

Redogörelse

av internremiss för förslag Fordonsstrategi för Malmö stad – för en elektrifierad och effektivt använd fordonsflotta för Malmö stads verksamheter



Fordonsstrategi för Malmö stad

För en elektrifierad och effektivt använd fordonsflotta för Malmö stads verksamheter

Stadskontoret
Omvärd och näringsliv

Upprättad: 2023-06-14
Version: 1
Ansvarig: Joakim Iveroth



Innehållsförteckning

HUR INTERNREMISSEN HAR BEDRIVITS	2
FORDONSSTRATEGI FÖR MALMÖ STAD	2
ÖVERGRIPANDE OM STRATEGINS MÅL OCH AMBITIONER.....	2
FÖRSLAG GÄLLANDE FUNKTIONEN FORDONSSTRATEG.....	3
FÖRSLAG GÄLLANDE BILPOOL	4
AVSTEG FRÅN POLICY	5
ÖVRIGT	5
RESERVATIONER OCH SÄRSKILDA YTTRANDEN	6

Hur internremissen har bedrivits

Den 26 juni 2023 beslutade kommunstyrelsens arbetsutskott att skicka, utan eget ställningstagande, rapporten *Fordonsstrategi för Malmö stad – för en elektrifierad och effektivt använd för Malmö stads verksamheter* på remiss till samtliga nämnder och bolag i Malmö stad. Remissen pågick till den 13 oktober 2023. 13 svar inkom skriftligen under remisstiden fördelat på 2 bolag, 9 nämnder, 1 förvaltning med delegationssvar samt stadskontorets upphandlingsenhet. Överförmyndarnämnden, revisorskollegiet, valnämnden och Boplats syd valde att avstå från att yttra sig.

I denna remissammanställning redogörs och kommenteras framförda synpunkter och invändningar. Redogörelsen är strukturerad utifrån de förslag som läggs fram i rapporten. I slutet av sammanställningen redovisas även reservationer och särskilda yttranden som de olika partierna har lämnat in under interremissen och beredning till respektive nämnd.

Fordonsstrategi för Malmö stad

Fordonsstrategin är uppdelat i två delar, Fordonsstrategin med strategins ambitioner och mål samt Riktlinjer för Malmö stads verksamheter där bland annat ansvar och roller förtydligas. Nedan en sammanställning av de synpunkter som inkom gällande strategidelen såväl som avsnittet med riktlinjer samt stadskontorets kommentar till dessa. Svaren från respektive remittent är en sammanfattning, för det fullständiga svaret hänvisas läsaren till respektive remissvar som finns kopplat till ärendet

Övergripande om strategins mål och ambitioner

Samtliga remittenter ser positivt på fordonsstrategins riktning och målsättningar om att den lätta fordonsflottan ska vara elektrifierad år 2030, att laddinfrastruktur ska etableras samt att nyttjandegraden av fordonen ska öka. **Fritidsnämnden** och **arbetsmarknads- och socialnämnden** ser att strategin är ett led i att nå Malmö stads övergripande miljö- och energimål. **Funktionsstödsnämnden** delar bedömningen att omställningen av fordonsflottan är ekonomiskt rationell och därför bör göras. **Förskolenämnden** ser att strategin kommer ge bättre möjligheter för deras verksamhet att kommunicera det behov som finns. **Miljönämnden** välkomnar det faktum att Malmö stad nu går före i elektrifieringsarbetet då detta kan dra med sig även de privata fastighetsägarna i staden. **Hälsa- vård och omsorgsnämnden** ser positivt på att det nu finns en samlad strategi för att arbetet framåt att ställa om stadens fordonsflotta. **Tekniska nämnden** ser att strategins fokus på effektiv användning av fordon kompletterat med en elektrifierad fordonsflotta torde fungera väl för en omställning som beaktar ekonomiska såväl som miljömässiga perspektiv. **Grundskolenämnden** är positiva men vill poängtera vikten av att hänsyn måste tas till verksamheternas specifika behov. **Parkering Malmö** välkomnar att Malmö stad går i bräschen med en strategi som ger stadens verksamheter tydliga riktlinjer och mandat att prioritera det hållbara.

