer till.

Hur fördelar ni kostnaderna för laddstationer och för elen?

Kostnaden för de som vill ladda består av en fast avgift på 150 kronor och en rörlig kostnad för den el som förbrukas. Den fasta delen är tänkt att täcka avskrivningen och båda kostnaderna debiteras på samma räkning som övriga avgifter.

Hur har laddarna använts hittills?

Redan nu används 30 platser och det känns som att det är högt tryck! Installationen har pushat de som övervägt elbil till att ta beslutet eftersom det i princip är en nödvändighet för en ebilsägare att kunna ladda i hemgaraget.

Har ni några tips till andra bostadsrättsföreningar som funderar på att göra samma sak?

1. Ta beslutet på stämman, det är skönt att veta att föreningen i stort står bakom en investering av den här storleken. I vårt fall var stämman mycket tydlig med att man ville att styrelsen skulle gå vidare med installationen av laddare. Vi blev nästan överrumplade av det stora intresset. Nästan alla som var på stämman funderade på att skaffa elbil och även de som inte hade bil såg det som en investering i sin lägenhets värde.

Vi tror att möjligheten till laddning kommer att vara en stor fråga i samband med lägenhetsköp inom några år och nu står vår förening rustad för den utvecklingen.

2. Fundera på hur ni ska förse dem som vill ladda med laddplatser. Vi har infört ett prioriteringssystem som gäller om samtliga platser skulle vara upptagna och en blir ledig. Då har de som vill ladda elbilar företräde i kön till platsen och den som har en fossildriven bil kan bli anvisad en annan plats.

Hur komplicerad har ni upplevt processen på en skala mellan 1-10 (1 är i stort sett helt friktionsfritt, 10 väldigt krångligt)?

Tvåa. Anledningen till att jag inte säger ett är att det var ganska svårt att hitta en leverantör som kunde göra en så omfattande installation. Det var lätt att söka pengar genom Klimatklivet och allt annat har varit lyckat på alla sätt.

Kontaktuppgifter:

Besök gärna [Västermalmsterrassens hemsida](#) för mer information.

För övriga frågor kontakta:

Clara Lidberg (styrelseledamot)

+46 720503693

clarasofiahansdotter@gmail.com