



En optimerad och elektrifierad fordonsflotta för Malmö stads verksamheter

Utredning gällande Malmö Leasings framtida roll samt organisations- och finansieringsförslag för en effektiv utbyggnad av laddinfrastruktur

Stadskontoret
Omvärld och näringsliv

Upprättad: 2022-05-18
Version: 3
Ansvarig: Joakim Iveroth



Innehållsförteckning

1	Inledning.....	6
1.1	Bakgrunden till uppdraget	6
1.2	Utredningens genomförande	10
1.3	Läsanvisning	11
2	Deluppdrag - Rätt förutsättningar för Malmö Leasing.....	12
2.1	Nulägesbild och problemformulering	12
2.2	Omvärldsanalys och målbild.....	13
2.3	Utredningens slutsatser och förslag	14
3	Deluppdrag - Laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheter.....	17
3.1	Nulägesbild och problemformulering	18
3.2	Omvärldsanalys och målbild.....	18
3.3	Utredningens slutsatser och förslag	19
3.3.1	Malmö Leasing - Utrullning av laddinfrastruktur utifrån en handlingsplan	21
3.3.2	Parkeringsoperatören – val av finansieringsmodell centralt.....	22
3.3.3	Fastighetsägarna – nyckelroll i utrullningen av laddplatser.....	24
3.3.4	Stadens verksamheter – bekymmersfritt att beställa elbil	24
4	Konsekvensanalys	27

Sammanfattning

Stadskontoret har tillsammans med Malmö Leasing (MLAB), Parkering Malmö serviceförvaltningen och miljöförvaltningen, på uppdrag av kommunstyrelsen, utrett följande två frågor.

1. Hur kan Malmö Leasing reformeras för att ge bolaget rätt förutsättningar att strategiskt arbeta för en effektiv och optimerad fordonsflotta och därmed bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan från Malmö stads transporter?
2. Hur bör ansvarsfördelning och finansiering ordnas vad gäller installation och drift av laddplatser för Malmö stads verksamheter, för att bidra till en större andel elfordon?

I tabell 1 nedan presenteras utredningens förslag på åtgärder för att dels ge Malmö Leasing goda förutsättningar att arbeta strategiskt med stadens fordonsflotta, dels ett organisationsförslag inklusive en finansieringsmodell för att kostnadseffektivt kunna rulla ut en laddinfrastruktur för kommunens elfordon.

Tabell 1 Åtgärdsförslag MLAB samt förslag ansvarsfördelning och finansiering för etablering av laddplatser.

Förslag gällande Malmö Leasing (avsnitt 2)	Förslag gällande stadens interna laddinfrastruktur (avsnitt 3)
<p>MLAB ges ett utökat strategiskt uppdrag och fler verktyg i syfte att stärka bolagets beslutsmandat för att effektivare styra stadens verksamheter till rätt fordon utifrån verksamhetens behov och efter kostnads- och miljömässigt beaktande. Det utökade strategiska uppdraget gäller alla fordonsslag i staden.</p>	<p>MLAB tilldelas den övergripande strategiska ansvaret för utrullningen av laddplatser för kommunens elfordon. Detta inkluderar bland annat det övergripande ansvaret för inventering, nödvändiga kartläggningar, behovsanalyser, dialog med fastighetsägare och lokalsamordnare samt uppföljning.</p>
<p>MLAB:s ägardirektiv justeras för att bland annat tydliggöra bolagets ansvar för det strategiska klimat- och miljöarbetet kopplat till fordonshanteringen.</p>	<p>Parkering Malmö får en central roll i föreslagen organisation som den part som, där bolaget förvaltar parkeringen, finansierar och äger laddplatserna. Parkering Malmö föreslås också stödja MLAB i det strategiska arbetet</p>

	med att rulla ut laddplatser i staden i samverkan med berörda fastighetsägare
En fordonspolicy tas fram som tydliggör mål, roller och ansvar inom staden för arbetet med fordonsflottan. Arbetet med att ta fram policyn leds av MLAB nya strategiska funktion, och i samverkan med berörda förvaltningar och bolag.	Utbyggnaden av laddplatser (på kommunens mark) ska ske löpande och utifrån en framtagen handlingsplan. Handlingsplanen för stadens interna laddinfrastruktur tas fram av MLAB tillsammans med Parkering Malmö, serviceförvaltningen och andra berörda förvaltningar och bolag.
För att optimera antalet fordon i staden såväl som fordonens nyttjandegrad etablerar MLAB en kommunövergripande bilpool för personbilar.	Föreslagen finansieringsmodell innebär att den som använder laddplatsen bär kostnaden för investeringar i laddbox och elinfrastruktur på fastigheten. För Parkering Malmös parkeringskunder innebär detta att den som nyttjar laddplatsen får ett påslag på 440 kr exklusive moms vilket täcker samtliga investeringskostnader såväl som laddning.
För att effektivisera kommunikationen mellan MLAB och bolagets kunder ska varje förvaltning och bolag i staden ha en utpekad fordons/mobilitetsansvarig .	För Malmö stads verksamheter innebär förslaget att de endast har en part att interagera mot när en elbil och laddplats beställs, MLAB.
Det utökade strategiska ansvaret inkluderar även ansvaret för att bygga upp en laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheters fordon, enligt förslag i avsnitt 3.	För att den ekonomiska bördan av investeringar i laddinfrastruktur inte ska hindra utbyggnaden bör stadens verksamheter finansiellt och ansvarsmässigt organisera sig så att kostnaden för laddinfrastrukturen bekostas gemensamt inom avdelningen .

Förslagen som presenterats innebär en omställning för Malmö stads samtliga verksamheter, men i synnerhet för Malmö Leasing AB. En central tanke är att Malmö Leasing ska rustas starka inför det omställningsarbete som kommer behöva ske under de kommande åren, när fordonsflottan ska optimeras och där samtliga lätta fordon på sikt kommer elektrifieras. Framtagandet av en fordonspolicy, etablera organisationen för utrullning av laddinfrastruktur samt etablering av en kommunövergripande bilpool blir på kort sikt blir centrala uppgifter för bolagets strategiska funktion.

Vad gäller övriga förvaltningar och bolag innebär förslagen ett utökat uppdrag för Parkering Malmö men där också stadens verksamheter berörs i och med förslaget att utse fordonsansvariga. Det senare ser är viktigt då arbetet med att ställa om stadens fordonsflotta inte enbart kan genomföras genom att stärka Malmö Leasing utan kräver involvering och engagemang från alla berörda parter i staden.

Varför vill vi då göra detta? Det finns flera anledningar men den kanske viktigaste är att detta krävs om vi som stad vill nå uppsatta klimat- och miljömål och där kommunen har ett ansvar att gå före och visa vägen. Det krävs också för att Malmö stad ska kunna efterleva befintliga och kommande krav vad gäller utsläppsfria fordon vid upphandling. Det borde dock också vara något som vi vill göra då omställningen över tid kommer spara Malmö stad ekonomiska resurser, men även vara samhällsekonomiskt motiverat då minskade utsläpp innebär både minskad miljöpåverkan och förbättrad hälsa för malmöborna.

1 Inledning

Kommunstyrelsen beslutade den 10 november 2021 att uppdra åt stadskontoret att tillsammans med Malmö Leasing, och i samverkan med berörda förvaltningar och bolag, göra en översyn av Malmö Leasings möjligheter att arbeta strategiskt med stadens fordonsflotta utifrån mål satta i miljöprogrammet samt att i samband detta ta fram ett förslag vad gäller ansvars- och kostnadsfördelning vid etablering av intern laddinfrastruktur. En arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från stadskontoret, Malmö Leasing, Parkering Malmö, serviceförvaltningen och miljöförvaltningen har sen hösten 2021 arbetat med uppdraget. De två frågeställningarna som arbetsgruppen har försökt besvara är:

1. Hur kan Malmö Leasing reformeras för att ge bolaget rätt förutsättningar att strategiskt arbeta för en effektiv och optimerad fordonsflotta och därmed bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan från Malmö stads transporter?
2. Hur bör ansvarsfördelning och finansiering ordnas vad gäller installation och drift av laddplatser för Malmö stads verksamheter, för att bidra till en större andel elfordon?

I denna rapport sammanfattas resultatet av utredningsarbetet samt lösningsförslagen på frågeställningarna ovan.

