



Datum
2022-08-09
Adress
Henrik Smithsgatan 13
Diarienummer
SN-2022-1036

Yttrande

Till
Kommunstyrelsen

Remiss angående Översyn av Malmö Leasing AB möjligheter att arbeta strategiskt med stadens fordonsflotta, inklusive ansvars- och kostnadsfördelning vid etablering av intern laddinfrastruktur STK 2021–1589

Servicenämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Servicenämnden ställer sig positiv till förslaget i sin helhet och välkomnar att staden tar ett samlat grepp om laddinfrastruktur och el-bilsatsningen. Nämnden har dock valt att lyfta fram en del synpunkter att ta i beaktning.

Yttrande

På uppdrag av kommunstyrelsen har stadskontoret, tillsammans med Malmö Leasing AB (MLAB), Parkering Malmö, serviceförvaltningen, miljöförvaltningen och fastighets- och gatukontoret, utrett hur Malmö Leasing kan stärkas som bolag för att, i en föränderlig värld, kunna fortsätta arbeta strategiskt med att effektivisera och optimera stadens fordonsflotta och därmed bidra till en positiv klimat- och miljöförändring. Arbetsgruppen har dessutom utrett hur staden skulle kunna organisera sig för att aktivt arbeta med att etablera en heltäckande laddinfrastruktur för Malmö stads verksamheters elektriska fordon, samt hur detta skulle kunna finansieras. Frågorna som har utretts är 1) huruvida Malmö Leasing har rätt förutsättningar att arbeta strategiskt för en effektiv och optimerad fordonsflotta och därmed bidra till en minskad klimat- och miljöpåverkan, och 2) hur Malmö stad kan organisera sig för att få fart och struktur på etableringen av laddplatser för stadens förvaltningar och bolag. Uppdraget kom som en respons på den omfattande och snabba omställning som nu sker inom transportsektorn, och där vi som stad inte bara behöver minska vårt behov av motortransport men även elektrifiera stora delar av fordonsflottan för att utsläpp av växthusgaser ska kunna reduceras i tillräcklig utsträckning för att nå beslutade klimatmål.

Utredningen har visat att MLAB idag inte har rätt förutsättningar för att kunna driva på omställningsarbetet i tillräcklig fart, utan behöver fler och starkare verktyg för att kunna verka effektivt framöver. Utredningens förhoppning är att de förslag som presenterats i

rapporten ska innebära just detta där MLAB föreslås få ett utökat strategiskt uppdrag och stärkt beslutsmandat och där bolaget också ges huvudrollen i den utrullning av laddinfrastruktur som föreslås.

Slutsatserna och förslagen som presenteras i rapporten innebär ett nytt arbetssätt för hela staden att förhålla sig till. Stadskontoret ser därför att alla berörda får möjligheten att yttra sig och svara på följande frågor.

1. Vad är era övergripande synpunkter på förslagen?

Servicenämnden ser positivt på förslaget i sin helhet och välkomnar att staden tar ett samlat grepp om laddinfrastrukturen och el-bilsatsningen. Nämnden ser dock behov av vissa tydliggöranden som hanteras under kommande punkter.

2. Vad är er bedömning kring förslagets påverkan på er verksamhet generellt?

Servicenämndens bedömning är att förslaget inte kommer ha en så stor påverkan på verksamheten generellt, men vill poängtera att då många anställda använder bilar och laddmöjligheterna i nuläget är begränsade behöver åtgärder vidtas. Frågan om verksamhetspåverkan hanteras vidare under kommande punkter.

3. Hur tänker ni er att förslagen kommer påverka er verksamhets ur ett ekonomiskt perspektiv, på kort och lång sikt?

Servicenämnden ser att det kan bli en ökad ekonomisk påverkan till följd av leasingkostnader, inköp och installation av laddplatser och i förlängningen kostnaden för felanmälningar. För att det ska finnas tillräckligt med ström när laddplatser installeras behöver även elen utökas, någonting som är kostsamt.

