

An aerial photograph showing a two-lane asphalt road with white dashed lines, cutting through a dense, lush green forest. The trees are thick and vibrant, filling the entire frame around the road.

SLUTRAPPORT

FÖRSTUDIE:

LADDA HELA KALMAR LÄN & GLASRIKET

Identifiering av lämpliga lokaliseringar, finansieringsupplägg och affärsmodell avseende storskalig utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon på landsbygden i Kalmar län & Glasriket

VÄXJÖ 2020-11-30



Detta är den sammanfattande slutrapporten från förstudien som samfinansierats av Miljöfordon Sverige, Coompanion Kalmar län, Hela Sverige Kalmar län, Länsstyrelsen Kalmar län och Region Kalmar län.

SAMMANFATTNING

Förstudie "Ladda hela Kalmar län & Glasriket" med syfte att identifiera lämpliga lokaliseringar, finansieringsupplägg och affärsmodell avseende storskalig utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon på landsbygden i Kalmar län & Glasriket har genomförts under maj till oktober 2020 med slutrapportering under november.

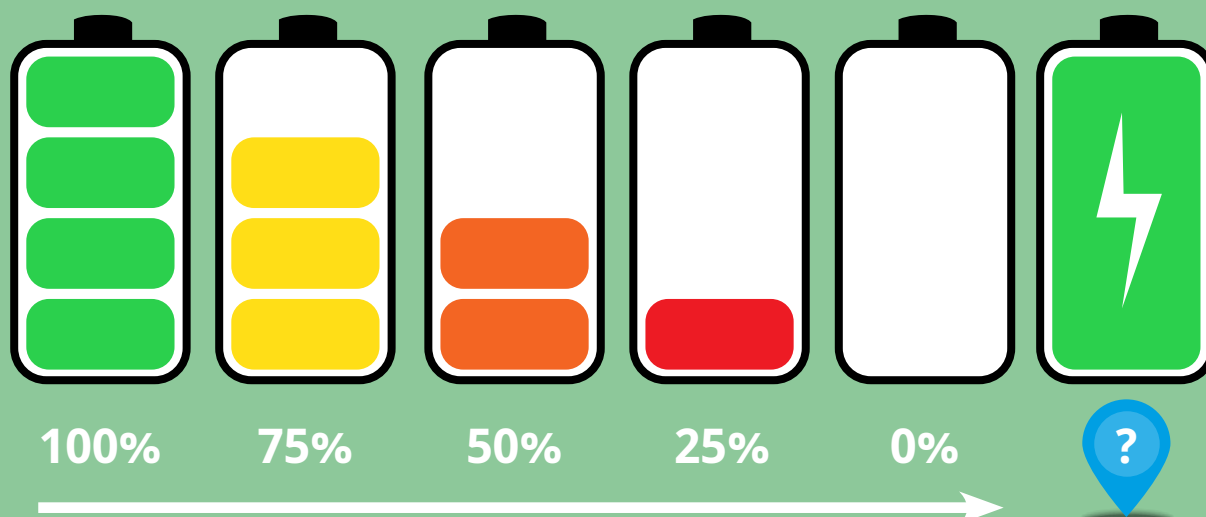
Kartläggning har skett och resulterat inledningsvis i 211 identifierade intressanta lokaliseringar för etablering av publik laddinfrastruktur på landsbygden i Kalmar län och Glasriket.

Grundläggande förutsättningar som tillgång till elnät har undersökts. Avseende behov av näteffekt har konstaterats att det kommer att behövas minst 63A i genomsnitt för att en etablering ska anses kunna vara framtidssäkrad sett till att omställningen till fler elbilar nu går mycket snabbt och då gäller det att även laddinfrastrukturen hänger med. Detta framkommer i diskussion med bl.a. Oskarshamn Energi. Det finns inga eller få befintliga nätabonnemang med minst 63A på de drygt 200 identifierade lokaliseringarna. Av denna anledning ser det ut som att det kommer att behövas nya eller uppgraderade befintliga nätabonnemang för att klara av behovet som elbilsladdning kräver i kombination med att den befintliga verksamheten ska kunna fortsätta utan störningar som exempelvis utlösta säkringar.

När det gäller omfattning av antal laddare och typ av laddare så varierar behov och förutsättningar mellan de olika lokaliseringarna. Men ett riktmärke i linje med diskussionen om behov av näteffekt/nätabonnemang är att i genomsnitt sätta upp två DC-laddare (likström) med en effekt på 25 kW samt fyra AC-laddboxar (växelström) med en effekt på 11 kW. Detta klarar av att ge laddning till de många elbilarna där DC-laddarna både möjliggör att elbilarna kan ta emot installerad effekt som laddarna har att ge.

Avseende finansiering är det en utmaning att få ihop affärscaset där intäkter och kostnader kopplat till elbilsladdning balanserar. Förstudien belyser både grundinvestering samt löpande driftskostnader från att laddarna är på plats under förväntad livslängd på minst tio år. När det gäller grundinvesteringen så framkommer en indikativ kostnad på 300 000 kr per lokalisering med ovan nämnda omfattning avseende nytt elnätsabonnemang (63A) samt sex laddare. I dagsläget bedöms Klimatklivet som den lämpligaste kanalen att ansöka om investeringsstöd. Klimatklivet har tidigare haft 100 procent som möjlig stödnivå för etablering av publik laddinfrastruktur men den har justerats nedåt till idag maximalt 50 procent.

De löpande driftskostnaderna bedöms hamna på ca 72 000 kr per år för ovan nämnda omfattning om sex laddare. Tillkommer gör kostnad för el i förhållande till användning. Säljs laddningen för 3 kr inkl moms och det laddas 20 kWh per dag och laddare så bedöms det finnas förutsättningar att nå åtminstone break-even på de löpande driftskostnaderna. Med detta i åtanke framkommer behov av ökad stödnivå till själva grundinvesteringen från staten jämfört med dagens maximala 50 procent..



Inom förstudien har en ansökan samordnats om investeringsstöd för etablering av publik laddinfrastruktur på de 211 identifierade lokaliseringarna med totalt 1200 laddpunkter. Ansökan är ställd till Klimatklivet och stödnivån som ansöks om är 70 procent. Naturvårdsverket tycker att det är ett spännande initiativ och upplägg för att få till etablering av publik laddinfrastruktur även på landsbygden, men maximal stödnivå för stunden för laddinfrastruktur är 50 procent.

Coompanion Kalmar län har undersökt olika möjligheter för att identifiera en hållbar affärsmodell och organisation för vidare storskalig etablering av publik laddinfrastruktur på landsbygden i Kalmar län och Glasriket. Resultatet och rekommendationen landar på ett samverkansupplägg och en kooperativ organisationsform svarar väl mot behoven. Den kooperativa organisationsformen har ett bra track-record när det gäller bredbandsföreningar, byalag m.fl. som är goda exempel på företeelser som möjliggjort en positiv utveckling även på landsbygden när inte marknadskrafterna klarar av att nå ut i hela landet. Ett laddkooperativ med lämplig medlemsform ger även goda förutsättningar att hantera utmaningen att i flera led säkerställa lönsamhet vilket inkluderar ett stort inledande finansieringsbehov.

Sammanfattningsvis har en bra grund lagts för en spännande fortsättning. Något som behöver till om etablering av publik laddinfrastruktur på landsbygden i större skala ska ske, då man inte kan förvänta sig att det sker av sig självt. Behovet är dessutom stort för elbilsaddning i hela landet inkl. på landsbygden för den förväntade massiva omställning till elbilar som nu har börjat ta fart och accelererar. Att varje enskild verksamhet ska hantera uppbyggnad av laddinfrastrukturen känns inte effektivt. Rekommenderad affärsmodell i form av ett kooperativ i samverkan känns mer funktionell, mer småländsk och kostnadseffektiv, mer kundvänligt och hållbart över tid. Miljöfordon Sverige tillsammans med Coompanion Kalmar län ser fram emot en spännande fortsättning där erfarenheterna från förstudien kan tas tillvara och omsättas till en storskalig uppbyggnad av den publika laddinfrastrukturen i hela Kalmar län & Glasriket. Upplägget ger även förutsättningar för samverkan med andra regioner vilket kan ge ytterligare synergieffekter. Nyckelord för att lyckas är samverkan.

INLEDNING

Målet i Sverige är en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta senast år 2030. I denna omställning kommer elfordon att spela en betydelsefull roll. Ska denna omställning lyckas behöver den ske i hela landet vilket inkluderar landsbygden. En kritisk aspekt är utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon. Precis som med bredbandsutbyggnad, 3G, 4G, 5G master etc så sker inte en sådan utbyggnad naturligt i hela landet. För landsbygden krävs allt som oftast ett extra fokus och olika kompletterande initiativ. Marknaden avseende elfordon och laddinfrastruktur är fortfarande i sin linda och har mer att önska för naturlig spridning i hela landet, så även på landsbygden.

Förstudien "Ladda hela Kalmar län & Glasriket" fokuserar på att identifiera lämpliga lokaliseringar och klargöra förutsättningarna för en hållbar etablering av laddinfrastruktur i större skala på landsbygden vilket inkluderar finansieringsupplägg och affärsmodell. Förstudien och satsningen på laddinfrastruktur har initierats utifrån Coompanions projekt Servicelyftet i samverkan med regionala aktörer.

I ett EU-perspektiv kan nämnas så föreligger riktlinje för medlemsstaterna att etablera/ tillgängliggöra publik laddinfrastruktur - 1 publik laddpunkt per 10 laddbara fordon. I takt med att antalet elfordon ökar kraftigt kommer det behövas en motsvarande utbyggnad av den publika laddinfrastrukturen.

Primär målgrupp för förstudien är verksamheter som turism/besöksmål, gårdsbutiker, lanthandlare, verkstäder, mötesplatser såsom bygdegårdar, kyrkor, handelsplatser mm som utgör potentiella lokaliseringar för etablering av laddinfrastruktur på landsbygden i Kalmar län & Glasriket. Sekundär målgrupp är regionen, kommunerna, Coompanion Kalmar län, Hela Sverige Kalmar län och Länsstyrelsen. Slutkund för användningen av uppbyggd infrastruktur är alla med elfordon där vi förväntar oss en jämförd fördelning mellan kvinnor och män.

Målsättning för förstudien: "Ladda hela Kalmar län & Glasriket" är 1) att kunna identifiera i genomsnitt 10 hållbara lokaliseringar per kommun i Kalmar län samt i Lessebo och Uppvidinge kommuner som också ingår i Glasriket för etablering av laddinfrastruktur för snabbare laddning på landsbygden (minst 20 kW, vilket innebär minst 35A huvudsäkring), 2) skapa och beskriva ett för landsbygden anpassat finansieringsupplägg samt en affärsmodell för både den initiala investeringskostnaden samt den därefter löpande driften. Detta ska ge ett resultat i form av ett kunskapsunderlag inkl översikt med lämpliga lokaliseringar baserat på identifierade förutsättningar på landsbygden. Effekt på sikt är etablering av laddinfrastruktur med snabbare laddning på landsbygden (minst 20 kW) på minst hälften av identifierade lokaliseringar enligt utvecklat och anpassat finansieringsupplägg samt framtagna affärsmodell inom en femårsperiod.

Genomförande av "Förstudie: Ladda hela Kalmar län & Glasriket" sker i samverkan mellan Miljöfordon Sverige, Coompanion Kalmar län, Hela Sverige Kalmar län, Länsstyrelsen Kalmar län & Region Kalmar län. Intressenter är bl.a. projektet "Klimatsmarta resor i besöksnäringen i Glasriket, Öland och Astrid Lindgren Värld", kommunerna i länet m.fl. Det inledande arbetet utöver själva analysen präglas av samverkan, och lägger även en grund för förankring och involvering av privatpersoner, föreningar, företag m.fl. på landsbygden. Denna samverkan kommer också att bli mycket värdefull för att ta utfallet från analysen vidare till investering och verklig uppbyggnad av laddinfrastruktur. Detta knyter samman aktörerna och hela projektet.



KARTLÄGGNING / INVENTERING AV FÖRUTSÄTTNINGAR

Första delen i förstudien var att identifiera intressanta lokaliseringar för etablering av så snabb laddinfrastruktur som möjligt på landsbygden. Genom ett samarbete med kommunernas landsbygdsutvecklare i regionens alla kommuner så startade processen internt i de flesta kommunerna. Uppgiften var att peka ut lämpliga och intressanta lokaliseringar där det bedöms behövas laddinfrastruktur på landsbygden. Denna process ledde fram till att elva kommuner inkom med underlag på lokaliseringar. Dessa underlag sammanställdes och ytterligare intressanta lokaliseringar såsom olika typer av verksamheter exempelvis golfbanor, kyrkor, glasbruk, butiker m.fl. studerades och kompletterade det grundläggande underlaget från kommunerna. Projektet "Klimatsmarta resor i besöksnäringen i Glasriket, Öland och Astrid Lindgrens Värld gav input till ett 20-tal lokaliseringar.