1.1 Bakgrunden till uppdraget

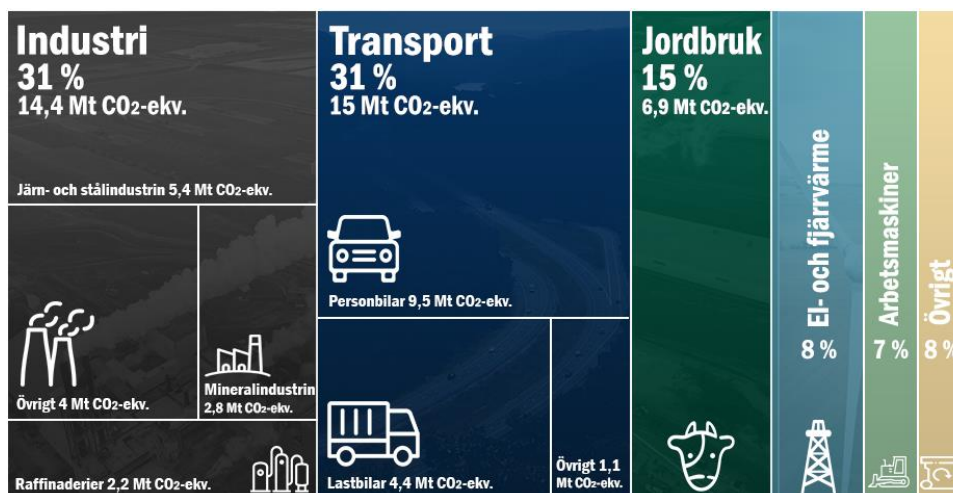
Sveriges regering har ambitionen och målsättningen att göra Sverige till världens första fossilfria välfärdsland. För att nå detta mål har ett klimatpolitiskt ramverk tagits fram bestående av klimatmål (bland annat det långsiktiga målet om nettonollutsläpp år 2045), en klimatlag samt ett klimatpolitiskt råd med uppgift att utvärdera politiken.¹ Att skapa en fossilfri transportsektorn är en mycket viktig del i detta arbete då transportsektorn står för cirka 1/3 av Sveriges totala territoriella utsläpp av CO₂ och där vägtransporter och i synnerhet personbilar står för merparten av dessa utsläpp.² Sverige har ett specifikt utsläppsmål för inrikestransporterna, där målsättningen är minskade utsläpp av växthusgaser med 70 procent till 2030, jämfört med

¹ [Det klimatpolitiska ramverket - Regeringen.se](https://www.regeringen.se/491111/1/2021/06/10/det-klimatpolitiska-ramverket)

² Transportsektorn släppte ut 15 Mton koldioxidekvivalenter år 2020, av Sverige territoriella utsläpp på 46,3 Mton. Vägtransportsektorn stod för 93 % varav 67 % är från personbilar

2010 års nivåer. Sveriges kommuner har i detta arbete en viktig roll, på flera sätt.

Figur 1 Sveriges territoriella utsläpp år 2020 på 46,3 Mton koldioxidekvivalenter fördelat på sektor. Transportsektorn står för 15 Mton eller 31 procent av utsläppen



Källa: Naturvårdsverket

Utsläppen av växthusgas i Malmö orsakas framför allt av uppvärmning av byggnader samt vägtrafik. Malmö har mycket in- och utpendling över dygnet och personbilstransporterna är den överlägset största utsläppande fordonstypen i staden. Malmö har även höga utsläpp från lastbilar, vilka orsakas av att staden är en genomfartsled för transporter av varor och gods till övriga delar av landet. Utvecklingen går dock åt rätt håll där de territoriella utsläppen minskar trots att stadens befolkning ökar. Minskningen sker dock långsamt och till stor del inom energisektorn med hjälp av energieffektivisering och övergång till förnybar värmeproduktion. Utsläppen från vägtrafiken har inte minskat nämnvärt och har trots befolkningsökningen varit relativt konstanta sedan 90-talet. De två åtgärder som krävs för att nå nationellt beslutade mål om att minska utsläppen från transportsektorn handlar dels om att minska behovet av motortransport, dels att elektrifiera fordonsflottan.³

Malmö stad har målsättningar som relaterar till utsläpp från transportsektorn inom kommunens geografiska område som formulerats i bland annat

³ Utsläppsläget Malmö 2020–2030 – Samhällsekonomisk analys av klimatåtgärder för energi och transporter, Malmö stad 2020

*Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030*⁴ och *Energistrategi för Malmö 2022–2030*⁵. Staden har också under cirka 10 år arbetat utifrån miljöbilsstrategier som har innehållit mål och ambitioner vad gäller stadens egen fordonsflotta bestående av personbilar och transport- och arbetsfordon. Den första miljöbilsstrategin för Malmö stad beslutades 2009 och den senaste versionen antogs 2017 och löpte fram till och med 2020. Målen för Malmö stads fordonsflotta i den senast uppdaterade versionen av miljöbilsstrategin var följande:

- En fossiloberoende fordonsflotta från årsskiftet 2020/2021.
- Minst 95 procent av stadens lätta fordon (personbilar och transportbilar) ska drivas med biogas, vätgas el eller laddhybrid-teknik.
- Minst 15 procent av stadens lätta fordon ska drivas av enbart el (ej laddhybrid).

Utöver de kvantitativa målen fastslogs i miljöbilsstrategin att eldrivna personbilar- och lätta transportfordon ska vara första-hands valet, att varje förvaltning och kommunalt bolag ansvarar för att bilinnehavet motsvarar behovet och att användningen av bilpool övervägs för delar eller hela förvaltningens bilanvändande.

Den löpande uppföljningen samt den avslutade utvärderingen av strategin, som genomfördes under 2021, visade att Malmö stad har en mycket hög andel miljöbilar (främst gasfordon). Uppföljningen visade samtidigt att strategins övergripande mål om fossiloberoende inte riktigt uppnåtts då delar av stadens fordonsflotta fortfarande drivs på fossila bränslen.⁶ Andelen elbilar nådde inte heller målet på 15 procent. En förklaring till den bristfälliga måluppfyllelsen var enligt uppföljningen att viss verksamhet inom staden kräver speciella fordon som inte finns i eldrift eller med gasmotor. En ytterligare, men desto viktigare, förklaring bedömdes vara Malmö Leasings (MLAB) beslutmandat som hindrar bolaget från att styra vilka fordon som köps in för att användas av stadens verksamheter. Bolagets begränsade rådighet innebär att de endast kan informera och rekommendera förvaltningar och bolag vilka alternativ som

⁴ För att nå mål 1 och 2 i miljöprogrammet, *Utsläppen av växthusgaser i Malmö som geografiskt område har minskat med 70 procent* samt *Malmö stads organisation har nettonollutsläpp*, krävs fossilfria transporter.

⁵ Målen i energistrategins fokusområde 4 *Hållbar energi för transporter* är 1) Den fossila energianvändningen för transporter i Malmös geografiska område har minskat med 80 procent jämfört med år 2010, samt 2) De fordon som används inom den kommunala verksamheten drivs med förnybara drivmedel och är energieffektiva.

⁶ Noterbart är att Malmö stads flotta av personbilar i mycket hög utsträckning består av gasbilar. En gasbil består också av en mindre bensintank, där bensinen används för att starta fordonet samt som reservdrivkälla.

finns, men där beslutet kring vilken bil som köps in i slutändan tas av förvaltningen och där miljöbilsstrategins mål har varit sekundära och inte alltid styrande.

Vad gäller stadens mål för elbilar lyfts den bristande tillgången till laddinfrastruktur fram som den primära anledning till att målet om 15 procent elfordon inte har nåtts, ett hinder som adresserades i en utredning av serviceförvaltningen redan 2019.⁷ Att laddplatser inte etableras i tillräckligt hög utsträckning för Malmö stads verksamheter är särskilt problematisk med tanke på den omställning som nu sker, där transportsektorn elektrifieras mycket fort.⁸ För kommuners upphandling av fordon är det dock regeringens proposition 2021/22:187 *Genomförande av ändringar i direktivet om miljökrav vid upphandling av bilar och vissa kollektivtrafiktjänster* som framför allt innebär en ökad press att etablera tillräckligt med laddplatser.⁹ Författningsändringarna i propositionen innebär att mer än vart tredje lätt fordon som upphandlas av kommunen (38,5 procent) måste vara ett *rent fordon*. Ett rent fordon definieras under perioden 2021–2025 som ett fordon som släpper ut mindre än 50 gram/km koldioxid från avgasröret. Efter 2025 kommer definition skärpas ytterligare och ett rent fordon får då inte släppa ut någon koldioxid alls. Ett rent fordon är därför i praktiken detsamma som ett elfordon.¹⁰ För Malmö stads och MLAB:s del innebär lagförslaget att andelen elfordon som köps in och hyrs ut till stadens verksamheter måste öka, vilket endast är möjligt om det finns en utbyggd laddinfrastruktur för stadens verksamheter.

