

Strømstress stak kæp i hjulet på pendlerliv

For et år siden kunne Politikens journalist ikke få armene ned over sin elbil. Men familien bor i byen uden egen ladestander, og den daglige jagt på strøm blev for meget, da der kom en pendler i husstanden. Så nu har familien købt en dieselbil.



CHARLOTTE BRANNER

Jeg skal lige ned at flytte bilen«. Jeg har ikke tal på, hvor mange gange den sætning er blevet sagt hjemme hos mig det seneste halve år. Min mand er blevet pendler og kører til og fra arbejde i vores lejede elbil.

Desværre betyder det, at han også pendler mellem vores lejlighed og ladestanderne på Frederiksberg, hvor vi bor, for at sikre sig, at der er strøm nok på batteriet. I tide og navnlig utide travler han til og fra bilen for at flytte den til og fra ledige ladestander.

For han skal køre langt. Hver dag. Og selv om vi elsker vores lille Renault Zoe til de korte ture i fritiden, så svigter Zoe, når hun skal transportere husstandens pendler 82 kilometer hver dag. Og hele familien på eventyr på fridagene.

Det er ikke kun Zoes skyld. Hun er født med et batteri, som kun bringer hende 200 kilometer rundt i verden, før hun skal sættes i en stikkontakt. Havde vi boet i hus og haft vores egen ladestander, hun kunne komme i kontakt med hver nat, havde hun være udhvilet til at køre hver morgen.

Men vi bor i lejlighed og er afhængige af de ladestander, der findes på veje og pladser. Og de er næsten altid optaget. Af benzinbiler. Det er nemlig tilladt for dem at parkere foran langt de fleste ladestander efter almindelige kommunale parkeringsregler. Med vores strømapps i hånden kører vi derfor gang på gang rundt i gaderne efter ledige ladestander. Og gang på gang bliver vi snydt af, at pladser, der ser ledige ud i appen, er optaget af benzinbiler, som, fordi de ikke bruger laderen, ikke registrerer pladsen som optaget.

Det skal man have tid og temperament til, hvis man vil være elpendler uden egen ladestander.

Det har vi ikke. Derfor er vores elbil fortid. Og dette burde skrives i datid.

Men det er hverken med rolig hånd eller glæde i hjertet, at vi for nylig afleverede elbilen til udlejningsfirmaet og i stedet købte en gammel Golf, der kører 1.000 kilometer på en tank diesel og kan dække vores behov, indtil vilkårene for el-biler i byen bedres.

Det fungerer – næsten

Vores tilværelse som elbilister begyndte ellers godt for mere end et år siden, da vi



ALT OPTAGET. Benzinbiler holder ofte – helt lovligt – og blokerer for ladestander til elbiler. Foto: Charlotte Branner

solgte vores Skoda Octavia og lejede en elbil hos biludlejningsfirmaet Sixt. Efter en måned, som jeg begejstret beskrev her i avisen, forestillede vi os ikke, at vi nogensinde ville køre i andet end elbil.

»Vi går aldrig tilbage til benzin«, skrev jeg og gav dermed uforvarende næring til den påstand, at man ikke kan tro på

alt, hvad der står i aviserne. For min mand skiftede job og skulle nu bruge bilen til Hillerød hver dag, hvor vi tidligere begge havde cyklet. Nu skulle det for alvor vise sig, om den lille hvide Renault kunne stå distancen. Efter et halvt år som fritidselbilister var vi fulde af optimisme. Vi flirtede med tanken om at

købe et eldrevet dollargrin, men frygtede at brænde inde med forældet teknologi. Vi turde heller ikke binde an med langtidsleasing, før vi vi havde testet pendlerlivet af, så vi forlængede lejeperioden på vores Zoe og bestilte for strøm hos to udbydere, så vi fik flere ladestander at vælge mellem.

i elbil

Længe gik det godt. Skidt pyt, sagde vi, når pendleren lige skulle flytte bilen i regnvej. Skidt pyt med, at vi skal indlægge halve timers pauser til opladning, hvis vi kører ud af byen. Det gør vi gerne for klimaet og vores egen grønne samvittighed. Af og til glippede det med opladningen på hans arbejde, fordi pladserne var optaget. Ofte var der plads, når han kom hjem. Ellers gik han på gaden igen.

Men som ugerne blev til måneder, strammede jahatten mere og mere. Hele tiden lå det i baghovedet, om kilometertælleren talte for langt ned. Der skulle ikke mange uheldige sammenfald til, før den kroniske tilstand af strømstress blev sat på spidsen.