Frågan om tillgänglig effekt studerades inledningsvis där en förhoppning fanns om minst 35A och helst 63A, 80A eller till och med mer. Efter en tidig diskussion med bland annat Oskarshamn Energi som kikade lite extra på framkomna lokaliseringar i Oskarshamns kommun konstaterades att minst 63A kommer att behövas för att framtidssäkra laddinfrastrukturen som etableras. Ett eget nätabonnemang med 63A klarar av att försörja två DC-laddare x 25 kW eller fyra AC-boxar x 11 kW.

Det skulle vara önskvärt med en högre effekt för att kunna erbjuda ännu snabbare laddning på varje ställe, men då både den inledande nätanslutningskostnaden vid etablering samt löpande årlig nätkostnad är en betydande kostnad som måste finansieras behöver balans råda mellan kostnader, laddhastigheter, betalningsförmåga hos kunderna och volymer (hur mycket som förväntas kommer att laddas på de olika laddpunkterna). Med dagens kostnadsläge på nätanslutningar över 63A i genomsnitt är det i princip omöjligt att få ihop ett hållbart affärscase för en storskalig etablering av laddinfrastruktur på landsbygden.



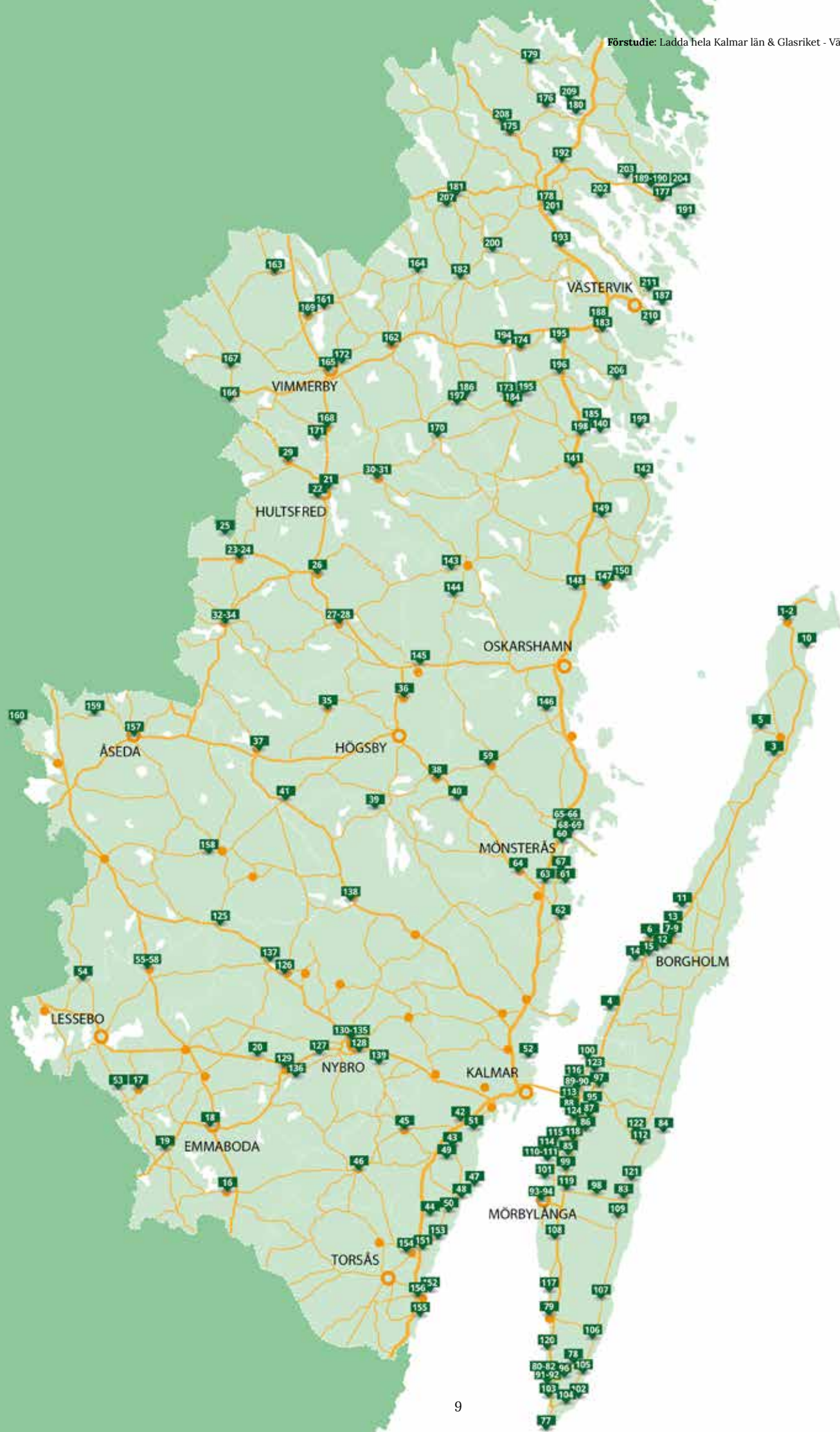
För framtida etablering sett både till att nå en så snabb laddning som möjligt och tillika så kostnadseffektiv etablering som möjligt så kan en förfrågan behöva ställas till elnätbolaget om vad det finns för maximal effekt tillgänglig i närheten av respektive lokalisering. Likaså är det rimligt att undersöka vad det finns för nätabonnemang idag och vad som skulle rymmas för möjlig elbilsaddning inom befintligt abonnemang utan att påverka befintlig verksamhets drift. Lastbalansering på befintligt eller på ett abonnemang med förhöjd effekt kan vara tillräckligt jämfört med om ett eget eller helt nytt elnätsubonnemang behövs för själva laddinfrastrukturen. Dock så går det snabbt åt effekt när det gäller laddinfrastruktur – redan ett par DC-laddare med 25 kWs effekt kräver 63A. Därav är det ganska troligt att det i de flesta fallen kommer att behövas nya eller uppgraderade befintliga abonnemang.

Viktiga parametrar som är viktiga att stämma av när det är dags för etablering: maximal möjlig/tillgänglig näteffekt i närheten av där laddstationerna ska etableras, vad verksamheten har för nätsäkring idag och vad det finns för effektutrymme på befintligt nätabonnemang (detta avgör om det är möjligt att använda befintlig nätanslutning och möjligen uppgradera den i stället för att etablera en helt ny/egen nätanslutning), identifiera mer kring behovet av omfattning (antal laddare och typ) genom att fundera kring tänkbara volymer som elbilar kommer att ladda, antal besökare som tar sig till destinationen med bil, finns det någon annan verksamhet i närheten att samverka med avseende etablering av laddinfrastruktur (kanske någon verksamhet som har elbilar som behöver laddas och skulle kunna ge värdefulla grundvolymer eller kompletterande volymer) etc.

Med detta konstaterat lades fortsatt fokus i förstudien på att dimensionera lämpligt behov av och typ av laddare. Likaså på att bedöma kostnader och finansiering samt få fram en hållbar affärsmodell för storskalig etablering av laddinfrastruktur på landsbygden.

Summa summarum efter en första analys och borttagning av dubletter har det framkommit drygt 200 lokaliseringar på landsbygden som bedöms intressanta för etablering av laddinfrastruktur och för vidare process, se bilaga 1 identifierade lokaliseringar.





ÖVRIGT

Kostnader för nätanslutningar och årliga nätkostnader är reglerat enligt gällande lag. Nätbolagen ansöker hos Energimarknadsinspektionen för perioder om en så kallad intäktsram som sätts utifrån behov av investeringar i deras nät. Nätbolag får inte göra några egna undantag med olika taxor, vilket innebär att en 35A nätabonnemang kostar lika mycket för alla aktörer i årlig kostnad. Detta är bra och behövs sett till att elnätsmarknaden lyder under monopol. Ovan dimensionering med 63A nätsäkring i genomsnitt för en storskalig etablering av laddinfrastruktur på landsbygden gäller så tillvida att nuvarande prissättning/kostnad för nätanslutningar/nätabonnemang gäller.

Dock kan man konstatera att nuvarande upplägg och lagstiftning för elnätsmarknaden är lite förlegad då den tillkommit för mer än 50 år sedan. Då fanns ingen tanke på företeelsen laddinfrastruktur för elfordon. Som exempel krävs minst 80A's säkring för en snabbbladdare på 50 kW. Samma säkring passar en mindre industri med behov av el och effekt stora delar av dygnets timmar. Behovet för en snabbbladdare är däremot mer sporadiskt. Man kan absolut förstå utmaningen för nätbolagen att balansera effekttopparna från båda dessa elnätsbehov. Prissättningen för elnätsmarknaden baseras i grunden på vilken maximal toppeffekt man nyttjar (baseras på den timmen med högst användning på månadsbasis). Man kan även förstå att betalformågan för en snabbbladdare är betydligt lägre jämfört med en mindre industri. Det kan därför vara aktuellt att driva frågan för en förändring av nuvarande reglering så att nätkostnaden för snabbbladdare och annan laddinfrastruktur mer blir anpassad efter den genomsnittliga nyttjandegraden under exempelvis en hel månad i stället för dagens timmedelvärde. Skulle det ske en förändring på denna punkt så kommer frågan i en annan dager.

(Ett 63A nätabonnemang (43 kW) kostar, utöver elen som tillkommer på alla elnätsavtal, ca 20 000 kr per år. Ett 80A nätabonnemang (55 kW) med effekttaxa som är vanligt på högre effektnivåer och där man nyttjar max effekt (55 kW) en enskild timme varje månad så hamnar ett sådant abonnemang på ca 80 000 kr per år. Elnätstaxor är exempel från elområde södra Sverige).

ANTAL LADDARE OCH TYP AV LADDARE

Frågar man elbilister och branschen så är det självklara svaret och tillika rekommendationen att etablera så mycket samt så snabb laddning med så hög effekt som möjligt (med en minsta effekt på 50 kW, vilket motsvarar ca 80A nätsäkring). Detta kanske är enkelt att önska eller tycka när det inte är de själva som bekostar etableringen eller de löpande driftskostnaderna. Som konstaterats tidigare så är det viktigt med balans.

IKEA som verksamhet är ett exempel som säkerligen skulle kunna ha råd att själva finansiera och erbjuda snabbbladdning som service till sina kunder. Dock så resonerar IKEA att den service de vill erbjuda ska främja att deras kunder under tiden de behöver ladda hinner att ta del helt av upplevelsen som IKEA erbjuder för hela familjen. Detta menar IKEA sker inte på 20-30 minuter. Därav så sätter IKEA varken upp eller erbjuder snabbbladdning utan mer en laddning av elfordon till en lägre eller anpassad nivå på en effekt mellan 3,7 upp till max 22 kW (det senare är snarare undantag än regel). Detta resonemang passar väl in att applicera på landsbygden med mycket besöks- och turismnäring. En annan aspekt som brukar lyftas fram är att de som är på genomresa har behov att ladda snabbt. Dock kan man fundera på hur många som är på genomresa och som i verkligheten passerar landsbygden på vägen för ett snabbt laddstopp. En tredje aspekt är hur laddbeteendet ter sig. En bensin- och eller dieselbil tankar man allt som oftast full när man väl tankar. Elbilister har idag ett incitament att ladda så kort tid som möjligt på publika

snabbladdningsstationer som är dyrare än att ladda exempelvis hemma. Publik laddning behövs, men de allra flesta laddar redan idag bara så mycket så att de kommer till nästa destination.

Om man sammanfattar ovan så kan IKEA modellen fungera väl på flertalet verksamheter på landsbygden som primärt har intresse av att erbjuda publik laddning till besökarnas elbilar när de besöker dem. Man vill ju även här att de som kommer på besök stannar tillräckligt länge för att nyttja verksamhetens erbjudande och attraktioner. Det blir mer ett erbjudande till dem som stannar för att göra något och kan ladda under tiden snarare än för de som enbart stannar för att ladda sin bil.

Hur ska man då dimensionera en etablering av publik laddning? Hur många laddare behövs och vilken typ av laddare ska man välja? Behovet varierar mellan de flesta av verksamheterna beroende på antalet besökare som kommer med bil och i ökad utsträckning över tid i en elbil som behöver laddas. Dessutom påverkar besöks- och turismattraktionens upplägg – alltså hur lång tid man har anledning till att stanna – handlar det om en timme, ett par timmar, en halv dag, en hel dag, över natten?

