



Avdelningen för forskning, innovation och affärsutveckling  
Enheten för hållbar transport  
Marie Bemler  
016-542 06 47  
marie.bemler@energimyndigheten.se

## PM om prisskillnader för laddning i tätbebyggda områden

### Slutsatser

- Energimyndigheten konstaterar att skillnaderna i pris för laddning för boende med rådighet över egen parkering och de med endast tillgång till parkering i gatumark är stora, två till fyra gånger högre att ladda publikt jämfört med att ladda på egen parkering.
- Prisskillnaden gentemot att köra en bil med förbränningsmotor blir väsentligen mindre om man inte har rådighet över sin egen parkering.
- För att lyckas med elektrifieringen kommer frågan om tillgången till publik hemmaladdning till ett rimligt pris att spela en viktig roll.
- Energimyndigheten bedömer att prisutvecklingen för publik normalladdning behöver analyseras vidare för att identifiera orsaker och möjliga åtgärder som kan minska skillnaderna i pris mellan olika boendeformer utifrån de parkeringssituationer som Energimyndigheten belyste i rapporten *Analys och förslag för bättre tillgång till laddinfrastruktur för hemmaladdning oavsett boendeform* (ER 2021:24).

### Sammanfattning

Underlag framtagna under 2025/2026 visar på att det är stor prisskillnad mellan att ladda din elbil beroende på om du har rådighet över en egen parkering eller är hänvisad till parkering på kvartersmark eller inhyrning i annan fastighet. För bilägare som inte har rådighet över sin parkering blir kostnaden så pass mycket högre att skillnaden i driftskostnad gentemot att köra en bil med förbränningsmotor blir liten. Energimyndighetens bedömning är att detta riskerar att bromsa elektrifieringen av fordonsflottan och därmed försämra möjligheten att nå klimatmålet för transportsektorn till 2030.

### Prisjämförelse mellan publik och privat hemmaladdning

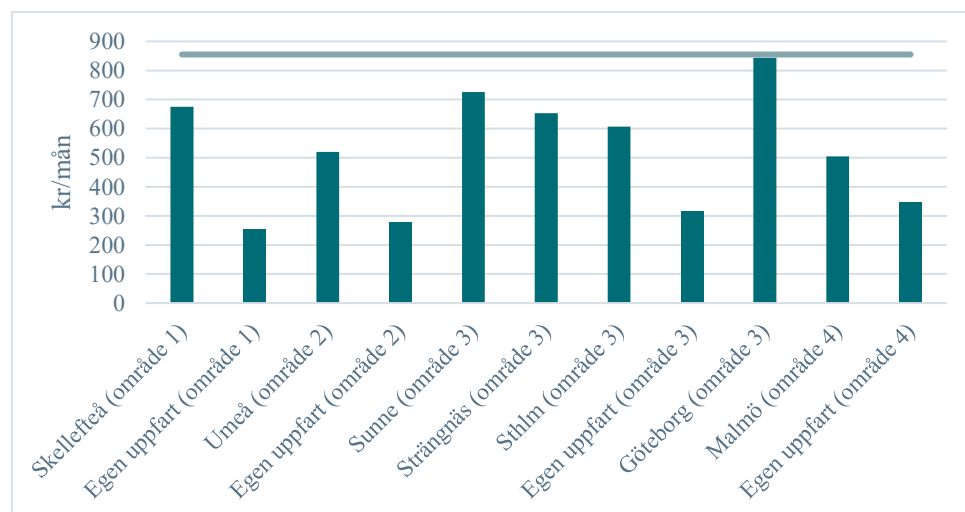
Förutsättningarna för biläggande har alltid skilt sig åt mellan de som har full rådighet över sin egen parkering och de som inte har det men frågan blir mer komplex och skillnaderna större vid körning och ägande av elbil. Bilägare utan egen tomt som saknar tillgång till parkering med laddning i/vid sitt boende är hänvisade till publik normal- eller snabbaddning. Detta får i många fall

betydande påverkan på den totala ägandekostnaden för eldrivna alternativ. Tre olika analyser baserade på olika metoder för att undersöka kostnaden för de hänvisade till publik normalladdning pekar alla i samma riktning:

