

2026-03-09

Rapport: Laddning i Sveriges bostadsrättsföreningar

En datadriven analys av penetration, gap, marknadsmognad och prognos

Niklas Berg, medgrundare & affärsutvecklare

ChargeNode 



Sammanfattning

BRF:er med laddning

8 510 av Sveriges 33 865 registrerade bostadsrättsföreningar har installerat laddinfrastruktur via Ladda bilen-bidraget, motsvarande **25,1 procents rikspenetration**. Av de BRF:er som bedöms ha egna parkeringsplatser (ca 80 %) är penetrationen uppskattningsvis 31—36 procent.

Utbyggnadstakten har minskat kraftigt sedan 2022

Från 2 061 nya BRF:er år 2022 till 742 år 2024 — en minskning med **64 procent**. Genomsnittet 2023—2025 uppgår till 1 037 per år. Nedgången sammanfaller med räntechocken och stigande materialkostnader.

Full penetration nås inte förrän 2035—2043

Vid nuvarande takt — samma period som EU:s föreslagna förbud mot försäljning av nya fossildrivna bilar träder i kraft.

1,1 miljoner hushåll väntar på ett styrelsebeslut

Bostadsrättsinnehavare kan inte installera laddning på egen hand. BRF-segmentet är den enskilt viktigaste flaskhalsen i laddinfrastrukturens utbyggnad.

Det är parkering, inte plånbok, som avgör

Korrelationen mellan medelinkomst och penetrationsgrad är mycket svag ($r = 0,18$). Innerstads-BRF:er i Stockholms city har bara 16—17 % penetration, medan förortskommuner som Sollentuna (63 %) och medelstora städer som Linköping (61 %) ligger långt högre.

60-talets stadsplanering möjliggör 2020-talets elektrifiering

Kommuner med miljonprogram och villaförorter, där generösa parkeringsnormer skapade stora gemensamma P-platser och garage, dominerar statistiken. Innerstäderna halkar efter — inte av brist på vilja, utan av brist på fysisk infrastruktur.

Hur analysen är uppbyggd



Primärdata

Analysen bygger på Naturvårdsverkets register över beviljade ansökningar inom Klimatklivet, specifikt de föreningar som erhållit stöd via Ladda bilen-programmet. Registret filterades för att identifiera bostadsrättsföreningar, varefter dubletter rensades bort och föreningarna matchades mot SCB:s företagsregister. Totalt identifierades **8 510 unika BRF:er** med beviljat bidrag och **141 624 installerade laddpunkter**.



Referensdata — BRF-universum

Som referensram för hela marknaden används SCB:s företagsregister, vilket fastställer antalet aktiva BRF:er i Sverige till 33 865. Siffran har korsvaliderats mot externa källor för att säkerställa tillförlitligheten. En känd begränsning är att många föreningar har sin förvaltares postadress registrerad i SCB snarare än fastighetens faktiska adress — detta påverkar den geografiska fördelningen på Orts- och länsnivå men inte rikstotalen. Laddbara personbilar per län hämtas från Trafikanalys officiella statistik.



Parkeringsantagandet

Ingen offentlig statistik anger direkt hur stor andel av BRF:erna som har egna parkeringsplatser. Analysen utgår från ett basscenario på 80 procent, grundat på historiska kommunala parkeringsnormer.

Rikspenetrationen på 25,1 procent beräknas mot samtliga 33 865 BRF:er i Sverige — oavsett om de har parkering eller inte. Tabellen nedan visar istället penetrationen mot den adresserbara marknaden, det vill säga enbart de föreningar som bedöms ha egna parkeringsplatser. Beroende på parkeringsantagande varierar den adresserbara marknadens storlek och därmed penetrationsgraden.

Känslighetsanalys för 70 och 90 procent redovisas separat.

Parkeringsantagande	Adresserbara BRF:er	Penetration / Gap	Gap
70 %	23 706	35,9 %	15 196
80 % (basscenario)	27 092	31,4 %	18 582
90 %	30 479	27,9 %	21 969

Kända begränsningar

Penetrationssiffrorna i den här rapporten ska tolkas som undre gränser. Analysen bygger enbart på föreningar som beviljats stöd via Ladda bilen-programmet - installation som finansierats på annat sätt, exempelvis via det gröna skatteavdraget, syns inte i Naturvårdsverkets register och ingår därmed inte i beräkningarna.