Med hänsyn till att Parkering Malmö via avtal med serviceförvaltningen hanterar de parkeringsplatser som finns på fastighetsmark och att en ny hyresmodell planeras att införas i staden är det av vikt att beakta de kostnader som uppstår i samband med installation av laddstolpar. De kostnader som fastighetsägaren enligt förslaget kommer att få i samband med framdragning av kablage och andra förberedelser för laddstolpar kan med fördel regleras gentemot parkeringsoperatören år noll i syfte att undvika administrativt betungande hantering genom hyres-/avbetalnings-kontrakt mellan serviceförvaltningen och operatören. Att lägga denna kostnad på hyresgästen, samtidigt som möjligheten att kunna ladda fordon på valfri MLAB/Parkering Malmö-laddplats, medför även det tillkommande ekonomiska hyresregleringar och administration vilket gör att en annan lösning därför är att föredra.

4. Hur tänker ni er att förslagen kommer påverka era medarbetares arbetsmiljö, på kort och lång sikt?

Servicenämnden ser att förslagen till en början kan upplevas som en omställning. Exempelvis kan det bli en förändring om medarbetarna behöver förflytta sig geografiskt för att hämta en hyrbil. Det finns även risk för att bilen är urladdad, vilket kan bli ett stressmoment. Tidsåtgång för den typen av åtgärder behöver i så fall arbetsgivaren ta hänsyn till och personalen behöver planera sitt arbete och körning på ett annat sätt än idag. För att underlätta för medarbetarna bör ett smidigt bokningssystem tas fram.

5. Ser ni några särskilda utmaningar med förslagen kopplat till er verksamhet?

Servicenämnden vill lyfta att utökning av ström kommer bli en särskild utmaning för verksamheten då det är osäkert om det finns tillräckligt med ström i fastigheten, på gatan eller parkeringsplatsen idag. MLAB och fastighetsägaren behöver därför identifiera om och när det finns tillgänglig effekt vid fastigheten att tillgå för batteriladdning men också om det finns effekt vid områdets transformatorstation. Därför föreslås det att elleverantören kontaktas i ett tidigt skede så att laddplatserna inte planeras på platser som inte har rätt förutsättningar.

6. Hur ser ni på ert eget ansvar vad gäller utredningens målsättning att minimera antalet fordon i staden och öka andelen elfordon genom att flytta ansvaret för laddplatser från verksamheterna till MLAB?

Servicenämnden ser att det är en positiv förändring som går i samklang med de resonemang som förvaltningen har haft med Parkering Malmö kring laddstolpar på stadens parkeringsplatser utifrån de avtal som finns. Serviceförvaltningens roll att bistå med lokaler för stadens verksamheters behov kan jämföras med att förvaltningen i detta sammanhang får en roll att bistå MLAB och Parkering Malmö i deras utredningar rörande laddplatser vilket kan underlätta den fortsatta utbyggnaden genom färre aktörer och tydligare kontaktvägar. Nämnden ser också att det är en fördel att MLAB har huvudansvaret och är en sammanhållande part för laddning av el-fordon, leasing av fordon och kontakterna med berörd fastighetsägare och installationsföretaget då det skapar en tydlighet och minskar risken för dubbelarbete.

7. Ser ni några potentiella hinder med förslagen?

För att hitta en fungerande lösning på elförsörjningsproblematiken och de kostnader som förstärkningar av elnätet innebär, så kommer en koncentration av fordonen i staden

eftersträvas. Kapaciteten i elnätet kommer troligen att vara ett reellt problem framöver och det är därför, som nämnt, av vikt att placeringen av laddstolpar sker genomtänkt och i samarbete med elleverantör och elinfrastrukturägare. Det är även angeläget att uppsättning av laddplatser behöver ske efter samråd mellan MLAB, Parkering Malmö och fastighetsägaren.

Det blir även tydligt med behovet av samlade parkeringsområden med enbart laddstolpar, då dessa parkeringsplatser läses till specifika fordon. Om det är blandade parkeringsplatser kan det uppstå problem då det idag inte går att vika en parkeringsplats till ett specifikt fordon. På flertalet objekt är det dessutom ont om parkeringsplatser och det behöver därför övervägas vart behovet av laddplatser finns eller bör placeras.

