

Laddrapporten Hudiksvalls kommun

April 2023

Fordonsflottan i Hudiksvall elektrifieras – räcker laddinfrastrukturen?



En viktig pusselbit i klimatomställningen

En rapport för dig som vill förstå hur Hudiksvalls fordonspark elektrifieras

Transportsektorn står för en **tredjedel av koldioxidutsläppen** i Sverige. Att ställa om fordonsparken är ett avgörande steg för att göra samhället klimatomställning hållbart.

År 2030 räknar branschen med att Sverige fått över två miljoner nya eldrivna personbilar. Detta kommer kräva en **massiv infrastruktur** för laddning.

Syftet med den här rapporten är att visa hur långt utvecklingen kommit i Hudiksvall och vart den är på väg. Vi räknar ut ett antal nyckeltal för att teckna en bild av hur väl utbyggd laddinfrastrukturen är i kommunen.

Newsworthy är en oberoende nyhetssajt för lokala, datadrivna nyheter grundad av några av landets ledande datajournalister. Den här rapporten görs i samarbete med DI Mobilitet.

Vi hoppas den ska ge en lättillgänglig, nyanserad och faktabaserad bild.

Jens Finnäs,

Grundare av Newsworthy och rapportförfattare



1

Läget i dag

Så stor andel av fordonsflottan
i Hudiksvall är laddbar



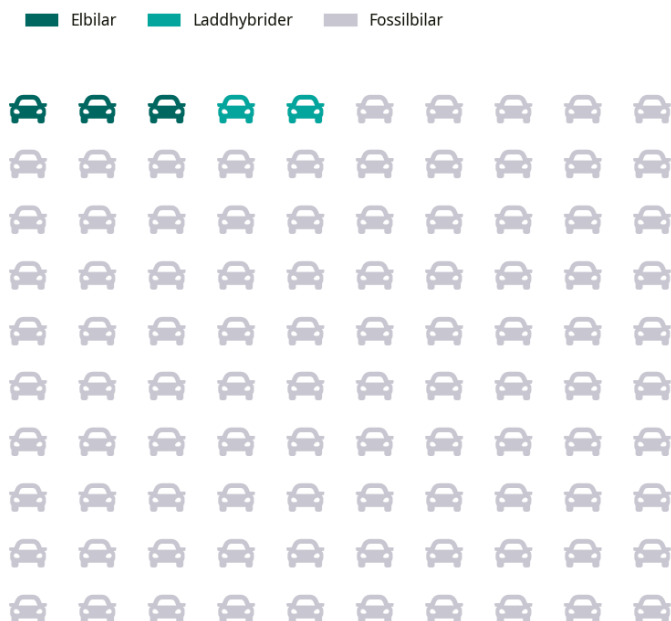
Elbilar utgör fortfarande bara bråkdel av bilparken

De allra flesta personbilarna i Hudiksvall är alltjämt fossildrivna.

Även om en stor del av alla nya bilar är laddbara utgör de en minoritet av hela personbilsflottan.

I Hudiksvall fanns det i slutet av mars **562 elbilar** och **525 laddhybrider**. Det motsvarar omkring **5 procent** av alla personbilar i kommunen.

I hela landet är cirka 9 procent av alla bilar laddbara.



Källa

Det totala antalet personbilar i Hudiksvall är från [Trafikanalys](#) för år 2022, medan uppgifterna om antalet elbilar och laddhybrider kommer från [Power Circle](#) och avser slutet av mars 2023. Observera att statistiken avser var bilarna är *registrerade*, snarare än var de används, vilket påverkar framför allt leasingbilar.

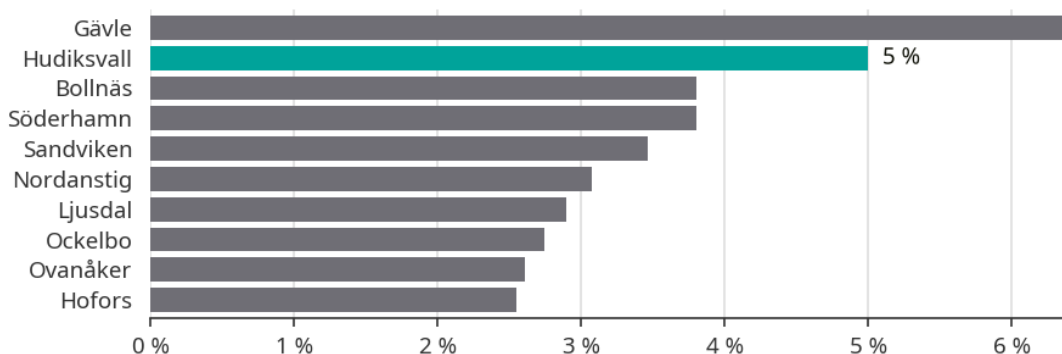
Högst andel laddbara i Gävle

I landet som helhet är det välbärgade, stortstadsnära kommuner som har kommit längst i utvecklingen.

Bland kommunerna i Gävleborg har Gävle högst andel laddbara bilar i fordonsparken (6 procent), medan Hofors har lägst (2,5 procent).