Den geografiska fördelningen på läns- och ortsnivå är baserad på matchade adressdata. Ungefär 10 procent av BRF:erna saknar en verifierbar geografisk tillhörighet eftersom de har en förvaltares postadress registrerad i stället för fastighetens faktiska adress. Dessa föreningar ingår i rikstotalen men exkluderas från de regionala analyserna.

Källor

- Naturvårdsverket, Klimatklivet — naturvardsverket.se
- SCB företagsregister — scb.se
- Hittabrf.se / Hittafastigheter.se — hittafastigheter.se
- Trafikanalys — trafa.se
- SCB inkomststatistik — scb.se



Avsnitt 2 — Inledning

Hemmaladdning — den viktigaste flaskhalsen

Elektrifieringen av Sveriges fordonsflotta accelererar. Vid utgången av 2025 uppgick antalet laddbara personbilar till **806 521** — var sjätte bil på svenska vägar kan laddas med el [Trafikanalys, 2026]. Stockholms län leder med 30 procents andel laddbara fordon, dubbelt riksnittet.

För de **1,1 miljoner hushåll** som bor i bostadsrätt är tillgången till hemmaladdning inte ett individuellt beslut — den förutsätter att föreningens styrelse initierar, utreder och genomför en kollektiv investering [SCB, 2024].

□ Analysen besvarar fyra frågor:

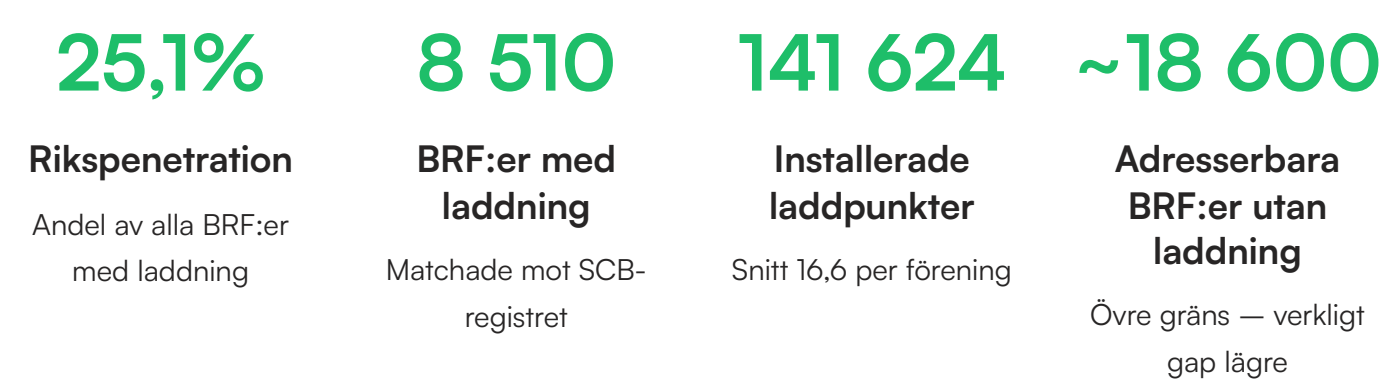
- (1) Hur stor andel av BRF:erna med parkering har installerat laddinfrastruktur?
- (2) Hur har utbyggnadstakten utvecklats sedan 2019?
- (3) Vilka faktorer förklarar variationen i penetration?
- (4) Hur ser gapet ut regionalt, och när kan full penetration förväntas?



Avsnitt 3 — Nuläget

Laddning i BRF:er

Av Sveriges 33 865 aktiva bostadsrättsföreningar har 8 510 installerat laddinfrastruktur via Ladda bilen-bidraget [Naturvårdsverket, 2026]. Det motsvarar **25,1 procent** av samtliga BRF:er, eller uppskattningsvis 31 procent av de föreningar som bedöms ha egna parkeringsplatser. BRF:er som valt att finansiera via grönt skatteavdrag syns inte i registret — penetrationen är därmed en undre gräns. Totalt har dessa föreningar installerat 141 624 laddpunkter, i genomsnitt 16,6 per förening.



