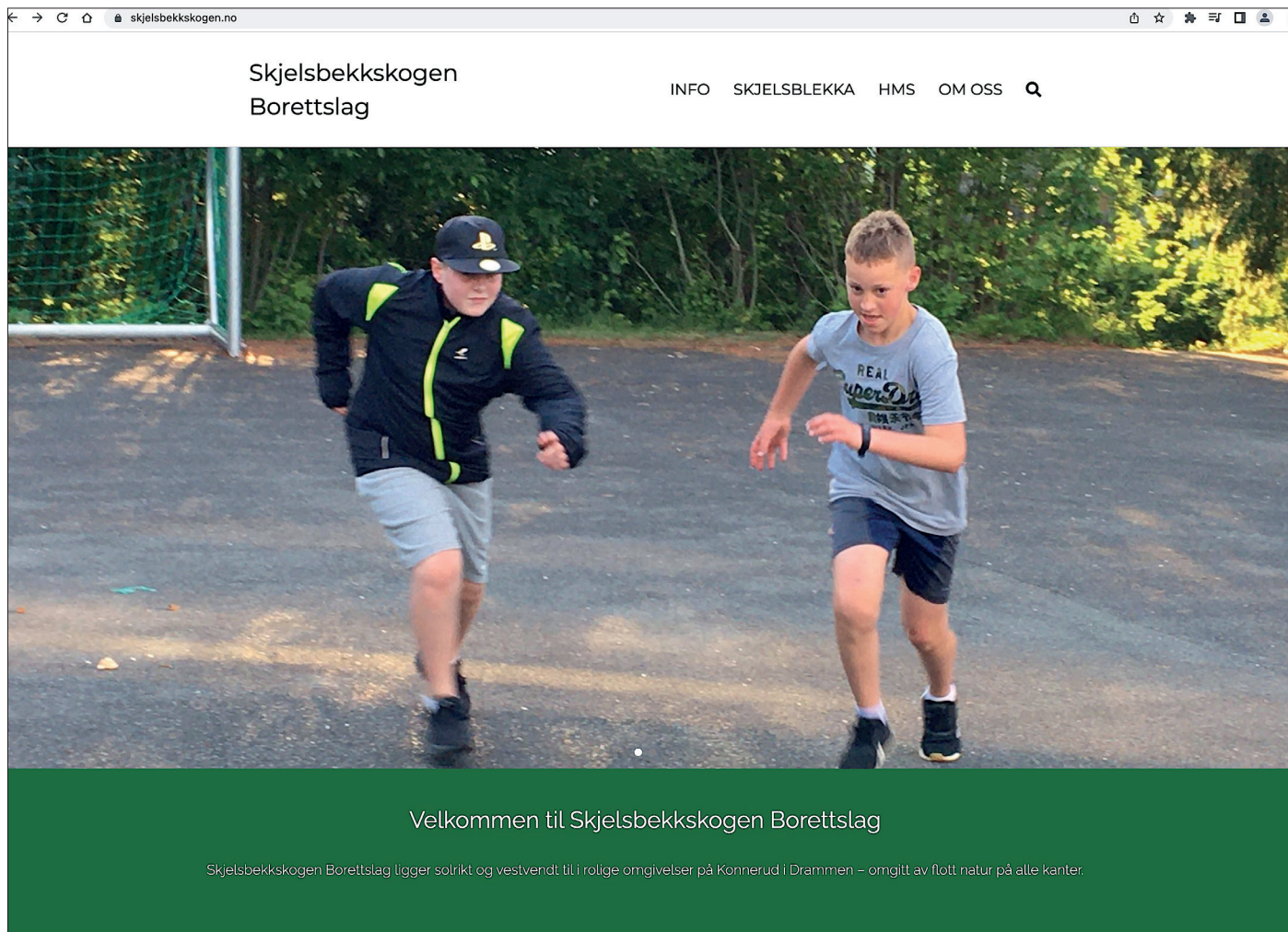


SKJELSBLEKKA

INFORMASJON FRA STYRET I SKJELSBEEKSKOGEN BORETTSLAG

FEBRUAR 2023

LES: Ladeløsningen er i havn ►



Bruker du nettsiden vår?