Hudiksvall ligger på **plats två** bland tio kommunerna i länet.

Andel av personbilarna som är laddbara i kommunerna i Gävleborgs län.



Källa

Det totala antalet personbilar i Hudiksvall är från år 2022 ([Trafikanalys](#)), antalet elbilar och laddhybrider avser slutet av mars 2023 ([Power Circle](#)). Statistiken avser var bilarna är registrerade, snarare än var de är verksamma, vilket påverkar framför allt leasingbilar.

Allt större andel av nya bilar är laddbara

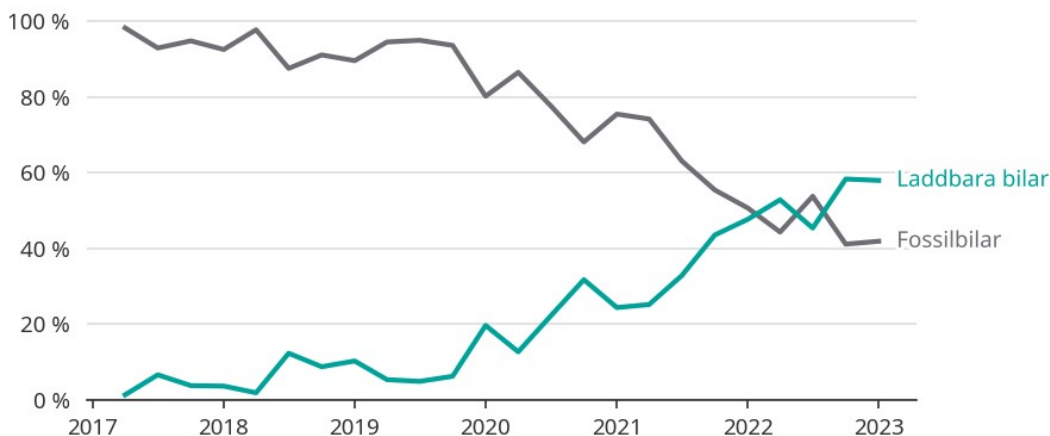
Mer är varannan ny bil i Hudiksvall laddbar under senaste året.

De senaste åren har vi sett en kraftig ökning i försäljning av laddbilar i Sverige, men under 2022 har tillväxten mattats av något.

I Hudiksvall gjordes en toppnotering under **det fjärde kvartalet** i fjol då **58 procent** av alla nya bilar elbilar eller laddhybrider.

I landet som helhet har som mest 66 procent av nya bilar varit laddbara, också det under fjärde kvartalet i fjol.

Nyregistrerade fordon per drivmedel och kvartal i Hudiksvall.



Gruppen "laddbara" består av både rena elbilar och laddhybrider. I fossilbilar ingår förutom bensin och diesel även elhybrider. Biodrivna fordon är inte visade här.

Källa

Uppgifterna kommer från [SCB/Trafikanalys](https://scb.se/trafikanalys) och sträcker sig till och med första kvartalet 2023.

El nu vanligast i Hudiksvall

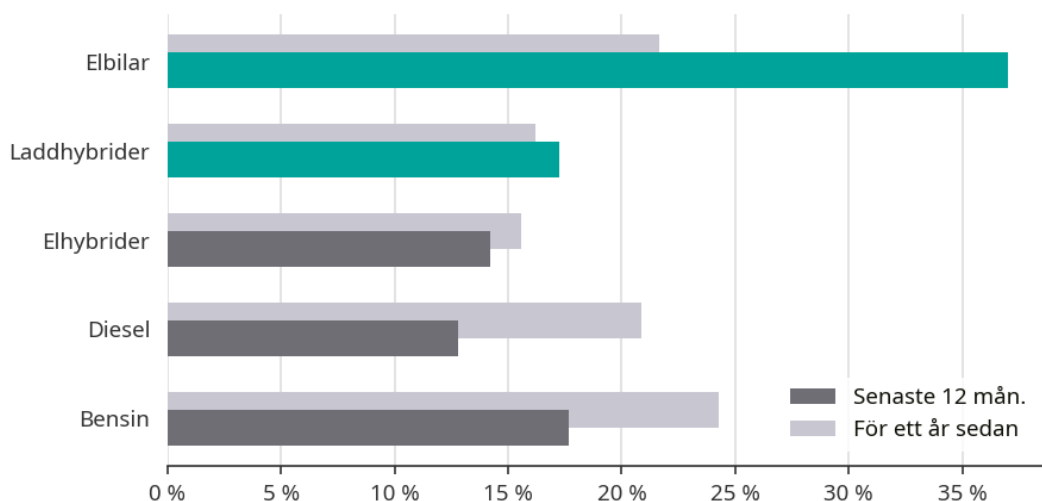
Under det senaste året har fem av tio nya bilar varit laddbara i kommunen.

Under de senaste tolv månaderna har **37 procent** av alla nyregistrerade personbilar i Hudiksvall varit rena elbilar och **17 procent** laddhybrider.

Sammanlagt har alltså **54 procent** varit laddbara av totalt 759 registrerade bilar. Rikssnittet låg på samma nivå.

Det innebär att el nu är den vanligaste drivmedelskategorin bland nya bilar i kommunen.