Nyckeltal	Värde	Kommentar
BRF:er i Sverige (SCB)	33 865	SCB företagsregister
Varav med parkering (80 %)	27 092	Adresserbar marknad
BRF:er med laddning	8 510	Matchade mot SCB-registret
Rikspenetration (alla BRF:er)	25,1 %	Undre gräns — exkl. grönt avdrag
Penetration (adresserbar marknad)	~31 %	Vid 80 % parkeringsantagande
Installerade laddpunkter	141 624	Snitt 16,6 per förening
Totalt stödbelopp	1,49 mdr kr	Snitt 175 tkr per BRF
Kvarstående gap (adresserbar)	~18 600	Övre gräns — verkligt gap lägre



Avsnitt 4 — Historisk utveckling

Utveckling 2019—2025

Ladda bilen-programmet lanserades 2019 och volymen växte snabbt till toppåret 2022, då **2 061 nya unika BRF:er** beviljades stöd. Därefter sjönk takten markant. Under 2024 nådde volymen sin lägsta punkt med 742 nya BRF:er — en minskning med **64 procent** mot toppen. Genomsnittet för perioden 2023—2025 stannar vid 1 037 nya BRF:er per år.

FIGUR 2 — NYA BRF:ER MED BEVILJAT LADDA BILEN-BIDRAG PER ÅR



Snitt 2023—2025: 1 037/år • Källa: Naturvårdsverkets register, uppdaterat 2026-01-01

Vad som driver och bromsar utvecklingen

Tillväxten 2020-2022 drevs av sjunkande räntekostnader, snabb tillväxt av laddbara bilar och generösa statliga bidrag. Nedgången från 2022 sammanfaller med räntechocken - BRF:er vars lån omsattes till kraftigt högre räntor frös investeringsbeslut. Samtidigt steg kostnaden per laddpunkt från ca 10 200 kr (2020-2022) till nästan 12 000 kr (2025), en ökning med drygt 17 procent. Hinder inkluderar den kollektiva beslutsprocessen (stämmobeslut), brist på kompetens i mindre föreningar, kapacitetsbegränsningar i lokala elnät samt osäkerhet om bidragets framtid.