Mange har allerede gjort seg kjent med borettslagets nettside, men ikke alle. Vi oppfordrer deg derfor til å gjøre deg kjent med innholdet og gjerne komme med innspill.

Styret har lenge jobbet målrettet med nettsiden, og arbeidet er kommet langt siden i fjor sommer med mer og forbedret innhold.

Målet er at det skal komme stadige oppdateringer på siden når det er noe som skjer, så det lønner seg å følge med der.

Mer innhold. Som du ser øverst i venstre hjørne på bildet, finner du oss på skjelsbekkaskogen.no.

Der finner du mye nyttig informasjon om ting som skjer og skal skje, men også fast informasjon om borettslaget, ikke minst velkomstdokumentet med data om boligene og regler og retningslinjer for oss som bor her.

Bidra! Siden vil være under stadig forbedring, og du må gjerne komme med innspill.

Men først og fremst: Bruk nettsiden til å holde deg oppdatert. •

El-bilanlegget er oppe og går

Ladeanlegget i garasjene har vært i bruk en stund, og de fleste er fornøyd.

Tor-Andre Lønning leder installasjonsavdelingen hos Mer Norway AS som har levert ladeanlegget for el-biler i garasjene våre. Han holder til i Kristiansand, men har fulgt arbeidet med anlegget tett.

Vi har bedt ham oppsummere det som har skjedd, og her rekapitulerer han gangen i arbeidet fra kontraktsignering på tidligsommeren i fjor til starten på installeringen på sensommeren og oppfølgingen av det som da var gjort.

Gjestelader. Første steg var etablering av gjesteladerne på snuplassen:

– Vi begynte med å få opp de fire gjesteladerne for å tilby noe midlertidig etter at styret besluttet at det ikke skulle være lov å lade i garasjene lenger. Etter at dette var på plass, begynte vi med anlegget i garasjene rett over skoleferien, og etter mitt syn hadde vi da en grei framdrift, sier Lønning til Skjelsblekka.

Selv om det var enkelte problemer med kvaliteten på det utførte arbeidet, mener han at Mer forholdt seg til den oppsatte framdriftsplanen slik at sluttkunden – det vil si andelseiere med elektrisk bil – kunne begynne å ta anlegget i bruk fra 1. september. For det meste har det fungert greit etter det, mener Lønning.

– I ett tilfelle har vi hatt en omkobling sent i november, og det ble da gjort en menneskelig feil. Konsekvensen av dette var at enkelte ladere gikk i «nødmodus», slik at enkelte opplevde at man ladet sakte. Dette ble fikset en sen fredagskveld i samarbeid med vår installatør og teknikere hos oss, sier han.

Oppvaskmøte. – Men borettslaget klagde på utførelsen av deler av arbeidet, blant annet hvordan kablene var lagt opp, og det måtte gjøres endringer i høst?

– Ja, vi hadde et oppvaskmøte hos oss med vår underleverandør etter at dere klagde, og de har lagt seg flate. Men nå sitter jeg igjen med et inntrykk av at det er ryddas opp slik som man kan forvente. Vi var nødt til å gjøre en omarbeiding av en del av det som var

utført, men nå skal alt være i orden. Det vil alltid være noen store og synlige kabler til et slikt anlegg, og så kan man diskutere hvilken måte å legge dem opp på som er best. Men det var en soleklar enighet mellom oss og borettslaget her, og dette har vi ryddet i.

For mye fakturert?

– Så har det også vært en diskusjon om ladeeffekt og hvorvidt Mer har fakturert for et for høyt beløp.

– Vi fikk én henvendelse fra en sluttbruker som mente vi har fakturert ham for alt for mye strøm, det vil si for mer enn det vedkommende har fått til bilens batteri, sier Lønning som har hatt en lengre e-postveksling med denne kunden.

