



Datum
2021-10-27
Vår referens
Joakim Iveroth
Strateg
joakim.iveroth@malmo.se

Tjänsteskrivelse

Slutrapport reviderad Miljöbilsstrategi för Malmö stad 2017-2020 STK-2021-872

Sammanfattning

Tekniska nämnden godkände 25 maj 2021 fastighet- och gatukontorets utvärdering och slutrapport av *Miljöbilsstrategi för Malmö stad 2017–2020* och har skickat denna vidare till kommunstyrelsen för vidare hantering. Utvärderingen av miljöbilsstrategin, och även miljöförvaltningens uppföljning, visar att delar av stadens fordonsflotta fortfarande drivs av fossila bränslen och där andelen miljöbilar, och då särskilt elbilar, endast har ökat marginellt under miljöbilsstrategiperioden. Malmö Leasings begränsade mandat samt bristande tillgång till laddinfrastruktur lyfts fram som anledningar till att målen strategin inte riktigt nås. Tekniska nämnden föreslår att det fortsatta arbetet med stadens fordonsflotta styrs via befintliga ramar och styrdokument, och att ingen ny miljöbilsstrategi tas fram.

Stadskontorets bedömning är att med tydligare ansvarsfördelning och uppdrag samt erforderliga resurser till Malmö Leasing, kan de två huvudsakliga hindren för omställningen av Malmö stads fordonsflottan hanteras. En fossilfri och i huvudsak emissionsfri fordonsflotta som nyttjas effektivt förutsätter en stark central styrning som arbetar utifrån tydliga och mätbara mål. Givet dagens organisering och ansvarsfördelning ser stadskontoret att denna uppgift bör ligga på Malmö Leasing AB, givet att bolaget får bättre förutsättningar för uppgiften. Stadskontoret föreslår att en arbetsgrupp sätts samman för en kraftsamling i bolagets förändringsarbete. Vidare, att Malmö stads verksamheter enkelt och utan oro för höga initiala investeringskostnader kan beställa en laddplats till sin elbil är en förutsättning för fler elbilar i stadens fordonsflotta. Stadskontoret föreslår att en arbetsgrupp formeras för att ta fram ett skarpt förslag vad gäller ansvars- och finansieringsfrågan för stadens interna laddinfrastruktur, detta utifrån de förslag som tidigare har presenterats i rapporten *Laddplatser för kommunala elbilar*.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen uppdrar åt stadskontoret att tillsammans med Malmö Leasing AB, 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. I samband med översynen ska även ett förslag tas fram vad gäller ansvars- och kostnadsfördelning vid etablering av intern laddinfrastruktur. Åtterrapporering till kommunstyrelsen ska ske senast juni månad 2022

Beslutsunderlag

- Tekniska nämnden beslut 210525 § 210 med Särskilt yttrande (SD)
- Slutrapport för Miljöbilsstrategi
- Rapport Laddplatser för kommunala elbilar
- Reviderad Miljöbilsstrategi
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 211101 Slutrapport reviderad Miljöbilsstrategi för Malmö stad 2017-2020

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-11-01

Kommunstyrelsen 2021-11-10

Beslutet skickas till

Tekniska nämnden

Servicekommittén

Miljönämnden

Malmö Leasing AB

Malmö kommuns Parkerings AB

MKB Fastighets AB

Ärendet

Tekniska nämnden godkände 25 maj 2021 fastighets- och gatukontorets utvärdering och tillika slutrapportering av *Miljöbilsstrategi för Malmö stad 2017–2020*, och beslutade att överlämna densamma till kommunstyrelsen för vidare hantering. I ärendet inkluderas serviceförvaltningens rapport *Laddplatser för kommunala elbilar*, en rapport som särskilt adresserar hur finansieringen av laddplatser för stadens elbilar kan lösas. Även denna rapport lämnar tekniska nämnden vidare till kommunstyrelsen, för informerad hantering av frågan om laddinfrastruktur.

Tekniska nämndens övergripande bedömning och rekommendation är att betrakta arbetet med *Miljöbilsstrategi för Malmö stad 2017–2020* som avslutat samt att den fortsatta styrningen av Malmö stads fordonsflotta bör ske genom befintliga styr- och ledningssystem. Vidare ser tekniska nämnden att frågan om laddinfrastruktur bör adresseras med serviceförvaltningens underlag som stöd. Sen tidigare har tekniska nämnden gjort klart att de inte ser att tekniska nämnden är rätt part att samordna miljöbilsarbetet framöver.