En dag nåede han ned på at have 10 kilometer tilbage, da han ankom på arbejde. Heldigvis var der en ledig ladestander. Men da han skulle hjem, sad der en besked i vinduesviskeren fra en anden elbilist: »Flyt din bil, når den er færdig med at lade op, så andre kan komme til.«

En anden dag sad der en bøde i forruden, fordi han parkerede ved en tidsbegrænset ladestander i mere end de til-



Vi glæder os til at blive elbilister igen. For det bliver vi. Det tør jeg godt love her i avisen

ladte 3 timer. Det tager 4-5 timer at lade vores bil fuldt op. I længden blev det svært at bevare optimismen. Vi har ellers gode forudsætnin-

ger for at få det til at lykkes. Ansatte i Region Hovedstaden får personalerabat ved køb eller leje af en elbil. Der er ladestander ved alle offentlige institutioner, og alene i den tid, vi har haft elbil, er der sat flere ladestander op på Hillerød Hospital, hvor min mand arbejder.

Alligevel var det ikke nok til at sikre, at vi hver mandag morgen kunne gå arbejdsugen i møde med ro i maven.

Ferie blev for svært

På vores ferieture ud af København blev det også for ofte for svært. Aarhus var vi nær ved ikke at kunne komme fra igen, fordi vi i tre dage kørte batteriet helt i bund i jagten på en ledig ladestander. Vi ladede uden problemer op på færgen, men derefter lykkedes det kun to gange at finde ladestander, der ikke var blokerede af benzinbiler.

En uges ferie på Bornholm blev en udfordring. Vi fandt kun ladestander i Al-linge, Nexø og Rønne. Vi boede i Gudhjem og endte med en ledning ud ad et sommerhusvindue og glædede os over, at der aldrig er lange afstande på Bornholm, og at man kan lade op på færgen.

En planlagt tur til Silkeborg i elbil opgav vi på forhånd og byttede i stedet bil med nogle benzinbiler. En uge på Thurø blev også i benzinbil, fordi vi ellers skulle til Svendborg for at lade op, og skræmt af Aarhus turde vi ikke regne med ledige ladestander.

Vi er langt fra alene om de oplevelser i ferielandet. I en rundspørge blandt medlemmerne i februar i år peger Elbilforeningen på en massiv mangel på ladestander i det meste af landet. I undersøgelsen nævner medlemmerne både

Bornholm, Silkeborg, København og Aarhus som steder, hvor de har oplevet at mangle strøm.

Med så lille et batteri og så usikker opladning blev det for svært i længden.

Men hvorfor kører vi så ikke bare i en elbil med større batteri. De findes jo, kan man indvende. De lader også hurtigere op. Men man kan ikke leje dem. Nogle kan leases, men det er til priser, der nærmer sig det dobbelte af, hvad vi giver for Zoe.

Heldigvis kommer der nye modeller med langtrækkende batterier og hurtigere opladning til lavere priser i det kommende år. I år åbnede Danmarks første superladestation ved Fredericia, og den bliver forhåbentlig ikke den sidste. Vi følger udviklingen spændt, mens vi håber, at vores ny-erhvervede gamle Golf lever længe nok, til at man kan leje de langtrækkende elbiler til en rimelig pris, at der kommer flere hurtigladestander, at p-pladser med ladestander bliver forbeholdt elbiler, eller at vores kørselsbehov ændrer sig igen – hvad der end kommer ske først.

Vi glæder os til at blive elbilister igen. For det bliver vi. Det tør jeg godt love her i avisen.

charlotte.branner@pol.dk

OKTOBER 2018. Skal vi skifte til el? Lød spørgsmålet sidste år fra Politikens journalist. Dengang brugte familien ikke bil hver dag. Svaret var et begejstret ja.

FAKTA

Sådan gjorde vi

For et år siden lejede vi en elbil til brug i fritid og på ferier. Vi svor, at vi aldrig ville gå tilbage til benzin. Læs artiklen her: www.politiken.dk/6741691

Siden er ældste medlem af husstanden blevet bilpendler.

Vi er: Familie med to skolebørn, der bor i lejlighed på Frederiksberg. Charlotte cykler 10 minutter til og fra arbejde. Ulrik kører i bil hver dag til Hillerød. Pendlerbehov dagligt 82 kilometer.

Udgifter til bil: (aktuelle priser)

Lejet elbil fra Sixt af mærket Renault Zoe Intense 41 kWh til 3.949 kroner per måned inkl. ubegrænset strøm

Ubegrænset strøm hos Clever: 399 kroner per måned.

Leje af privat parkeringsplads (uden ladestander) 712 kroner per måned, så vi er sikre på at kunne parkere, når vi flytter bilen fra ladestanderne.



Elbilforeningen: Indfør parkering forbudt ved elbilernes ladestander

Boligministerens lovforslag om flere ladestander er godt, men det er ikke nok, mener Elbilforeningen.

CHARLOTTE BRANNER

De fleste elbilister har prøvet det: at være på jagt efter en ledig ladestander, men køre forbi oplader efter oplader blokeret af parkerede biler, som ikke lader op. Eller at se strømtælleren tikke nedad uden en oplader i miles omkreds.