Baserat på ovanstående föreslog stadskontoret kommunstyrelsen att tilldela dem uppdraget att tillsammans med MLAB, och i samverkan med berörda förvaltningar och bolag, göra en översyn av MLAB:s möjligheter att arbeta

⁷ Utredningen lämnar följande rekommendationer; 1) Det finns inte en lösning som funkar för alla 2) Fokusera på laddning vid fordonets ”hemparkering”, i kombination med strategiska laddplatser i staden som är tillgängliga för alla kommunala elbilar 3) Använd någon av de modellexempel som är framtagna för laddinfrastruktur i samtal med beställare 4) Låt kommunstyrelse eller kommunfullmäktige avgöra vilken av de fyra föreslagna finansieringsmodellerna för laddinfrastruktur som ska användas.

⁸ Statistik för nybilsförsäljningen i Sverige visar på en exponentiell utveckling där antalet i princip dubblas varje år. Flera prognoser bedömer att senast 2030 kommer 100 % av nybilsförsäljningen utgöras av elektriska laddbara fordon. I april månad 2022 var 1 av 4 sålda bilar eldriven.

⁹ Författningsändringarna i lag krävs för att genomföra Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon.

¹⁰ En laddhybrid kan i teorin uppfylla kraven under första målperioden, men inte efter 2025. Även vätgasbilar uppfyller kraven men dessa fordon finns ännu inte på marknaden i samma utsträckning som elbilar och där det inte heller finns några tankstationer i Skåne för tillfället.

strategiskt med stadens fordonsflotta samt ta fram ett förslag vad gäller ansvarsfördelning och finansiering vid etablering av intern laddinfrastruktur.

1.2 Utredningens genomförande

För att besvara frågeställningarna anlätades konsultfirman AFRY som i nära samarbete med projektets arbetsgrupp genomförde en nulägesanalys och omvärldsanalys samt arbetade fram lösningsförslag inklusive en enklare effektanalys av förslagen. Projektets arbetsgrupp har utgjorts av tjänstepersoner från stadskontoret., MLAB, Parkering Malmö, miljöförvaltningen och serviceförvaltningen (stadsfastigheter och kommunteknik). Även en referensgrupp har varit knuten till projektet bestående av enhets- och avdelningschefer på berörda bolag och förvaltningar.

Nulägesanalysen genomfördes för att förstå Malmö Leasing verksamhet såväl som hur inköp av elbil och plats för laddning fungerar idag och vad man ser som möjliga förbättringsområden. Datainsamlingen skedde genom ett stort antal djupintervjuer av tjänstepersoner inom Malmö stad. Intervjupersonerna representerade följande bolag och förvaltningar inom Malmö stads organisation; MLAB, Parkering Malmö, funktionsstödsförvaltningen, arbetsmarknads- och socialförvaltningen, hälsa-, vård- och omsorgsförvaltningen, fritidsförvaltningen, stadsfastigheter och kommunteknik på serviceförvaltningen samt miljöförvaltningen. Utöver intervjuer har även dokumentstudier och statistisk analys använts som metod. Den statistiska analysen har gjorts genom bearbetning och sammanställning av MLAB:s samlade fordonsstatistik. Analysen har använts som diskussionsunderlag och för att ge en tydlig bild av nuläget gällande Malmö stads fordonsflotta.

I syfte att skapa en målbild för Malmö stads fordonshantering genomförde AFRY även en omvärldsanalys där sex kommuner studerades med intervjuer av nyckelpersoner inom respektive kommunorganisation (Göteborgs Stads Leasing AB samt kommunerna Lund, Kungsbacka, Lidköping, Uppsala och Stockholm).

Utifrån nulägesanalysen och omvärldsanalysen arbetade AFRY tillsammans med projektets arbetsgrupp fram ett antal åtgärdsförslag med syfte att lösa de två frågeställningarna. AFRY genomförde också en enklare konsekvensanalys där effekterna av förslagen analyserades.

1.3 Läsanvisning

I avsnitt 2 härefter presenteras deluppdraget *Rätt förutsättningar för Malmö Leasing*, med en nulägesanalys, omvärldsanalys samt utredningens slutsatser och förslag.

I avsnitt 3 presenteras deluppdrag *Laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheter*, med en nulägesanalys, omvärldsanalys samt utredningens slutsatser och förslag.

I avsnitt 4 hittas konsekvensanalysen för förslagen presenterade i avsnitt 2 och 3.

2 Deluppdrag - Rätt förutsättningar för Malmö Leasing

I detta avsnitt presenteras utredningens resultat och förslag på åtgärder vad gäller frågeställning 1:

- Hur kan Malmö Leasing reformeras för att ge bolaget rätt förutsättningar att strategiskt arbeta för en effektiv och optimerad fordonssflotta och därmed bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan från Malmö stads transporter?

Sammanfattningsvis föreslår utredningen följande:

Förslag gällande Malmö Leasing
MLAB ges ett utökat strategiskt uppdrag och fler verktyg i syfte att stärka bolagets beslutsmandat för att effektivare styra stadens verksamheter till rätt fordon utifrån verksamhetens behov och efter kostnads- och miljömässigt beaktande. Det utökade strategiska uppdraget gäller alla fordonsslag i staden.
MLAB:s ägardirektiv justeras för att bland annat tydliggöra bolagets ansvar för det strategiska klimat- och miljöarbetet kopplat till fordonshanteringen.
En fordonspolicy tas fram som tydliggör mål, roller och ansvar inom staden för arbetet med fordonssflottan. Arbetet med att ta fram policyn leds av MLAB nya strategiska funktion, och i samverkan med berörda förvaltningar och bolag.
För att optimera antalet fordon i staden såväl som fordonens nyttjandegrad etablerar MLAB en kommunövergripande bilpool för personbilar.
För att effektivisera kommunikationen mellan MLAB och bolagets kunder ska varje förvaltning och bolag i staden ha en utpekad fordons/mobilitetsansvarig .
Det utökade strategiska ansvaret inkluderar även ansvaret för att bygga upp en laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheters fordon, enligt förslag i avsnitt 3.

2.1 Nulägesbild och problemformulering

MLAB har idag uppdraget att erbjuda finansiell och operationell leasing samt annan uthyrning av lös egendom till Malmö stad och dess helägda aktiebolag där långtidsuthyrning av fordon (leasing) är en stor del av verksamheten.

Bolaget har också som mål att i samverkan med kunderna optimera

nyttjandegraden på Malmö stads fordonsflotta. Nulägesanalysen visar dock att bolagets möjligheter att arbeta strategiskt med stadens fordonsflotta för att effektivisera dess användningen är små, och där de inte heller uttalat har detta som uppdrag. Intervjustudien visar att både MLAB själva - såväl som bolagets kunder - upplever situationen som problematisk och där samtliga efterlyser att MLAB får ett tydligare och mer strategiskt ansvar för att driva utvecklingen av arbetet med fordonsflottan framåt. De intervjuade "mjuka" förvaltningarna (HVO, ASF och FSF) med stora fordonsflottor lyfte särskilt problematiken att den nödvändiga laddinfrastrukturen inte finns på plats och att det är därför svårt för dem att välja eldrivna fordon. För de tekniska förvaltningarna (serviceförvaltningen och fritidsförvaltningen) är den primära utmaningen i stället arbetet med tunga fordon och arbetsmaskiner, där de ser att MLAB bör ta en mer aktiv roll för att styra omställningsarbetet inom detta område. MLAB själva ser att de behöver mer resurser för att kunna ha möjlighet att fungera som central strategisk funktion i hanteringen av fordonsflotta, bland annat för inventering och analys av fordonens nyttjandegrad.

2.2 Omvärldsanalys och målbild

Den omvärldsanalys som genomfördes för uppdraget visade att en kommun som vill lyckas med att strategiskt arbeta med hanteringen av sin fordonsflotta, i syfte att effektivisera och optimera dess nyttjande och nå uppsatta mål kring drivmedel, gynnas av att ha en utpekad central funktion med det övergripande strategiska ansvaret och där rollfördelning och ansvar i övrigt är tydligt för alla involverade. Organiseringen kan te sig olika ut där det övergripande ansvaret kan förläggas på en förvaltning eller kommunalt bolag, men där poängen är att strukturen måste vara tydlig och det strategiska ansvaret centraliserat. Analysen visar vidare att alla de sex intervjuade kommunerna har:

- en **fordonsstrategi** eller fordonspolicy där ansvaret för fordonshanteringen tydliggörs.
- en utpekad **fordonsstrateg** med ett tydligt strategiskt och övergripande ansvar för fordonshanteringen i kommunen.