Bakgrund - miljöbilsstrategier sen 2010

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. Att skapa en fossilfri transportsektor är en mycket viktig del i arbetet, där regeringen har infört ett stort antal administrativa och ekonomiska styrmedel för att driva på omställningen. Sverige har även ett specifikt utsläppsmål för inrikestransporterna, där målsättningen är minskade utsläpp av växthusgaser med 70 procent till 2030, jämfört med 2010 års nivåer. Sveriges kommuner har i detta arbete en viktig roll, på flera sätt.

För att nå stadens målsättningar formulerade i bland annat miljöprogram och energistrategier har Malmö stad under cirka 10 år arbetat med miljöbilsstrategier som innehållit mål och ambitioner

vad gäller stadens egna fordonsflotta bestående av personbilar och transport- och arbetsfordon. Den första miljöbilsstrategin för Malmö stad beslutades 2009 och löpte fram till och med 2015 (förlängdes sen till 2016). Målet för 2015 var att samtliga lätta fordon i Malmö stads fordonsflotta skulle vara miljöbilar¹ varav 75 procent skulle drivas med biogas, vätgas, el eller laddhybridmotor. Redan i denna första miljöbilsstrategi var den uttalade ambitionen att behovet av egen bil i tjänsten skulle minska genom införandet av fler bilpooler. Även fler laddplatser pekades ut som en ambition för Malmö stad.

Under 2016 påbörjades arbetet med att ta fram en ny miljöbilsstrategi för Malmö stad, med utgångspunkten att den egna organisationen skulle vara klimatneutral år 2020. Den nya miljöbilsstrategin, som beslutades 2017, hade det övergripande målet att 95 procent av fordonen skulle vara miljöbilar enligt den då gällande statliga definitionen², och att hela fordonsflottan, inklusive tunga fordon, skulle vara helt fossiloberoende³ från årsskiftet 2020/2021. Strategin lyfte även fram eldrivna fordon som skulle prioriteras vid inköp. Strategin löpte fram till och med år 2020 med en revidering 2019. Revideringen 2019 innebar följande justerade mål:

- 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).

Revidering 2019 innebar att begreppet *miljöbil* togs bort. Istället lyftes målet att uppnå fossiloberoende fram. Revideringen innebar dessutom att möjligheten att, vid nyinköp, välja en bil med laddhybridteknik försvann, detta utifrån insikten att dessa fordon vid längre sträckor ofta måste drivas med bensin.⁴

Kopplingen till ärende STK 2019–1583

I samband med revidering av miljöbilsstrategin 2019 konstaterade tekniska nämnden att det fanns anledning att se över huruvida miljöbilsstrategin och styrningen av fordonsflottan skulle kunna ingå i ett större sammanhang. Nämnden konstaterade vidare att det inte självklart var tekniska nämnden som skulle ha samordningsansvaret och att frågan om ansvar och roller borde

¹ Under perioden 2013–2017 var den statliga definitionen av en miljöbil grundad i bilens vikt och utsläppsnivå, där en formel användes för att räkna ut hur mycket fordonet fick släppa ut för att definieras som miljöbil. Under den första miljöbilsstrategiperiodens, samt när den nya strategin antogs 2017, kunde bensin och dieselfordon alltså fortfarande definieras som miljöfordon.

² 2017 ändrades den statliga definitionen av en miljöbil till att baseras på förordning (2017:1334) om klimatbonusbilar. Enligt förordningens är en klimatbonusbil en bil som uppfyller utsläppskraven enligt euro 5 och Euro 6, släpper ut högst 70 gram koldioxid per kilometer eller är utrustad med teknik för drift med annat gasbränsle än gasol. Miljöbilar är därför elbilar, laddhybrider och biogasbilar.

³ Regeringen definierade begreppet fossiloberoende i *SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg* som att fordonen inte ska vara beroende av fossila bränslen för sin framdrift, samt att fossilfria energibärare (primärt el och biobränslen) finns tillgängliga i erforderliga kvantiteter. I praktiken innebär detta att ett garanterat fossiloberoende fordon är elbilar, laddhybrider, gasbilar och etanolbilar. Malmö stad har tidigare beslutat att laddhybrider inte ska väljas vid nyinköp.