8. Ser ni några potentiella vinster med förslagen?

Den stora vinsten med förslaget är insatsen ur miljösynpunkt. Det är över lag en positiv läsning där staden tar ett samlat grepp om laddinfrastruktur och el-bilssatsning. Intresset är stort för laddplatser och möjligheten att kunna ladda fordonen på valfri laddplats är bra, men det behöver utvecklas och tydliggöras

Att MLAB får det övergripande strategiska ansvaret för utrullningen av stadens interna laddinfrastruktur tillsammans med Parkering Malmö är positivt då det tydliggör ansvaret.

9. Har ni några andra lösningsförslag som ni vill delge stadskontoret?

Servicenämnden ser att det behöver finnas en strategisk planering kring var laddplatserna ska placeras i syfte att få en jämlikhet. I nuvarande förslag är det även svårt att utläsa var den gemensamma fordonsflottan ska finnas, på vilka platser i staden och hur nyttjarna når dessa punkter. Det behöver även vara tydligt hur fastighetsägarens ansvar för att etablera laddinfrastruktur på nya och befintliga fastigheter ska fungera. Ligger det exempelvis inom ramen för strategiskt ansvar på MLAB eller är det placerat på respektive fastighetsägare? Lagefterlevnad bör också synliggöras i det strategiska ansvaret, sedan 2020 är exempelvis laddning av elfordon ett egenskapskrav i plan- och bygglagen och det behöver därför framgå om MLAB ska utvärdera strategiskt ladd-behov på samtlig nyproduktion.

Vidare uppfattar nämnden att det är fastighetsägaren, i form av stadsfastigheter, som tar investeringen av batteriladdarna i samtliga fall utom till kommunteknik. Om det görs ett undantag för en specifik verksamhet behöver det tydliggöras med hänsyn till likabehandlingsprincipen. Det finns även önskemål om en tydligare beskrivning av tillvägagångssätt i de fall vi har en privat fastighetsägare.

Nämnden ser även behov av att tydliggöra att laddplatserna är till för stadens tjänstebilar och därmed stängda för privat laddning. Vidare är det av betydelse att det finns en rutin för när en laddare går sönder. Staden behöver också ta ställning till om snabbaddare ska installeras. Idag är långtidsladdande boxar vanligast, men det tar också lång tid innan fordonet blir fulladdat.

Även finansieringsmodellen behöver ses över. Det står upprepade gånger i texten att laddplatsen får ett påslag på 440 kr exklusive moms. Detta behöver kompletteras med en frekvens om exempelvis månad eller år men även om påslaget innebär att avtal tecknas med hyrande förvaltning eller inte. Det är inte heller möjligt att jämföra schablonkostnader för batteriladdare i parkeringshus med kostnader för installationer i andra fastigheter och/eller parkeringsplatser.

I sammanfattningen i deluppdrag 3 saknas en beskrivning av vad som händer när Parkering Malmö inte förvaltar parkeringen, det vill säga när det är serviceförvaltningen som förvaltar den. Vidare i förslaget står det ”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 där avdelningschefen tar det övergripande ansvaret och kostnaden.” Här önskas ett förtydligande om varför detta ska ske avdelningsvis och inte förvaltningsvis.

Gällande formuleringen nedan hade det blivit tydligare om de skrevs så likartat som möjligt, så att likheter och skillnader framgår. Det hade även varit önskvärt om det blev tydligt vad som är skillnaden mot dagens sätt att äga, finansiera och debitera för serviceförvaltningen.

”Parkering Malmö, som den primära parkeringsoperatören för stadens parkeringsplatser (...) schablonpåslag på sin parkeringsavgift som täcker laddning, investeringskostnaden för laddbox samt elarbeten på fastigheten.”

”Fastighetsägaren, som när det berör kommunens mark är serviceförvaltningen (...) kostnaden för laddplatsen inte landar på den enskilda sektionen eller enbeten utan hanteras centralt inom den förvaltning som nyttjar laddplatsen.”

Ordförande

Jan Olsson (S)

Nämndsekreterare

Andreas Ganslandt

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]