Utgår man ifrån ett 63A nätabonnemang så är det möjligt att kunna ladda två bilar samtidigt på två semisnabba DC- (likströms-) laddare med 20-25 kW effekt. Likaså kan man ladda fyra bilar samtidigt på fyra laddboxar AC (växelström) med 11 kW effekt. Behöver man inte nyttja hela kapaciteten på 63A nätabonnemanget så kan det innebära att det skulle kunna klara sig genom att koppla på laddningen på redan befintligt abonnemang. Den möjligheten behöver undersökas. Det är samtidigt viktigt när man analyserar denna möjlighet att man även tänker hur kommer behovet se ut om ett år, två år etc så att man får med perspektivet framtidssäkring.

Vad är skillnaden mellan DC och AC laddare? Till en början är det så att batteriet i elbilar för att kunna laddas vill ha likström (DC). Använder man en laddbox/uttag med växelström (AC) behöver bilen ha en så kallad ombordladdare som kan omvandla eller göra om uttagets växelström till likström som laddar batteriet. Alla elbilar inkl laddbydriders har en mindre ombordladdare som sitter i bilen och som gör det möjligt att ladda med 16A-1fas och 3,7 kW (=på denna effekt får bilen ca en räckvidd på 2 mil per laddad timme). Det är alltså storleken på ombordladdaren som främst avgör maximal laddhastighet. Ett antal elbilar har en större ombordladdare så de kan laddas med 16A 3fas vilket ger en effekt på 11 kW (5-6 mil per laddad timme). Ett fåtal kan på samma sätt ta emot upp till 32A 3fas och 22 kW (11-12 mil per laddad timme). Däremot är i princip alla elbilar utrustade så att de kan ladda med likström (DC). Så av denna anledning så finns det en poäng för att kunna erbjuda de många elbilarna så snabb laddning som möjligt att man satsar på DC/ växelström. Det är även rimligt att kombinera med ett antal AC laddboxar som i huvudsak kan användas för besökare som stannar lite längre, exempelvis en heldag eller över natten. En AC laddbox kostar ca 10 000 kr. En DC laddare 20-25 kW kostar ca 60 000-100 000 kr

Slutlig omfattning på respektive lokalisering behöver diskuteras och anpassas från lokalisering till lokalisering dels för att det ska finnas en viss utvecklingsmöjlighet att ta emot fler elbilar som laddar, att det ska vara förberett för att kunna komplettera med fler laddare när behovet växer samt att det även handlar om att hålla investeringskostnaderna på en anpassad nivå. Att förbereda för fler laddare är enkelt att göra när man gräver, man lägger då ned tomrör som möjliggör att man kan komplettera senare med fler laddare utan att behöva gräva igen.



FINANSIERINGSUPPLÄGG

Kritiska punkter kostnadsmässigt i en etablering av laddinfrastruktur och hållbarhet över tid är 1) kostnad för grundinvestering, 2) säkerställande av tillfredsställande nätkapacitet för de laddare man vill sätta upp inledningsvis samt över tid, 3) rörliga kostnader framöver såsom el, nät, drift, service, betalningslösning etc. Ju snabbare laddning och flexibilitet desto högre investeringskostnader och efterföljande rörliga kostnader. Vissa delar går att anpassa genom exempelvis lastbalansering och andra smarta lösningar. Men den största nivån av anpassning behöver göras redan från början genom att bestämma hur man ser på definitionen så snabb laddning som möjligt utifrån rådande förutsättningar på en specifik lokalisering.

Många verksamheter är intresserade av att etablera publik laddinfrastruktur vilket signalerar att många hänger med och ser både behov och möjligheter i omställningen. Det råder inom området också ett uppdämt behov av ökad kunskap hos målgruppen exempelvis kring vad man ska välja. En diskussion som snabbt hamnar i vad skulle en etablering kosta hos mig/oss? Av denna anledning är det viktigt att snabbt få fram en indikation vad en etablering skulle kosta. Likaså vad det finns för stöd att söka för att minska nettokostnaden för investeringen samt att hålla de rörliga driftskostnaderna över tid på en hållbar nivå.

Det finns i stort två huvudsakliga delar i en etablering avseende kostnader vilket handlar om grundinvestering (denna del berättigar till investeringsstöd exempelvis via Klimatklivet) och driftskostnader inkl nätkostnader (detta handlar om alla rörliga och löpande kostnader efter att grundinvesteringen kommit på plats).

Grundinvestering

I tidigare stycke utgick vi ifrån ett exempel med upp till 2 DC laddare 20-25 kW och 4 C laddboxar 11 kW samt en nätsäkring på 63A.

BUDGETPOST	KOSTNAD PER ENHET	SUMMA
Laddare		
• 2 DC x 25 kW	60 000 – 100 000 kr	140 000 kr
• 4 AC x 11 kW	6 000 - 10 000 kr	28 000 kr
Nätanslutning (en kostnad som varierar mellan elnätsbolag, samt på geografi och beroende på gällande förutsättningar på respektive plats och bl.a. avstånd till transformatorskåp/elcentral mm)	Ca 50 000 kr	Ca 50 000 kr
Elskåp	Ca 20 000 kr	Ca 20 000 kr
Grävning	Ca 30 000 kr	Ca 30 000 kr
Montering/installation mm	Ca 30 000 kr	Ca 30 000 kr
Totalt		Ca 300 000 kr

Elskåp och anslutande kablar och kablage dimensioneras för högre effekt om förutsättningar och behov för det skulle uppstå. Likaså läggs tomrör ned som förberedelse för eventuellt framtida behov av ytterligare laddare.

I genomsnitt vid en större utrullning likt den omfattning som identifierats inom förstudien Ladda hela Kalmar län & Glasriktet (ca 200 lokaliseringar) hamnar grundinvesteringen på ca 300 000 kr per lokalisering.

Naturligtvis kommer kostnaden variera från plats till plats beroende på förutsättningar som avstånd till nätanslutning, behov av grävning, ålder på befintlig elkraftsinstallation på fastigheten, möjligheten till att hänga laddare på vägg till att de måste stå på stolpar/stativ etc. Men kostnaden ovan kan ändå ses som indikativ för vad det handlar om för en etablering på en specifik lokalisering.

Driftskostnader

När vi kommer till driftskostnader så handlar det framförallt om: betallösning inkl kostnader transaktioner, support, kontinuerlig service på uppbyggd infrastruktur, system för drift- och övervakning, kostnad för samordning/samverkan, elnät, avskrivning för att säkerställa möjlighet till naturlig återinvestering efter en rimlig livslängd. Dessutom tillkommer kostnad för elen som används för att ladda alla elbilar.

Det finns olika aktörer på marknaden som erbjuder olika lösningar. Nedan en kostnadsuppskattning av vad respektive del handlar om och vad det innebär för kostnad totalt. Eftersom det finns olika lösningar som passar till olika laddare (grundinvestering) så är det rimligt att kostnaderna varierar.

BUDGETPOST	KOSTNAD PER MÅNAD OCH LADDPUNKT	KOMMENTAR
Betallösning inkl kostnader för transaktioner och support	200 kr	En tjänst som oftast prissätts per laddpunkt och månad.
Service	150 kr	En tjänst som oftast prissätts per laddpunkt och månad.
Drift- och övervakning och samverkan	150 kr	En tjänst som oftast prissätts per laddpunkt och månad.
Avskrivning investering för att säkerställa återinvestering	230 kr	Uppskattad kostnad för byte av laddare (170 000 kr för sex laddare) med en livslängd på 10 år
Elnät	270 kr	Kostnad för elnät 63 A, ca 20 000 kr per år.
Totalt (kostnad för el tillkommer)	1000 kr per laddpunkt och månad	Detta exempel är baserat på sex laddpunkter 2 DC och 4 AC med lastbalansering

Om elen exkluderas så uppskattas driftskostnaderna till ca 1000 kr i genomsnitt per månad och laddpunkt (6 laddpunkter i exemplet).



Sammanställning driftskostnader inkl el samt beräkning av en rimlig prissättning till elbilskund

- Kostnad för el varierar över tid – men sätts i detta exempel till 75 öre per kWh exkl moms (inkl. el, elöverföring samt energiskatt)
- Fasta månatliga driftskostnader för sex laddare (1000 kr per månad och laddpunkt ger 72 000 kr i driftskostnader på ett år)
- Laddas det i genomsnitt 20 kWh per laddpunkt och dag. Så ger det 43 800 kWh per år vilket innebär: $72\,000\text{ kr} / 43\,800\text{ kWh} = 1,65\text{ kr per kWh}$
- Adderar vi ihop driftskostnader inkl el så hamnar vi i detta exempel på: 0,75 kr per kWh (elkostnad) + 1,65 kr per kWh (driftskostnad) = 2,40 kr per kWh i driftskostnader inkl el exkl moms.
- Detta innebär break-even vid en intäkt på 2,40 kr ex moms per kWh (= 3 kr inkl moms per kWh).
- Detta ska ställas till att 3 kr per kWh inkl moms är något av ett riktpreis på marknaden idag.

Detta är en kalkyl där laddning sker på en enligt erfarenheterna relativt hög omfattning (20 kWh/dag). Detta förstärks genom att flera av verksamheterna på landsbygden är säsongsbetonade, alltså inte har besökare alla dagar året om. Slutsats: att täcka driftskostnaderna innebär för olika parter ett risktagande som åtminstone inledningsvis inte med säkerhet ger eller når kostnadstäckning.

För att verksamheterna ska våga engagera sig så ger ovan kostnadssammanställning en förstärkt insikt i att stödnivån för själva grundinvesteringen behöver vara uppmot 100%. I det senare perspektivet är det därför ett stort behov av att nå minst 70 procent i statligt stöd från Klimatklivet. Vidare undersöks möjligheterna att kommuner eller andra intressenter kan medverka för att finansiera de kvarvarande 30 procent upp till 100% av grundinvesteringskostnaden. Sedan tidigare är det känt att offentligt stöd upp till 100% kan utgå till kommersiella aktörer och företag för etablering av viktig infrastruktur och speciellt då den i stor utsträckning är olönsam. Detta är förenligt med EUs statsstödsregler. Inom Klimatklivet har det från början under 2015-2016 (de första åren) varit möjligt att få upp till 100% i stöd för investering i laddinfrastruktur. Summa summarum skulle det vara möjligt med upplägg där grundinvesteringen för etablering av laddinfrastruktur på landsbygden skulle kunna finansieras med 70 procent i statligt stöd och exempelvis 30 procent i stöd från exempelvis kommunerna.

För att kunna säkerställa finansiering och ekonomi för en storskalig etablering av laddinfrastruktur på landsbygden har en ansökan för investeringsstöd skickats in till Klimatklivet på 211 identifierade lokaliseringar. Ansökan handlar i ett inledande skede om att möjliggöra en erforderlig stödnivå på minst 70 procent i statligt stöd för storskalig investering och etablering av laddinfrastruktur på landsbygden i Kalmar län och Glasriket. Förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar har i dagsläget en maximal stödnivå till publik laddinfrastruktur på 50%. Med ansökan flaggas aktuella förutsättningar upp i allmänhet och på landsbygden i synnerhet för att få till en storskalig etablering och uppbyggnad av laddinfrastrukturen även på landsbygden. Beskedet från Naturvårdsverket avseende ansökan är att de tycker den är intressant och spännande men att de i dagsläget inte kan ge en högre stödandel än 50 procent enligt gällande förordning. Av den senare anledningen har Länsstyrelserna och Landshövdingarna i Kalmar och Kronobergs län involverats för att få dem att driva på i detta ärende och belysa både vikten och behovet av en högre stödnivå för att etablering av laddinfrastruktur på landsbygden ska kunna möjliggöras i större skala. Inom förstudien har ett utkast för "Hemställan om högre stödnivå" tagits fram för att skicka till Naturvårdsverket i frågan, se bilaga 4.

Sammanfattningsvis är det möjlighet att söka och få beviljat investeringsstöd för etablering av laddinfrastruktur. Detta sker i dagsläget bäst genom det statliga klimatinvesteringsprogrammet Klimatklivet som Naturvårdsverket ansvarar för. Klimatklivet ger stöd till grundinvesteringar, alltså inga driftskostnader. För att hitta ett hållbart upplägg för storskalig etablering av laddinfrastruktur på landsbygden så är bedömningen att verksamheterna där laddarna etableras kan vara med och finansiera del av kostnaderna. Då det är svårare att få generellt stöd till driftskostnader så känns det rimligt att verksamheternas möjlighet att finansiera del av den totala kostnaden fokuseras till driftskostnaderna. Det kan absolut finnas både intresse och möjlighet hos flera av dessa verksamheter att även finansiera del av grundinvesteringen. Dock verkar Trafikverkets upplägg för stöd till grundinvestering för etablering av snabbladning på vita fläckar som en attraktiv modell. Trafikverket kan ge upp till 100 procent i stöd för själva grundinvesteringen, men den som tar del av detta stöd garanterar och säkerställer driftskostnaderna under minst fem år. På samma sätt skulle därför ett upplägg vara med mål om 100 procent stödnivå för grundinvesteringen varav minst 70 procent i statligt stöd och resterande del möjligt att exempelvis kunna finansieras via kommunerna. För att kunna möjliggöra detta behöver som steg 1 skapas förutsättningar att få till en förändring av förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar så att den tillåter minst 70 procent i stödnivå för etablering av publik laddinfrastruktur i allmänhet och i synnerhet för etablering av laddinfrastruktur på landsbygden. Därför är en hemställan om förändring av stödnivå till Naturvårdsverket av stor betydelse.