⁴ Studier visar att laddhybridbilar tenderar att inte laddas särskilt ofta, vilket gör dessa bilar till större utsläppare av växthusgaser än traditionella bensin eller dieslbilar. Se t.ex. [Faran med laddhybrider: Många av bilägarna laddar aldrig sina bilar - Recharge \(mestmotor.se\)](#). En nyligen publicerad studie från International Council of Clean Transportation (ICCT) visar att endast 37 procent av körd sträcka för laddhybrider görs med eldrift. Eftersom tillverkarnas officiella siffror vad gäller utsläpp och körsträcka (WLT) för laddhybridbilar är baserade på antagandet att 69 procent av körd sträcka görs med hjälp av elmotorn, visar studiens resultat att utsläppsnivåerna är kraftigt underskattade. Se [Real-world usage of plug-in hybrid electric vehicles: Fuel consumption, electric driving, and CO2 emissions \(theicct.org\)](#)

utredas på central nivå. Även stadskontoret bedömde att miljöbilsfrågan, styrningsmässigt, behövde kopplas samman med frågan om laddinfrastruktur för elbilar såväl som med stadens resepolicy som båda utreddes vid tidpunkten (se STK-2019-694 och STK-2019-104). I augusti 2019 beslutade därför kommunstyrelsen att ge stadskontoret i uppdrag att utreda frågan om hur miljöbilsstrategin kan införlivas i en mer heltäckande policy för hållbar mobilitet för Malmö stads anställda, samt hur fordonsflottan och dess olika aspekter kan hanteras inom denna ram (STK 2019-1583).

Mycket har hänt sen stadskontoret fick uppdraget från kommunstyrelsen. En ny *Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö* har tagits fram såväl som en ny *Mötes- och resepolicy i Malmö stad* som antogs av kommunfullmäktige i början av 2021. Det finns också ett budgetuppdrag riktat till servicenämnden att ta fram ett övergripande digitalt bokningssystem för Malmö stads anställda. Utöver det pågår ett arbete att ta fram ett nytt styrsystem för hela kommunen, med ambitionen att minska antalet styrdokument i staden.

Med tanke på ovanstående har stadskontoret valt att inte gå vidare med ärende STK 2019–1583 och skapandet av en heltäckande policy för hållbar mobilitet, utan istället driva frågeställningarna vidare genom det ärende som här hanteras och utifrån tekniska nämndens utvärdering av miljöbilsstrategin.

Utvärderingen av Miljöbilsstrategin för Malmö stad 2017–2020

I fastighets- och gatukontorets utvärdering av Miljöbilsstrategin konstateras att måluppfyllelsen delvis har varit bristfällig. Malmö stad har en mycket hög andel miljöbilar i sin fordonsflotta, problemet är snarare att denna andel endast har ökat marginellt under strategiperioden, från 91 till 93 procent. Målet på 95 procent har således inte nåtts. Inte heller har målet att 15 procent av stadens fordonsflotta ska vara eldriven nått, detta trots att eldrivna fordon enligt strategin ska vara förstavalet vid val av fordon. Utvärderingen visar att andelen elfordon inte har ökat under perioden 2017–2020 där andelen har legat relativt konstant runt 6–7 procent. Tre centrala hinder lyfts fram i utvärderingen som förklaring till den bristande måluppfyllelsen.

1. Staden har mycket egen verksamhet som kräver specialfordon som enligt berörda förvaltningar inte finns i el eller gas.
2. Svagt mandat för Malmö leasing att faktiskt styra förvaltningarnas inköp och bidra till måluppfyllelse. Då bolaget endast kan rekommendera möjliga fordon är det inte alltid miljökrav som blir styrande. Malmö Leasing saknar också resurser och tid för att kunna vägleda sina kunder för att hjälpa dem att aktivt minska sitt fordonsbehov eller använda befintliga fordon mer effektivt.
3. Oklarheter kring hur investeringen och driften av elbilens laddplats ska finansieras gör att förvaltningar avstår från att välja eldrivet.

