



Datum  
2021-03-23  
Vår referens  
Claes-Inge Wennström  
Stadsjurist  
claesinge.wennstrom@malmö.se

## Tjänsteskrivelse

### **Utredning av möjligheter till ändrad ansvarsfördelning för genomförande, ägande, drift och finansiering av laddinfrastruktur mellan parterna i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, Storstadspaketet STK-2020-1647**

#### **Sammanfattning**

Enligt Ramavtal 8 – Storstad ansvarar Malmö stad för den infrastruktur, inklusive eventuell laddinfrastruktur, som behövs utmed sträckningarna för de åtta eldrivna stadsbusslinjerna som ingår i avtalets kollektivtrafikobjekt. Tekniska nämnden har gett förvaltningen i uppdrag att utreda möjligheten att ändra ansvarsfördelning för genomförande, ägande, drift och finansiering av laddinfrastruktur mellan parterna i Ramavtal 8 – Storstad Malmö och återkomma med rapport och förslag till handlingsplan. Målet med ändrad ansvarsfördelning är att minimera gränssnittsproblematiken.

I utredningen har fyra scenarier utretts och värderats. Scenario 1, med laddinfrastruktur på depå, och Scenario 2-4 om laddinfrastruktur behöver etableras utmed linjerna. Tekniska nämnden har nu föreslagit kommunstyrelsen att inleda dialog med staten och Region Skåne på visst sätt.

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen beslutar inleda en dialog med staten och Region Skåne kring scenario 1, gällande laddinfrastruktur på depåanläggning, liksom kring scenario 4, för de fall laddinfrastruktur behöver etableras utmed busslinjerna.

#### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelse från tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 201124 § 402
- Remissvar från stadsbyggnadskontoret
- Tjänsteskrivelse från servicenämnden
- Remissvar från Parkering Malmö
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 210329 Utredning av möjligheter till ändrad ansvarsfördelning för genomförande, ägande, drift och finansiering av laddinfrastruktur mellan parterna i Ramavtal 8
- Servicenämndens arbetsutskott beslut 210219 § 26

#### **Beslutsplanering**

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-03-29

Kommunstyrelsen 2021-04-07

### **Beslutet skickas till**

Tekniska nämnden

Stadskontoret

### **Ärendet**

Av Ramavtal 8 – Storstad Malmö framgår att Malmö stad är den part som ansvarar för att genomföra, äga, finansiera och driva den laddinfrastruktur som behövs utmed sträckningarna för de åtta eldrivna stadsbusslinjerna som ingår i avtalets kollektivtrafikobjekt. Staten medfinansierar genomförandet av denna laddinfrastruktur till 50% under förutsättning att Malmö stad levererar det antal bostäder som ingår i Malmö stads bostadsåtagande enligt ramavtalet. Region Skåne ansvarar för att införskaffa fordon och för att driva trafiken på de åtta stadsbusslinjerna.

Det har visat sig att den avtalade ansvarsfördelningen leder till ett antal komplikationer - som en följd av ansvarsfördelningen har fordon beställts, byggts och levererats separerat från beställning, byggnation och leverans av laddinfrastruktur. Även drift och underhåll av fordon respektive laddinfrastruktur sker separerat via olika beställare och leverantörer. Sammantaget leder detta till att systemet blir känsligt när något fallerar och eventuella driftstopp riskerar att bli onödigt långa med höga kostnader för ersättningsfordon som följd.

Tekniska nämnden gav förvaltningen i uppdrag att utreda möjligheten till ändrad ansvarsfördelning för genomförande, ägande, drift och finansiering av laddinfrastruktur mellan parterna i Ramavtal 8 – Storstad Malmö, och till tekniska nämnden återkomma med rapport och förslag till handlingsplan senast under 2020. Målet med ändrad ansvarsfördelning är att minimera gränssnittsproblematiken.