Mål 1 och 2 i strategin avser lätta fordon, dvs. personbilar och arbetsfordon under 3,5 ton, först i mål 3 inkluderas den tunga delen av fordonsflottan i och med målet om att fordonsflottans tunga fordon ska vara fossilfria. **Miljönämnden** anser att även tunga fordon (> 3500 kg) bör inkluderas i målet. **Servicenämnden** vill även inkludera vätfordon som ett möjligt alternativ vid val av tungt fordon vid upphandling.

Stadskontorets kommentar:

Angående tunga fordon (>3 500 kg) består dagens fordonspark av drygt 100 sådana fordon. Att elektrifiera dessa är idag problematiskt dels på grund av ett litet utbud av sådana fordon såväl som tillgång till tillräcklig

effekt på de platser där dessa laddas. Av den anledningen har fordonsstrategin inte samma skarpa elektrifieringsmål för denna del av fordonsflottan. Detta beskrivs i avsnitt 1.3.4. I samma avsnitt beskrivs även att ambitionen är elektrifiering även för stadens tunga fordon. Detta är inte minst viktigt för att uppfylla EU nya skärpta utsläppskrav för tunga fordon vilket beskrivs i samma avsnitt.

Vätgas är inte inkluderat då det idag knappt finns några sådana fordon och där tillgången till en vätgastankstation ännu inte har realiserats.

Vid nästa revidering av Fordonsstrategin kan en ny nulägesanalys göras där utvecklingen vad gäller elektrifieringen av tunga fordon såväl som för vätgasdrivna tunga fordon bör analyseras.

Förslag gällande funktionen fordonsstrateg

Funktionsstödsnämnden är positiva till förslaget att tillsätta fordonsstrateger men önskar få veta mer kring tjänstens omfattning och kompetensbehov och hur tjänsten ska finansieras. Utifrån nämndens kärva ekonomiska läge bedömer nämnden att det krävs central finansiering före tjänstens tillsättande. Även **Förskolenämnden** ser positivt på förslaget om fordonsstrateg då det bedöms ge bättre kommunikationsvägar. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** är inne på samma spår när de lyfter att fordonsstrategin kan bidra till en tydligare struktur och ansvarsfördelning inom deras förvaltning samt förenkla kommunikation mellan berörda parter. Nämnden önskar samtidigt ett förtydligande av vad som förväntas av en sådan funktion, vad den kommer att kosta samt finansiering och önskar därför att förslaget ekonomiska konsekvenser utreds ytterligare. **Grundskoleförvaltningen** lyfter att en fordonsstrateg kommer att kunna effektivisera och följa upp nyttjandet av fordon i verksamheten. **Hälsa- vård och omsorgsnämnden** är positiva föreslagen ansvarsfördelning där MLAB tar en central roll och förvaltningarna involveras via rollen fordonsstrateg.

Fritidsnämnden ser inte att införandet av en fordonsstrateg är motiverat. Nämnden bedömer att det åligger de enskilda verksamheterna inom förvaltningen att utifrån sina behov och arbetsuppgifter ta kontakt och föra dialog med Malmö Leasing (MLAB) om möjliga transportalternativ. **Stadsbyggnadsnämnden** ifrågasätter förslaget att införa funktionen fordonsstrateg och anser att verksamheterna snarare bör ha en kontaktperson med kännedom om verksamhetens behov av fordon och som bistår MLAB, och där det bör förtydligas under avsnitt 2.1 *Ansvar och roller* att MLAB ansvarar för att bistå och finnas tillgänglig för verksamheternas fordonsstrateger. Även **Tekniska nämnden** ser en begränsad nytta med en fordonsstrateg i de verksamheter vars fordonsbehov kan tillfredsställas genom en bilpool. Nämnden menar att införandet av funktionen bör vara frivilligt och för de verksamheter som ser nytta av en sådan funktion.