Utvärderingen summeras genom ett antal rekommendationer. Tekniska nämnden ser att styrningen av stadens fordonsflotta framöver bör ske genom befintliga styr- och ledningssystem. Någon ny miljöbilsstrategi ses alltså inte som nödvändig. Vidare ser tekniska nämnden att frågan om laddinfrastruktur bör adresseras med serviceförvaltningens underlag som stöd. Tekniska nämnden ser också att framtida ambitioner gällande miljöfordon inte bör precisera bränslen och drivmedel, utan att fokus läggs på låga utsläpp och fossilfrihet.

Serviceförvaltningens rapport Laddplatser för kommunala elbilar

Att oklarheten kring hur etablering och drift av laddplatser ska finansieras är ett stort hinder för

utrullningen av elbilar i Malmö stad konstaterades redan 2017, och var också anledningen till att tekniska nämnden 2019 framförde en förfrågan till servicenämnden att utreda detta. I serviceförvaltningens rapport, som är bifogat detta ärende, konstateras att det idag är verksamheterna själva som ansvarar för installation och ägande av laddplatserna för sina elbilar. Det är även verksamheterna som sköter driften av laddplatsen och som står på elabonnemanget. I rapporten konstateras också att det inte finns någon uttalad strategi eller finansieringsmodell vid anskaffande av laddplatser i Malmö stad. Malmö stad har inte heller någon överblick på laddinfrastrukturen, dess placering, antal, investeringar eller kostnader. Sammantaget kan sägas att nuläget inte främjar användningen av elbilar då det är krångligt och förenat med höga kostnader för stadens verksamheter.

Serviceförvaltningen presenterar i sin rapport fyra möjliga finansieringsmodeller för att göra det enkelt och förutsägbart att välja elbil med en tillhörande laddplats. De olika finansieringsmodellerna har olika för och nackdelar men där huvudpoängen för samtliga modeller är att ägande och finansiering inte ska behöva lösas av Malmö stads verksamheter själva. De ska snarare faktureras den totala kostnaden⁵ genom till exempel en månatlig schablonkostnad eller löpande utifrån den faktiska användningen av energi.

Utblick – exempel på hur andra kommuner arbetar med sin fordonsflotta

Lund, Linköping och Kungsbacka är kommuner som ligger långt fram i sitt arbete med en hållbar fordonsflotta. Nedan återges kort hur dessa kommuner har valt att organisera och styra arbetet.

2014 utredde Lunds kommun vilka ekonomiska vinster som skulle kunna göras vid en centralisering av kommunens fordonshantering med fokus på fossilfria fordon. En besparingspotential identifierades på cirka 7,5 Mkr per år för kommunens hela fordonsflotta. Detta resulterade i nya fordonsriktlinjer samt att en handlingsplan för en fossilbränslefri kommun antogs 2016. Även en **central enhet**, Mobilitetsservice, inrättades med uppdraget att erbjuda smarta helhetslösningar för mobilitet för de anställda. Enheten arbetar således inte enbart med att tillhandahålla fordon utan även med fordonspoolslösningar, elektroniska körjournaler och ett smart digitalt bokningssystem. Mobilitetsservice har också i uppdrag att se till att alla fordon är fossilfria och att kommunens fordon används kostnadseffektivt, samtidigt som de ser till verksamheternas bästa.

I Linköping har det historiskt varit respektive förvaltning som ansvarat för inköp och avyttring av fordon, varpå stringens och koncernövergripande strategi har saknats. Nyligen upprättades dock en **fordonstrategitjänst** med uppdraget att särskilt arbeta för att effektivisera användningen av fordonsflottan. Något specifikt styrdokument har dock inte tagits fram då kommunen ser att befintligt hållbarhetsprogram och de klimatlöften som avlagts genom klimatkommunerna räcker för att säkerställa omställningen till en fossilfri fordonsflotta. Den största förändringen handlar istället om mandat och delegation där ansvar för inköp och avyttring av fordon har flyttats från förvaltningschefer till fordonsstrategen. Detta innebär att ingen annan funktion i kommunen genomför inköp eller avyttring av berörda fordon.

Kungsbacka, som vann tävlingen Laddguld⁶ 2019, har en fordonsansvarig tjänsteperson som

⁵ Totalkostnaden inkluderar investeringskostnad, drift och underhåll, re-investering, elkostnad, administrativt arbete och felanmälan.