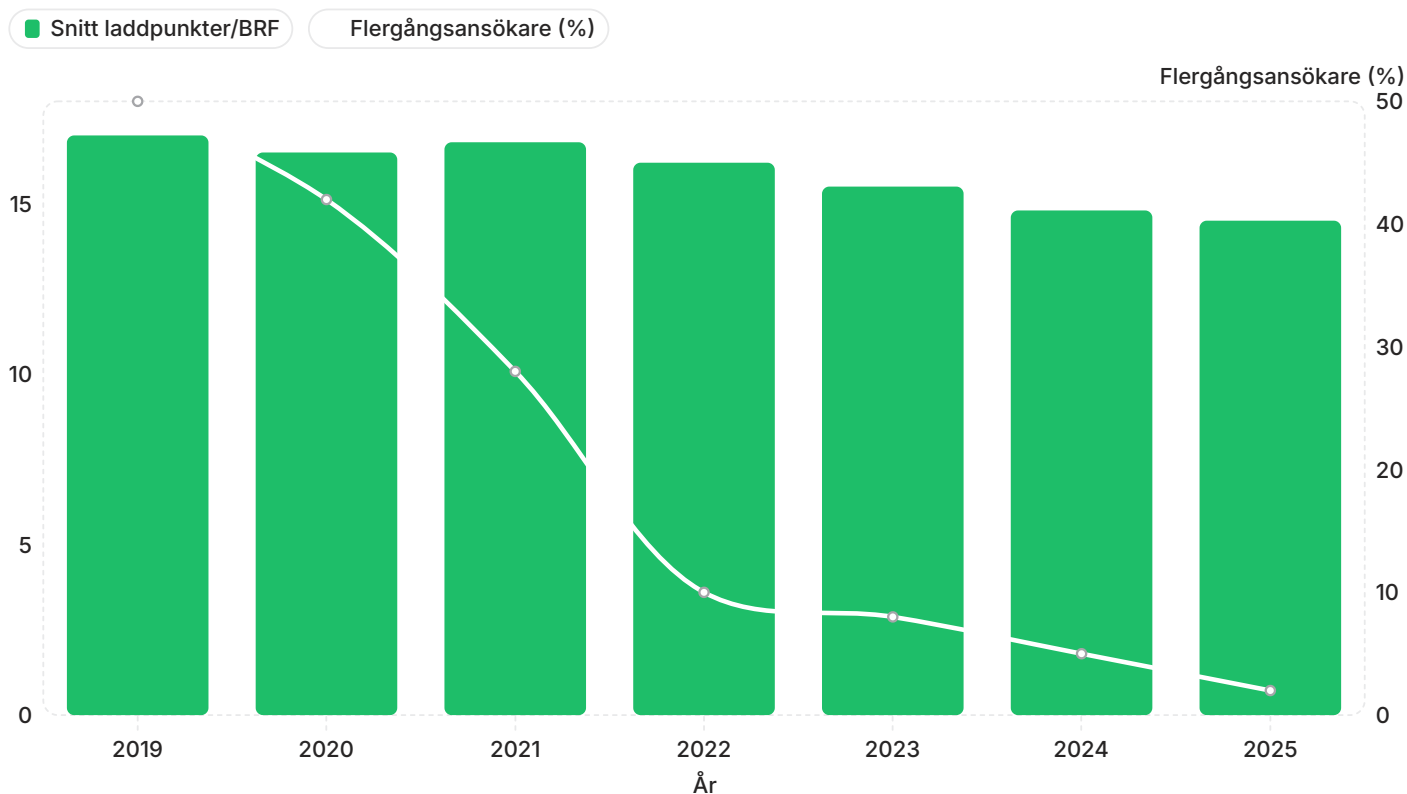


Avsnitt 5 — Marknadsutveckling

Marknadens mognad

Marknaden befinner sig i en tydlig mognadsprocess, synlig i två indikatorer: installationsstorlek och flergångsansökan.

FIGUR 5 — SNITT LADDPUNKTER/BRF (STAPLAR) OCH ANDEL FLERGÅNGSANSÖKARE % (LINJE) PER ÅR



Installationsstorlek: från maximering till behovsanpassning

Snitt laddpunkter per BRF har sjunkit från 17–18 under toppåren 2020–2022 till **14–15 under 2024–2025**. Tidiga BRF:er installerade på varje plats "för säkerhets skull". Idag installerar föreningar typiskt på 30–50 procent av platserna och planerar utbyggnad vid behov — ett tecken på att marknaden fattar mer kostnadseffektiva beslut.

❏ **14–15 snitt laddpunkter/BRF 2024–25, ned från 17–18**

Flergångsansökare: pionjärernas era är över

Andelen BRF:er som sökt bidrag mer än en gång har rasat från **38,5 procent år 2020 till 1,9 procent år 2025**. Idag planeras installationen mer fullständigt från start. Sammantaget har marknaden gått från "**pionjärfas**" till "**mognadsmarknad**" — de återstående föreningarna är ofta de med svårare tekniska eller organisatoriska förutsättningar.