Stadskontorets kommentar

Flera av remittenterna önskar ytterligare utredning och tydliggörande kring funktionens omfattning, placering, ansvarsområden, kostnad och finansiering. Förslaget är en ny funktion införs i de verksamheter som hyr fordon av MLAB, kallat fordonsstrateg, och att det MLAB tillsammans med fordonsstrategerna som styr omställningen av fordonsflottan. I Riktlinjerna beskrivs ansvarsområdena för Fordonsstrategen som i korthet är att vara kontaktpunkt och dialogpart mot MLAB, ansvara för att fordonsinnehavet motsvarar verksamhetens behov samt följa upp användandet av fordonen tillsammans med MLAB. Anledningen till förslaget är att fordonsanvändningen idag inom vissa verksamheter sker utan god uppsikt, med bristfällig uppföljning och där ingen inom verksamheten tar ett helhetsansvar. Detta gör det svårt för MLAB att samverka med verksamheten och effektivisera dess fordonsanvändning. Samtidigt finns det verksamheter inom Malmö stad där kontakten med MLAB är god och uppsikten och styrningen över fordonsflottan fungerar väl. Dessa verksamheter har redan i mångt och mycket en

funktion likt den föreslagna fordonsstrategen. Eftersom verksamheterna inom Malmö stad har olika uppdrag och med varierande storlek på fordonsflottan kommer även omfattningen av fordonsstrategens roll såväl som dess placering inom organisationen att variera. Förslaget är därför utformat på så sätt att det blir upp till respektive nämnd att utforma funktionen och placera den på lämplig plats inom organisationen. Detta bör dock ske i dialog med MLAB.

Vad gäller förslagets kostnader och finansiering, det är stadskontorets bedömning att införandet av fordonsstrateger inte enbart kommer att innebära kostnader utan även leda till besparingar för verksamheterna. Fordonsstrategin kommer att kompletteras med resonemang och exemplifieringar kring detta såväl som förtydliganden kring utformningen av funktionen och att ansvaret för detta ligger på respektive nämnd.

Som svar till tekniska nämnden, även för de verksamheter där fordonsbehovet täcks genom bilpool finns det en poäng i att etablera en fordonsstrateg. För att kunna utforma och implementera en bilpool som fungerar för den specifika verksamhetens behov, vilket är tanken med förslaget, behöver MLAB ha en dialogpart och kontakt som kan bistå i utformningen bilpoolen. Även användningen av bilpool bör följas upp för att möjliggöra optimering av antal och typ av fordon som ingår i poolen.

Ovanstående är också ett svar på stadsbyggnadsnämnden ifrågasättande av förslaget då funktionen fordonsstrateg i princip är det som nämnden efterfrågar, en kontaktpunkt inom förvaltningen med kunskap om verksamhetens behov och fordonsbestånd och som bistår MLAB.

Avslutningsvis, det kan här vara värt att påminna om att MLAB har sex anställda vara ett fåtal av dessa arbetar med inköp och uthyrning av fordon till stadens verksamheter. Ska Malmö stad lyckas med ambitionen att skapa en elektrifierad och effektivt använd fordonsflotta måste alla berörda manna upp.

Förslag gällande bilpool

Majoriteten remittenter är positiva till en kommunalövergripande bilpool, men har frågor gällande bland annat utformning, placering (nära) tillgänglighet (vid brådskande ärenden) och önskemål om att bilpoolen inkluderar fler typer av fordon. **Funktionsstödsförvaltningen** bedömer att införandet av bilpool kommer att effektivisera förvaltningens fordonsnyttjande. **Miljönämnden** önskar att bilpoolen även bör inkludera andra typer av fordon såsom cykel eller lådcykel. Bilpoolen behöver också placeras lättillgänglig så att förvaltningen kan fortsätta bedriva effektiv tillsyns- och kontrollverksamhet. **Hälsa- vård och omsorgsnämnden** lyfter att bilpoolerna måste placeras på strategiskt utvalda platser för god tillgänglighet samt lyfter frågan om vem som ska sköta drift och säkerställa att fordonen hålls rena på insidan för att minimera smittspridning. Även **stadsbyggnadsnämnden** önskar att bilpoolstjänsten bör innefatta även el- och lastcyklar. Nämnden menar också att de behov av fordon som verksamheten har, t.ex. vad gäller fordonstyp och att det finns att tillgå med kort varsel, bör vara överordnat i valet mellan leasing och bilpool. Även **tekniska nämnden** lyfter att valet och utformningen av bilpool måste utgå från verksamhetens behov.