Användandet av bilpooler bedöms vara en central del för att effektivisera en kommuns fordonsflotta, då detta gör det möjligt att minimera antalet fordon genom att ta bort sådana som inte nyttjas regelbundet. Några kommuner har eller håller på att bygga upp en kommungemensam bilpool, med andra har valt andra lösningar.

2.3 Utredningens slutsatser och förslag

En slutsats från utredningsarbetet är att MLAB bör ha en nyckelroll framåt i stadens arbete att skapa en effektivt använd och fossilfri fordonsflotta, och att ytterligare steg bör tas i denna riktning. Utredningen föreslår därför följande:

- **MLAB ges ett utökat strategiskt uppdrag och fler verktyg i syfte att stärka bolagets beslutsmandat** för att effektivare styra stadens verksamheter till rätt fordon utifrån verksamhetens behov och efter kostnads- och miljömässigt beaktande. Det utökade strategiska uppdraget gäller alla fordonsslag i staden.
- För att stärka bolagets beslutsmandat görs en **revidering av ägardirektivet**. Revidering görs för att tydliggöra bolagets ansvar för det strategiska klimat- och miljöarbetet kopplat till fordonshanteringen.
- För att möjliggöra för MLAB att agera som stadens centrala strategiska funktion **tas en fordonspolicy fram**. I policyn tydliggörs mål, roller och ansvarsfördelning inom staden vad gäller fordonsflottans utveckling framåt. De beslutade målen i Miljöprogrammet blir en central utgångspunkt för policyn.
- Den utökade strategiska ansvaret för MLAB inkluderar att etablera och driva en **kommunövergripande bilpool**, som ett verktyg för att minimera antalet fordon i staden samt optimera fordonens nyttjandegrad.
- Det utökade strategiska ansvaret inkluderar även ansvaret för att **bygga upp en laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheters fordon**, enligt förslag i avsnitt 3.

Sammantaget är utredningens slutsats att ovanstående förslag kommer att ge MLAB det beslutsmandat och de verktyg som krävs för att bli ett bolag som kan fortsätta driva på omställningsarbetet av stadens fordonsflotta i ett läge där förändringstakten är mycket hög. Utredningens bedömning är bolagets organisation behöver utökas med en strategisk funktion för att hantera de nya uppgifter som föreslås. Den strategiska funktionen skulle bland annat ansvara för att ta fram kommunens fordonspolicy men även ha det övergripande ansvaret för att optimera fordonsflottans nyttjandegrad, bygga upp en kommungemensam bilpool såväl som att leda arbetet med att bygga ut stadens interna laddinfrastruktur som bör vara första prioritet.

Att ta fram en fordonspolicy bedömer utredningen som viktigt för att skapa en gemensam förståelse inom kommunen för arbetet med fordonsflottan och MLAB:s funktion i detta. Utan en policy som tydligt visar på stadens mål, hur dessa ska nås och vilket ansvar som ligger på stadens nämnder, bolag respektive på MLAB riskerar MLAB:s möjligheter att agera och driva på omställningen att försvagas.

MLAB ägs till 100 procent av Malmö stad. Bolaget styrs liksom alla övriga kommunala bolag av en bolagsordning och ett ägardirektiv. Ägardirektivet är uppdelat i två delar, dels de generella ägardirektiven som gäller för alla kommunens helägda bolag, dels de särskilda ägardirektiven som gäller specifikt för MLAB. Det särskilda ägardirektivet som finns idag är tämligen vagt och oprecist formulerat. För att MLAB ska kunna axla det större ansvaret och stå rustade för att strategiskt driva ett förändringsarbete är det utredningens bedömning att en revidering av ägardirektivet genomförs som ett första steg. Bland annat bör direktivet nyanseras för att visa på bolagets nya utökade uppdrag och ansvar för det strategiska klimat- och miljöarbetet kopplat till fordonshanteringen.

Att etablera en kommunövergripande bilpool ser utredningen som en central del i MLAB:s arbete att optimera antalet fordon och nyttjandegraden av dessa. Genom att kunna erbjuda alla verksamheter och kommunala tjänstepersoner tillgång till en bilpool, med fordon placerade runt om i staden, kommer behovet av att leasa en egen bil att minska. Inte minst eftersom bilpoolslösningen, givet att transportbehovet är begränsat, är en billigare lösning än att leasa.

Om den tänkta effektiviseringen och optimeringen av stadens fordonsflotta ska ske räcker det inte att ge MLAB ett större strategiskt ansvar. Även stadens förvaltningar och bolag som leasar fordon från Malmö Leasing måste aktivt och strategiskt arbeta med fordonsfrågan. För att effektivisera kommunikationen mellan MLAB och bolagets kunder föreslår utredningen att samtliga berörda förvaltningar och bolag utser en ansvarig fordons/mobilitetsansvarig som blir verksamhetens kontaktpunkt mot Malmö Leasing.

Förslaget gäller alla fordonsslag, lätta personbilar och transportfordon till tyngre transportfordon och arbetsmaskiner. För att lyckas med omställningen av den senare kategorin fordon blir samverkan mellan MLAB och serviceförvaltningen samt fritidsförvaltningen viktig. Omställningsarbetet för tunga transporter och arbetsmaskiner är dock mer komplext och förväntas ske

långsammare än för lätta fordon, inte minst för att marknaden ännu inte har tillräckligt med produkter att erbjuda.

3 Deluppdrag - Laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheter

I detta avsnitt presenteras utredningens resultat och förslag på åtgärder vad gäller frågeställning 2:

- Hur bör ansvarsfördelning och finansiering ordnas vad gäller installation och drift av laddplatser för Malmö stads verksamheter, för att bidra till en större andel elbilar?

Sammanfattningsvis föreslår utredningen följande:

Förslag gällande stadens interna laddinfrastruktur
<p>MLAB tilldelas den övergripande strategiska ansvaret för utrullningen av laddplatser för verksamheternas elfordon. Detta inkluderar det övergripande ansvaret för inventering, nödvändiga kartläggningar, behovsanalyser, dialog med fastighetsägare och lokalsamordnare samt uppföljning.</p>
<p>Parkering Malmö får en central roll i föreslagen organisation som den part som finansierar och äger laddplatserna där de förvaltar parkeringen. Parkering Malmö föreslås också stödja MLAB i det strategiska arbetet med att rulla ut laddplatser i staden i samverkan med berörda fastighetsägare.</p>
<p>Utbyggnaden av laddplatser (på kommunens mark) sker löpande och utifrån en framtagen handlingsplan. Handlingsplanen för stadens interna laddinfrastruktur tas fram av MLAB tillsammans med Parkering Malmö, serviceförvaltningen och andra berörda förvaltningar och bolag.</p>
<p>Föreslagen finansieringsmodell innebär att den som använder laddplatsen bär kostnaden för investeringar i laddbox och elinfrastruktur på fastigheten. Parkeringsoperatörens affärsmodell används vilket i fallet Parkering Malmö innebär att den som nyttjar laddplatsen får ett påslag på 440 kr exklusive moms vilket täcker samtliga investeringskostnader såväl som laddning.</p>
<p>För Malmö stads verksamheter innebär förslaget att de endast har en part att interagera mot när en elbil och laddplats beställs, MLAB.</p>
<p>För att den ekonomiska bördan av investeringar i laddinfrastruktur inte ska hindra utbyggnaden bör stadens verksamheter finansiellt och ansvarsmässigt organiseras så att kostnaden för laddinfrastrukturen bekostas gemensamt inom avdelningen där avdelningschefen tar det övergripande ansvaret och kostnaden</p>

3.1 Nulägesbild och problemformulering

Nulägesanalysen visar att Malmö stads arbete med laddplatser till stadens verksamheter sker fragmenterat, där ingen part i staden har det övergripande strategiska ansvaret eller överblick över vad som faktiskt installeras. Det saknas också en gemensam process och en tydlig ansvarsfördelning för beställning och installation av laddplatser, vilket har lett till att detta sker på olika sätt i stadens förvaltningar och bolag. Den bristfälliga strukturen gör också att laddplatser för stadens verksamheter inte etableras i staden i tillräcklig utsträckning eller tillräckligt snabbt, och där de laddplatser som faktiskt installeras görs så på av olika aktörer med blandade resultat och utan synergier. Huruvida kostnadsstället för att ordna en laddplats ligger centralt på avdelningsnivå eller mer decentraliserad på enhet eller sektion påverkar också den ekonomiska möjligheten för stadens verksamheter att etablera laddplatser för sina fordon, där den senare varianten ofta innebär att en sådan investering är för ekonomiskt tung att bära.

