

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-04-11

Diarienummer 2024-27545

Handläggare

Helene Olofson

Telefon: 031-368 37 41

E-post: helene.olofson@miljo.goteborg.se

Yttrande till Business Region Göteborg över remiss Revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030, BRG 0070/24

Förslag till beslut

1. Miljö- och klimatnämnden skickar över miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande över remiss Revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030 till Business Region Göteborg.

Sammanfattning

Business Region Göteborg har gett miljö- och klimatnämnden möjlighet att yttra sig över remiss om Revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030.

Miljöförvaltningen har mottagit förslaget och ger i detta tjänsteutlåtande synpunkter på den reviderade planen.

Föreslagen revidering avser skärpta mål för Göteborgs Stads egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner, komplettering av målvärde för 2030 för Göteborgs Stads lätta fordonspark, samt fördelning och beskrivning av drivningsansvar för indikatorerna i planen.

Miljöförvaltningen är positiva till föreslagen revidering. Förvaltningen bedömer att en fördelning av drivningsansvar skapar större förutsättningar för måluppfyllelse inom såväl elektrifieringsplanen som inom andra styrande dokument. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av de indikatorer som tagits fram i den reviderade elektrifieringsplanen och har därför inga synpunkter på föreslagen ansvarsfördelning eller omfattning av ansvar och statusrapportering. Vi utgår från att förslaget har förankrats hos berörda förvaltningar och bolag och att förslaget är lämpligt.

Miljöförvaltningen bedömer att elektrifieringen är nödvändig för att nå målen om minskad klimatpåverkan från transporter, god ljudmiljö samt god luftmiljö i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram. Utöver detta krävs också att vägtrafikarbetet minskar. I tjänsteutlåtandet ger vi förslag på ytterligare utveckling av indikatorer samt perspektiv som vi bedömer kan bidra till djupare förståelse för elektrifieringsplanen, och därmed till ökad måluppfyllelse.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Att genomföra elektrifieringsplanen bedöms ha en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper i samhället, vilket är positivt ur den ekonomiska dimensionen. Att inte genomföra planen ger konsekvenser i form av ohälsa och sjukdomar, vilket medför kostnader för samhället.

Miljö- och klimatnämndens ekonomi bedöms inte påverkas av förslagen i reviderad elektrifieringsplan. Miljöförvaltningens arbete relaterat till elektrifieringsplanen bedöms kunna genomföras inom ordinarie verksamhetsplanering och inom budgetram.

Föreslagen revidering kommer sannolikt att påverka Göteborgs Stads ekonomi, framför allt på kort sikt. Ett konkret exempel är att elektriska fordon ofta är dyrare i inköp, medan driften är billigare. Detta kräver andra typer av affärsmodeller och en annan typ av styrning för att säkerställa övergången. Elektrifieringen av fordonsflottan kommer att kräva tydlig styrning och ha goda ekonomiska förutsättningar, vilket bör vara en central del i arbetet med elektrifieringsplanen.

Bedömning ur ekologisk dimension

Att genomföra elektrifieringsplanen bedöms bidra till såväl minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar som minskade bullernivåer. Detta gynnar direkt generationsmålet, samt de nationella miljökvalitetsmålen Begränsad klimatpåverkan, Frisk luft och God bebyggd miljö.

Att genomföra elektrifieringsplanen är nödvändigt för att vi ska nå målen i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2024–2030 och Göteborgs Stads åtgärdsplan mot buller 2025–2029. Planen knyter väl an till aktuell styrning inom området.

Bedömning ur social dimension

Att genomföra elektrifieringsplanen bidrar till lägre halter av kvävedioxid i utomhusluften och minskat buller, vilket har en positiv hälsoeffekt på samtliga befolkningsgrupper i samhället samt en positiv inverkan på miljömässiga och samhällseliga mål.

Bilagor

1. Reviderad Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030
2. Konsekvensanalys och motivering till revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030
3. Översikt – utmaningar och effekter vid elektrifiering av Göteborgs Stads fordonsflotta till 2030, utifrån nuläge i maj 2024, PM 2024-06-04 Göteborgs Stads Leasing

Ärendet

Business Region Göteborg har gett miljö- och klimatnämnden möjlighet att yttra sig över remiss om Revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030 senast den 31 mars 2025.

Miljöförvaltningen har begärt och fått förlängd remisstid till den 25 april 2025 för behandling i miljö- och klimatnämnden den 22 april 2025.

Miljöförvaltningen har bedömt förslagen i remissen och tagit fram förslag till yttrande som redovisas i detta tjänsteutlåtande.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Den första elektrifieringsplanen, Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2021–2030, fastställdes av kommunfullmäktige 28 oktober 2021 (§5 0472/21). I samband med detta fick Business Region Göteborg AB i uppdrag att återkomma till kommunfullmäktige med en uppdaterad elektrifieringsplan enligt synpunkterna i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030 antogs av kommunfullmäktige 6 oktober 2022 (§8 0472/21). I samband med detta fick Business Region Göteborg AB i uppdrag att revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner. Föreliggande Reviderad Göteborgs Stads elektrifieringsplan ska svara på uppdraget.