Derfor vækker det glæde i elbilejernes interesseorganisation, Elbilforeningen – Forenede Danske Elbilister, FDEL, at boligministeren som en del af regeringens lovkatolog i tirsdags offentliggjorde et nyt lovforslag, der giver de strømhungrende bilister en håndsrekning.

Ministerens vil ændre byggeloven, så der i visse større bygningstyper skal etableres ladestander til elbiler. Endvidere skal der indføres krav om et minimum af ladestander til elbiler i eksisterende erhvervsbygninger med mindst 20 parkeringspladser.

Men det forslår ifølge Elbilforeningen ikke, når regeringens mål er et stop for salg af nye diesel- og benzinbiler fra 2030, og den i sit aftalepapir har givet håndslag på at fremme elbilismen.

»I Elbilforeningen er vi glade for direktivet, men Danmark bør gå videre. Der bør være krav om lademulighed i eksisterende byggeri allerede fra 2023, og det skal gælde både erhvervs- og boligbyggeri«, siger Elbilforeningens formand, Anna Hilden.

Foreningen havde håbet på en norsk model, hvor man har gjort det lovpligtigt, at beboere i boligforeninger har adgang til opladning af elbiler.

Problemet med at finde tilstrækkelig opladning er en af foreningens mærkesager, for det er ofte med loven i hånd, at både benzin- og dieselbiler parkerer foran elbilernes ladestander.

»Det skal sikres med skiltning, at ladestanderne ikke optages af fossile biler og elbiler uden behov for at lade«, foreslår Anna Hilden.

Enkelte kommuner er blevet gode til at skille med tidsbegrænset opladning, så flere kan komme til, herunder Frederiksberg og Københavns Kommuner. Men mange steder steder er blot nogle af ladestanderpladserne forbeholdt elbiler. I Aarhus er det kun en ud af seks ladestander. Resten må alle biler holde på, så længe de betaler parkeringsafgift.

Byboerne skal med

Selv om opladning står højt på dagsordenen i Elbilforeningen, fylder problematikken paradoksalt nok ikke meget i foreningens medlemmers hverdag.

»90 procent af bilejerne bor i hus, og de har typisk deres egen ladestander. Vores medlemmer er jo frontløbere på det her område og er for længst ude over ladestangst og rækkeviddeangst og alt det, folk ellers forbinder med at køre elbil,

før de køber en. Og hvis man har en bil med en rækkevidde på 3-400 kilometer, har man kun sjældent behov for at lade op undervejs, hvis man kan lade den op hver nat derhjemme«, fortæller Camilla Messer Thomsen, der er sekretariatsleder i Elbilforeningen.

Elbilister, der bor i lejligheder i byerne og således ikke har egen ladestander, udgør derfor en lille gruppe. Men det gør den ikke uvigtig, understreger Camilla Messer Thomsen.

Ifølge en ny undersøgelse fra Passagerpuls under Forbrugerrådet Tænk svarer 6 ud af 10 danskere, at de gerne vil transportere sig mere miljørigtigt, og el- og hybridbiler står øverst på deres liste.

»Vi vil jo frygtelig gerne have byboerne med over i elbiler også. Hvis det samfundsøkonomisk skal hænge sammen, skal vi have almindelige biler ud af byerne og den tunge trafik ud eller over på el. Så kan det godt være, at ladestander er dyre investeringer udregnet per elbilist i dag, men det regnestykke skal jo laves ud fra, at alle ender med at køre på el, og

at det er til gavn for os alle, for vores sundhed og for klimaet«, siger hun.

På Frederiksberg parkerer elbiler gratis på alle kommunale p-pladser. Forslag om at indføre det samme er på bordet, når Københavns Kommunes Borgerrepræsentation skal forhandle næste års budget. Pengene til det vil overborgmester Frank Jensen (S) finde ved at sætte parkeringsafgiften for fossile biler op.

Elpris stiger til nytår

Prisen på strøm er ifølge Elbilforeningen en hastesag. Afgiftsnedsættelsen på strøm til elbiler købt gennem en ladeoperator falder væk med årets udgang. Så medmindre der gribes ind politisk, bliver det dyrere at være elbilist.

»Afgifterne skal ned på al strøm til transport. Det giver ikke mening, at afgifterne på strøm procentvis er højere end afgifterne på benzin og diesel. Det vil bremse overgangen til de klima- og miljøvenlige biler og være et rigtig dårligt signal til branchen og forbrugerne«, mener foreningens formand, Anna Hilden.

FAKTA

Elbiler i Danmark

I Danmark er der 13.439 elbiler, eller 0,5 procent af alle personbiler.

0,7 procent af alle nye solgte biler i 2018 var elbiler, svarende til 1.545 biler.

I 2018 blev der registreret 3.127 nye plug-in hybridbiler, hvilket svarer til en markedsandel på 1,43 procent.

Kilder: Motorregistret