– Jeg er ikke kjent med flere henvendelser enn den, med det forbehold at henvendelsene ikke kommer direkte til meg, men går til vår driftsavdeling og kundeservice hos oss.

Der kan det være noen henvendelser som jeg ikke har registrert, sier han.

Ladehastighet. Diskusjonen med denne ene brukeren har også dreid seg om ladehastighet og hvor mye av den forbrukte strømmen som faktisk ender opp i bilens batteri.

– På folkemunne er

laderen den innretningen som henger på veggen i garasjen, men enkelt forklart kan man anse veggladere, som en smart stikkontakt, forklarer Lønning.

I fagmiljøet er laderen en enhet i bilen som «snakker med» stikkontakten i garasjen eller på andre ladepunkter. På vei fra kontakten til batteriet vil noe av strømmen gå tapt. Det vil si at det går med mer strøm til ladingen enn den man til slutt får i batteriet.

– Sluttkunden mener «laderen har over 28 % feilmargen på hva man betaler for og hva bilen faktisk får av strøm.» Stemmer det?

– Mer har testet ladeanlegget for å se om sluttkundens påstand stemmer, og vi har laget en rapport om det vi fant. Der konkluderer jeg med at det er et energitap



mellom laderen på veggen i garasjen, ombordlader i bilen og batteriet som på alle anlegg, i tillegg er det forskjell på brutto og netto, og dette er avgjørende. Så er det en app på mobilen som rapporterer om dette, men den oppgir bare nettoladingen. Da blir det forskjell på det som står på fakturaen og i appen, sier Lønning.

Kunden kan justere ladehastigheten og også forvarme bilen via appen. Dette kan påvirke laderesultatet noe. Det kan også bli påvirket av hva slags ladekabel man har. Lønning medgir at det også kan være en feil hos Mer, men at dette i så fall rettes opp, og Mer har ikke funnet noen slik feil. Uansett mener han det ikke er noen unormal differanse mellom brutto og netto.

– Når det gjelder ladehastighet, kan man forventet å få opptil 7,4 kWh, men det er viktig å huske på at det er flere faktorer som kan begrense dette. Det ene er hvor mange kWh produsenten oppgir at bilen kan lade. Det er i første omgang ombordladeren i bilen som legger forutsetningen for hvor mye effekt som kan leveres til batteriet. Det er derfor viktig å sette seg godt inn i hva man kjøper ved en el-bilhandel. Videre kan ladehastigheten begrenses i bilen, sier Lønning.

Han påpeker videre at temperatur har noe å si. Hvis batteri er kaldt, går mye av energien som blir tilført bilen med til å varme opp batteriet.

– Det skjer både før ladingen starter og underveis. Det vil i praksis si at man kan se på laderen at man får 7,4 kWh, mens 3 kWh går til oppvarming av batteriet og



det resterende til ladingen, opplyser Lønning og sier ladekabler er godkjent for ulik effekt:

- Det er mange ulike kabler på markedet, og noen er godkjent for 16 ampere, andre for 20 ampere. For å oppnå full effekt, må kablen være godkjent for 32 ampere. Effekten er elektronisk begrenset av hva kablen er godkjent for, og dette kan ikke overstyres, sier han.

Videre vil effekten avhenge av hvor mange som bruker ladeanlegget samtidig.

- Anlegget vil til enhver tid fininnstille effekten som er tildelt hver veggleder slik at man får mest mulig og jevnest mulig effekt til hver bil. Effekten reduseres og fordeles om man begynner å nærme seg grensen for hovedsikringen. Dette kalles dynamisk lastbalansering. Man kan derfor oppleve å få mindre effekt enn det som oppgis for bilen. Anlegget er dimensjonert for 2,5 til 3,5 kWh ved det som kalles samtidighetsfaktor 1, sier Lønning.

Noe som kan skje, er at laderen mister kontakten med Mers kontrollenheten. Om det skjer, vil laderen gå i nødmodus.

- Da får man bare lade på 1,4 kWh, sier han.