Teknikutvecklingen har gått framåt, vilket innebär att batterierna blir mindre och bussar kan förses med starkare batterier, utan att ta för stor del av bussens utrymme eller öka dess tjänstevikt för mycket. På så sätt har tekniken banat väg för bussar som kan depåladdas, utan behov av tilläggsaddning utmed linjesträckningarna.

Det innebär att laddinfrastruktur utmed linjesträckningarna som regel inte kommer att behövas i den fortsatta utbyggnaden av eldrivna busslinjer i Malmö. Dock kan det i framtiden uppstå behov av tilläggsaddning på enstaka platser utmed linjesträckningarna, vilket gör att det är relevant att fortsätta att utreda möjligheten till ändrad ansvarsfördelning.

Med valet att framöver endast ha depåladdade bussar har frågan om finansiering av laddinfrastruktur i depåerna initierats av regionen. Frågan handlar om huruvida det statliga bidrag som enligt ramavtal 8 – Storstad Malmö skall delfinansiera infrastrukturåtgärder utmed linjesträckningarna med 50%, också kan delfinansiera regionens laddinfrastrukturåtgärder i depåerna.

### Framtida scenarier

Fyra olika scenarier har studerats, som mycket översiktligt redovisas nedan.

Ytterligare detaljer och bedömningar framgår av tekniska nämndens tjänsteskrivelse i ärendet,

vilken bifogas.

### Scenario 1

Laddinfrastruktur på depå;

- Region Skåne beställer, bekostar och äger
- Statligt bidrag betalas ut till Region Skåne

### Scenarion med laddinfrastruktur utmed busslinjerna

#### Scenario 2

Laddinfrastruktur med laddstolpe på allmän platsmark;

- Region Skåne beställer byggnation och ansvarar för drift och underhåll
- Malmö stad bekostar och äger

#### Scenario 3

Laddinfrastruktur med laddstolpe på allmän platsmark;

- Region Skåne beställer och äger
- Malmö stad bekostar

#### Scenario 4

Laddinfrastruktur med laddstolpe på allmän platsmark;

- Region Skåne beställer, bekostar och äger
- Statligt bidrag betalas ut till Region Skåne.

Tekniska nämnden förordar scenario 1, med laddinfrastruktur på depå, då det ger tydligast ansvarsfördelning där Region Skåne beställer, bekostar och äger laddinfrastrukturen samt marken den står på. I de fall laddinfrastruktur behöver etableras utmed linjerna förordas scenario 4, vilket innebär en minskad gränssnittsproblematik samtidigt som det ger tydliga incitament för regionen att optimera teknikval och antal laddningsanläggningar.

Scenario 1, 3 och 4 förutsätter att storstadsavtalet justeras eller kompletteras med nya överenskommelser.

Eftersom kommunstyrelsen hanterar stadens andel av storstadsavtalets finansiering och eftersom kommunstyrelsen företräder staden i denna typ av frågor gentemot övriga avtalsparter föreslår tekniska nämnden att kommunstyrelsen fattar beslut om att inleda dialog med staten och Region Skåne. Tekniska nämnden har gett förvaltningen i uppdrag att i så fall medverka i en sådan dialog.

### Stadskontoret

Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, servicenämnden och Malmö kommuns parkeringsaktiebolag (P-Malmö) varav servicenämnden har avstått från att yttra sig.

Stadsbyggnadskontoret har svarat att det inte har några synpunkter på vad som föreslås.

P-Malmö har inga synpunkter på ägandeförhållanden och ansvarsfördelning mellan Malmö stad

och Region Skåne vad gäller laddinfrastruktur för eldrivna bussar i Malmö. Bolaget ser överlag särskilt positivt på möjligheter till laddinfrastruktur på allmän platsmark (scenario 2-4).

Det är en grundlig utredning som föregått tekniska nämndens beslut. Stadskontoret förordar att kommunstyrelsen ansluter sig till den bedömning som tekniska nämnden gjort och beslutar i enlighet med nämndens förslag.

**Ansvariga**

Jonas Rosenkvist Avdelningschef  
Magdalena Bondeson Sektionschef  
Andreas Norbrant Stadsdirektör