Fritidsnämnden ser inte att deras verksamhet och behov av fordon kan ersättas med bilpoolslösningar. **Service- och omsorgsnämnden** anser att förslaget om bilpool tas bort i sin helhet eftersom en bilpoolslösning inte är ett realistiskt alternativ givet förvaltningens (främst kommunteknik) uppdrag och verksamhet. **Förskolenämnden** ser inte att deras verksamhet kan fungera med endast bilpoolslösningar, detta då flera av fordonen används dagligdags. **Arbetsmarknads- och socialnämnden** lyfter att deras verksamhet inte fungerar utan tillgång till fordon, och där deras resor kan vara brådskande och inte sällan sker utanför regionen. Närhet, tillgänglighet och kapacitet blir därför avgörande när bilpoolerna utformas och där samtliga fordon troligen inte kan ersättas med en sådan delningstjänst.

Stadskontorets kommentar:

Stadskontoret delar remittenternas bild av att det finns verksamheter där bilpool inte är lämpligt val och att val och utformning av bilpool därför bör göras utifrån verksamhetens specifika behov och förutsättningar. Detta beskrivs i strategins avsnitt 1.3.5. I avsnitt 2.2.2 beskrivs hur MLAB tillsammans med verksamhetens fordonsstrateg gör en behovsanalys inför val av transportlösning där bilpool är utgångspunkten om körd sträcka inte bedöms överstiga 1000 mil per år. Även uppföljning för att optimera utformningen av bilpoolen görs i samverkan mellan MLAB och fordonsstrateg.

I övrigt, bilpoolen är framför allt tänkt för personbilar, inte för arbetsfordon.

Avsteg från policy

Grundskolenämnden anser att för att säkerställa en välfungerande verksamhet är det nödvändigt att det finns möjlighet att vid behov göra avsteg från kravet om att fordon som hyrs ska rulla minst 1000 mil per år, detta eftersom en verksamhet kan ha särskilda behov av att ha ett fordon direkt tillgängligt vid oförutsedda händelser. **Arbetsmarknad- och socialnämnden** anser inte att avsteg från strategin är av en sådan vikt att beslutet bör ligga på förvaltningschef. De avsteg som kan komma bli aktuella omfattar specialfordon där alternativen är begränsade och besluten bör därför kunna fattas närmare berörd verksamhet. Även **fritidsnämnden** lyfter detta då deras verksamhet har många fordon som är kopplade till enskilda anläggningar och därför inte bör omfattas av transportbehovskravet om 1000 mil/år. **Parkering Malmö** menar att det bör specificeras och tydliggöras ytterligare vad som ger möjlighet till undantag från strategins krav vad gäller minsta körd sträcka per år, detta för att minimera risken att förvaltningar och bolag tar olika beslut.

Stadskontorets kommentar:

Som beskrivs i avsnitt 2.2.2 görs en behovsanalys där MLAB och berörd verksamhet representerad av fordonsstrateg diskuterar behov och möjliga transportlösningar. Malmö stad har idag flera fordon som rullar väldigt få mil per år och där det i många fall troligen finns bättre lösningar, bland annat att genom delningstjänster där fordonets användande ökar. Detta ger besparingar för verksamheten såväl som för Malmö stad. Samtidigt är det givetvis så att många av stadens verksamheter har specifika transportbehov där fordonet inte rullar särskilt många mil men där bilpool av olika anledningar inte är ett alternativ. Fordonstrategins lösning på detta är dels ökat fokus på ökad nyttjandegrad av fordon genom krav på körd sträcka och möjlighet att välja delningstjänster i stället för eget fordon, dels bättre dialog mellan MLAB och stadens verksamheter genom införandet av fordonsstrategier. Sammantaget är det stadskontorets bedömning att detta kommer leda till rätt transportlösning för stadens verksamheter samtidigt som fordonsflottans storlek i sin helhet minskar.