Enligt MLAB är den absolut främsta orsaken till att utbyggnaden av laddinfrastrukturen inte sker i den takt som krävs att för mycket ansvar ligger på förvaltningarna. MLAB uppfattar att förvaltningarna anser att detta är för svårt och kräver kompetens som de själva inte besitter eller förväntas ha i deras yrkesroll. Vidare menar MLAB att de som bolag saknar överblick över vilka förutsättningar som gäller för kunderna samt kopplingen till var kundernas fordon ska parkeras och vilka förutsättningar som finns för laddplatser gällande till exempel effektkapacitet och elinfrastruktur.

Intervjustudien visar vidare att den bristfälliga laddinfrastrukturen är det största hindret för verksamheterna som önskar leasa ett elfordon. Flera av Malmö stads verksamheter efterfrågar en smidigare hantering för beställning av laddplats vid beställning av elbil. De önskar också tydligare roller gentemot dem som kunder, där det idag är otydligt vem de ska kontakta när en laddplats ska installeras. En ytterligare komplicerande faktor är att flera förvaltningar sitter i lokaler ägda av privata fastighetsägare, vilket ger ytterligare aktörer att föra dialog med.

3.2 Omvärldsanalys och målbild

Vad gäller frågan om etablering av laddinfrastruktur för en kommuns fordonsflotta visar omvärldsanalysen att de studerade kommunerna har valt olika organisatoriska lösningar. De har dock alla det gemensamma att de har

strukturerat sig på ett centraliserat sätt med tydliga ansvar och mandat för alla involverade parter och med ägardirektiv som styr detta.

Hur de olika kommunerna har organiserat sig sammanfattas i tabell 1 nedan. Som exempel kan Göteborgs stad lyftas fram där ansvaret för etablering av laddplatser har förlagts på Parkering Göteborg som tillsammans med stadens leasingbolag (Göteborgs stads leasing AB, GSLAB) arbetar för att erbjuda kostnadseffektiva lösningar vad gäller laddplatser för stadens förvaltningar och bolag. I Stockholm har en annan lösning tagits fram där en fleet-managementfunktion har placerats hos miljöförvaltningen som stöd för de kunder som önskar få tillgång till en laddplats.

Tabell 2 Organisationslösning för etablering av laddinfrastruktur för sex kommuner

Kommun	Organisation	Samordningsansvar	Finansiering	Ägande
Stockholms stad	Förvaltning	Trafikkontoret och miljöförvaltning	Parkeringsbolag/miljöförvaltning	Trafikkontoret, parkeringsbolaget, privata aktörer
Göteborgs stad	Bolag	Parkering Göteborg/GSL	Parkeringsbolag, kommunalt eller privat	Parkeringsbolag, kommunalt eller privat
Uppsala kommun	Förvaltning	Uppsala parkerings AB	Uppsala parkerings AB	Uppsala Parkerings AB
Lunds kommun	Förvaltning	Mobilitetsservice / Lunds kommuns parkering AB (LKPAB)/LKF	Mobilitetsservice	Fastighetsägaren (kommunala)
Lidköpings kommun	Förvaltning	Fordonscentralen/fastighetskontoret	Fastighetskontoret	Fastighetsägaren (kommunalt)
Kungsbacka kommun	Förvaltning	Fastighetsförvaltningen	Fastighetsförvaltningen	Fastighetsägaren

3.3 Utredningens slutsatser och förslag

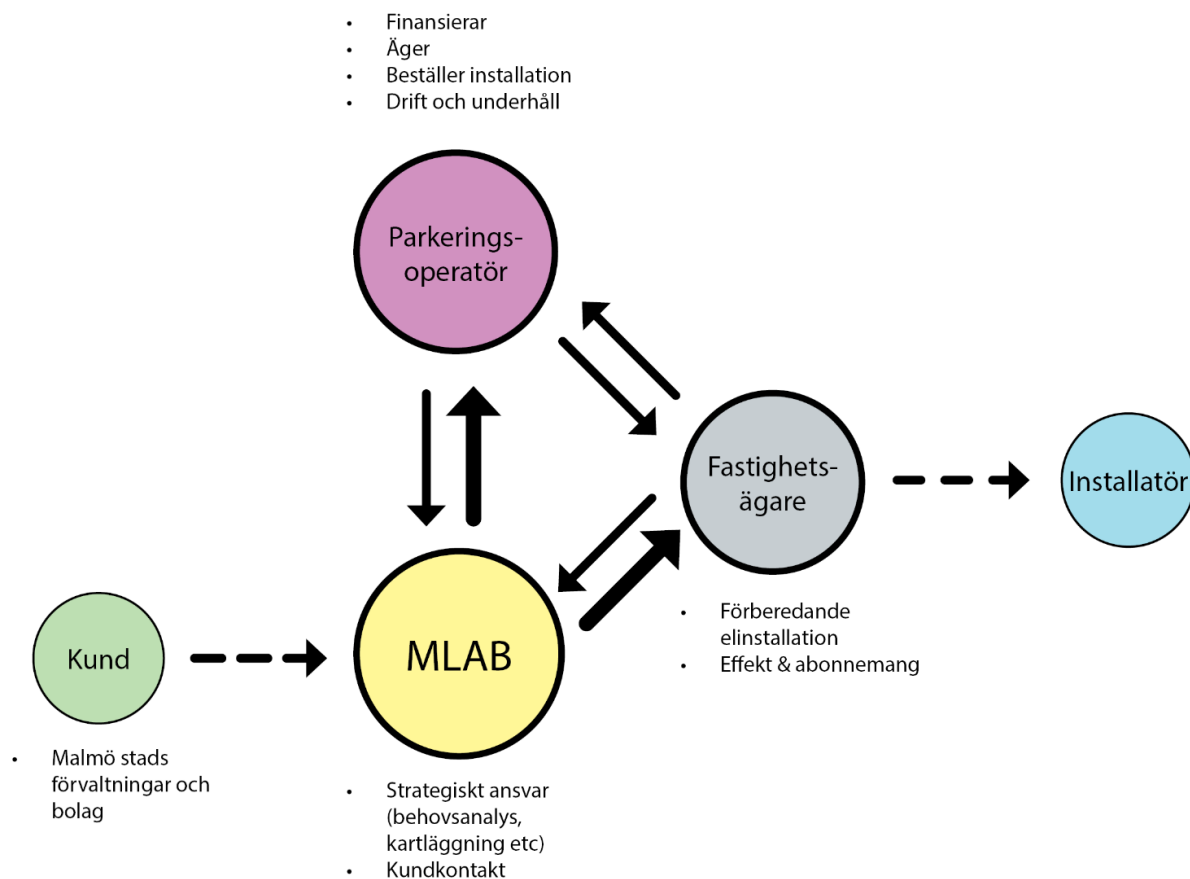
Utredningens centrala slutsats är att Malmö stad måste skapa ett tydligt ramverk och centraliserad styrning om utbyggnaden av laddinfrastruktur ska kunna få fart och genomföras kostnadseffektivt. Utredningens förslag för att uppnå detta hittas i figur 3 nedan. Förslaget innebär en tydligare ansvarsfördelning gällande kundkontakt, strategiskt ansvar, ägandeskap och finansiering samt el- och effektanalys. Organisationen som föreslås innebär att ansvaret fördelas till den part med mest kunskap och lämpad organisation för respektive ansvarsområde. Sammanfattat är förslaget följande:

- **MLAB får det övergripande strategiska ansvaret för utrullningen av stadens interna laddinfrastruktur** tillsammans med Parkering Malmö, samt är fortsatt kontaktyta för stadens verksamheter.
- **Parkering Malmö**, som den primära parkeringsoperatören för stadens parkeringsplatser, **ansvarar för ägande och finansiering av laddboxen** i de fall där bolaget är parkeringsförvaltare, samt stöder MLAB i det övergripande strategiska arbetet.
- **Fastighetsägaren**, som när det berör kommunens mark är serviceförvaltningen (stadsfastigheter)¹¹, **ansvarar för installation av laddbox** och de nödvändiga elåtgärderna inom fastigheten för att möjliggöra detta.
- Kostnaden för att bygga ut laddinfrastrukturen finansieras, i de fall där parkeringsoperatören är Parkering Malmö, genom bolagets **befintliga finansieringsmodell som är enkel och transparent**. Modellen innebär att den som använder laddplatsen får ett schablonpåslag på sin parkeringsavgift som täcker laddning, investeringskostnaden för laddbox samt elarbeten på fastigheten.
- När parkeringsoperatören i stället är serviceförvaltningen genom kommunteknik landar ägande och finansiering av laddning också på förvaltningen. I dessa fall ser utredningen det som särskilt viktigt att kostnaden för laddplatsen inte landar på den enskilda sektionen eller enheten utan hanteras centralt inom den förvaltning som nyttjar laddplatsen.