❏ **1,9 % flergångsansökare 2025, ned från 38,5 % år 2020**



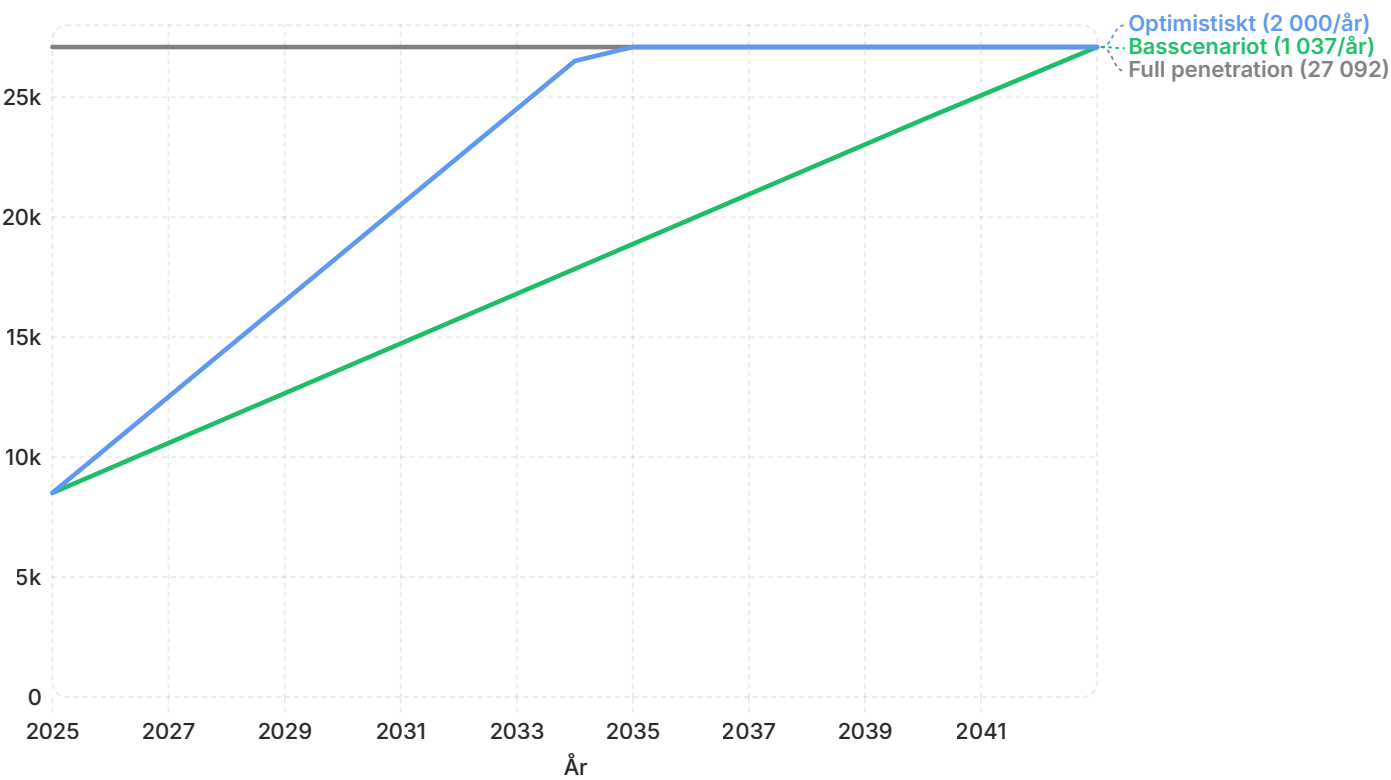
Avsnitt 6

GAP och Prognos

SCB:s bostadsstatistik visar att 42 procent av alla lägenheter i flerbostadshus är bostadsrätter — drygt **1,1 miljoner lägenheter** [SCB, 2024]. De boende är helt beroende av att föreningens styrelse fattar beslut om och investerar i laddning. Till skillnad från villaägare saknar bostadsrättsinnehavare möjligheten att installera en laddbox på egen hand.

Om genomsnittstakten för 2023-2025 (1 037 nya BRF:er per år) håller i sig tar det drygt 18 år att stänga gapet - det vill säga till runt 2043. Om marknaden återhämtar sig till 2022 års takt (2 061/år) halveras tidshorisonten till cirka 2034. Det verkliga utfallet beror på räntenivå, bidragsvillkor och fordonsflottans sammansättning.

FIGUR 3 — PROGNO: KUMULATIVA BRF:ER MED LADDINFRASTRUKTUR (TVÅ SCENARIER)



Basscenariot: linjär prognos, 1 037 nya BRF:er/år. Optimistiskt scenario: 2 000 nya BRF:er/år (ungefär 2022 års takt).

TABELL 2 — PROGNO: KUMULATIVA BRF:ER MED LADDNING (BASSCENARIOT 1 037/ÅR)

År	Kumulativa BRF:er med laddning	Andel av adresserbara (~27 092)
2025 (faktisk)	8 510	31,4 %
2027	10 584	39,1 %
2030	13 695	50,5 %
2035	18 880	69,7 %
~2043	27 092	100 % (full penetration)

Ort, förortseffekt och inkomst

Det är parkering, inte plånbok, som avgör

Korrelationsanalysen mellan medelinkomst och penetrationsgrad på ortsnivå visar ett mycket svagt samband ($r = 0,18$). Klimatklivet-stödet når brett socioekonomiskt — det är inte en subvention som i första hand gynnar välbärgade föreningar.