⁶ Ett pris som delas ut till bästa kommun vad gäller arbetet med laddinfrastruktur

styr kommunens inköp av fordon. Laddfordon är prioriterade och endast i undantag kan andra typer av fordon köpas in. Bilpooler är viktigt och ett långsiktigt mål är att stora delar av fordonsflottan blir **aktivitetsbaserad** och med flera olika fordonstyper. En stor del av Kungsbackas framgång är god tillgång till data och därmed möjligheten att analysera när och hur varje fordon används. Detta gör det möjligt för kommunens fordonsansvarige att optimera flottans användning. Kungsbacka har med hjälp av analysystemet kunnat konstatera att många av kommunens arbetsfordon används väldigt lite eller inte alls under en given dag.

Andra relevanta kopplingar till ärendet

Frågan om Malmö stads laddinfrastruktur berör inte bara serviceförvaltningen och de laddplatser som uppförs vid deras fastigheter och för Malmö stads verksamheter. Vid utbyggnad av stadens laddinfrastruktur bör synergier med utbyggnaden av stadens publika laddinfrastruktur, hanterade av fastighets- och gatukontoret, identifieras och nyttjas. Serviceförvaltningen lyfter också i sin rapport *Laddplatser för kommunala elbilar* att:

- möjligheterna att samnyttja publika och icke-publika laddplatser på parkeringar vid skolor, fritidsanläggningar och liknande bör utredas.
- möjligheterna för medborgare att nyttja kommunens laddplatser kvällar och nätter bör utredas.
- frågan om publika snabbbladdningsplatser på centrala platser i staden som en del av stadens laddinfrastruktur bör utredas.

I Malmö stads budget för 2017 gavs tekniska nämnden i uppdrag att i samråd med servicenämnden, parkeringsbolagen, Malmö Leasing AB och MKB utreda möjliga insatser som kan påskynda arbetet en heltäckande laddinfrastruktur. Under senhösten 2016 tog också tekniska nämnden beslut om att ge dåvarande gatukontoret i uppdrag att ta fram förslag på kommunala riktlinjer för publika laddplatser. I september 2019 antog kommunfullmäktige *Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö* ((STK 2019–694). I policyn konstateras att i Malmö stad ska publika laddplatser inte etableras på allmän platsmark utan i första hand etableras i publika parkeringshus. Vidare ska, enligt policyn, Malmö stads förvaltningar som regel inte äga eller förvalta publika laddplatser.

I samband med antagandet av policyn beslutade kommunfullmäktige att ge tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden, servicenämnden och miljönämnden, i samverkan med berörda bolag, i uppdrag att ta fram, besluta om och genomföra en handlingsplan utifrån Policy för publik laddinfrastruktur. Detta arbete har ännu inte påbörjats. I den övergripande handlingsplanen, som är bilagd policyn, lyfts dock ett antal möjliga insatser framåt, bland annat att öka andelen elbilar i Malmö stads fordonsflotta samt utreda möjligheten att låta privata bilägare nyttja laddplatser på kommunal kvartersmark. *Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö* ska uppdateras senast den 31 dec 2022.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret ser det som mycket viktigt att arbetet med att ställa om stadens fordonsflotta fortsätter, inte minst för att lösa de knutar som gör att elfordon inte efterfrågas och som hindrar Malmö stad från att vara en föregångare i hur vi transporterar oss men även för att fullt ut nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta. Stadskontoret delar i detta tekniska nämndens slutsatser att låga utsläpp och fossilfrihet bör vara prioritet framåt, och där finansieringsfrågan kring laddplatser måste lösas snarast. Stadskontoret delar även tekniska nämndens

rekommendation att detta kan uppnås utan framtagandet av en ny miljöbilsstrategi.

Stadskontoret ser två områden som centrala för att säkerställa god framdrift i det kommande arbetet med stadens fordonsflotta.

- 1) Hanteringen av kommunens fordonsflotta bör centraliseras ytterligare med större fokus på optimering och effektivisering av fordonsflottans användning. I detta ser stadskontoret att Malmö Leasing har en nyckelroll, men där bolagets verktygslåda behöver breddas och vässas. Malmö stad kan här lära mycket från hur andra kommuner har organiserat sig och arbetar med frågan.
- 2) Frågan om ansvarsfördelning, ägandeskap och finansieringsmodell vad gäller stadens interna laddinfrastruktur kan och måste lösas omgående.