Antal nyregistrerade fordon per drivmedel under de senaste 12 månaderna jämfört med året innan i Hudiksvall.



Källa

Uppgifterna kommer från [SCB/Trafikanalys](https://scb.se/trafikanalys) och sträcker sig till och med mars 2023.

Många nya laddbara under fjärde kvartalet

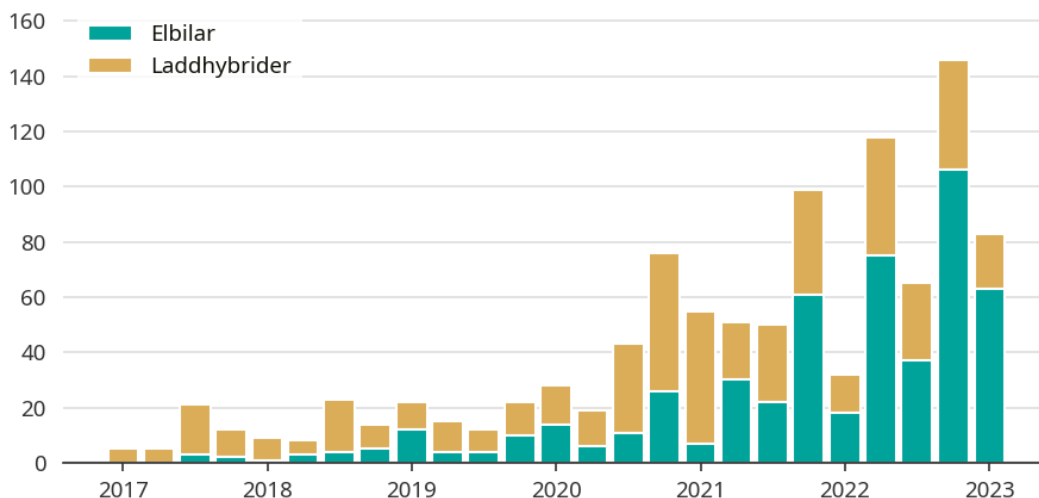
Men effekterna av slopade bonusen syns inte ännu

Under slutet av 2022 peakade nyregistreringen i riket som helhet. Men det beror *inte* den slopade elbilsbonusen i november. Långa leveranstider gör att vi ser effekten av den först under slutet av 2023.

Förklaringen är snarare att många beställde bilar redan tidigare under 2022, inställda på att bonusen skulle skärpas vid årsskiftet.

Även i Hudiksvall toppade nybilsregistreringen under det sista kvartalet i fjol då **146 laddbara bilar** rullade ut på vägarna.

Antal nyregistrerade fordon per drivmedel och kvartal i Hudiksvall.



Källa: Trafikanalys/SCB

Källa

Uppgifterna kommer från [SCB/Trafikanalys](https://scb.se/trafikanalys) och sträcker sig till och med första kvartalet 2023.

2

Prognos

Så väntas antalet laddbara
bilar öka i Hudiksvall



År 2026 kan nio av tio nya bilar vara laddbara

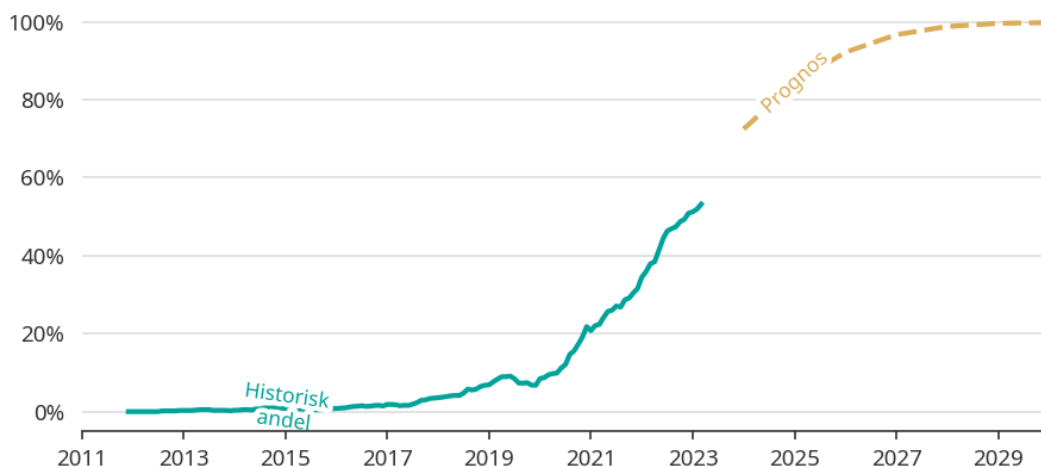
Försäljningen av laddbara bilar förväntas fortsätta att öka.

Tillväxten för laddbara bilar antas av de flesta bedömare följa en **s-kurva**, där tillväxten först accelererar, för att sedan mattas av.

Om Hudiksvall skulle följa en sådan tillväxtbana kommer nio av tio nya bilar kunna vara laddbara år omkring år 2026.