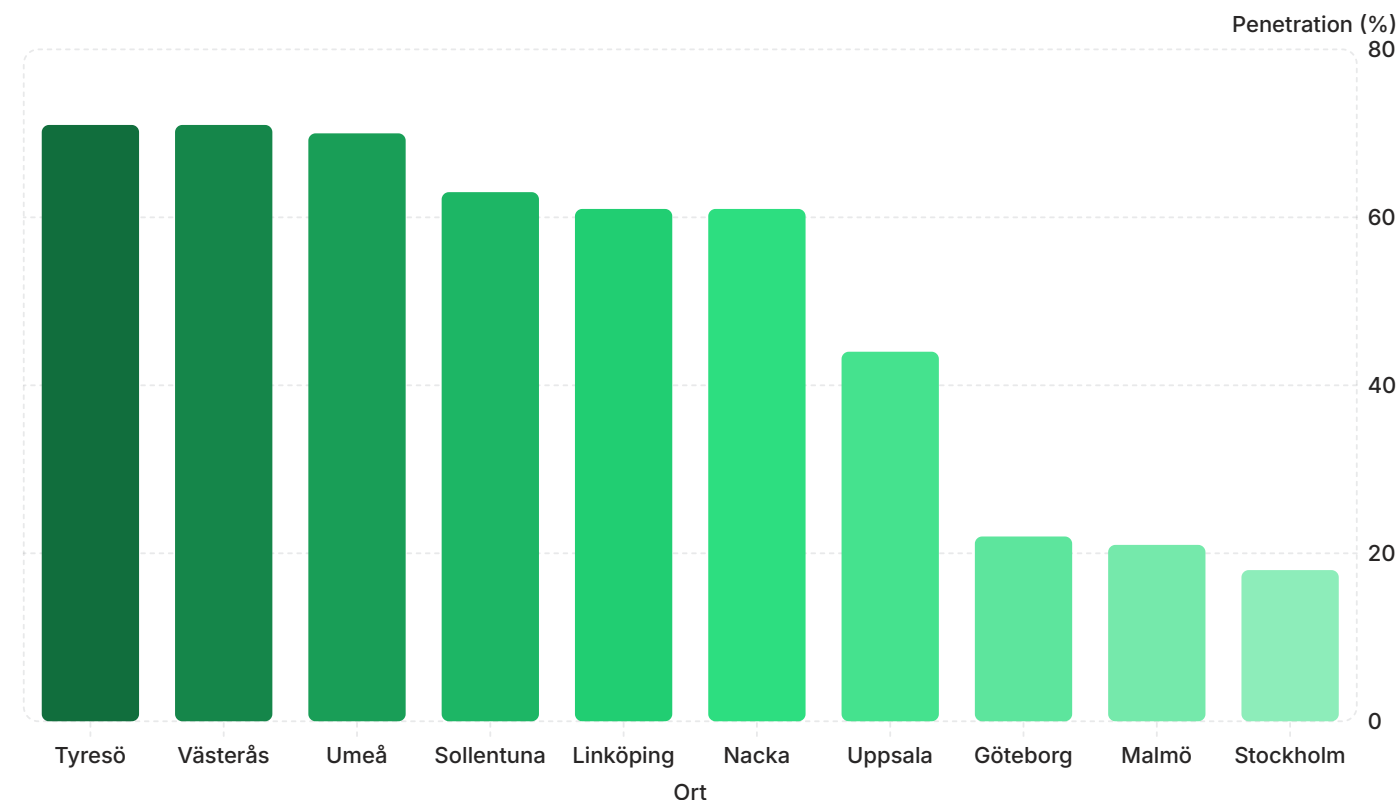
Innerstads-BRF:er i Stockholms city har bara 16-17 procents penetration, trots att deras boende typiskt har högre inkomster. Däremot har förortskommuner som Sollentuna (63 %), Tyresö (71 %) och Nacka (61 %) betydligt högre penetrationsgrader. Det som avgör är om föreningen har egna parkeringsplatser eller garage - inte vad de boende tjänar.

Förortseffekten - 60-talets stadsplanering möjliggör 2020-talets elektrifiering

Kommuner med miljonprogram och villaförorter, där generösa parkeringsnormer från 1950—60-talet ledde till stora gemensamma P-platser och garage, dominerar statistiken. Den verkliga penetrationen bland BRF:er som faktiskt kan installera laddning är sannolikt uppskattningsvis 40-50 procent.



FIGUR 6 — LOKAL PENETRATION, URVAL ORTER (%) — FAKTISKA VÄRDEN FRÅN DATAKÖRNING



Lokal penetration = bidrag-BRF:er / totalt antal BRF:er per ort (SCB-register, exkl. box-/c/o-adresser).