Utöver ovanstående ser stadskontoret att tydliga mål samt krav på uppföljning är ett måste för god framdrift framöver. Antalet målbegrepp och möjligheten till egna tolkningar bör minimeras, framåt bör emissionsfria fordon vara prioriterat och fossilfrihet ett krav. Detta är avgörande för stadens möjligheter att fortsätta vara en föregångare och nå de högt satta målen i miljöprogrammet.

Grundat i ovanstående föreslår stadskontoret att ett arbete startas upp för att bemöta de hinder som identifierats, sammanfattat i punkt 1 och 2 ovan, med målsättningen att ta fram skarpa lösningsförslag. Nedan utvecklas stadskontorets resonemang och analys kring varför ett sådant arbete är viktigt och hur det skulle kunna organiseras.

Stärkt mandat och utökat uppdrag för MLAB, där bolaget får en tydligare strategisk samordnande roll

Att centralisera hanteringen av en kommuns fordonsflotta, med en eller flera ansvariga tjänstepersoner med mandat och befogenheter att köpa in, avyttra samt strategiskt arbeta för en effektiv användningen av fordonsflottan, har visat vara en lyckosam strategi för de kommuner som ligger långt fram i omställningen av sina fordonsflottor. Malmö Leasing har, vilket går att utläsa i ägardirektiv och affärsplan, delvis detta uppdrag idag då bolaget har att samordna Malmö stads och dess helägda bolags behov av leasing för en långsiktig och kostnadseffektiv verksamhet inom området. Bolaget ska också arbeta för fler miljöfordon, optimera nyttjandegraden på stadens fordonsflotta samt säkerställa att kundernas transportbehov tillgodoses med en helhetssyn på deras behov. Nyligen genomfördes också en omorganisation för att bättre rusta bolaget för framtiden. Dock, som fastighets- och gatukontorets utvärdering såväl som miljöförvaltningens uppföljning visar, är Malmö Leasings resurser för små och bolagets verktygslåda för liten för att de ska kunna uppfylla sina åtaganden enligt ägardirektiv och affärsplan. Möjligtvis är också deras åtagande och ansvar lite otydligt, vilket också kan ses i miljöförvaltningens statistik. Denna visar till exempel att dieseldrivna personbilar och lätta transportfordon, som är fordon med gas- såväl som eldrivna alternativ på marknaden, har inhandlats under miljöstrategiperioden. Även laddhybrider, som 2019 togs bort som ett alternativ vid nyinköp, har inhandlats. Stadskontorets bedömning är att detta, åtminstone delvis, är en effekt av att Malmö Leasing endast kan föreslå för förvaltningarna vilket fordon som är lämplig för deras verksamhet. I slutändan är det verksamheten själv som tar beslutet, och där förvaltningens ekonomiska situation vid den specifika tidpunkten blir den styrande faktorn.

Kommuner som har lyckats väl med sin omställning av fordonsflottan arbetar aktivt med fordonens nyttjandegrad, dels genom etableringen av bilpooler där detta bedöms som möjligt,

dels genom att flytta fordon mellan verksamheter för att undvika att bilar står outnyttjade. Malmö Leasing för visserligen diskussioner med sina kunder kring bland annat nyttjandegraden, och utvärderingen visar också att nyttjandegraden har ökat de senaste åren (dock med bristfälliga data). Tjänstepersoner på Malmö Leasing menar dock att Malmö stads fordon borde kunna rulla betydligt mer per år och där bilpooler skulle kunna vara ett alternativ för fler förvaltningar.⁷ Fler bilpooler var en ambition som uttrycktes redan 2009 och i samband med Malmö stads första miljöbilsstrategi.