Elektrifieringsplanens syfte och innehåll

Elektrifieringsplanen ska säkerställa att elektrifieringen av transportsystemet implementeras på ett resurseffektivt och målinriktat sätt. Den ska bidra till att nå Göteborgs Stads mål om minskade växthusgasutsläpp från transportsystem.

Elektrifieringsplanen beskriver identifierade åtgärder och delmål för att kunna skapa nödvändiga förutsättningar för att nå klimatmålen för transportsystemet i enlighet med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 - 2030. Elektrifieringsplanen innehåller elektrifieringsspecifika mål, nedbrutna i delmål och målvärden som steg på vägen mot stadens övergripande klimatmål för transportsystemet.

I elektrifieringsplanen finns sex strategiska insatsområden utpekade. Dessa har syftet att hantera verksamhetsövergripande strategiska frågeställningar erforderliga för att underlätta och skapa förutsättningar för omställningen till ett elektrifierat transportsystem där samordning och kraftsamling för staden är avgörande.

Elektrifieringsplanen kompletteras med aktivitetsplaner för kontinuerlig anpassning av kortsiktiga aktiviteter baserat på en snabbt föränderlig omvärld.

Remitterande myndighets förslag

I revideringsuppdraget ingick att ta fram skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner. Den antagna elektrifieringsplanen innehåller inget målvärde 2030 för Göteborgs Stads egen lätta fordonspark och revideringstillfället har nyttjats för att komplettera med detta.

Målrevideringsarbetet påvisade behov av att peka ut ansvariga nämnder/styrelser för verkställande av måluppfyllnad, enligt beslut i elektrifieringsplanens styrgrupp under

våren 2024. Därför nyttjades revideringstillfället även för att fastställa en ansvarsfördelning mellan berörda nämnder/styrelser med avseende på måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i elektrifieringsplanen. För detta ansvarsfördelningsförslag har en kortare motivering tagits fram per ansvarig nämnd/styrelse i dialog med Göteborgs Stads berörda förvaltningar och bolag.

Den reviderade elektrifieringsplanen återfinns i bilaga 1. I bilaga 2 finns Business Region Göteborgs konsekvensanalys och motivering till revideringen. I bilaga 3 finns Göteborgs Stads Leasings PM om utmaningar och effekter vid elektrifiering av fordonsflottan.

Förvaltningens bedömning

Business Region Göteborg önskar yttrande över förslag på reviderad elektrifieringsplan och dess konsekvensanalys genom ställningstagande till frågorna nedan.

Gällande revidering av målvärden

1. Vilka kostnadsförändringar (t.ex. personella, tekniska m.fl.) bedömer ni att er nämnd/styrelse påverkas av vid en förändring av elektrifieringsplanens målvärden enligt förslaget. Motivera.

Inga. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av indikatorerna i den reviderade elektrifieringsplanen.

2. Vilka förändringar i resurser (t.ex. organisatoriska, personella, tekniska m.fl.) bedömer ni att er nämnd/styrelse påverkas av för att kunna bidra till uppfyllelse av de förändrade målvärdena? Motivera.

Inga. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av indikatorerna i den reviderade elektrifieringsplanen.

3. Behöver er nämnd/styrelse ett utökat uppdrag för att kunna genomföra aktiviteter för måluppfyllnad? Motivera.

Nej. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av indikatorerna i den reviderade elektrifieringsplanen.

4. Ser ni områden där er nämnds/styrelsens verksamheter är beroende av förutsättningar skapade av annan nämnd/styrelse inom staden för att underlätta måluppfyllnad?

Nej. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av indikatorerna i den reviderade elektrifieringsplanen. För att kunna stödja och driva miljö- och klimatprogrammet vill vi gärna förstå vilka förutsättningar som saknas för att andra förvaltningar och bolag ska lyckas leverera på målen i elektrifieringsplanen.

Gällande drivningsansvar och ansvarsfördelning för måluppfyllnad

5. Vad är er bedömning avseende föreslagen fördelning av drivningsansvar? Motivera.

Miljöförvaltningen är positiva till att drivningsansvar har fördelats och bedömer att detta kommer bidra till att målvärden, delmål och mål uppfylls. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av de indikatorer som tagits fram i den reviderade elektrifieringsplanen och har inga synpunkter på den föreslagna fördelningen. Vi utgår från att förslaget har förankrats hos berörda förvaltningar och bolag och att fördelningen av ansvar är lämplig.

Vi noterar att förvaltningar anges som drivningsansvariga där det borde vara nämnder.