ORTER MED HÖGST AKTIVITET — FAKTISKA VÄRDEN

Ort	BRF:er med bidrag	Penetration (lokal)
Stockholm (innerstad)	536	16,5 %
Göteborg	240	20,9 %
Uppsala	220	43,5 %
Linköping	147	61,0 %
Malmö	137	19,6 %
Sollentuna	82	62,6 %
Järfälla	44	51,2 %
Tyresö	45	71,4 %
Falun	46	63,9 %
Nacka	64	61,0 %

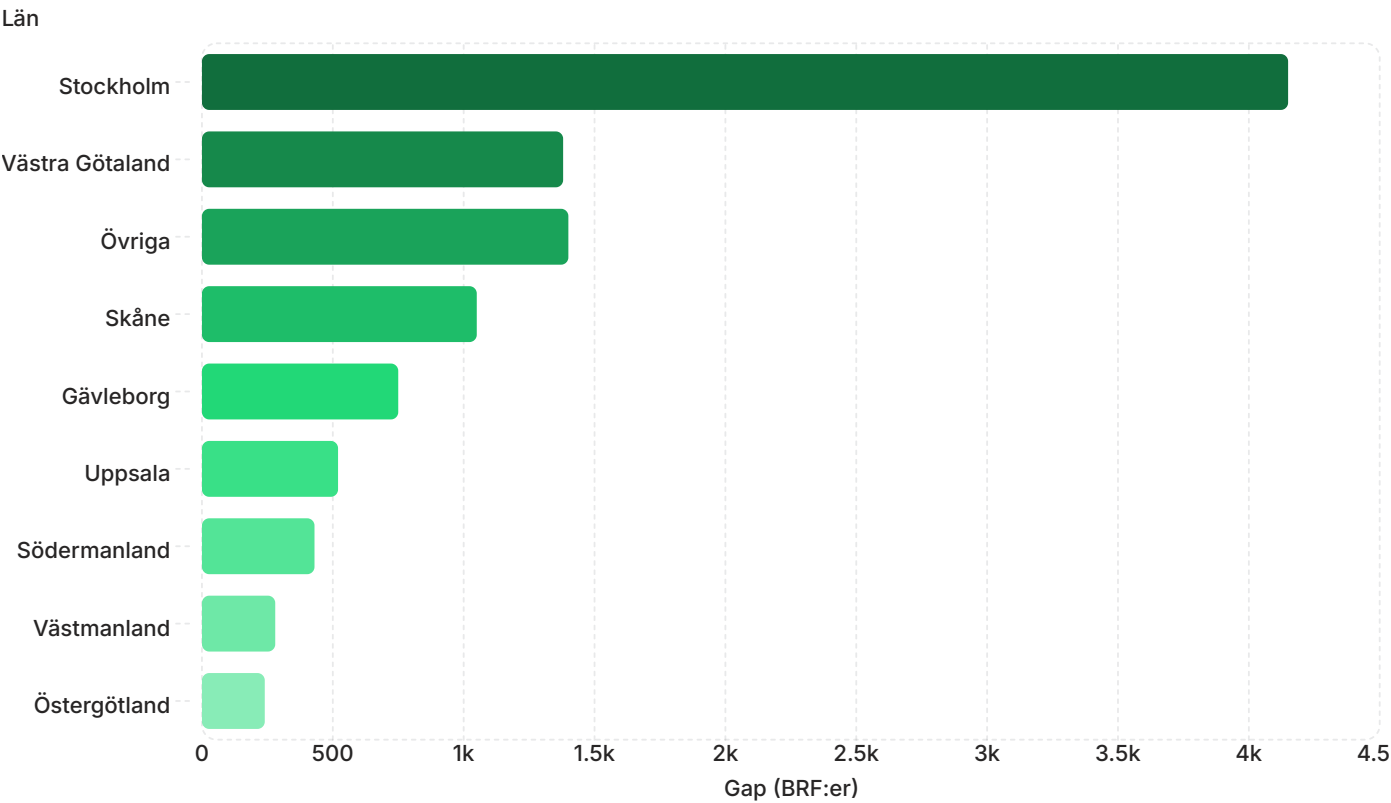


Avsnitt 8

Regional dimension

De tre storstadslänen (Stockholm, Västra Götaland, Skåne) svarar för majoriteten av BRF-beståndet och merparten av den kvarvarande marknaden. Östergötlands och Västmanlands län utmärker sig positivt med penetrationsgrader på **56,5 respektive 45,7 procent**, drivet av städer som Linköping och Västerås med stor andel förortsbebyggelse. Skåne (25,8 %) och Malmö (19,6 %) halkar efter jämförbara regioner och kan vara intressanta mål för riktade insatser. Gotland och Jämtland uppvisar formellt hög penetration (61 % resp. 70,8 %), men BRF-beståndet är litet och siffrorna bör tolkas med försiktighet.