Övrigt

Fritidsnämnden lyfter att uppföljning av det interna arbetet med att uppfylla de övergripande målen gällande elektrifiering och elektrifiering bör ske internt och inom ordinarie processer och verksamhetsuppföljning. **Service- och omsorgsnämnden** lyfter bland annat att mål 1 i strategin bör vara att fordonsflottan i sin helhet ska vara fossilfri. Vidare saknar nämnden en definition av lätta fordon samt önskar ett förtydligande av vilket ansvar och vilken roll förvaltningen ska ha i arbetet att etablera en intern laddinfrastruktur. **Hälsa- vård och omsorg** undrar hur kostnadsfördelningen för fordonsleasing kommer att se ut framöver och huruvida tjänster som service, reparationer, underhåll, däck, försäkring mm. kommer att inkluderas. Nämnden lyfter också behovet av fordonsleverantörer som levererar enligt överenskommelse. **Stadsbyggnadsnämnden** önskar ett förtydligande av begreppet fordonsansvariga. **Stadskontorets upphandlingsenhet** har flera kommentarer kopplat till upphandlingsförfarandet, bland annat att det bör adderas en punkt om

hållbarhet vid upphandling av fordon samt att det tydliggörs vem som ansvarar för återrapporteringen till EU enligt Clean Vehicle Directive. Upphandlingsenheten vill också se ett krav om att social och miljömässig hållbarhet ska ingå i kravspecifikationer vid upphandling. **Funktionsstödsnämnden** lyfter behovet av ett bättre digitalt fordonssystem för att sammanställa relevanta nyckeltal, detta för att fordonsstrategen ska ha möjlighet att följa upp förvaltningens fordonsanvändning i enlighet med vad som föreslås i strategin.

Stadskontorets kommentar:

Uppföljning och utvärdering av arbetet med att ställa om stadens fordonsflotta kan absolut göras inom ordinarie processer via verksamhetsuppföljning. Det är upp till respektive förvaltning att följa upp och rapportera sitt arbete utifrån de riktlinjer som förvaltningen har. Det strategin föreslår är att Malmö stads fordonsflottas utveckling följs upp centralt av MLAB med stöd av fordonsstrateger. Detta för att säkerställa att Fordonsstrategins mål nås.

Gällande servicenämndens synpunkter, målen är satta med elektrifieringsmålet först. Detta görs för just för att strategins fokus, elektrifiering, ska framgå tydligt.

Stadskontorets kommer förtydliga i strategin definitionerna av lätta och tunga fordon och även förtydliga målformuleringarna så att det framgår vilka mål som gäller för den lätta fordonsflottan respektive den tunga.

Vad de Fordonsansvariga har för roll och ansvar beskrivs i avsnitt 2.1 Ansvar och roller.

Gällande kostnadsfördelning för fordonleasing, idag har Malm Leasing möjligt att lägga till serviceavtal när nybeställning görs och detta görs i de flesta fall. Detta kommer som en separat faktura men är inräknad i den Total Cost of Ownership (TCO) som Malmö Leasing presenterar för sina kunder. Reparation och underhåll samt däck ingår ej i leasing, även det faktureras separat. Försäkringarna och skatt faktureras en gång om året. Malmö Leasing kan idag inte "baka in" allt i leasingavtalet då bolaget erbjuder finansiell leasing.

Stadskontorets bedömning är att ansvaret för återrapporteringen till EU gällande Clean Vehicle Directive är en fråga som inte bör hemma i Fordonsstrategin, vars syfte är att driva på omställningen till elektrifierade fordon. De krav som redan gäller enligt upphandlingslagstiftning bedömer stadskontoret inte behöver adderas till fordonsstrategin.

Reservationer och särskilda yttranden

Här redovisas de reservationer och särskilda yttranden som de olika partierna har lämnat in under interremissen och beredning till respektive nämnd

Särskilt yttrande

2023-09-21 Moderaterna **Fritidsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad

2023-09-27 Vänsterpartiet samt Sverigedemokraterna **Miljönämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad

2023-09-27 Moderaterna gemensamt med Centerpartiet **Stadsbyggnadsnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad

Reservationer

2023-09-26 Sverigedemokraterna **Arbetsmarknad- och socialnämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad

2023-09-27 Vänsterpartiet **Servicenämnden** vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad

2023-09-25 Vänsterpartiet Tekniska nämnden vid beslut att godkänna förslag till yttrande avseende Fordonsstrategi för Malmö stad