Stadskontorets bedömning är att en lyckad omställning av stadens fordonsflotta kräver en stark central hantering, som säkerställer att rätt typ och rätt antal fordon köps in och där dess nyttjande optimeras utifrån ett helhetsperspektiv med stadens miljöprogram som ledstjärna. Detta inkluderar fler bilpooler (vilket gör att antalet fordon i stadens ägo kan minska) men även att befintliga fossilfria bilar roteras mellan förvaltningar för optimalt nyttjande.⁸ Stadskontorets uppfattning är att Malmö Leasing redan idag har denna roll utifrån vad som anges i ägardirektiv och affärsplan, men att bolaget behöver tydligare riktlinjer och utökade resurser för att kunna arbeta strategiskt med fordonsflottan samt stärkt mandat för att kunna säkerställa att omställningen går åt rätt håll. Det stärkta mandatet bör innefatta att de helägda bolag som idag inte hyr av Malmö leasing börjar göra detta, eller allra minst att detta utreds. Att Malmö leasing endast hanterar delar av Malmö stads fordonsflotta underminerar delvis bolagets syfte, och omöjliggör för bolaget att arbeta övergripande med effektivisering av hela fordonsflottan. Det stärkta mandatet bör även innebära att bolaget i större utsträckning kan styra vilka fordon som köps in, där emissionsfrihet ska vara prioriterat för personbilar och lätta transportfordon och fossilfrihet en självklarhet för fordonsflottan som helhet. I detta är gällande och framtida upphandlade ramavtal viktiga för att säkerställa att rätt utbud finns tillgängligt.

Givet att Malmö leasing ska få denna utökade och stärkta roll behöver en grundlig behovsanalys genomföras och resursfrågan utredas. Stadskontoret föreslår att en arbetsgrupp med tjänstepersoner från berörda förvaltningar sätts samman för att stötta Malmö Leasing i detta arbete. En viktig uppgift för arbetsgruppen blir också att resonera kring och föreslå vilka mål som Malmö Leasing ska arbeta mot. För att säkerställa att inköp och nyttjandet av stadens fordonsflotta sker på ett sätt som leder mot uppfyllandet av miljöprogrammet, och detta i tillräckligt snabb takt, ser stadskontoret ett behov av tidsatta och tydliga mål samt att arbetet med att följa upp progressionen prioriteras.

Det senaste målet uttryckt i miljöbilsstrategin är att Malmö stad ska ha en fossiloberoende fordonsflotta. Begreppet fossiloberoende grundar sig i den nationella visionen om en hållbar och resurseffektiv energiförsörjning utan nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären 2050, och där en fossiloberoende fordonsflotta senast 2030 bedöms vara en nödvändighet och uppnås om utsläppen minskar med 70 procent. Fossiloberoende betyder således inte att vi blir helt fria från fossila bränslen. Fossiloberoende fordon i regeringens utredningar är sådana som inte är beroende av fossila bränslen för sin framdrift samt att fossilfria bränslen finns tillgängliga i tillräcklig utsträckning.⁹ I Sverige har flera kommuner, landsting och regioner beslutat om mer

⁷ Miljöförvaltningens uppföljning av stadens fordonsflotta visar att fordonen i staden inte används optimalt. Av 610 personbilar har 450 stycken gått under 1000 mil medan 12 fordon har gått över 3000 mil.

⁸ Att minska antalet bilresor och öka andelen delningsfordon är också en central del i den nationella visionen om att nå en fossiloberoende fordonsflotta

⁹ Se *SOU 2013:84 Fossilfrihet på väg*. Fossiloberoende fordon inkluderar fordon som tankas med E85 såväl som dieselfordon när dessa framförs på biodiesel. Bensinbilar, som utgör ungefär hälften av Sveriges fordonspark, kan inte

långtgående mål än den nationella visionen, ofta genom krav på fossilfria, inte fossilberoende, fordon. Det finns flera anledningar för Malmö stad att göra samma sak. Inte minst finns en förväntan och kanske även ett ansvar för Sveriges större städer att inte bara följa nationellt ställda krav, utan även gå längre med ambitionen att visa vägen för mindre kommuner. Malmö stad har denna ambition, inte minst manifesterat i det nyligen underskrivna klimatkontraktet och utmärkelsen Sveriges bästa miljökommun. Att använda den egna fordonsflottan för att markera stadens framåtanda och drivkraft i klimat- och miljöfrågan är konkret och något där vi har full rådighet. Detta bör nyttjas. Vidare, det nationella målet om fossilberoende är också främst grundat i målet om minskade utsläpp av koldioxid och för att målet om 70 procent minskade utsläpp till 2030. För en stad har dock omställningen av fordonsflottan många fler syften än utsläpp av växthusgaser. Naturvårdsverket konstaterar att halterna av kväveoxider i svenska tätorter fortsätter att långsamt minska men den totala befolkningens exponering för luftföroreningar har ökat de senaste åren på grund av förtätning. För att klara åtagandet om minskade utsläpp av kväveoxider krävs enligt myndigheten elektrifiering av fordon, energieffektivisering och minskat transportarbete.¹⁰ Denna insikt borde också påverka vilka val Malmö stad gör vid inköp av fordon och där stadskontoret bedömning är att emissionsfria fordon bör prioriteras för att ge malmöborna en hälsosam stad att bo och verka i, med ren luft och låga bullernivåer. Emmisionsfrihet eller nollutsläppsfordon (NUF) är också vad som lyfts fram som prioriterad teknik i utfasningsutredningen (SOU 2021:48).