FIGUR 4 — UPPSKATTAT GAP PER LÄN: BRF:ER MED PARKERING MEN UTAN LADDNING



TA 3 — STORSTADSLÄNEN DOMINERAR GAPET

Län	BRF:er m. bidrag	Penetration	Kr/laddpunkt
Stockholms	1 895	25,0 %	10 497
Västra Götalands	928	32,6 %	10 674
Skåne	475	25,8 %	11 699
Uppsala	422	35,1 %	10 570
Gävleborgs	343	24,9 %	10 293
Östergötlands	272	56,5 %	11 253
Västmanlands	258	45,7 %	10 759
Södermanlands	263	33,9 %	10 342
Norrbottns	67	22,3 %	8 484



Kostnadsutveckling

+17%

Kostnad/laddpunkt 2020—2025

10 200 → 12 000 SEK

1,49 mdr

Totalt utbetalt stöd

Snitt 175 000 kr per förening

Den genomsnittliga statliga stödnivån per installerad laddpunkt har ökat från ca **10 200 kr (2020)** till nästan **12 000 kr (2025)** — en ökning med cirka 17 procent. Det totala utbetalda stödet uppgår till 1,49 miljarder kronor, med ett snitt på 175 000 kr per förening.

Kostnadsökningen förklaras av byggkostnadsinflation och att kvarvarande installationer tenderar att vara tekniskt svårare: äldre bebyggelse, underjordiska garage och elnätssupprustning.

Lägst kostnad per laddpunkt

- Norrbottens län: 8 484 kr/punkt
- Västerbottens län: 9 143 kr/punkt

Högst kostnad per laddpunkt

- Halland: 12 238 kr/punkt
- Skåne: 11 699 kr/punkt

 **Not:** Siffrorna avser genomsnittligt stödbelopp per laddpunkt, inte total installationskostnad. Faktisk installationskostnad inkluderar egenfinansierad del.



Slutsats och rekommendationer

Minst **25,1 procent** av Sveriges BRF:er har installerat laddinfrastruktur — mer än de flesta tror, men långt ifrån tillräckligt. Var sjätte bil på svenska vägar är redan laddbar, och andelen stiger snabbt. Det är inte ekonomin som håller tillbaka de kvarvarande föreningarna — det är parkeringsförhållandena, beslutsprocesserna och bristen på kunskap. Vid nuvarande takt dröjer det till runt **2043** innan gapet är stängt. Det är åtta år efter det planerade EU-förbudet mot nya fossildrivna bilar.

Till politiken

- **Förläng och förstärk Ladda bilen.** Utan långsiktig förutsägbarhet avvaktar BRF-styrelser.
- **Lägg till regional data.** Ansökningar saknar läns- och kommuntillhörighet, vilket försvårar riktade insatser.
- **Förenkla beslutsprocessen** med tydligare vägledning om stämmobeslut, upphandling och elnätskapacitet.
- **Rikta insatser mot Skåne och Malmö**, som uppvisar lägre penetration än jämförbara regioner.

Till marknaden

- **~18 600 BRF:er utan laddning** är en konkret, adresserbar marknad. Storstadslänen bör prioriteras — förorterna är lättare att nå än innerstäderna.
- **Erbjud helhetslösningar** — från stämmobeslut till färdig installation. Föreningar saknar ofta intern kompetens.
- **Förortseffekten är en affärsmöjlighet.** Miljonprogramskommuner har sannolikt högre andel adresserbara BRF:er.
- **Kalkylen håller bättre i förorterna:** tekniskt enklare installationer och lägre kostnad per laddpunkt.

Till föreningarna

- **Vänta inte.** Laddinfrastruktur höjer fastighetsvärdet och möter en efterfrågan som bara växer. Bidraget täcker en väsentlig del — men är aldrig garanterat.
- **Skala upp framtidssäkert:** installera kabeldragning för fler platser än behovet och sätt lastbalansering från start.
- **Ta hjälp med upphandlingen.** Kostnad per laddpunkt varierar kraftigt — en genomtänkt offertprocess ger väsentligt bättre pris.