6. Vad är er bedömning avseende föreslagen omfattning på drivningsansvaret?

Motivera.

Miljöförvaltningen har inga synpunkter på föreslagen omfattning på drivningsansvar. Vi förutsätter att detta har förankrats hos berörda förvaltningar och bolag och att omfattningen är lämplig.

7. Vad är er bedömning avseende föreslagen rapporteringsstruktur och -metod?

Motivera.

Miljöförvaltningen har inga synpunkter på föreslagen rapporteringsstruktur- och metod.

8. Vilka kostnadsförändringar bedömer ni att er nämnd/styrelse påverkas av vid föreslagen fördelning av drivningsansvar?

Inga. Miljö- och klimatnämnden har inte tilldelats drivningsansvar för någon av indikatorerna i den reviderade elektrifieringsplanen.

Övriga synpunkter

Miljöförvaltningen är medvetna om att remissen avser de revideringar som beskrivs under rubriken Remitterande myndighets förslag. Utöver att svara på de frågor som ställts relaterade till dessa vill vi också skicka med nedanstående synpunkter på elektrifieringsplanens innehåll.

För att må målen om minskad klimatpåverkan från transporter, god ljudmiljö samt god luftmiljö i Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram, är elektrifieringen viktig. De skärpta och kompletterande målsättningarna som föreslås i elektrifieringsplanen kommer då att vara nödvändiga.

I elektrifieringsplanen följs en mängd indikatorer upp, vilka ger en god bild av utvecklingen för elektrifierade fordon och transporter, men inte för andra typer av fossilfria fordon och transporter. I miljö- och klimatprogrammet görs en uppföljning av ”andel av Göteborgs Stads fordon som är fossilfria”, dock begränsat till de lätta fordon som Göteborgs Stad själva äger eller leasar. För att driva på arbetet med att nå miljömålen behöver vi skapa en bättre helhetsbild av samtliga fordon och transporter inom Göteborgs Stad, både utifrån elektrifiering och fossilfrihet. Ett förslag är att miljöförvaltningen och BRG samarbetar inom uppföljningen, för att utveckla och komplettera lämpliga indikatorer.

Vi saknar i elektrifieringsplanen perspektivet kring behovet av antal fordon. För att nå målen i miljö- och klimatprogrammet krävs inte bara att fordonen i staden ställer om till fossilfria alternativ, det krävs också att vägtrafikarbetet minskar. Ett effektiviserat transportarbete kan samtidigt göra det lättare att nå elektrifieringsmål genom att mängden fordon som behöver ställas om minskas. Likaså saknas perspektiven kring längre avtalstider, att främja cirkulära flöden för batterier med mera.

Elektrifieringsplanen innebär ökade möjligheter för elbilsladdning. Dock saknas uppföljning och nulägesbild kring huruvida det idag finns tillräckligt med laddmöjligheter, samt hur utvecklingen förväntas bli och vad som eventuellt skulle krävas ytterligare för en ökad elektrifiering av fordonsflottan. Det hade varit värdefullt om elektrifieringsplanen även följde upp detta. Enligt bifogad konsekvensutredning från

Göteborgs Stads Leasing (GSL) bedöms också laddinfrastrukturen vara en begränsande faktor för att uppfylla målen i elektrifieringsplanen.

Utbyte av fordon, samt kravställande i upphandling, behöver ha fokus på att uppnå så god miljö- och klimatnytta som möjligt. Ur ett helhetsperspektiv är det viktigt att inte bara ta hänsyn till de utsläpp som görs från förbränning av drivmedel, utan även till de utsläpp som görs vid produktion av bland annat batterier. Ett förslag är att ha mål kring införskaffning av nya fordon, vilket inte påverkar tidigare gjorda investeringar för att minska klimatpåverkan. Detta går också i linje med miljö- och klimatprogrammets mål om att minska klimatpåverkan från inköp, där även fordon ingår.

Det är viktigt att göra kloka val när nya fordon köps in, oavsett om det är elfordon eller andra fossilfria fordon. Fordon som är onödigt tunga ökar slitaget på våra vägar och därmed bidraget av skadliga partiklar (PM10) i utomhusluften. Tyngre elfordon kräver också större batterier för att bibehålla samma räckvidd som ett mindre elfordon, vilket ökar klimatpåverkan per eldrivet fordon.

Kostnader på kort sikt ibland stå i vägen för ökad elektrifiering då inköp av elektriska fordon ofta är dyrare. Åtgärder kopplat till ökad styrning, kostnadsfördelning med mera skulle kunna vara faktorer som möjliggör ökad måluppfyllelse. Elektrifieringen av fordonsflottan kommer att kräva tydlig styrning och ha goda ekonomiska förutsättningar, vilket bör vara en central del i arbetet med elektrifieringsplanen.

Maria Jacobsson

Marcus Jahnke

Direktör

Avdelningschef