Stikkprøver. Mer utførte i høst stikkprøver på totalt seks ladere ulike steder i anlegget. Testrapporten ble sendt til borettslaget før jul.

- Vi utførte den ved å bruke en kjent belastning og lot den stå på i 6 minutter. Så ganget vi opp tida med ti så vi fikk et resultat for én times belastning og kontrollerte effekten opp mot en måler hos oss. Resultatet viste at effekten på borettslagets anlegg var riktig. Det betyr at anlegget fungerer godt. Derfor mener vi at vi er kommet fram til en grei konklusjon i klagesaken. Etter nyttår har vi heller ikke hørt

noe mer fra klageren, sier Lønning.

Overtakelse. Den formelle overtakelsen fant sted 10. januar, selv om det fortsatt gjenstår litt etterarbeid.

- Det eneste avviket nå er asfalteringen etter nedgravningen av kabler. Dette var det ikke så enkelt å sjekke siden snøen la seg før vi fikk undersøkt dette. Derfor må vi vente til den er borte, sier Lønning.

Etter krav fra styret har Mer latt være å fakturere for hele kostnaden med sitt arbeid. Det er fakturert for 90 prosent, mens de siste ti prosentene blir fakturert når det er klart at alle feil og mangler er rettet opp.

Styreleder Øystein Lono bekrefter at det har vært en prosess med Mer og deres underleverandør om utbedringer. Disse sakene er nå lukket.

- Det har vært noen barnesykdommer, men dette er blitt løst underveis, sier han.

Ikke låst. Mer framhever at den løsningen borettslaget har fått, er fleksibel.

- Vi har en løsning som gjør at dere ikke er låst fast til oss, men som andre aktører kan overta dersom borettslaget bestemmer seg for å bytte leverandør. Dermed står borettslaget ganske fritt. Dette er et såkalt uproprietært anlegg som gjør at dere ikke er «gift» med akkurat denne laderen fra oss. Hadde dere valgt en annen løsning, kan det hende dere måtte ha skiftet ut veggledere. Slik er det ikke med det vi har montert. Vi har tre måneders gjensidig oppsigelsestid i avtalen, så her er det en åpning for å installere andre typer ladere også om dere ønsker det. Dette fordrer riktig nok at laderen er godkjent av Mer.

- Bortsett fra at vi er pålagt å ha en slik løsning for el-bileiere, hva er fordelene med å ha dette i garasjene våre?

- Ikke minst handler det om økt brann sikkerhet, men også at bilene kan lades forttere. Det er en stor fordel i og med at mange nyere el-biler har stort batteri, sier Lønning.

Borettslaget ligger langt framme med dette anlegget som også gir en fordel når det gjelder såkalt samtidighetsfaktor.

- Her får brukerne få en effekt på 2,5-3,5 kWh også om alle lader samtidig mens mange anlegg har en samtidighetsfaktor på bare 1,4 kWh. Derfor mener vi i Mer at vi har bygget bygger et framtidsrettet anlegg, sier Tor-Andre Lønning. •

Lav brannfare

- Noen mener det er stor brannfare forbundet med lading av el-biler.

- Det ble registrert 760 bilbranner i 2021. Av disse var 29 i el-biler. I 71 tilfeller ble ikke drivstofftype registrert.

- - Det betyr at el-bilen ikke er verstingen, sier Tor-Andre Lønning i Mer.

KILDE FOR STATISTIKKEN: MOTOR.NO

Viktig kontaktinformasjon

- På neste side finner du navn og bilde til alle i styret samt de som sitter i valgkomiteen.

- Flott om du slår av en prat når vi treffes ute – både når noe er bra og noe ikke er det. Vi i styret vil stå til tjeneste så godt vi kan.

- Er det saker du ønsker å ta opp mer formelt, er det fint om du melder fra skriftlig via e-post:

styretssbri@gmail.com

- Hvis du vil ringe, ber vi deg bruke styreleders telefonnummer.

Styreleder Øystein Lono:
414 79 092

Telefontid for styret:
Torsdag 16:00-21:00

POSTKASSA

Ikke fortrolig med e-post?