Men det återstår att se om utvecklingen blir fullt så här linjär. Under 2022 har tillväxttakten bromsat in och regeringens beslut att slopa elbilsbonusen lär även hämma nybilsförsäljningen.

Andel av alla nya bilar som varit laddbara – och som väntas bli det under 20-talet.



Källa: SCB för historisk data. Newsworthys egen prognos.
De historiska siffrorna visar ett 12 månaders rullande medelvärde.

Så här räknar vi

Det här är en enkel *riktgivande* prognos. Den bygger på ett antagande att alla kommuner och län följer samma utvecklingskurva som riket som helhet, men att man kommit olika långt. Utvecklingen följer en s-kurva (en kumulativ normalfördelning).

Omkring 4 600 nya laddbara bilar till år 2030

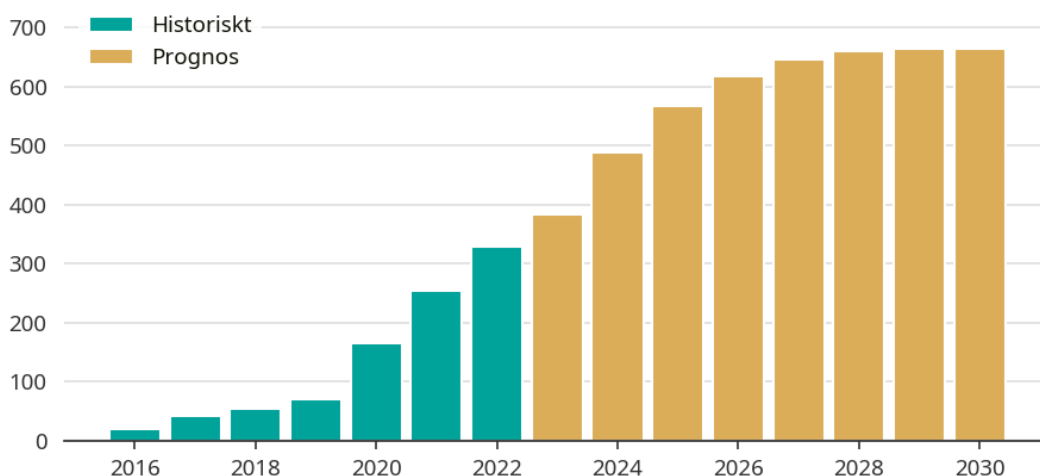
Nybilsregistreringarna ger oss en fingervisning om hur många nya personbilar Hudiksvall kan räkna med.

Om vi utgår från prognoskurvan på föregående sida, och antar att det – totalt sett – kommer att registreras ungefär lika många nya personbilar i kommunen som under de senaste åren, kan Hudiksvall räkna med **över 4 600 nya laddbara bilar** till och med år 2030.

I dag finns det omkring 22 000 personbilar i Hudiksvall, varav närmare 1 100 är laddbara.

Observera att den här prognosen inte säger hur stor *andel* av alla personbilar som kommer vara laddbara. Den beaktar inte heller handeln med begagnade elbilar som både kan driva upp och ner antalet laddfordon.

Antal nya laddbara bilar i Hudiksvalls kommun per år – historiskt och prognos



Källa: SCB för historisk data. Newsworthys egen prognos.

Så här räknar vi

Prognosen bygger på multiplikation av antalet nya bilar år för år med *andelen* laddbara (se föregående sida). Vi antar att det kommer registreras ungefär lika många nya bilar per år som under de senaste fem åren, men justerar för befolkningsförändring.

3

Laddinfrastruktur

Så många publika laddpunkter
finns det i Hudiksvall i dag



Hur många laddplatser finns det egentligen?

I brist på officiell statistik samlar vi data från flera olika källor

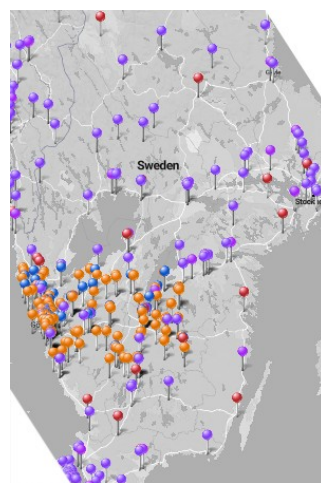
Det finns inget offentligt register över publika laddplatser. Det här gör att det inte heller finns någon riktig statistik över laddinfrastruktur för elbilar i Sverige.

Det närmaste en officiell statistik vi kommer den nordiska databasen [Nobil](#), som Energimyndigheten har i uppdrag att underhålla genom att mata in laddstationer i Sverige. Den här databasen ligger till grund för sajten [elbilsstatistik.se](#), som drivs av elkraftbranschens intresseorganisation Power Circle.

Men den här databasen har visat sig ha stora luckor. Sajterna [Chargefinder](#) och [Uppladdning.nu](#) listar i dag omkring 50 procent fler laddplatser än Nobil.

Den här rapporten bygger på data vi själva samlat in från samtliga tre källor (Nobil, Chargefinder och Uppladdning.nu).