Vidare är värt att nämna att Naturvårdsverket aviserar fyra ansökningsomgångar inom Klimatklivet under 2021: en i januari, en i april, en i augusti och en i november. Därav finns det flera ansökningsomgångar med hyggligt tät frekvens för att ansöka på nytt om etablering av publik laddinfrastruktur i större skala på landsbygden i Kalmar län & Glasriket.

Parallellt med att påverka förutsättningarna till högre statlig stödnivå för laddinfrastruktur har diskussioner förts med ett antal kommuner som ser vissa möjligheter till att vara delaktiga och medfinansiera uppbyggnad av samhällsviktig infrastruktur. Kommunerna har inte obegränsat med resurser men inledande diskussioner bedöms ändå som lovvärda och det finns ett genuint intresse och förståelse hos kommunerna för att medverka till att hela Sverige inkl landsbygden måste leva vilket även innefattar en erforderlig publik laddinfrastruktur på landsbygden. Diskussion med kommunerna behöver fortsätta för att konkretisera hur förutsättningarna i respektive kommun ser ut i perspektivet att vara delaktiga i en storskalig satsning på och medfinansiera en utbyggnad av publik laddinfrastruktur på landsbygden i hela Kalmar län & Glasriket.

AFFÄRSMODELL OCH ORGANISATION FÖR ETABLERING AV STORSKALIG PUBLIK LADDINFRASTRUKTUR PÅ LANDSBYGDEN

För att skapa ett hållbart upplägg och långsiktighet för etableringen av publik laddinfrastruktur på landsbygden i Kalmar län & Glasriket behövs en hållbar affärsmodell. En affärsmodell behöver belysa dels ekonomi så att intäkter och kostnader (både grundinvestering och driftskostnader) kan balansera. En annan viktig del i en affärsmodell är hur den bör organiseras. Här finns goda exempel på hur landsbygden tar sig an utmaningar och en samverkan i form av ett kooperativ som en lämplig organisationsform.

Om kooperativ

Att organisera sig kooperativt för att lösa gemensamma behov har en lång tradition. Den kooperativa organiseringen uppstår ofta under förhållanden då privat marknad eller offentlig sektor inte lyckas uppfylla de behov som befolkning, företag organisationer mm. efterfrågar. Folket tar då, så att säga, saken i egna händer och bildar medlemsägda verksamheter (föreningar). Några klassiska exempel är livsmedelsbutiker, bostadsrättsföreningar, skola och barnomsorg. När det gäller landsbygdens utveckling så kan nämnas att det i stor utsträckning var lokala elföreningar som elektrifierade landsbygden för ca hundra år sedan. Under 1940-talet fanns det ca 4 000 elföreningar i Sverige. I modern tid har bredbandsföreningar växt fram runt om i Sverige för att få tillgång till digital infrastruktur på landsbygden. För närvarande finns det ca 1 000 bredbandsföreningar.

Kooperativen organiserar vanligen sin verksamhet i en ekonomisk förening, vilket är en lagreglerad association, som är anpassad för just kooperativ verksamhet.

Olika kooperativa affärsmodeller

Kooperativa affärsmodeller, som ekonomiska föreningar, kräver att medlem har en affärsrelation med föreningen, dvs köper av, säljer till, arbetar i eller på annat liknande sätt har en handel med föreningen.

I det följande kommer vi först att jämföra två olika modeller för att bedriva laddstationer för elbilar som ekonomisk förening. Den ena avser en förening där de som tankar/laddar (bilägarna) är medlemmar och den andra avser förening där de som tillhandahåller laddstationer (stationsägarna) är medlemmar. Till det kommer ett resonemang angående varianter och kombinationer av detta.

Den första modellen är en klassisk konsumentförening där den som brukar elen för sitt fordon köper den direkt av föreningen (att jämföra med oljekonsumenterna (OKQ8))

Den andra modellen utgår istället från att den som vill ha en laddstation, för att kunna erbjuda sina kunder laddningar, hyr en komplett laddstation av föreningen. Hyrare av laddstationer kan då exempelvis vara olika företag som har gäster besökare (butiker, campingar och andra liknande besöksmål), men också kommuner och andra organisationer kan tänkas vara aktuella som medlemmar/stationsägare.

Några grundförutsättningar för båda varianterna

Vi utgår från förutsättningarna att det är en befintlig aktör (Runes Bensin) som anskaffar anläggningarna med statligt stöd och sedan genom option från en nybildad förening överlåter dessa till en kostnad som motsvarar restvärdet, dvs efter avdraget investeringsstöd (30% av totala anskaffningskostnaden).

Föreningen kommer då vid överlåtelsen bli ägare till samtliga laddstationer.

För att finansiera anskaffningen kommer föreningen att behöva dels ett eget kapital och eventuellt därutöver ett lånat kapital. Det egna kapitalet erhåller föreningen genom att medlemmar och eventuellt andra tillför insatser. Insatser kan tillföras som obligatoriska medlemsinsatser (vad varje medlem måste betala), överinsatser (frivilliga medlemsinsatser utöver de obligatoriska) och förlagsinsatser (särskilda insatser som tillförs av investerare och som binds på minst 5 år). Därutöver kan en förening ta in investerande medlem (medlem som inte deltar i den kooperativa verksamheten som övriga medlemmar, utan endast deltar med ett kapital)

I exemplen nedan utgår vi från att en laddstation kostar 100 000 kr att anskaffa för föreningens räkning. En laddstation innehåller i snitt 6 laddpunkter. Fler och färre laddpunkter kan förekomma.

Varje laddpunkt beräknas ha en fast driftskostnad på ca 1 000 kr per månad (se budget under finansieringsupplägg). I detta ingår kostnader för nätanslutning, service, underhåll, avskrivningar och betalfunktion. Den rörliga kostnaden därutöver avser själva elförbrukningen.

FINANSIERING AV ANLÄGGNING

Om bilägarna är medlemmar

Om föreningen ska vara en så kallad konsumentförening, där bilägarna är medlemmar kommer föreningen behöva ett stort antal medlemmar och externa finansiärer för att kunna anskaffa laddstationerna.

Om laddstationer enbart skulle finansieras av medlemmar och varje medlem/bilägare är beredd att gå in med 1000 kr i insats, skulle det behövas i snitt 100 medlemmar per laddstation, för att finansiera anskaffningen.

Om stationsägarna är medlemmar

Om laddstationerna huvudsakligen ska finansieras av stationsägarna kommer dessa då att till föreningen behöva tillföra 100 000 kr i insats per laddstation.

Externa finansiärer

Vid båda fallen ovan kan föreningen som komplement tillämpa externa finansiärer/investerare. Vill man tillämpa kategorin investerande medlemmar så ska regler och insatskrav för dessa regleras i stadgarna. Investerande medlemmar är som ovan nämnt medlemmar som inte deltar i den kooperativa verksamheten. De har dock rösträtt, men en begränsad sådan i samband med omröstning på föreningsstämma. Begränsningen innebär att investerande medlemmar inte ensamma kan bli en majoritet, oavsett om de skulle vara fler än de vanliga medlemmarna.

Till skillnad mot investering medlemskap krävs det inget särskilt medlemskap för att bli en förlagsandelsägare, men en medlem får också vara förlagsandelsägare. Förekomsten av förlagsandelar bestäms i stadgar, men villkoren för dem bestäms framförallt i ett förlagsandelsbevis. Förlagsandelar kan därför vara mer flexibla i sin utformning gällande belopp och villkor. En förlagsandelsägare, som inte är medlem, har ingen rösträtt i föreningen.

Externa finansiärer enligt ovan kan exempelvis vara såväl fysiska personer som bolag, stiftelser, föreningar och kommuner.

En intressant fråga i sammanhanget är hur vida en kommun skulle kunna ge föreningen ett investeringsstöd (bidrag) till anskaffning av anläggningar? Å ena sidan är föreningen per definition ett företag, men å andra sidan består föreningen av ett öppet kollektiv (dvs ett föränderligt och obestämt antal medlemmar).

Enligt kommunallagen får kommuner och regioner "genomföra åtgärder för att allmänt främja näringslivet i kommunen eller regionen. Individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas endast om det finns synnerliga skäl för det".

Med allmänt främjande har förståtts att en kommun kan tillhandahålla mark och teknisk service till företag samt lokaler riktat till ett företagskollektiv. När det gäller stöd till enskilda företag kan det förstås att stöd som handlar om att upprätthålla en viss lokal servicenivå till allmänheten kan vara tillåtet.

Med tanke på samhällsutvecklingen och rådande brist på infrastruktur gällande laddning av elbilar på landsbygd borde det sammantaget finnas utrymme för en kommun att stödja en förening som tillhandahåller detta, för både näringsliv, turism och medborgare.

FINANSIERING AV DRIFT

Enligt våra beräkningar är de fasta kostnaderna för varje laddpunkt ca 1 000 kr per månad inklusive, drift, underhåll, betalfunktioner och avskrivningar mm. Därutöver tillkommer rörliga kostnader för elförbrukning.

Om bilägarna är medlemmar

Om bilägarna är medlemmar kommer föreningen behöva finansiera driften genom intäkter från medlemmarna. Detta görs då genom att föreningen tar ut en laddningsavgift. En laddningsavgift kan lämpligen beräknas utifrån kWh. För att föreningen ska kunna täcka sina fasta kostnader om 1 000 kr per laddpunkt och månad så behöver föreningen ha en marginal på såld el som motsvarar minst de fasta kostnaderna (ett täckningsbidrag). Om föreningen exempelvis säljer elen för 2 kr mer per kWh än vad de köper den för kommer de behöva sälja 500 kWh per månad och laddpunkt. En laddning motsvarar ca 20 kWh, vilket innebär att föreningen, enligt exemplet behöver sälja ca 25 laddningar i månaden (1 laddning per dag). En laddstation med 6 laddningspunkter kräver då 6 laddningar per dag.

För att motivera ett medlemskap bör priset att ladda vara billigare för en medlem än för en icke medlem.

Om stationsägarna är medlemmar

Om stationsägarna är medlemmar kan risktagandet för föreningen bli betydligt mindre. En variant är då att föreningen tar ut en månadshyra av medlemmen som motsvarar föreningens fasta kostnader, dvs enligt exemplet 1 000 kr per månad och laddpunkt. Stationsägaren tar

själv kostnaden för elen och sätter själv priset för respektive laddning. I detta fall är det alltså medlemmen som står risken. Men samtidigt är det medlemmen som kan ta hem ett eventuellt direkt överskott.

En annan variant kan vara att medlemmen betalar en lägre hyra (lägre än det fasta självkostnadspriset) och föreningen istället tar intäkterna för laddningen. I förhållande till föreningens eventuella överskott betalar föreningen sedan till medlemmen ersättning för tillhandahållen el. Föreningen räknar alltså i efterhand ut ett kWh-pris som medlemmen kan få tillbaka för en viss period, exempelvis ett år. I en sådan variant kan också någon form av "solidaritetsutjämning" tillämpas i fall det visar sig att vissa anläggningar är betydligt mer lönsamma än andra.

UTMANINGAR

Om bilägarna är medlemmar

Det är en stor utmaning att komma igång med en konsumentförening. Dels för att det inte är troligt att det i första hand är bilägare i närheten av laddstationen som blir medlemmar, flertalet kan förmodligen ladda bilen betydligt billigare hemma. Om besökare och turister ska bli medlemmar kommer det krävas dels låga insatser och dels väldigt förmånliga priser, om det ska bli intresserade av ett medlemskap. Föreningen skulle troligen även behöva en omfattande geografisk spridning av laddstationer för att ett medlemskap skulle kunna bli aktuellt. Föreningen kan inte heller räkna med en medlemsfinansierad anskaffning av anläggningarna, dessa medlemskategorier blir troligen inte medlemmar innan anläggningen är anskaffad. Externa finansiärer skulle behövas. Föreningen kommer även ta en betydande risk.

Om stationsägarna är medlemmar

Med stationsägare som medlemmar borde det vara något enklare att kunna komma igång med en verksamhet. Det räcker i princip med minst tre medlemmar. En utmaning kan dock vara att hitta de som vill gå i fronten, som kan och vågar ta risker samt gå in med 100 000 kr vardera i insats. Troligen skulle man här behöva vända sig till något större aktörer som draglok, för att andra mindre ska hänga på.