Förslaget innebär bildandet av en samverkansgrupp mellan MLAB, Parkering Malmö och serviceförvaltningen för att effektivt kunna utveckla Malmö stads laddinfrastruktur. Gällande externa fastighetsägare föreslås samma upplägg gälla där MLAB och Parkering Malmö för dialog med respektive fastighetsägare.

¹¹ Fastighets- och gatukontoret är juridisk fastighetsägare för Malmö stads mark. Serviceförvaltningen får ansvaret för en specifik fastighet/del av fastighet med rätt att uppföra byggnader och installationer genom ett internt markavtal. Uppförande av laddmöjligheter på parkeringsplatser inom de interna markupplåtelseerna ingår därmed i ansvaret som tillskrivits Serviceförvaltningen genom det interna markavtalet.

Figur 2 Förslag ansvarsfördelning för etablering av laddplats för stadens verksamheter



Nedan utvecklas förslagen för respektive aktör.

3.3.1 Malmö Leasing - Utrullning av laddinfrastruktur utifrån en handlingsplan

Det strategiska ansvaret för MLAB inkluderar det övergripande ansvaret för inventering och kartläggningar av befintliga laddplatser såväl som behovsanalyser för nyetableringar. Utifrån analyserna tas en *handlingsplan för utbyggnaden av stadens interna laddinfrastruktur* fram med syftet att styra utrullningen av laddplatser. Utifrån vad som framkommit i utredningen bör en kostnadseffektiv utbyggnad av laddplatser ske löpande och utifrån en framtagen plan, inte reaktivt och när beställningen på en elbil kommer in till Malmö Leasing. Upplägget, med en central hantering av laddinfrastrukturen utifrån ett helhetsperspektiv, gör också att kommunen har god insikt om placering och nyttjandegrad och står därför väl rustade att utveckla användandet på sikt.

3.3.2 Parkeringsoperatören – val av finansieringsmodell centralt

Oavsett hur bra vi organiserar oss kring arbetet med laddinfrastruktur, med rätt kompetens på rätt plats, kommer väldigt lite ske om det inte finns en bakomliggande robust finansieringsmodell. Parkering Malmö har här en central roll i föreslagen organisation som den part som investerar i och äger laddboxarna/stolparna i de fall där bolaget förvaltar parkeringen. Bolagets affärsmodell föreslås som den huvudsakliga finansieringslösningen för utrullningen av laddinfrastruktur för Malmö stads fordonsflotta.

Parkering Malmö har en beprövad finansieringsmodell som bolaget använder i sina laddinfrastrukturprojekt idag. Modellen innebär ett påslag på 440 kr/mån exklusive moms för en parkeringsplats med möjlighet till laddning av fordon. Schablonpåslaget inkluderar kostnaden för laddning, investeringskostnaden för laddbox samt investeringskostnaden för elarbeten inom fastigheten. I tabell 3 nedan illustreras finansieringsmodellen och schablonpåslagen som den är strukturerad idag.

Tabell 3 Parkering Malmös befintliga finansieringsmodell för laddmöjlighet på parkeringsplatsen.

Investeringskostnad	Schablonpåslag (exklusive moms)	Kommentar
För laddning	200 kr/mån	Fast avgift för elen idag. Parkering Malmö planerar att införa individuell debitering vilket har många fördelar
För laddbox/stolpe	160 kr/mån	Återbetalningstid på cirka tre år
För investeringar i elinfrastruktur på fastigheten	80 kr/mån	Rak avbetalning 7–16 år för kablage och arbete med elcentral. Om snabbare avbetalning önskas finns möjligheter att justera beloppet.
Totalt	440 kr/mån	Belastar den som nyttjar laddplatsen. Enkel och transparent modell

Finansieringsmodellen som föreslås har flera fördelar. Dels är modellen enkel att förstå och helt transparent vilket synliggör den faktiska kostnaden att ha elbil (utöver schablonen tillkommer leasingkostnaden, dels parkeringsavgiften). Detta är viktigt och nödvändigt för att stadens verksamheter ska kunna ta välgrundade beslut gällande sina transporter. Vidare är en central aspekt av finansieringslösningen att det är den part som använder laddplatsen som också betalar investeringarna. Detta bedöms som den mest rimliga och rättvisa vägen

framåt. Den ekonomiska bördan för verksamheten bedöms här vara hanterbar av den anledningen att den totala investeringskostnaden för laddplatsen betalas av löpande över tid via ett schablonpåslag. Kostnaden är noll, vilken kan vara stor, belastar i stället Parkering Malmö och fastighetsägarens budget.

Parkering Malmö planerar att under 2022 införa individuell debitering på sina laddplatser vilket innebär att kunden debiteras ett påslag per laddad kilowattimme. Detta genomförs med hjälp av personlig tagg för att starta laddning av elfordonet, ett upplägg som möjliggör ett mer effektivt nyttjande av laddinfrastrukturen där samtliga av MLAB:s kunder kommer att kunna nyttja samtliga laddplatser i hela staden som ägs av Parkering Malmö. Stadskontoret bedömer att det finns viktiga synergieffekter och stora mervärden i att låta Parkering Malmö få denna centrala roll i utrullningen av laddinfrastruktur för stadens fordon, inte minst då de redan för dialog med stadens fastighetsägare, har ett fungerande koncept och affärsmodell och där bolaget redan idag är den part i Malmö stad som bygger publik laddinfrastruktur.

På vissa av kommunens fastigheter är det inte Parkering Malmö som är parkeringsoperatör utan parkeringsytorna förvaltas i stället av kommunteknik, i egenskap av utförande avdelning inom serviceförvaltningen, på uppdrag av stadsfastigheter eller fastighets- och gatukontoret. I dessa fall är serviceförvaltningen och kommunteknik att betrakta som parkeringsoperatör, och blir därför den part som föreslås äga och finansiera laddboxen samt sköta drift av denna. Då kostnaden för laddbox, installation av denna samt elarbeten på fastigheten även i detta fall landar på den som nyttjar laddplatsen ser utredningen det som mycket viktigt att denna kostnad inte belastar den enskilda sektionen eller enheten då det ofta är en allt för stor ekonomiska börda. Utredningens förslag är därför att stadens verksamheter rent finansiellt och ansvarsmässigt organiserar sig på samma sätt som serviceförvaltningen gör idag, där:

- enheter och sektioner, som utför det mer praktiska arbetet i staden och som är de som nyttjar fordonen, endast bekostar förbrukningen av den el bilen använder.
- kostnaden för laddinfrastrukturen, dvs. laddboxen, elledningen till laddboxen samt undermätare av förbrukningen av el till laddboxen, bekostas gemensamt inom avdelningen och där avdelningschefen tar det övergripande ansvaret.

Även i de fall där serviceförvaltningen är parkeringsoperatör och då blir den part som föreslås äga och finansiera laddboxen, är en viktig aspekt att MLAB fortsätter att agera som det strategiska navet. MLAB är den part som sköter kundkontakten såväl som kontakten med parkeringsoperatören för att säkerställa att en laddbox kan installeras, att rätt laddbox installeras och att denna är kompatibel med övriga laddboxar som installeras av Parkering Malmö. Helhetsperspektivet är centralt vilket garanteras genom att all kommunikation och beslut sker via MLAB, vilket är en stor skillnad mot hur det fungerar idag.

3.3.3 Fastighetsägarna – nyckelroll i utrollningen av laddplatser

Fastighetsägarna bär en nyckelroll i elektrifieringen av Malmö stads fordonsflotta. Organisationsförslaget innebär att de ansvarar för det elarbete som krävs på fastigheten för att kunna tillhandahålla tillräcklig effekt till laddplatsen, samt för själva installationen av laddboxen. Beroende på fastighet kan detta innebära stora kostnader för fastighetsägaren. För att utrollningen av laddplatser ska ske i tillräckligt hög takt ser utredningen det som helt avgörande att en lämplig finansieringslösning tas fram som möjliggör att nödvändiga investeringar genomförs av berörda fastighetsägare. Föreslagen lösning där Parkering Malmös finansieringsmodell används för att täcka fastighetsägarnas investeringskostnader, ser utredningen som den bästa lösningen. Det kvarstår dock två frågeställningar som måste besvaras innan en sådan lösning kan implementeras.