Alla siffror bör tolkas med viss försiktighet. Både Chargefinder och Uppladdning bygger delvis på användarrapporterad data. Att det tillkommit laddplatser behöver inte nödvändigtvis betyda faktisk utbyggnad, utan kan också bero på att tidigare orapporterade laddplatser som registrerats.



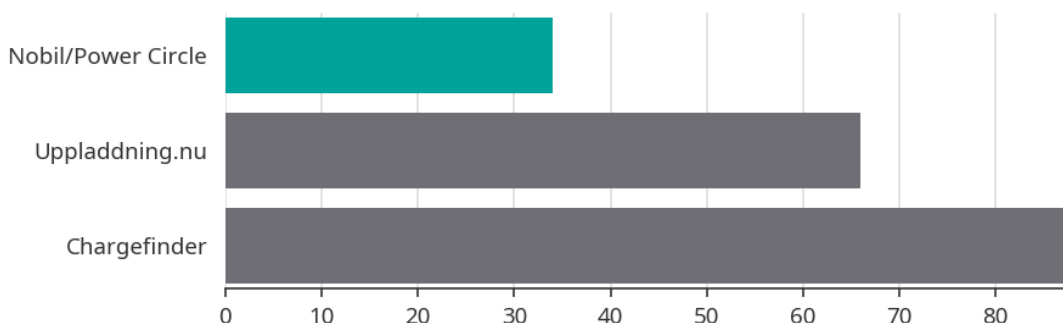
Nationell statistik underskattar Hudiksvalls laddinfrastruktur

Olika bud om antal laddpunkter i Hudiksvall – Chargefinder listar flest

Vi har samlat in data om publika laddplatser i Hudiksvall från tre källor: databasen [Nobil](#), samt sajterna [Chargefinder](#) och [Uppladdning.nu](#).

På nationell nivå ser vi att det finns stora brister i Nobils data. Även i Hudiksvall har Nobil luckor. Nobil listar nio publika laddstationer (med 34 laddstolpar), Chargefinder 20 (med 88 laddstolpar) och Uppladdning.nu 21 (med 66 laddstolpar) i kommunen.

Så många publika laddpunkter listas av de tre Nobil, Uppladdning och Chargefinder.



Källa: Data insamlad av Newsworthy i slutet av oktober 2022

Om val av datakälla

I resten av den här rapporten använder vi för Hudiksvalls del Chargefinder som datakälla för laddinfrastruktur om annat inte anges.

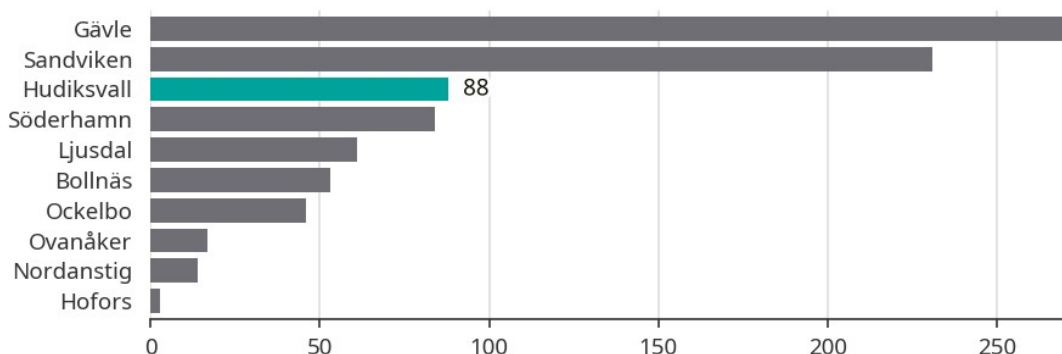
Flest laddplatser i Gävle

En tredjedel av laddplatserna i länet ligger i Gävle kommun.

Bland kommunerna i Gävleborg finns flest publika laddstolpar i Gävle (272 stycken).

Samtliga länets kommuner, förutom Hofors, har minst fem publika laddplatser.

Antal publika laddplatser per kommun i Gävleborgs län.



Källa

Vi använder den datakälla som listar flest laddpunkter i respektive kommun (av Nobil, Chargefinder och Uppladdning.nu).

Närmare 450 nya fordon – och 29 laddstolpar

Sedan i mars 2022 har elfordonsparken växt snabbare än antalet laddplatser

På ett månader har antalet laddplatser i Hudiksvalls kommun ökat från **59 till 88** (+49 procent). Antalet laddstationer har ökat från 18 till 20.

Under motsvarande tid ökade antalet laddbara fordon med **62 procent**. Det har med andra ord skett en snabbare tillväxt av fordon än av laddplatser.

Ett annat sätt att utvärdera utvecklingen är att räkna på antal nya laddplatser per nytt elfordon. Hudiksvall ligger på **15 bilar per ny laddplats**, vilket är något **sämre än** rekommendationen.

	Mars 2022	Apr. 2023	Förändring
Antal laddbara fordon	711	1 155	+62 %
Antal laddstationer	18	20	+11 %
Antal laddplatser	59	88	+49 %
Laddkapacitet (kW)	5 932	7 762	+31 %

Källa

Data om laddinfrastrukturen kommer från Chargefinder, inhämtad den 3 april 2023. Notera att en ökning *kan* bero på att Chargefinders register kompletterats, snarare än faktisk utbyggnad. Antalet fordon kommer från Power Circle och avser den sista mars.