Det som också talar för stationsägarna som medlemmar är att dessa kan ha en indirekt nytta av laddstationerna, dvs att stationerna kanske inte är särskilt lönsamma i sig, men att det kan skapa ett mervärde för stationsägaren och dennes kunder i övrigt.

För de som funderar på att själva investera i en motsvarande anläggning kommer det förmodligen bli mer fördelaktigt att kunna få tillgång till en anläggning genom föreningen (gemensamägd), då denna blir både subventionerad och att man delar det egna risktagandet med föreningen.



REKOMMENDATION

En kooperativ affärsmodell där stationsägarna är medlemmar förefaller vara det enklaste att komma igång med. Kan varje medlem tillföra 100 000 kr i obligatorisk insats är det bra. Skulle detta belopp anses vara för högt för flertalet av dem som är verkligen intresserade, bör man undersöka om det finns något intresse hos externa aktörer. Förslagsvis skulle man då som komplimenterande finansiering i föreningen erbjuda förlagsinsatser med en bindningstid på en längre tid och med en viss avtalad insatsränta (utdelning) ifall föreningen går med överskott. Bindningstiden på förlagsinsatserna bör vara längre än föreningens avskrivningstakt på anläggningarna, så att föreningen får ett kassaflöde som kan återbetala förlagsinsatser (att jämföra med amortering av lån).

I de fall det initialt skulle finnas ett stort intresse hos externa investerare kan det även vara intressant att tillämpa en modell där medlemmarna insatsamorterar. Det innebär att medlemmar från början har en låg insats men med tiden fyller på med insatser och att föreningen på så vis kan lösa ut externa finansiärer med tiden. Insatsamorteringens skyldighet kan då bestämmas över viss tid eller i förhållande till medlemsomsättning med föreningen mm.

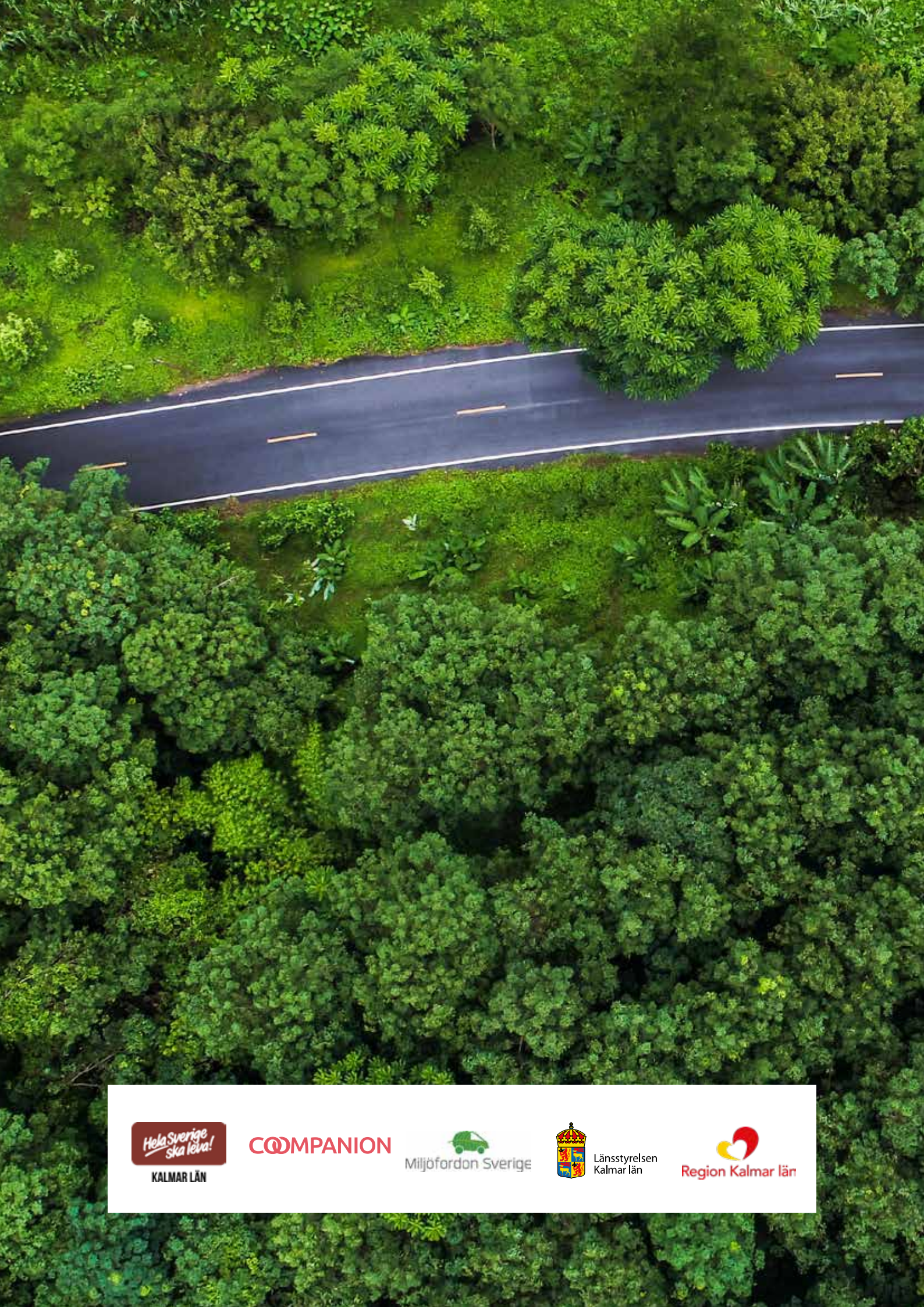
I viss omfattning skulle föreningen kanske även kunna ta banklån. Nackdelen med lån är dock att föreningen får betala ränta oavsett om verksamheten går med överskott eller inte. Vid förlagsinsats betalas bara ut insatsränta om föreningen redovisar vinst.

Vidare bör man ta ställning till om föreningens löpande verksamheten ska finansieras helt genom uthyrning av anläggningar eller om det ska vara genom en kombination, där föreningen även tar in laddningsintäkterna och sedan ersätter medlemmarna för tillhandahållen el. Båda varianterna bygger på en självkostnadsprincip, men i den senare kan viss utjämning mellan medlemmarnas risktagande tillämpas plus att föreningen styr över prisbilden mot slutkunden.

Som en vidare fundering gällande framtida scenarier kan man även fundera på frågan om stationsägare som redan själva äger laddstationer kan ansluta sig som medlem till föreningen? Få tillgång till föreningens varumärken och kanske betalfunktioner? Om det ska vara möjligt så bör man kunna ha en viss flexibilitet i affärsmodellen där exempelvis hyran kan slopas för dem som själva äger sin anläggning, men där de istället får ersättning för elförbrukningen. Härvid behöver man då ha en differentierad obligatorisk insats för den medlemskategorin.

Om föreningen med tiden växer och laddstationerna får en spridning över landet kan det finnas en viss poäng med att utveckla föreningen till att även öppna upp för konsumenterna/bilägarna som medlemmar. Medlemskortet kan skapa en lojalitet mot varumärket och många små insatser kan bidra till att stärka kapital för nyinvesteringar.

Sammanfattningsvis så kan man komma fram till att det ger ökade förutsättningar att säkerställa kostnadseffektivitet för investering i laddinfrastruktur vid samverkan mellan verksamheterna som har intresse för att laddinfrastruktur kommer upp i anslutning till deras verksamhet. Samverkan sker bäst i organiserad form och då är ett kooperativ lämpligt där flera olika upplägg och varianter är möjliga att anpassa till alla intressenters bästa.



COMPANION



BILAGA 1

IDENTIFIERADE INTRESSANTA LOKALISERINGAR
FÖR LADDINFRASTRUKTUR PÅ LANDSBYGDEN I
KALMAR LÄN & GLASRIKET

Nr	Lokalisering	Antal DC	Antal AC	Typ av lokaliserng	Adress, position	Kommun
1	Byxelkroks Golfklubb & stugor	2	6	Golfklubb	Per Nils väg 7, 387 75 Byxelkrok	Borgholm
2	Böda Sands Golfklubb	2	4	Golfklubb	380 75 Byxelkrok	Borgholm
3	Ölands Golfklubb	2	4	Golfklubb	Högby Torp 45, 387 71 Löttorp	Borgholm
4	Ekerum camping	4	8	Camping	Ekerumsvägen 31, 387 92 Brogholm	Borgholm
5	Lammet & Grisen	2	4	Restaurang	Hornvägen 35, 387 72 Löttorp	Borgholm
6	Kapelludden	2	6	Camping	Sandgatan 27, 387 21 Borgholm	Borgholm
7	Köpingbaden	2	6	Camping	Köpingevägen 23, 387 50 Köpingsvik	Borgholm
8	Klinta	2	6	Camping	Klinta Bodars väg 20, 387 52 Köpingsvik	Borgholm
9	Grönhags Camping	2	6	Camping	Skurkvarnsvägen 5, 387 50 Köpingsvik	Borgholm
10	Böda camping	2	6	Camping	Bödäsandsallén 11, 387 73 Löttorp	Borgholm
11	Lundegård Camping & Stugby	2	6	Camping	Lundegård 1, 387 96 Köpingsvik	Borgholm
12	Blå rör Camping	2	6	Camping	Sommarlovsvägen, 387 37 Borgholm	Borgholm
13	Gröndals camping	2	6	Camping	Köpingevägen 41, 387 50 Köpingsvik	Borgholm
14	Solliden/Slottsruinen	2	4	Besöksmål	Solidenvägen 5, 387 94 Borgholm	Borgholm
15	Drottning Victorias Hotell & Vilohem	2	6	Boende	Södra Vägen 2, 387 94 Borgholm	Borgholm
16	Emmaboda Golfkrog/golfklubb (Björketorp Drift AB)	2	6	Golfklubb	Kyrkogatan, 361 54 Vissefjärda	Emmaboda
17	Skrufs Glasbruk	2	4	Besöksmål	Kajvägen 4, 360 53 Skruv	Lessebo
18	Emmaboda Konst	2	4	Besöksmål	Nygatan 24, 361 30 Emmaboda	Emmaboda
19	Långasjö Vandrarhem	2	4	Boende	Kyrkvägen 39, 361 95 Långasjö	Emmaboda
20	Boda Glasbruk: The Glass Factory	2	4	Besöksmål	Storgatan 5, 361 97 Boda Glasbruk	Emmaboda
21	Knektagården, Hultsfred	2	6	Särskilt boende	Östra Långgatan 10, 577 91 Hultsfred	Hultsfred
22	Lindgården, Hultsfred	2	6	Särskilt boende	Aspedalsgatan 24, 577 32 , Hultsfred	Hultsfred
23	Emåbarens restaurang	2	2	Restaurang	Järnvägsgatan 5B, 570 81 Järnforsen	Hultsfred
24	Handlar'n Järnforsen (SH&T Victuals AB)	2		Matbutik	Storgatan 31, 570 81 Järnforsen	Hultsfred
25	Räven & Osten	2		Gårdsbutik	Lida, 577 77 Järnforsen (Lida)	Hultsfred
26	Hemgården, Målilla	2	6	Särskilt boende	Vetlandavägen 55, 577 73 Målilla	Hultsfred
27	ICA Nära Sundbergs	2		Matbutik	Blockvägen 4, 577 75 Mörlunda	Hultsfred
28	Lundagården, Mörlunda		6	Särskilt boende	Doktorsvägen 8, 577 75 Mörlunda	Hultsfred
29	Nära Dej Silverdalen (QHE Group AB)	2		Matbutik	Storgatan 60, 577 51 Silverdalen	Hultsfred
30	Klockargården, Vena	2	6	Särskilt boende	Skördevägen 6, 577 90 Vena	Hultsfred
31	Vena Bygdegård	2	4	Bygdegård	Kristdalavägen, 577 90 Vena	Hultsfred
32	Coop Konsum	2		Matbutik	Målillavägen 9, 577 71 Virserum	Hultsfred
33	ICA Nära Krysset	2		Matbutik	Södra Järnvägsgatan 22, 577 71 Virserum	Hultsfred
34	Ekliden, Virserum	2	6	Särskilt boende	Björkmossavägen 26 , 577 71 Virserum	Hultsfred
35	Tempo i Fågelfors	2		Livsmedelsbutik	Nygatan 13, 570 75 Fågelfors	Högsby
36	Coop i Berga	2		Livsmedelsbutik	Norra storgatan 8, 579 40 Berga	Högsby
37	Nära Dej i Fagerhult	2		Livsmedelsbutik	Kyrkvägen 10, 570 72 Fagerhult	Högsby
38	Ruda Livs	2		Livsmedelsbutik	Storgatan 51, 570 76 Ruda	Högsby
39	Aboda Klint	2	4	Naturresevat	S, Högsby	Högsby