Da har du også en annen mulighet. Styret har sin egen postkasse i Ilderstien hvor du kan legge brev og beskjeder. Kassa sjekkes ukentlig.

VAKTMESTRENE

Vaktmester Steinar Vold:
Telefon 907 44 069

Vaktmesterass. Erling Devig:
Telefon 979 77 582

**VED
NØD**

**BRANN: 110
POLITI: 112
AMBULANSE: 113**

PRODUKSJON AV SKJELSBLEKKA:
Stein Gudvangen

HENVENDELSER: skjelsblekka@gmail.com

REDAKSJONEN AVSLUTTET:
Fredag 24. februar, 2023

TRYKT PÅ RESIRKULERBART PAPIR HOS:
Teko Print & Kopi AS, Drammen

Husk undersøkelsesplikten!

VIKTIG! Har du planer om å bygge noe eller gjøre en annen større endring på eller ved boligen?

- Styret minner om at alle andelshavere har undersøkelses- og søknadsplikt knyttet til slike prosjekter. Man har også meldeplikt dersom det oppstår skade eller noe som kan føre til skade på egen boenhet.
- Kontakt styret på styremailen: styretssbrl@gmail.com – eller legg et brev i styrets postkasse.

STYRE & STELL ►



ØYSTEIN LONO (44)

- Styreleder
- Bor i Minkstien 9
- Telefon: 414 79 092



ÅSHILD ROGNSTAD (68)

- Styre-medlem
- Bor i Oterfaret 10
- Telefon: 971 05 953



ERLING DEVIG (71)

- Sekretær
- Bor i Mårstien 53
- Telefon: 979 77 582



JAN ARILD ANDORSEN (52)

- Styremedlem
- Bor i Ilderstien 26
- Telefon: 971 47 045



STEIN GUDVANGEN (63)

- Styre-medlem
- Bor i Minkstien 21
- Telefon: 400 27 228



JORUNN ANVEDSEN (49)

- 1. vara-medlem
- Bor i Ilderstien 14
- Telefon: 920 41 088



ASTRID RIBE (78)

- 2. vara-medlem
- Bor i Ilderstien 10
- Telefon: 971 98 506



VALGKOMITEEN MORTEN NILSEN (50)

- Leder av valgkomiteen
- Bor i Minkstien 17
- Telefon: 951 46 940



VALGKOMITEEN HILDE VISTNÆS (54)

- Medlem av valgkomiteen
- Bor i Oterfaret 32
- Telefon: 932 92 569



VALGKOMITEEN NICLAS BREIVIK (40)

- Medlem av valgkomiteen
- Bor i Mårstien 75
- Telefon: 928 13 577



Synes du dette er et vakkert syn?

LITE PENT Noen hundeeiere er flinke til å plukke opp etter kjæledyra sine, men det er også mange eksempler på det motsatte.

• – Det er opplagt en god del hundeeiere som ikke gidder å plukke opp hundebæsjen når de er ute og lufter bikkja, sier styreleder Øystein Lono som selv har to hunder hjemme og daglig er ute i nærområdene med dem.

• Da ser han stadig det synet som er avbildet over, noe vi slett ikke ønsker å ha i borettslaget. Og dette er ekstra synlig nå om vinteren som bakken er dekket med snø.

• – Hundeeiere som slurver med dette bør ta seg sammen så vi slipper sånne tilstander, sier han.
– Vi i styret vil sterkt oppfordre alle som lufter hunden sin til å ta med seg og bruke de små svarte plastposene og å plukke opp det hunden legger igjen. Det tar bare noen sekunder og er lett å få til, sier styrelederen.

• Men jobben er ikke helt fullført med det.
– Vi ser også at noen plukker opp dritten, men så kaster de den svarte posen i naturen eller langs veikanten. Det er selvsagt ikke måten å gjøre det på. Posen skal i søpla, og hvis det er for langt å gå dit, får man ta den med hjem og kaste den der, sier Lono.