4

Laddbehovet

Finns det tillräckligt många
laddplatser i Hudiksvall?



Hur många publika laddplatser behöver Hudiksvall?

Att kvantifiera laddbehovet i en kommun är vanskligt –
men vi gör ett försök.

Vi slänger in en brasklapp direkt: alla siffror och slutsatser i det här avsnittet behöver tolkas och sättas i en lokal kontext. Det finns inget ensamt nyckeltal som avgör om den publika laddinfrastrukturen för elbilar håller måttet.

Med det sagt kommer vi i den här rapporten ändå att räkna på två indikatorer för att ge en fingervisning om laddkapaciteten i Hudiksvall i förhållande till fordonsflottan.

Den ena är antalet **bilar per laddplats**, den andra är samlad **laddkapacitet per elbil och laddhybrid** (då rena elbilar kommer med ett större laddbehov).

Det finns inga officiella krav eller rekommendationer om laddinfrastruktur, men vi kommer sätta Hudiksvalls siffror i relation till några av de riktlinjer som föreslagits av dels EU, dels organisationer i branschen (Mobility Sweden och Chargeup Europe).

[illegible]

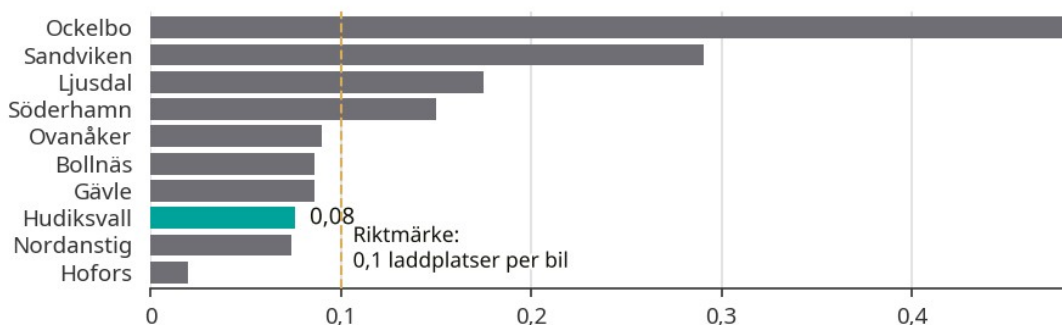
13 bilar per laddpunkt i Hudiksvall

Kommunen ligger sämre än riktlinjen om tio fordon per laddplats.

Det finns sammanlagt 1 155 laddbara fordon i Hudiksvall och 88 laddpunkter (enligt Chargefinder). Det innebär att det går **13 bilar per laddpunkt** (eller omvänt 0,08 laddpunkter per bil). Kommunen ligger bättre rikssnittet som är på 15 fordon per laddplats.

Det finns ingen officiell rekommendation om hur många laddplatser det bör finnas per laddbart fordon, men **tio bilar per laddpunkt** är ett riktmärke som ofta refereras till. Hudiksvall ligger **sämre än den rekommendationen**.

Antal laddpunkter per laddbar bil i kommunerna i Gävleborgs län. Högt värde är bra.



Källa: Nobil, Chargefinder och Uppladdning.nu (laddstolpar), Power Circle (antal fordon).

Om CPEV-måttet

Källa: Chargefinder för laddinfrastruktur och Power Circle för antal laddbara fordon. Även lätta lastbilar ingår. Måttet CPEV (*charging points per electric vehicle*) tar inte i beaktande fördelningen elbilar och laddhybrider, eller laddplatsernas kapacitet.

Hudiksvall klarar EU-riktlinje

Laddplatsernas samlade kapacitet i kommunen är högre än den nivå som nytt EU-direktiv föreslår.

EU-kommissionen föreslår att det bör finnas en laddkapacitet på minst **1 kW per elbil och 0,67 kW per laddhybrid** i varje land.

De här förslaget är primärt tänkt att appliceras på riksnivå, men vi använder här motsvarande metod på Hudiksvalls siffror.

Slutsatsen blir då att Hudiksvalls samlade kapacitet ligger **nio gånger högre** än rekommenderat.

Elbilar

Antal elbilar (personbilar)	562
Laddbehov enligt EU-rekommendation (1 kW per fordon)	562 kW

Laddhybrider

Antal laddhybrider (personbilar)	525
Laddbehov enligt EU-rekommendation (0,67 kW per fordon)	352 kW

Samlat laddbehov	909 kW
Kapacitet i dag	7 762 kW
Överskott	+754 procent

Läs mer

Källa (laddinfrastruktur): Chargefinder.

[EU:s direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen \(AFIR\)](#)

Hudiksvall över Mobility Swedens riktlinje

Mobility Sweden föreslår högre kapacitetsmål –
Hudiksvalls kommun skulle klara dem.

EU-direktivet har kritiserats för att lägga ribban för lågt.
Branschorganisationen Mobility Sweden föreslår i sitt remissyttrande
målvärden på **2 kW per elbil och 1 kW per laddhybrid**.