Nr	Lokalisering	Antal DC	Antal AC	Typ av lokalisering	Adress, position	Kommun
40	Idrottshallen i Långemåla	2	4	Idrottshall	Långemåla	Högsby
41	Macken i Grönskåra	2	4	Drivmedelsmack	Pikaböl 15, 579 93 Grönskåra	Högsby
42	ICA Supermarket Stinsen	2		Matbutik	Mörevägen 22, 388 30 Ljungbyholm	Kalmar
43	Allans Livs	2		Matbutik	Tingshusvägen 6, 388 91 Vassmolösa	Kalmar
44	Centrum ÅVC/Mötesplats	2		Centrum	Bondebäcksvägen, 388 97 Halltorp	Kalmar
45	vid etableringen av nya livsmedelsbutiken	2		Ny matbutik	Tvärskog	Kalmar
46	ICA/biblioteket	2		Matbutik	Pårydsgatan 40, 388 50 Påryd	Kalmar
47	Badplats/camping, Vita sand	2	4	Camping	Vita sand, 388 94 Hagby	Kalmar
48	Ekenäs varv	2	4	Besöksmål	Skeppsvarvsgatan, 388 96 Ekenäs	Kalmar
49	Voxtorp Kyrka	2	4	Kyrka	Arbylund 102, 388 94 Vassmolösa	Kalmar
50	Naturreservat, Värnanäs		4	Naturreservat	Värnanäs egendom 101, 388 97 Halltorp	Kalmar
51	Binga Golf	2	4	Golfklubb	Stora Binga 117, 388 92 Ljungbyholm	Kalmar
52	Kalmar Golfklubb	2	6	Golfklubb	Värnsnäs vägen 20, 395 90 Kalmar	Kalmar
53	Grimsnäs Herrgård (S&M Markmann AB)	2	4	Boende	Grimsnäs Herrgård, 365 94 Skruv	Lessebo
54	Bergdala Glasbruk (Rogers Glashytta)	2	4	Besöksmål	Glasbruket Glasbruk, 360 51 Bergdala	Lessebo
55	Kosta Lodge	2	6	Boende	Stora Vägen 2, 360 52 Kosta	Lessebo
56	Grönåsens Älgpark	2	4	Besöksmål	Grönåsen 2, 360 52 Kosta	Lessebo
57	Orrefors Kosta Event	2	4	Besöksmål	Stora Vägen 75, 360 52 Kosta	Lessebo
58	Orrefors Kosta Boda	2	4	Besöksmål	Stora Vägen 91, 365 43 Kosta	Lessebo
59	Jungnerholmarna	2	4	Fiskecamp, strövområde, cafe, ställplats	Troilius väg 14, 380 52 Fliseryd	Mönsterås
60	Kronobäcks klosterruin		4	Klosterruin, strövområde	Kronobäck 102, 383 92 Mönsterås	Mönsterås
61	Timmernabbens camping	2	4	Camping	Varvsvägen 29, 384 72 Timmernabben	Mönsterås
62	Pataholms köping	2		Kultur, cafe	Pataholm, 384 92 Ålem	Mönsterås
63	Kronmunken	2	4	Hotell, godisfabrik	Timmernabbsvägen 2, 383 92 Mönsterås	Mönsterås
64	Ridhus, Blomstermåla	2	4	Ridhus	Norbavägen 30, 383 30 Blomstermåla	Mönsterås
65	Häradsvallen	2	4	Ridanläggning	Hagmarksvägen, 383 39 Mönsterås	Mönsterås
66	Stranda hembygdsgård	1	2	Hembygdsgård, museum	Kvarngatan 26, Box 148, 383 22 Mönsterås	Mönsterås
67	Garbriel keramik	2	2	Fabriksbutik, pizzeria	Strandavägen 62, 384 71 Timmernabben	Mönsterås
68	Hamnen	2	4	Småbåtsahamn, ställplats mm	Inre hamnen, 383 22 Mönsterås	Mönsterås
69	Vattenpalatset	2	4	Simhall	Torggatan 11, 383 31 Mönsterås	Mönsterås
70	Preem i Ålem	2		Bensinmack	Alsteråvägen 1, 384 40 Ålem	Mönsterås
71	Ristomta		6	Bussknutpunkt	E22, Ålem	Mönsterås
72	Stationen Blomstermåla		4	Buss/tågknutpunkt	384 30 Blomstermåla	Mönsterås
73	Mönsterås Golfklubb	2	4	Golfklubb	Mönsterås	Mönsterås
74	Rastplats Emån	2		Rastplats, Emån	E22, 383 91 Mönsterås	Mönsterås
75	Oknö camping	2	4	Camping	Oknövägen 12, 383 92 Mönsterås	Mönsterås
76	Långehällsområdet		2	Friluftsområde	Långehäll, 384 30 Blomstermåla	Mönsterås
77	Ölands södra udde, Långe Jan, Ottenby fågelstation,, ottenby naturum, restaurang fågel blå	4	8	Besöksmål	Ottenby, Stenhusa Gård, Lilla Brunneby 106, 386 62 Mörbylånga	Mörbylånga

Nr	Lokalisering	Antal	Antal	Typ av lokaliserng	Adress, position	Kommun
		DC	AC			
78	Eketorps borg	2	4	Besöksmål	Eketorps fornborg, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
79	Degerhamns hamn	2	2	Besöksmål	Södra Möcklebyvägen 42, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
80	Grönhögens hamn	2	2	Besöksmål	Fiskaregränd 3, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
81	Grönhögens golf	2	6	Besöksmål	Golfvägen 1, 380 65 Degerhamn	Mörbylånga
82	Gräsgårds hamn, Gräsgårds hamnförening	2	4	Besöksmål	Gräsgårds fiskehamn 303, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
83	Naturbokhandeln Stenåsa/ Stenhusa krog	2	4	Besöksmål	Lilla Brunneby 106, 386 62 Mörbylånga	Mörbylånga
84	Bläsinga hamn, Bläsinga hamnkrog, Hamnförening/båtklubb, Ställplatser	2	8	Besöksmål	Bläsinga Hamn 293, 386 96 Färjestaden	Mörbylånga
85	Capellagården, Bo Pensionat, skola med utställning, butik, cafe mm	2	6	Besöksmål	Vicklebybygata 25, 386 93 Färjestaden	Mörbylånga
86	Station Linné	2	4	Besöksmål	Ölands Skogsby 161, 386 93 Färjestaden	Mörbylånga
87	Arontorps kroppkakor	3		Besöksmål	Torslunda 102, 386 96 Färjestaden	Mörbylånga
88	Färjestadens hamn	2	4	Besöksmål	Södra hamnplan, Färjestaden	Mörbylånga
89	Ölands djurpark	4	12	Besöksmål	Djurparksvägen 1, 386 90 Färjestaden	Mörbylånga
90	Saxnäs Golf	2	6	Besöksmål	Saxnäs 303, 386 95 Färjestaden	Mörbylånga
91	ICA Grönhögen	2	4	Mataffärer	Hamnvägen 6, 380 65 Degerhamn	Mörbylånga
92	Kvarnkrogen Grönhögen	2		Mataffärer	Eketorpsvägen 1, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
93	ICA Mörbylånga	2	4	Mataffärer	Köpmangatan 21, 380 62 Mörbylånga	Mörbylånga
94	Swedish Agro	2		Mataffärer	Köpmangatan 23, 380 62 Mörbylånga	Mörbylånga
95	ICA Almér's, tre butiker och kvarnkungen	2	6	Mataffärer	Björnhovda 116, 386 35 Färjestaden	Mörbylånga
96	Norrgårdens grönsaker	2	4	Gårdsbutiker	Ventlinge 102, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
97	Stenladan Algutsrum	2		Gårdsbutiker	Algutsrum 208, 386 90 Färjestaden	Mörbylånga
98	Möckelmossen		4	Badstränder, naturområden	GPS: 56.52804, 16.51992	Mörbylånga
99	Nunnedalen		4	Badstränder, naturområden	WGS84 DD (lat, long) 56.54817, 16.44171	Mörbylånga
100	Lökenäs strand		4	Badstränder, naturområden	Prästviksvägen 21, 386 95 Färjestaden	Mörbylånga
101	Klevabadet		4	Badstränder, naturområden	56.54869, 16.39080	Mörbylånga
102	Näsbybadet		4	Badstränder, naturområden	WGS84 DD (lat, long) 56.24936, 16.48443	Mörbylånga
103	Parboäng naturturism/stranden	2	4	Boenden	Parboäng naturturism, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
104	Ottenby vandrarhem och campin	2	4	Boenden	Ottenby 106, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
105	Drottning Öda	2	4	Boenden	Össby 208, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
106	Gammalsbygården	2	4	Boenden	Gammalsby 114, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
107	Mellby Ör in	2	4	Boenden	132 Mellby, 386 64 Degerhamn	Mörbylånga
108	Allégården	2	4	Boenden	Kastlösa Bygata 2, 386 61 Mörbylånga	Mörbylånga
109	Stenåsa stugor och camping	2	4	Boenden	Slagerstad, 386 62 Mörbylånga	Mörbylånga
110	Stora frögården	2	4	Boenden	Stora Frögårdsvägen 12, 386 60 Mörbylånga	Mörbylånga
111	Strandnära	2	4	Boenden	Dansbanevägen 3, 386 60 Mörbylånga	Mörbylånga
112	Eksgården/Gårdby cafe	2	4	Boenden	Gårdby 149, 386 92 Färjestaden	Mörbylånga
113	Möllstorps camping/stranden	2	4	Boenden	Turistvägen 14, 386 33 Färjestaden	Mörbylånga
114	Haga park/strand/Surfcenter	2	4	Boenden	Campingvägen 2, 386 60 Mörbylånga	Mörbylånga
115	Eriksöre camping/strand	2	4	Boenden	Semestervägen, 386 93 Färjestaden	Mörbylånga
116	Saxnäs camping/strand	2	8	Boenden	Södra Saxnäsvägen 16, 386 95 Färjestaden	Mörbylånga
117	Sandviks camping/Ställplats/strand	2	4	Boenden	Årsvik 102, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga

Nr	Lokalisering	Antal	Antal	Typ av lokaliserng	Adress, position	Kommun
		DC	AC			
118	Eriksöre	2		Rastplatser	Kråketorp 104, 386 93 Färjestaden	Mörbylånga
119	Resmo	2		Rastplatser	Kvarnbackegatan 12, 386 60 Mörbylånga	Mörbylånga
120	Albrunna/maturreservat/ Handelsträdgård	2		Rastplatser	Albrunna 151, 386 63 Degerhamn	Mörbylånga
121	Kvinneby	2		Rastplatser	Norra Kvinneby 102, 386 62 Mörbylånga	Mörbylånga
122	Eksgården/Boende	2		Rastplatser	Gårdby Eksgården 302, 386 92 Färjestaden	Mörbylånga
123	Idehultet	2		Rastplatser	Idehultet, Väg 136, 386 95 Färjestaden	Mörbylånga
124	Hotell Skansen Färjestaden	2	6	Boende	Tingshusgatan 1, 386 30 Färjestaden	Mörbylånga
125	Målerås Glasbruk	2	4	Besöksmål	Mackamålavägen 7, 382 76 Målerås	Nybro
126	Orranäs Bruk	2	4	Besöksmål	Bruksområdet 1, 382 71 Orrefors	Nybro
127	Glasriket Älgpark	2	4	Besöksmål	Långa slät 314, 382 96 Nybro	Nybro
128	Café Hos Oss (Lisa&Nina Café och Bistro)	2	4	Café	Pukebergarnas väg 24, 382 34 Nybro	Nybro
129	Örsjö station	2	4	Station	382 97 Örsjö	Nybro
130	Nybro station	2	4	Station	382 30 Nybro	Nybro
131	Handelsområde - vid ÖB	4	8	Handelsområde	Norra vägen 2, 382 37 Nybro	Nybro
132	Handelsområde - Skruben vid Dollarstore	2	4	Handelsområde	Skruvens väg 4, 382 45 Nybro	Nybro
133	Svartbäcksmåla	1	4	Naturreservat	Svartbäcksmåla 305, 382 34 Nybro	Nybro
134	Kvantum	2	6	Matbutik	Bangatan 4, 382 40 Nybro	Nybro
135	Pukeberg	2	4	Besöksmål	Pukebergarnas väg 59, 382 34 Nybro	Nybro
136	Örsjö vandringsled		4	Besöksmål	Nybrovägen 6, 382 90 Örsjö	Nybro
137	Orranässjön	2	4	Besöksmål	Tikaskruv 304, 380 40 Orrefors	Nybro
138	Alsterbro vid Hindsjön		4	Besöksmål		Nybro
139	Nybro Golfklubb	2	6	Golfklubb	Krukebo 110, 382 92 Nybro	Nybro
140	Restaurang Fenix	2		Restaurang	Bälö 1, Solstadström, 593 97 Blankaholm	Oskarshamn
141	Mörtfors Folkets hus Mörtfors samhällsförening	2	4	Samlingslokal,	Mörtfors, 572 96 Fårbo	Oskarshamn
142	Valborgs i Klintemåla	2	4	Gästhamn/ servicebutik/café	Klintemåla 12, 572 95 Figeholm	Oskarshamn
143	Krokshultsgården	1	4	Samlingslokal/ vandningsled	Krokshult 1, 572 97 Kristdala	Oskarshamn
144	Bråbogården		4	Samlingslokal + vandningsled/ B&B/café	Vägby, 570 91 Kristdala	Oskarshamn
145	Breges Bensin AB	2	4	Bensinmack/ rastplats	Stora vägen 20, 579 91 Berga	Oskarshamn
146	Oskarshamns GK	2	6	Golfbana	Skorpetorp, 572 93 Oskarshamn	Oskarshamn
147	Figeholm, tätort/serviceort. Alt 1. Coopbutiken Alt 2. I gästhamnen Alt 3. Allmän samlingslokal - Höganäsloken	2	6	Matbutik	Ågatan 15, 572 95 Figeholm	Oskarshamn
148	Stensjö by, besöksmål	2	4	Kulturresevat	Stensjö, 572 92	Oskarshamn
149	Misterhult Träffpunkt	2	4	Besöksmål	Hultgårdsvägen 7A, 572 95 Figeholm	Oskarshamn
150	Figeholm Golf & Country Club		4	Golfbana	Rallarevägen 22B, 572 95 Figeholm	Oskarshamn
151	Möre Golfklubb	2	4	Golfbana	Söderåkra-eket Golfklubb, 385 97 Söderåkra	Torsås
152	Dalskärs camping	2	4	Boende	Dalskärsvägen 11, 385 40 Bergkvara	Torsås
153	Stufvenäs Gästgiveri	2	4	Restaurang & boende	Stufvenäsvägen 1, 385 97 Söderåkra	Torsås