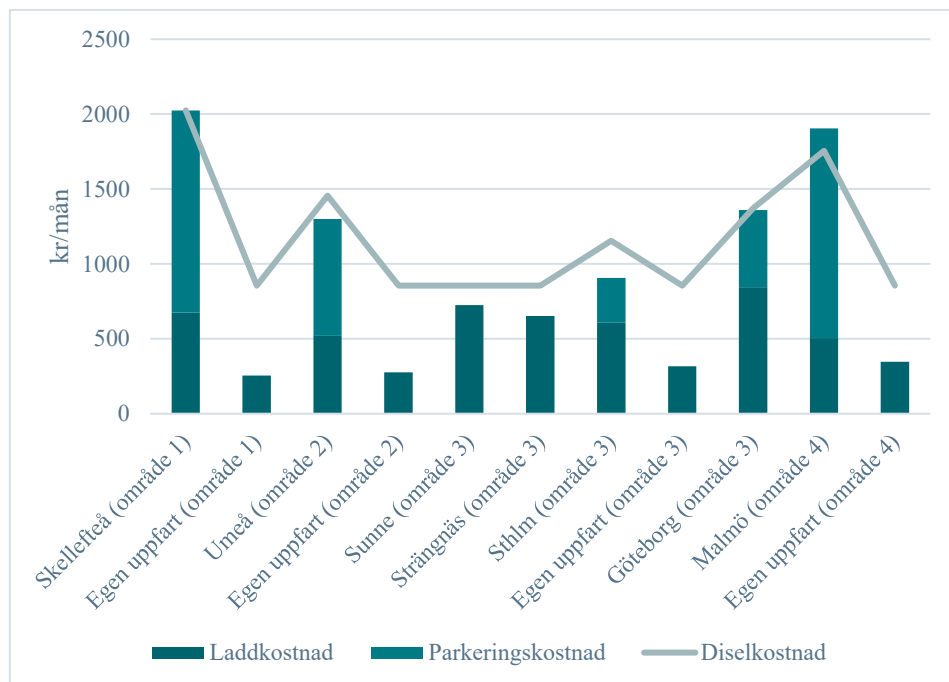
En studie från Chalmers, baserad på simulerad data, visar att laddning kan bli cirka två gånger dyrare för hushåll som inte har rådighet över sin egen laddsituation när man optimerar på pris och rimlig tillgänglighet [3]. I en rapport från Mobility Swedens från 2026 redovisas prisnivåer på el-laddning som är två till fyra gånger högre jämfört med boende med egen uppfart eller delad parkeringsyta [2].

Energimyndighetens egna undersökningar av normalladdning i publik gatumark visar på stor prisskillnad inte bara mellan boendetyp utan också geografisk plats som inte enbart förklaras av elprisområden, utan som förstärks av regionala och kommunala policyer och riktlinjer. Huruvida en stadsdel i en kommun tillhandahåller elbilsaddning i gatumiljö i närheten påverkar inte enbart parkeringsbekvämligheten, utan också fordonets faktiska milkostnad, se figur 2. För hushåll som saknar tillgång till parkering i anslutning till bostaden kan priset på laddning medföra omkring två gånger högre kostnader jämfört med hushåll med rådighet över egen parkering (figur 1). Under de senaste åren har både el, bensin och dieselpriiser varierat kraftigt med stor påverkan på hushållens ekonomi. Frånvaro av kontroll över elbilsaddning och föränderligt pris blir således en osäkerhet som tros påverka beslutet vid köp av ny bil ytterligare.

När hela parkeringssituationen tas i beaktande framträder en prisbild som är mellan två och fem gånger högre per månad, beroende på bostadsort. Beräkningen utgår från det billigaste tillgängliga alternativet i varje stad, vilket innebär att gatuparkering för boende med laddning under natten används där detta är möjligt (figur 2).



**Figur 1** Laddkostnad/månad på olika platser i Sverige med publik normalladdning för de som inte har tillgång till parkering via sin bostad men normalladdar, pris för normalladdning för boende i bostad med rådighet över parkering referens i de olika el-zonerna. Linjen visar dieselpriiset under samma dag i december 2025.