Nedan räknar vi på Hudiksvalls laddinfrastruktur utifrån dessa målvärden.
Vi landar då i att Hudiksvalls samlade kapacitet ligger **fem gånger högre**
än rekommenderat.

Elbilar

Antal elbilar (personbilar)	562
Laddbehov enligt Mobility Swedens rekommendation (2 kW per fordon)	1 124 kW

Laddhybrider

Antal laddhybrider (personbilar)	525
Laddbehov enligt Mobility Swedens rekommendation (1 kW per fordon)	525 kW

Samlat laddbehov	1 649 kW
-------------------------	----------

Kapacitet i dag	7 762 kW
------------------------	----------

Överskott	+371 procent
------------------	--------------

Läs mer

Källa (laddinfrastruktur): Chargefinder.

[Mobility Swedens remissyttrande på EU:s direktiv om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen](#)

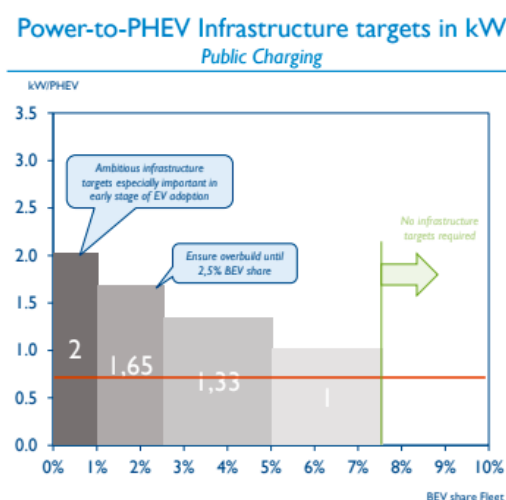
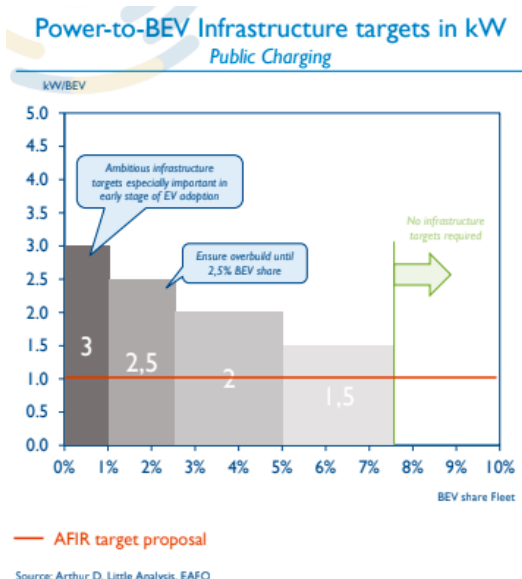
Branschen föreslår ambitiösare mål

Fler laddplatser behövs i regioner med låg andel elbilar för att sätta fart på utvecklingen.

Den europeiska branschorganisationen Chargeup Europe argumenterar för att det behövs ambitiösare mål, framför allt i länder och regioner där laddbara bilar utgör en liten del av fordonsflottan. Utan laddstolpar kommer konsumenterna inte våga gå över till elbilar.

Organisationen föreslår en trappa där marknader med färre än 1 procent elbilar bör tillhandahålla minst 3 kW laddkapacitet per elbil. Därefter 2,5 kW per elbil. Och så vidare.

Bilderna nedan visar trappans struktur.



Hudiksvall klarar även det högsta målet

Applicerar man Chargeup Europas riktlinjer på Hudiksvall blir rekommendationen att det bör finnas en laddkapacitet på minst **2 kW per elbil** och **1,7 kW per laddhybrid** i kommunen.

Hudiksvall klarar även dessa målvärden (+290 procent).

Elbilar

Andel av personbilsflottan	3 %
Antal elbilar	562
Laddbehov enligt ChargeUps rekommendation (2 kW/elbil)	1 124

Laddhybrider

Andel av personbilsflottan	2 %
Antal laddhybrider	525
Laddbehov enligt ChargeUps rekommendation (1,7 kW/laddhybrid)	866

Samlat laddbehov	1 990 kW
Kapacitet i dag	7 762 kW
Överskott	+290 procent

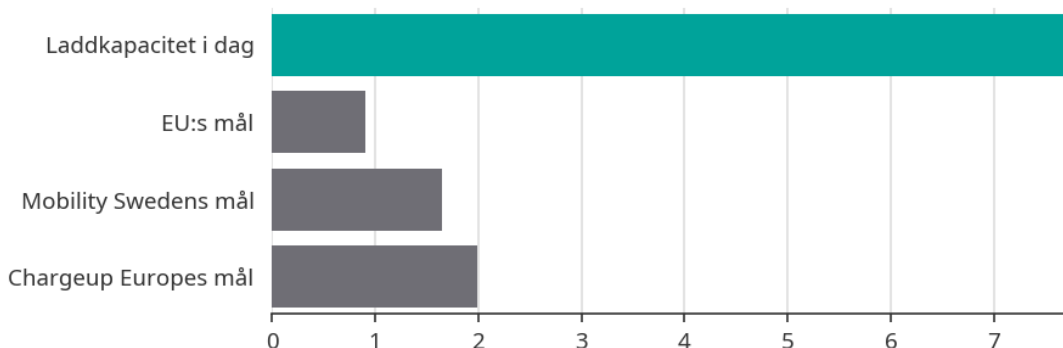
Sammanfattat:

Hudiksvall når samtliga mål

Genom att räkna på laddkapacitet och ta fördelningen av elbilar och laddhybrider i beaktande får vi ett mer nyanserat mått på laddinfrastrukturen, än att bara räkna på bilar per laddplats.