Nr	Lokalisering	Antal DC	Antal AC	Typ av lokaliserng	Adress, position	Kommun
154	Möre Hotell Bad & Bistro	2	4	Restaurang, boende	Motellvägen 1, 385 51 Söderåkra	Torsås
155	Skeppeviks Camping	2	8	Hamn, camping	Björkenäs skäppevik 104, 385 98 Bergkvara	Torsås
156	Vandrahemmet i Bergkvara	2	4	Boende	Storgatan 66, 385 40 Bergkvara	Torsås
157	Handelsplats Åseda	2	4	Handelsområde	Eriksgatan 12, 364 30 Åseda	Uppvidinge
158	Vidinge Gård	2	4	Besöksmål med boende	364 95 Älghult	Uppvidinge
159	Persson & Persson	2		Besöksmål	Ösjöbol 5, 364 33 Åseda	Uppvidinge
160	Ramkvilla Golfklubb		4	Golfbana	Torpvägen 3, 574 74 Ramkvilla	Uppvidinge
161	Djursdala Djursdala kyrka/Djursdala skola, Djursdala by, fotbollsplanen/ crossektionens lokal vid Dalavallen, Betels lokal, Stjärneviksbadet	2	6	Besöksmål	Djursdala kyrka, 598 72 Södra Vi	Vimmerby
162	Frödinge Frödinge Bygdegård, ICA Nära	2	4	Matbutik	Västerviksvägen 1, 598 95 Vimmerby	Vimmerby
163	Gullringen Boklok, Handlarn	2	4	Matbutik	Centrumgatan 4, 598 73 Gullringen	Vimmerby
164	Locknevi Hembygdsgården		2	Hembygdsgård	Locknevi församling 207, 598 94 Vimmerby	Vimmerby
165	Astrid Lindgren Värld	6	12	Besöksmål	598 85, Vimmerby	Vimmerby
166	Pelarne Bullerbyn, Sevedestorp, Träffpunkt Körsbärskullen	2	6	Besöksmål	Sevedestorp 133, 598 97 Mariannelund	Vimmerby
167	Rumskulla, Katthult	2		Besöksmål	598 92, Katthult	Vimmerby
168	Storebro, ICA Nära, Idrottsplatsen	2	4	Matbutik	Torgrundan 1, 598 70 Storebro	Vimmerby
169	Södra Vi, ICA Nära, Brunnsparken	2	4	Matbutik	Norra storgatan 7, 598 71 Södra Vi	Vimmerby
170	Tuna Tuna Torg, Virum Älgpark, Solgläntans äldreboende, Tuna skola/idrottshallen	2	6	Besöksmål	Stationsgränd 1, 598 96 Vimmerby	Vimmerby
171	Tobo Golfklubb	2	4	Golfbana	Fredensborg 133, 598 91 Vimmerby	Vimmerby
172	Vimmerby Golfklubb	2	4	Golfbana	Ulriksdalsvägen 21, 598 30 Vimmerby	Vimmerby
173	Två äldreboenden i Hjorted	4	6	Äldreboenden	Oskarshamnsvägen 10, 590 91 Hjorted	Västervik
174	Äldreboende i Ankarsrum	2	4	Äldreboenden	Kungsvägen 33, 593 70 Ankarsrum	Västervik
175	Äldreboende Överum	2	4	Äldreboenden	Bruksgatan 7, 594 72 Överum	Västervik
176	Äldreboende Edsbruk	2	4	Äldreboenden	Rävkullegatan 2, 590 98 Edsbruk	Västervik
177	Äldreboende Loftahammar	2	4	Äldreboenden	Guldknappsvägen 4, 594 70 Loftahammar	Västervik
178	Två Äldreboenden Gamleby (Erneborg och Hagnäsgården).	2	6	Äldreboenden	Hagnäsvägen 21, 594 31 Gamleby	Västervik
179	Ica Nära Ukna	2	2	Matbutik	Åtvidabergsvägen 2, 590 98 Edsbruk	Västervik
180	Coop Edsbruk	2	2	Matbutik	Uknäsvägen 36, 594 75 Edsbruk	Västervik
181	Odensvi Lanthandel	2	2	Matbutik	Kyrksjövägen 2, 594 94 Gamleby	Västervik
182	Tant Gul Livs och catering	2	2	Matbutik	Solgården, 593 76 Blackstad	Västervik
183	Butiken i Gunnebo AB (Matöppet Gunnebo)	2	2	Matbutik	Ringvägen 1C, 593 74 Gunnebo	Västervik
184	Nära dej Hjorted	2	2	Matbutik	Nedre Torget 4, 593 97 Hjorted	Västervik
185	Lars Linné försäljning (Blankaholms lanthandel)	2	2	Matbutik	Oskarshamnsvägen 4, 593 73 Hjorted	Västervik
186	Butiken i Totebo (Tempo Tuna)	2	2	Matbutik	Hagavägen 13B, 590 92 Totebo	Västervik
187	Gränsö slott	2	4	Besöksmål	Gränsövägen, 593 92 Västervik	Västervik
188	Charlies gatukök, Verkeback (längs E22)	2		Matställe	Västrumsvägen 1, 593 96 Västervik	Västervik

Nr	Lokalisering	Antal	Antal	Typ av lokaliserng	Adress, position	Kommun
		DC	AC			
189	Loftahammars golfklubb	2	4	Golfbana	Guldknappsvägen 6, 590 95 Loftahammar	Västervik
190	Tättö Havsbad och camping	2	4	Camping	Tättövägen 50, 590 95 Loftahammar	Västervik
191	Hallmare havsbad och camping	2	4	Camping	Stor sand, 590 95 Loftahammar	Västervik
192	Björnsholms bed & breakfast	2	4	Boende	Åstugegatan 1, 594 93 Gamleby	Västervik
193	Nya Almviks café (längs E22)	2	4	Café	Affärshuset 1, 593 95 Västervik	Västervik
194	Långsjöns stugor och camping	2	4	Camping	Fagersand 2, 593 71 Ankarsrum	Västervik
195	Lunds by	2	4	Besöksmål	Gladhammar Gläntan, 593 96 Västervik	Västervik
	(Gladhammars hembygdsförening)					
196	Rastplats Botorpsström	2	4	Rastplats	E22, Västervik	Västervik
197	Totebo gård HB	2	4	Gårdsförsäljning	Industrivägen 2, 590 92 Totebo	Västervik
198	Matstället Fenix, Bälö	2	4	Matställe	Bälö 1 Solstadsström, 593 97 Blankaholm	Västervik
199	Östra Skälö Restaurang	2	4	Restaurang	Östra Skälö 4, 590 93 Gunnebo	Västervik
200	Hallingeberg, Nyhults goda hantervk	2	4	Besöksmål	Lilla Spånga Nyhult, 593 71 Ankarsrum	Västervik
201	KustCamp Gamleby	2	6	Besöksmål	Hammarsvägen 10, 594 32 Gamleby	Västervik
202	Gudingebadets camping	2	6	Camping	Gudingebadet Lofta, 594 93 Gamleby	Västervik
203	Bjursunds familjecamping	2	6	Camping	590 95 Gamleby	Västervik
204	Skärgårdsterminalen Loftahammar eller turistbyrån Sweeds Loftahammar	2	4	Hamn	Bjursundsvägen 62, 590 95 Loftahammar	Västervik
205	Hjorteds mopedmuseum	2	4	Besöksmål	Falsterbovägen 20, 593 73 Hjorted	Västervik
206	Toven i Västrum	2	4	Badplats	593 74 Gunnebo	Västervik
207	Kyrksjöbadet i Odensvi	2	4	Badplats	Odensvi	Västervik
208	Såduggen i Överum	2	4	Badplats	590 96 Överum	Västervik
209	Storsjön i Edsbruk	2	4	Badplats	Hembygdsvägen, Edsbruk	Västervik
210	Lysingsbadets Golfklubb	2	4	Golfbana	593 52 Västervik	Västervik
211	Västerviks Golfklubb	2	4	Golfbana	593 38 Västervik	Västervik
		400	800			

BILAGA 2 ANSÖKAN OM INVESTERINGSSTÖD TILL KLIMATKLIVET

Projektbeskrivning: Investering Ladda hela Kalmar län & Glasriket
– 211 lokaliseringar för etablering av laddinfrastruktur (utdrag av ansökan)

UPPGIFTER OM SÖKANDE

Namn på organisation: Runes Bensin- och Oljeimport AB

Välj län: Kalmar

Välj kommun:

Västervik, Vimmerby, Borgholm, Mörbylånga, Torsås, Nybro, Emmaboda, Hultsfred, Mönsterås, Oskarshamn, Högsby, Kalmar, Lessebo och Uppvidinge

Åtgärdsrubrik:

Investering Ladda hela Kalmar län & Glasriket

BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN

Åtgärden omfattar uppförandet av laddinfrastruktur i hela Kalmar län & Glasriket. Det sker genom ett utvecklat koncept med både DC och AC laddning anpassat för landsbygd, turism och besöksnäring. 211 lokaliseringar har identifierats i en kartläggning i ett projekt med namn just Ladda hela Kalmar län & Glasriket. Samverkan och intresse finns med identifierade lokaliseringar. Att infrastrukturen byggs upp och etableras i hela landet är avgörande om de nationella likväl lokala såväl som regionala mål ska kunna nås om en omställning till en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030. Det handlar även om att möjliggöra för elbilsägare att ta sig till och från olika lokaliseringar och attraktioner. Därav är det viktigt att framförallt besöks- och turismnäringar tänker och ligger i framkant för att långsiktigt överleva genom att deras kunder/besökare kan ta sig till och från deras näringsverksamheter. Totalt handlar det om 211 lokaliseringar med i genomsnitt 2 DC laddare (20–25 kW) och 4 laddboxar med AC (11 kW) – detta ger 400 laddpunkter med DC (20–25 kW CCS) och 800 laddpunkter med AC (11 kW Typ 2). Det tillhör inte besöks- eller turismnäringar eller andra landbyggsaktörers ordinarie verksamhet att etablera laddinfrastruktur. Inte heller att driva den över tid vilket är en viktig del för att få etablerad laddinfrastruktur att fungera över tid. I Kalmar län och Glasriket har ett upplägg skapats genom att en intresserad och engagerad drivmedels- och energiaktör samordnar genomförandet och etablerar laddinfrastrukturen. Detta sker i samverkan med verksamheterna på de olika lokaliseringarna där laddinfrastrukturen etableras. Detta syftar till att skapa en utvecklad samverkan över tid där insyn och delaktighet är nyckelord. För den långsiktiga driften och funktionen diskuteras någon form av gemensam organisation som ett kooperativ för att tillsammans säkerställa långsiktighet längre än förväntad livslängd på 15 år. Affärsmodell för den långsiktiga driften har också studerats och utvecklats i förstudien Ladda hela Kalmar län & Glasriket vilket bygger på att löpande kostnader styrs utifrån en fördelning av löpande intäkter. Runes Bensin & Oljeimport kommer samordna utvecklingen för att säkerställa bl.a. långsiktighet och kostnadseffektivitet. Alla verksamheter är med och finansierar den inledande etableringen för den del som inte täcks av stöd. Åtgärdsägaren står dock som garant för att hela investeringen kommer på plats gentemot Naturvårdsverket och Klimatklivet, vilket sker genom företagets egna kapital.