**Figur 2** Kostnad för parkering och normalladdning på olika platser i Sverige (i Stockholm, Göteborg och Malmö har stadsdelarna Midsommarkransen, Majorna och Möllan använts, i övriga städer centrum) med publik normalladdning för de som inte har rådighet över egen parkering / tillgång till parkering via sin bostad, egen uppfart med rådighet för referens i de olika el-zonerna. Linjen visar dieselpriiset under samma dag i december 2025, inklusive parkeringskostnad. Vårt att notera är att olika städer troligtvis har olika tillgång till parkering i flerbostadshus men samma metod har använts för samtliga städer vilket kan slå olika mot prisbilden.

### Påverkan på elektrifieringstakten

Att bara bygga ut den publika infrastrukturen för snabbladdning kommer inte att räcka för att säkerställa en omställning till en elektrifierad fordonsflotta.

Normalladdning eller hemmaladdning står för 80-90% av all laddning. Priset för denna typ av laddning får därför stor påverkan. Investeringskostnaden för en elbil är fortfarande hög jämfört med traditionella bilar med förbränningsmotor och när fördelen med lägre körkostnad äts upp av höga priser för publik hemmaladdning blir den ekonomiska kalkylen mindre gynnsam och osäkerheten ökar. Projektet El för ännu fler visar att förutom inkomst är möjlighet att parkera och ladda på egen tomt det som har störst betydelse för valet mellan elbil och förbränningsbil (1).

För att möjliggöra en omställning för alla bilägare oavsett boendeform räcker det inte att fokusera på tillgängligheten till publika normalladdare; det krävs en bredare ansats där hänsyn tas till laddförutsättningar i bredare bemärkelse och där nya aktörer får stor betydelse. Aktörer som kommuner, bostadsbolag, bostadsrättsföreningar, parkeringsbolag och samfälligheter har historiskt inte varit distributörer av drivmedel och har inte heller sett det som sitt uppdrag att bli en sådan. Men i samband med elektrifieringen av personbilar får den här gruppen stor påverkan på ägandekostnaden under hela bilens livscykel. De sitter nu på ett stort mandat och ansvar. Inte bara när det gäller tillgången till laddare, utan också körkostnaden för 80–90 procent av all laddning och därmed elbilarnas konkurrenskraft gentemot traditionella drivlinor.

**Mer utredning behövs**

Förutom Energimyndighetens inledande utredning kring bilägare hänvisade till publik normalladdning i gatumiljö finns det fler bilägare som påverkas av aktörers ändrade inflytande och Energimyndigheten bedömer att ett vidare fokus kring kostnader för dessa elbilsägare skulle belysa ytterligare hinder och möjliggörare för elektrifieringen av fordonsflottan. I ett första steg skulle kostnaden för laddning för de som bor i fastigheter med tillgång till delad parkering behöva undersökas. Vidare ser vi ett behov av att analysera hur prisskillnaden för laddning sammanfaller med tillgången till kollektivtrafik och hur grupper med olika socioekonomiska förutsättningar påverkas utifrån den definitionen av transportfattigdom som Trafikanalys gjort i samband med den nya elbilspremien. Utöver detta behövs mer kunskap om den nya typen av aktörer som styr prissättning på hemmaladdning (kommuner, bostadsbolag, bostadsrättsföreningar, parkeringsbolag och samfälligheter) för att bättre förstå vilka hinder och utmaningar som denna viktiga grupp står inför. Men också att identifiera de möjligheter och potentialer som finns för dessa aktörer när det gäller tillgång till ändamålsenlig hemmaladdning.

Energimyndigheten har identifierat detta som ett hinder för elektrifieringen. Det är vår bedömning att de senaste årens förändringar motiverar en uppföljning av utredningen om hemmaladdning (ER2021:24, 2021) med fokus på prisbilden för aktörer utan rådighet över egen parkering. Vidare analyser av kostnader, aktörers inställning och påverkan på transportekonomin för grupper i transportfattigdom skulle ge viktiga insikter framåt för utformningen av en ändamålsenlig laddinfrastruktur.