Bilden nedan sammanfattar hur fordonsparken och laddinfrastrukturen i Hudiksvall förhåller sig till de nationella riktlinjer som föreslagits av EU, Mobility Sweden och europeiska Chargeup Europe.

Samlad kapacitet (MW) vid publika laddplatser i förhållande till de rekommendationer som tre organisationer föreslagit.



Källa: Chargefinder (bearbetad av Newsworthy). Grafik: Jens Finnäs, Newsworthy

5

Hemmaladdning

Det här vet vi om hur många
som laddar hemma i Hudiksvall



Närmare 600 hushåll har fått stöd för laddboxar

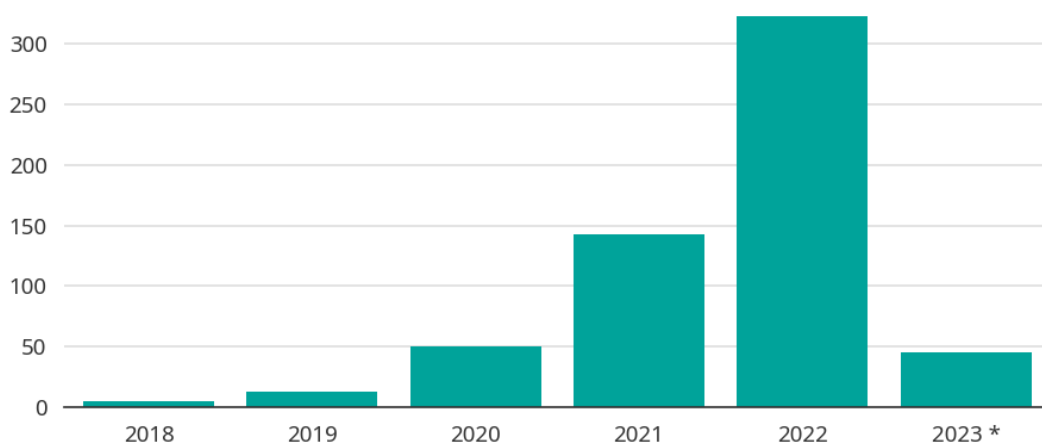
Så mycket laddbidrag har beviljats till Hudiksvallsborna.

Det finns ingen officiell statistik över antalet privata laddplatser, men de statliga bidrag som gått att söka ger oss en fingervisning.

Mellan 2018 och 2021 beviljades privatpersoner i Hudiksvall **700 000 kronor** i bidrag från Naturvårdsverket. Vi vet inte exakt hur många hushåll det motsvarade, men ett typiskt bidrag låg på omkring 9 000 kronor. Det skulle innebära **närmare 80 installationer** i Hudiksvall.

Under 2021 ersattes bidraget med ett skatteavdrag. Sedan detta har **501 hushåll** i Hudiksvall beviljats sammanlagt **5,9 miljoner kronor**.

Antal hushåll som fått stöd för att installera laddboxar



*) Till och med 2023-04-05.

Siffrorna för 2018–2021 är en approximation baserat summa av beviljade bidrag i kronor.

Källa: Naturvårdsverket (2018–2021) och Skatteverket (2021–).

Källa

Uppgifterna om Ladda hemma-bidraget bygger på ett registerutdrag från Naturvårdsverket. I ansökningarna framgår postnummer, men inte kommun. När post- och kommungränser överlappar har vi fördelat bidraget mellan kommunerna. Uppgifterna om skatteavdraget kommer från Skatteverket.

Om den här rapporten

Vem ligger bakom rapporten?

Newsworthy är en oberoende nyhetssajt för lokala, datadrivna nyheter. Vi producerar också specialrapporter som den här.

Newsworthy har grundats av några av Sveriges ledande datajournalister och riktar sig primärt till en professionell målgrupp av [journalister](#), [tjänstemän och beslutsfattare](#).

Den här rapporten har tagits fram av Jens Finnäs, som är datajournalist och grundare av Newsworthy, i samarbete med DI Mobilitet.

Kontakt

jens@newsworthy.se / 076 901 7438

Så kan du använda rapporten

När du köper den här rapporten får du rätt att använda den i och för ditt företag eller organisation.

Kopiering för vidare distribution till andra sammanhang än din organisations är förbjuden utan särskilt tillstånd. Det betyder att du får använda rapporten i presentationer för folk utanför din organisation, men inte skicka vidare rapporten till dem för fortsatt spridning och användning.

“Organisation” definieras i det här sammanhanget med organisationsnummer. Förvaltningar och/eller avdelningar som delar organisationsnummer får använda samma rapport.