Genom att utöka infrastrukturen med anpassad laddning av elfordon publikt i hela Kalmar och Glasriket för både semisnabb laddning (DC 20–25 kW) och möjlig forcerad/snabbare normalladdning (AC 11 kW) tillgängliggörs förnybara drivmedel / grön energi till fler bilister, vilket minskar det fossila beroendet som idag är mycket stort i transportsektorn. Uppförandet av den tilltänkta laddinfrastrukturen med 1200 laddpunkter bedöms minska klimatpåverkande utsläpp med 3 841 321 kg CO₂-ekvivalenter per år. Genom att tillgängligheten för förnybara drivmedel ökar uppnås även en marknadsbyggande effekt, en förutsättning för att vi ska nå prioriteringen fossiloberoende fordonsflotta 2030 både nationellt såväl som lokalt och regionalt.

Det är viktigt att laddinfrastrukturen byggs ut i hela Sverige om vi ska lyckas i omställningen till en fossiloberoende fordonsflotta. Dels är det viktigt för alla de som bor och verkar på landsbygden/mindre orter och dels är det viktigt för att alla som har elbil ska kunna använda den i hela Sverige, vilket inkluderar klimatsmarta resor till och från besöks, turismmål, landsbygden. Investeringar på landsbygden bedöms ofta viktiga ur ett samhällsperspektiv samtidigt som det ofta innebär ett mindre underlag ur ett finansieringsperspektiv jämfört med motsvarande lokaliseringar i större orter. I Kalmar län har ett unikt upplägg skapats genom att en förstudie genomförts där det framkommer ett behov av statligt investeringsstöd på minst 70% vilket söks via Klimatklivet. Det är också rimligt med denna nivå sett till att det går att få 70% i investeringsstöd vid etablering av bl.a. lika viktig samhällsinfrastruktur som biogasmackar. Vidare motiveras stödnivån till investeringskostnaden med att det finns ett genomtänkt nytt upplägg för finansiering av drift/övervakning/underhåll, service, samordning, support, betalsystem/

transaktioner och el. Detta gör att man skapat ett långsiktigt hållbart upplägg där investering och kommande löpande kostnader är finansierade över investeringens hela livslängd. Detta upplägg möjliggör därmed på ett unikt sätt att skapa etablering av infrastruktur i större skala även på landsbygden med tillhörande viktiga turism- och besöksverksamheter på ett hållbart sätt dit det skapas möjlighet att ta sig på ett klimatsmart sätt.

Generellt om laddinfrastrukturen

Laddinfrastrukturen kommer att placeras enligt lokaliseringar i bilaga. Laddstationernas placeringar kompletterar varandra för att täcka hela Kalmar län med fokus på anpassade laddningsmöjligheter i anslutning till flertalet av länets besöks- och turismverksamheter. Baserat på den strategiska lokaliseringen så är det troligt att det i närstående tid kommer finnas behov av mer än en laddare, därav är det rimligt att sätta upp två direkt. Med en infrastruktur med stor tillgänglighet på plats driver det samtidigt utvecklingen snabbare.

Gemensamt/kompatibelt betalningssystem kommer att installeras vilken möjliggör att de är öppna och tillgängliga dygnet runt eller enligt verksamheternas öppettider.

Denna åtgärd skulle medföra en ökad tillgänglighet att tanka förnybart för offentliga organisationer, företag och privatpersoner, något som är kritiskt om vi ska nå målen om en fossiloberoende fordonsflotta, nettonollutsläpp 2050 (2045) samt de lokala miljömålen. Den ökade tillgängligheten genom fler publika laddpunkter möjliggör också för förändringar i kravställningar i upphandlingar av både transporter och fordon, vilket kan påverka en lång rad aktörer att ställa om till en fossilfri fordonsflotta. På motsvarande sätt påverkas förutsättningarna vid upphandling när det gäller elfordon och tillgång på en heltäckande laddinfrastruktur i länet.

Prognos kostnad (kr)

63 300 000

Åtgärdens investeringskostnader (kr)

Tabell om årliga investeringskostnader

211 lokaliseringar x 300 000 kr = 63,3 Mkr

Budgetpost/År	2021	2022	Totalt
Personal	0	0	
Externa tjänster	23 737 500	7 912 500	31 650 000
Investeringar, utrustning & material	23 737 500	7 912 500	31 650 000
Totalt	47 475 000	15 825 000	63 300 000

FINANSIERING AV INVESTERINGSKOSTNADER (KR)

Egen finansiering från stödmottagaren och samarbetsparter/extern (kr)

18 990 000

Sökt stöd från Klimatklivet (kr)

44 310 000

Ange, i hela procent, hur stor andel av åtgärdens totala kostnader stöd söks för 70

BILAGA 3 PRESSMEDDELANDE

LADDINFRASTRUKTUR FÖR ELBILAR – ÄVEN PÅ LANDSBYGDEN!

”Ladda hela Kalmar Län & Glasriket” arbetar för att man ska kunna ladda publikt även utanför tätorterna.

Coompanion Kalmar Län, Hela Sverige Kalmar Län, Miljöfordon Sverige, Länsstyrelsen och Region Kalmar Län har tillsammans undersökt hur infrastrukturen för elbilsladdning även ska nå landsbygden.

- Elbilsflottan växer enormt snabbt och dagens 10.000 laddpunkter i Sverige, kommer att behöva utökas till uppemot 250.000 stycken bara inom några år, säger Jonas Lööf på Miljöfordon Sverige. Vi fokuserar på att hitta lämpliga platser på landsbygden, naturliga stopp för bilister där laddning borde vara möjlig och i nuläget har vi identifierat runt 200 sådana platser i Kalmar län & Glasriket.
- Coompanion arbetar med att ta fram en affärsmodell och ett finansieringsupplägg som ska passa landsbygden. Kalmar län är först ut i Sverige med detta och Ewa Engdahl märker redan ett stort intresse från andra delar av landet.
- Genom en infrastruktur med laddstolpar i hela regionen ges landsbygdens aktörer möjlighet att utveckla sin plats och öka möjligheten till inkomster. Weronica Stålered på Hela Sverige ska Leva i Kalmar län ser då att man tillsammans med olika besöksmål kan skapa slingor så att besökare kan upptäcka nya attraktiva platser på sin resa och samtidigt ladda sin elbil.

KONTAKT:

Jonas Lööf, Miljöfordon Sverige,
Telefon: 0706-550771, E-post: jonas@miljofordonsverige.se

Ewa Engdahl, Coompanion Kalmar Län,
Telefon: 070-6587323, Epost: ewa.engdahl@coompanion.se

Weronica Stålered, Hela Sverige Kalmar Län,
Telefon: 0471-249013, E-post: weronicastalered@gmail.com

BILAGA 4 HEMSTÄLLAN NATURVÅRDSVERKET KLIMATKLIVET ANGÅENDE HÖGRE STÖDNIVÅ

BREV / HEMSTÄLLAN TILL NATURVÅRDSVERKET AVSEENDE FÖRÄNDRAD STÖDNIVÅ I FÖRORDNING (2015:517) OM STÖD TILL LOKALA KLIMATINVESTERINGAR

Angående stödnivå till etablering av publik laddinfrastruktur i allmänhet och på landsbygden i synnerhet. Runes Bensin & Oljeimport AB, som en del i ett regionalt samverkansinitiativ Ladda hela Kalmar län och Glasriket, har ansökt om investeringsstöd inom Klimatklivet för etablering av laddinfrastruktur på 211 lokaliseringar (som identifierats som intressanta enligt kartläggning/förstudie i regionens 14 kommuner) på landsbygden i Kalmar län och Glasriket. På varje lokalisering avses sex laddpunkter i genomsnitt att etableras vilket ger totalt 1200 laddpunkter. Grundinvesteringen hamnar på i storleksordningen 300 000 kronor i genomsnitt per lokalisering eller totalt 63 300 000 kronor för identifierad satsning på landsbygden i Kalmar län och Glasriket. I det förberedande arbetet (kartläggning/förstudie inkl analyser) som gjorts inför denna ansökan så framkommer att en stödnivå på minst 70 procent från Klimatklivet (statligt stöd) för etablering av laddinfrastruktur på landsbygden i större skala kommer att behövas. Av denna anledning har 70 procent i stödnivå ansökts om för denna åtgärd som har diarienummer KKL-07830-2020 (Naturvårdsverket, Klimatklivet). Vidare är värt att nämna att löpande driftskostnader (ej stödberättigade inom Klimatklivet) inte är oviktiga i sammanhanget. Att lönsamheten för publik laddinfrastruktur är en utmaning är inget nytt, speciellt påtagligt är detta de första åren när tankade/laddade volymer inte nått full kapacitet. Det senare indikerar också behovet av en högre stödnivå till själva grundinvesteringen. För att säkerställa ett hållbart upplägg för publik laddinfrastruktur på landsbygden över tid har i genomförd kartläggning/förstudie inför ansökan även en anpassad finansierings- och affärsmodell (som tar hänsyn till både grundinvestering samt framtida löpande driftskostnader) utvecklats. Nyckelord här är samverkan och kostnadseffektivitet. Önskas mer information och detaljer kring den långsiktiga lönsamheten samt framarbetad finansierings- och affärsmodell för publik laddinfrastruktur på landsbygden kan komplettering gärna ske med ett sådant underlag.

Närmare hälften av alla bilar i Sverige kan vara laddbara om tio år enligt bl.a. rapport från Stockholms handelskammare. Då skulle i så fall även antalet laddpunkter behöva öka från dagens 10 300 till 260 000 för att ligga i linje med EUs rekommendationer. Detta är en enorm utveckling som även gör det viktigt att säkerställa att den kan ske i hela landet inklusive på landsbygden med stor andel turism- och besöksnäring.

Vi är medvetna om att nuvarande förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar anger maximalt 50 procent i stödnivå för etablering av laddinfrastruktur. Vi är också medvetna om att förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar inledningsvis (bl.a. år 2015-2016) inte hade någon gräns utan att det var möjligt (utifrån statsstödsregler) att få 100 procent i stöd för etablering av bl.a. laddinfrastruktur men även för andra åtgärder. Detta vittnar om att det är möjligt med högre stödnivå än dagens om så anses behövas. Trafikverkets stöd på upp till 100 procent i statligt stöd för etablering av snabbbladdningsinfrastruktur längs det större vägnätet på så kallade utpekade vita fläckar, vittnar också om att det är möjligt med högre stödnivå för publik laddinfrastruktur än den som anges i nuvarande förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

Förutom att stödnivån för laddinfrastruktur inom Klimatklivetförordningen har justerats nedåt till dagens nivå på 50 procent har olika typer av laddinfrastruktur exempelvis icke publik laddinfrastruktur på arbetsplatser brutits ut och omfattas inte längre av stöd inom Klimatklivet. Även hemmaladdning hanteras utanför Klimatklivet, vilket gör att stora volymer av laddinfrastruktur numer inte är en del av Klimatklivet. Med mindre volymer som omfattas inger det förbättrade förutsättningar till det positiva i avseendet att justera stödnivån inom Klimatklivet till publik laddinfrastruktur i allmänhet och som etableras på landsbygden i synnerhet.

Med anledning av ovan skulle vi önska att Naturvårdsverket gör en översyn av nuvarande förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och överväger åtminstone motsvarande stödnivå för publik laddinfrastruktur som idag är möjligt för exempelvis biogasmackar på 70 procent. Vi vet att det är möjligt med upp till 100 procent i stöd (inom gällande stadstödsregler) om så anses befogat/behövas vilket framgår av ovan beskrivning. En högre stödnivå för publik laddinfrastruktur än nuvarande 50 procent, kan motiveras av olika skäl, men i synnerhet om man finner det viktigt med en klimatomställning i hela landet vilket förutsätter både strategisk och storskalig uppbyggnad av publik laddinfrastruktur och dito för förnybara drivmedel även på landsbygden. Detta är även viktigt om alla bilister med elbilar ska kunna röra sig/ta elbilen på resa i hela Sverige inkl besöka landsbygden. Vi vet sedan tidigare att det krävs extra åtgärder och engagemang för att få till erforderlig utveckling även på landsbygden. Exempelvis 40-talets ca 4000 elföreningar som möjliggjorde utbyggnad av och tillgång till elförsörjning på landsbygden, även nutidens bredbandsföreningar mm vittnar om detta behov.

Med förhoppning om en positiv handläggning av denna förfrågan och ett intresse för att förstärka möjligheterna till storskalig etablering av publik laddinfrastruktur även på landsbygden.

NN

NN