Vad gäller de specialfordon som idag drivs fossilt eftersom hållbara alternativ inte finns på marknaden ser stadskontoret att en kraftansträngning görs inom området, där möjliga tekniska lösningar identifieras och möjliga ändrade arbetssätt och rutiner utreds för att öka möjligheterna att nyttja fossilfria och helst eldrivna specialfordon. God måluppfyllelse för miljöprogrammet kräver detta.

Tydligt ägandeskap och finansieringsmodell för utrullning av laddinfrastruktur för Malmö stads fordonsflotta

Stadskontoret är av uppfattningen att fler verksamheter inom staden kommer välja elbil om det är bekymmersfritt att installera, förvalta och använda laddplatsen. Att beställa en elbil och få en laddplats installerad och förvaltd ska kunna göras utan teknisk kunskap eller oro att kvaliteten på grunduppdraget påverkas på grund av investeringskostnaden. Den finansieringsmodell som i störst utsträckning uppnår detta för Malmö Leasings kunder bör därmed premieras.

I serviceförvaltningens rapport *Laddplatser för kommunala elbilar* adresseras frågan om hur finansieringen av laddplatser för stadens elbilar kan lösas. Fyra olika finansieringsmodeller presenteras, där samtliga innebär att den beställande förvaltningen slipper den initiala investeringskostnaden, ägandeskapet och förvaltningsansvar för laddplatsen. Verksamheten som nyttjar laddplatsen betalar istället en månatlig schablonkostnad som faktureras dem av serviceförvaltningen.¹¹

Stadskontorets bedömning är att sättet som vi organiserar huvudmannaskap och driftansvar, inklusive de finansiella transaktionerna, för stadens interna laddinfrastruktur behöver utredas

drivas av något annat och är då inte att betrakta som fossilberoende. Gasbilar kan drivas på fossilfri biogas men förutsätter då tillräckligt många tankställen för att ses som fossilberoende. Detsamma gäller användandet av biodiesel som HVO 100.

¹⁰ Se den nationella strategin för luftvård

¹¹ Denna kostnad inkluderar alla kostnadsposter såsom el, investeringskostnad, drift och underhåll.

med målet att ta fram skarpt förslag för beslut. Enkelhet för beställande verksamhet, kontroll över placering och teknikval samt möjligheten att arbeta strategiskt utifrån en helhetsbild av stadens publika och interna laddplatser bör vara prioriterade ledord i utredningsarbetet. Den publika laddinfrastrukturen är en vital del i arbetet med att etablera stadens interna laddinfrastruktur, inte minst utifrån perspektivet att nyttja möjligheten att skapa semi-publika laddplatser. I den övergripande handlingsplan som finns bilagd *Policy för publik laddinfrastruktur i Malmö*, lyfts bland möjligheten att låta privata bilägare nyttja laddplatser på kommunal kvartersmark. På samma sätt skulle det kunna finnas ett behov och en möjlighet för kommunens verksamheter att under arbetsdagen nyttja en publik laddplats för att till exempel ladda ett arbetsfordon under lunchen. Utredningsarbetet bör således synkroniseras med stadens utbyggnad av publik laddinfrastruktur, vilket utöver tekniska nämnden involverar Parkering Malmö och MKB, två aktörer som redan idag är viktiga aktörer vad gäller att erbjuda laddplatser för Malmöbor och som också skulle kunna ta en utökad roll i detta arbete. Helt centrala aktörer i arbetet är Servicenämnden som äger stadens fastigheter men som också har en stor fordonsflotta, samt miljönämnden som ansvarar för uppföljning av fordonsflottans bränsleanvändning samt växthusgasutsläpp.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör

Magdalena Bondeson Sektionschef

Andreas Norbrant Stadsdirektör