- Frågan om upphandling och tjänstekoncession. Kan Parkering Malmö utföra en tjänst på kommunens mark utan att detta har upphandlats och där andra parkeringsoperatörer får samma möjlighet?
- Frågan om investeringar i laddplatser ska redovisas som en lokalkostnad eller ej. Om investeringen är att betrakta som en lokalkostnad så ska den också täckas via hyran (och inte via Parkering Malmös modell).

Dessa två frågor kommer att utredas mer grundligt under pågående remissrunda.

3.3.4 Stadens verksamheter – bekymmersfritt att beställa elbil

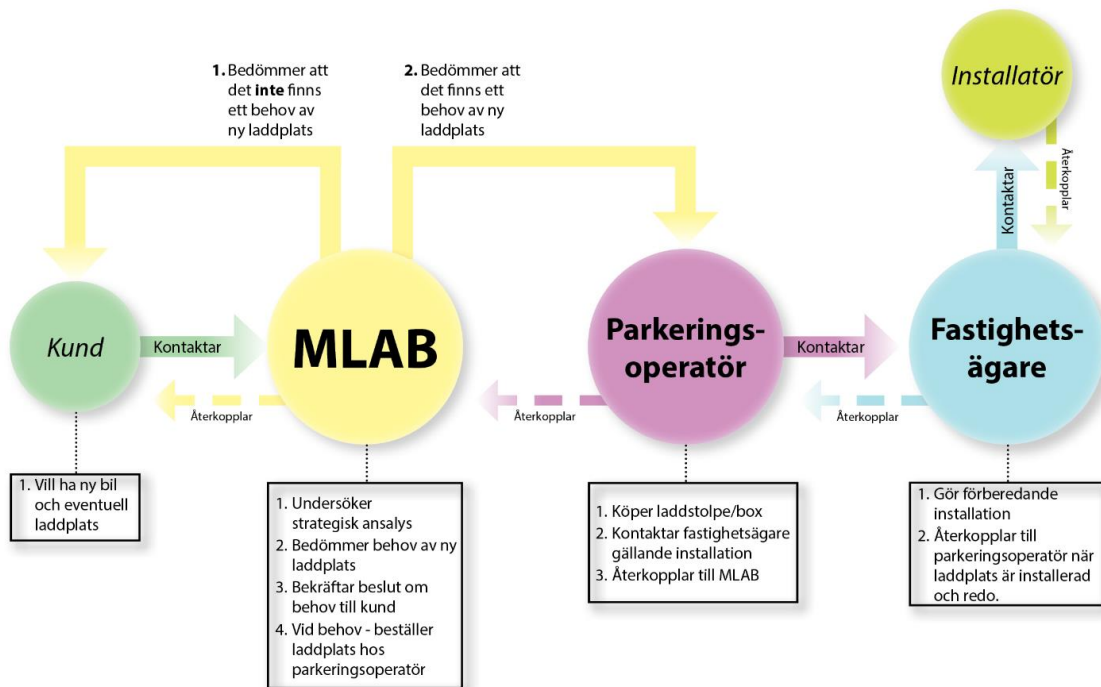
En viktig utgångspunkt för utredningen och de förslag som lagts fram har varit att hitta en lösning där ansvaret för laddplatser flyttas från stadens verksamheter till en dedikerad organisation med rätt kompetens och resurser

för att kunna äga, installera och drifva laddinfrastrukturen. När frågan om laddplats är en icke-fråga för stadens verksamheter är förhoppningen att eventuella trösklar och tveksamheter att välja elfordon försvinner eller minskar kraftigt, och där elfordon blir ett lika vanligt val som gasfordon framöver. Detta är en utveckling som vi som stad måste arbeta för, inte minst på grund av de krav som ställs på kommuner gällande utsläppsfria fordon.¹²

Förslaget som presenterats ovan innebär att de verksamheter inom Malmö stad som önskar leasa elfordon nu kan göra detta utan att behöva bekymra sig för installation och drift av en laddplats. Detta hanteras i stället av stadens interna organisation lett av MLAB som har mandatet och den strategiska överblicken att kunna ta beslutet om det behövs en ny laddplats och var den ska placeras eller om befintlig laddplats kan nyttjas. Vidare får kunden en tydlig kommunikationsväg när en elbil och laddplats ska beställas, med MLAB som den part som har all kontakt med slutkund. Detta är något som stadens verksamheter har efterfrågat specifikt. Sammantaget ser utredningen att förslaget kommer förenkla vardagen betydligt för de verksamheter som önskar en större andel elfordon till sin fordonspark. Det kommunikativa flödet mellan kund (stadens verksamheter som önskar ny bil), MLAB, parkeringsoperatören samt fastighetsägaren illustreras i figur 3 nedan.

¹² Se resonemang i rapportens inledning om lagt lagförslag om att 4 av 10 upphandlade fordon måste vara utsläppsfria.

Figur 3 Flödesschema kommunikation och ansvarsfördelning mellan kund, MLAB, parkeringsoperatör och fastighetsägare.



4 Konsekvensanalys

Förslagen som presenterats innebär en omställning för Malmö stads samtliga verksamheter, men i synnerhet för Malmö Leasing AB. En central tanke är att Malmö Leasing ska rustas starka inför det omställningsarbete som kommer behöva ske under de kommande åren, när fordonsflottan ska optimeras och där samtliga lätta fordon på sikt kommer elektrifieras. Att Malmö leasing ges ett utökat uppdrag och beslutsmandat kring vilka fordon som finns tillgängliga för stadens verksamheter innebär att det motsatta sker för stadens förvaltningar och bolag, vilket kan upplevas som problematiskt. Även den tänkta ökade användningen av bilpooler och elektrifierade fordon kommer att vara en omställning som samtliga förvaltningar och bolag i staden kommer att behöva hantera.

Varför vill vi då göra detta? Det finns flera anledningar men den kanske viktigaste är att detta krävs om vi som stad vill nå uppsatta klimat- och miljömål och där kommunen har ett ansvar att gå före och visa vägen. Det krävs också för att Malmö stad ska kunna efterleva befintliga och kommande krav vad gäller utsläppsfria fordon vid upphandling. Det borde dock också vara något som vi vill göra då omställningen över tid kommer spara Malmö stad ekonomiska resurser, men även vara samhällsekonomiskt motiverat då minskade utsläpp innebär både minskad miljöpåverkan och förbättrad hälsa för malmöborna.

4.1 Övergripande konsekvenser Malmö stad

Förslagen bedöms ge minskade kostnader för Malmö stad på sikt genom färre bilar (ökad nyttjandegrad för varje bil, ökad bilpoolsanvändning) och, över tid, minskade transportkostnader samt minskade utsläpp genom fler elfordon.

Den största kostnadsräddningen som kan göras kopplat till kommunens fordonsflotta är att minska antalet fordon. Malmö stad leasar idag cirka 1200 fordon från Malmö Leasing, varav cirka 1 000 är personbilar och lätta transportfordon. Baserat på den månatliga kostnaden per fordon kan vi grovt beräkna att 100 färre bilar i stadens fordonsflotta skulle innebära en årlig besparing för kommunen på cirka 6 miljoner kronor. Då vi vet att många bilar i staden nyttjas ineffektivt, att vi ännu inte har etablerat en väl fungerande bilpool för hela staden och där vi har andra kommuner som klarar sig på färre

fordon givet antalet anställda, finns här stor potential att minska antalet fordon i staden och med det minskade utgifter för transport för kommunen.¹³

För tätbebyggda miljö och städer är färre fordon och fler elfordon särskilt positivt. För Malmö stads verksamheter som främst använder gasfordon är nyttan med en övergång till elfordon framför allt lokal då utsläpp av partiklar och kväveoxider helt försvinner. Enligt en studie från Lunds universitet skulle hälsofördelarna med att ta bort avgaser från Malmö vara betydande, då det varje år skulle förhindra flera fall av bland annat förtida dödsfall, barndomsastma, luftvägssjukdomar och demens.¹⁴ Bristfällighet och för få laddplatser är idag ett hinder för fler utsläppsfria elbilar i Malmö. Finns inte goda och tillgängliga laddmöjligheter väljs inte heller elbil. Att åtgärda detta skulle ha stora hälsomässiga vinster för malmöborna.

Övergripande innebär förslagen också kostnader eftersom ett stort arbete påbörjas där befintliga laddplatser kartläggs och behovsanalyser genomförs som utgör grunden för den handlingsplan för stadens interna laddinfrastruktur som föreslås tas fram. MLAB, Parkering Malmö tillsammans med fastighetsägarna börjar sen bygga ut infrastrukturen enligt handlingsplanen. Det är dock stadskontorets uppfattning att byggandet av laddplatser är något som kommer vara nödvändigt och önskvärt oavsett de förslag som läggs här. Förslagen innebär däremot att ambitionsnivån, såväl som tempot, höjs vad gäller på vilket sätt som laddinfrastrukturen byggs ut, vilket kommer att innebära ökade kostnader på kort sikt jämfört med alternativet. De nödvändiga investeringarna tidigareläggs helt enkelt, där kostnaden tas idag snarare än imorgon. Förslagen innebär samtidigt att utrullningen sker kostnadseffektivt genom en strategisk och centraliserad hantering, jämfört med alternativet att bygga laddplatser reaktivt.

4.2 Konsekvenser för Malmö Leasing

Sammantaget innebär förslagen ett utökat och större strategiskt uppdrag för MLAB där framtagandet av en fordonspolicy, kartläggningar och behovsanalyser för en handlingsplan för utrullningen av laddinfrastruktur för

¹³ Stockholm stad med 40 000 anställda har en väl utbyggd bilpool (upphandlad av en extern part Bilpool.nu) vilket innebär att de kunnat minska antalet leasade fordon till drygt 1200 personbilar och låtta lastbilar. Malmö stad med cirka 27 000 anställda har cirka 1000 leasade personbilar och låtta lastbilar. För att nå Stockholms andel fordon per anställd behöver Malmö minska sin fordonsflotta med cirka 20 procent eller 200 fordon.

¹⁴ Studien visar att reduceringen av lokala utsläpp bland annat skulle förhindra 55–93 förtida dödsfall, 21 nya fall av barndomsastma, 95 fall av barndomsbronkit, 30 sjukhusinläggningar för luftvägssjukdomar, 87 demensfall och 11 fall av gravida kvinnor med havandeskapsförgiftning. [The health effect of air pollution from traffic | Lund University](#)

stadens fordon, samt genomförandet av denna, blir på kort sikt centrala uppgifter. Även etablering av en kommunövergripande bilpool blir en central uppgift för arbetet att optimera användandet av stadens fordon. Stadskontorets bedömning är att ovanstående kommer kräva utökade personella resurser vilket innebär ökade kostnader för bolaget. Med tanke på de många nyttor som ett mer centraliserat och strategiskt arbete med fordonsflottan på sikt förväntas ge kommunen bedömer stadskontoret att detta är en investering som på sikt innebär minskade kostnader för Malmö stad i sin helhet.

MLABs affärsmodell handlar i grunden om att hyra ut fordon, det är från denna verksamhet som bolaget får sina intäkter. Då förslaget delvis handlar om att MLAB ska effektivisera stadens nyttjande av fordon, med syftet att minimera antalet och öka användningen av bilpool, kommer bolagets intäktskälla att minska något. Hur bolaget ska förhålla sig till detta bör tydliggöras i ägardirektivet.

4.3 Konsekvenser för Parkering Malmö

Även Parkering Malmö får i och med förslaget ett utökad uppdrag men även fler affärsmöjligheter. Enligt bolaget bygger dom redan idag upp en organisation för att möta den snabba elektrifieringen av fordon som nu sker. Bedömningen idag är att uppdraget att även bygga laddplatser för Malmö stads verksamheter kan hanteras inom nuvarande organisation.

4.4 Konsekvenser för Malmö stads verksamheter

Sammantaget bedömer stadskontoret att förslagen på kort sikt och under en omställningsperiod kan innebära ökade transportkostnader för de verksamheter där biltransporter är en nödvändighet och utgör en stor kostnadspost. Detta beror dels på att verksamheterna bär investeringskostnaden för utbyggnaden av laddinfrastrukturen, men primärt på att inköpskostnaden för elbilar är fortsatt höga och där MLABs kostnadsmodell ger en högre livscykelkostnad för elbilar jämfört med gasbilar.¹⁵ På längre sikt är det dock stadskontorets uppfattning att övergången

¹⁵ Enligt MLAB:s nuvarande kostnadsmodell för att leasa en elbil blir detta dyrare än att leasa en gasbil, vilket är en anledning till att de flesta kunde väljer gasbilen. Detta kan jämföras med till exempel Lunds kommun där elbilen, enligt deras kalkyl-modell, är det billigaste alternativet sett över bilens livslängd. Huruvida elbilen framstår som det ekonomiskt mest rimliga alternativet beror på faktorer såsom hur långa sträckor som körs och huruvida garanterat eller beräknat restvärde används i kalkylen.

till elfordon och ökad användning av bilpoolstjänster kommer ge minskade transportkostnader för stadens verksamheter. Kostnadsminskningarna drivs framför allt framåt genom minskade tillverkningskostnader för batterier och därmed för elbilar, vilket på sikt kommer innebära att inköpspriset för en elbil kommer motsvara inköpspriset för en bil med förbränningsmotor.¹⁶ Eftersom elfordon har erkänt lägre driftkostnader ger detta på totalen än lägre transportkostnad.

En central utgångspunkt vad gäller förslaget om laddinfrastruktur för stadens verksamheter är att investeringskostnaden för laddbox samt nödvändiga elarbeten på fastigheten bärs av den som nyttjar laddplatsen, dvs. stadens verksamheter. Den föreslagna finansieringsmodellen är dock enkel och transparent och innebär ett schablonpåslag för användaren på 440 kr/? exklusive moms per laddplats. Påslaget för laddboxen utgör en relativt stor andel av schablonkostnaden men betalas också av på 3 år. Då investeringskostnaden för laddbox och investeringar i elinfrastruktur betalas av löpande utifrån en schablon, vilken bör jämföras mot nuvarande bränslekostnader för verksamheten, är det stadskontorets uppfattning av den ekonomiska konsekvensen är rimlig.

För de verksamheter där transport- och arbetsfordon används i stor utsträckning får förslagen på kort sikt små konsekvenser. Utbyggnaden av den laddinfrastruktur som föreslås berör i första hand laddplatser för personbilar och lätta transportfordon. Likaså är förslaget om ökad användning av delningstjänster något som gäller personbilar. Däremot ser stadskontoret att det utökade strategiska uppdraget till MLAB, vilket också inkluderar ansvaret för stadens arbetsmaskiner och tunga transportfordon, innebär att Malmö stad rent organisatoriskt står väl rustade för att över tid även effektivisera och delvis elektrifiera stadens flotta av arbetsfordon och tyngre transportfordon.

4.5 Konsekvenser för stadens fastighetsägare

Det arbete på fastigheten som krävs för att kunna installera laddstolpen eller boxen, till exempel el- och grävarbeten, belastar direkt fastighetsägaren vilket, i de fall det handlar om kommunens mark, är serviceförvaltningen genom

¹⁶ Wrights law ger en tillförlitlig ram för att prognostisera kostnadsminskningar som en funktion av kumulativ produktion. Specifikt säger lagen att för varje kumulativ fördubbling av producerade enheter kommer kostnaderna att sjunka med en konstant procentsats. Kostnaden för bilbatterier (lithium-jon) har minskat med 89 procent sen 2010 och närmar sig nu 100 dollar/kWh vilket skulle innebära att inköpspriset för elbilar motsvarar priset för en bensin/dieselbil. [EVO Report 2021 | BloombergNEF | Bloomberg Finance LP \(newenergyfinance.com\)](#)

stadsfastigheter som har ansvaret för fastigheten och rätt att uppföra byggnader och installationer genom ett internt markavtal med fastighets- och gatukontoret (se fotnot 11). Då förslaget är att utrullningen av laddplatser ska ske snarast och utifrån en framtagna handlingsplan kommer serviceförvaltningen på kort sikt få ökade kostnader för att iordningsställa de fastigheter som idag inte har tillräckligt med effekt för att möjliggöra laddning av elbilar. Dessa kostnader kan för vissa äldre byggnader med äldre elkablar vara betydande. Finansieringsmodellen som föreslås innebär att denna kostnad över tid täcks av den som nyttjar laddplatsen. Serviceförvaltningen kommer dock troligen behöva utökade anslag för att finansiera utrullningen.