



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-20

Diarienummer N050-0028/25

Handläggare

Linda Nilsson

Telefon: 031-366 37 16

E-post: linda.nilsson@ink.goteborg.se

Remissvar avseende revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030

Förslag till beslut

Inköps- och upphandlingsnämnden avslår förslag till reviderad Elektrifieringsplan 2022-2030, med avseende på förslaget utdelat drivningsansvar.

Inköps- och upphandlingsnämnden står bakom föreslagna målvärden.

Inköps- och upphandlingsnämnden antar förvaltningens remissvar som sitt eget och översänder detta tjänsteutlåtande till Business Region Göteborg för vidare handläggning.

Sammanfattning

Göteborgs Stad har anslutit sig till Fossilfritt Sveriges transportutmaning och har antagit målet om att ha lokala transporter som är fossilfria till år 2030, där Göteborgs Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfri till 2023. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 stipulerar en sänkning av växthusgasutsläppen från transporter om minst 90% till 2030 baserat på 2010 års värde. 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 har nu reviderats och denna reviderade version är ute på remissrunda hos stadens nämnder och styrelser.

Inköps- och upphandlingsnämnden har erhållit ett utökat ansvar i denna elektrifieringsplan och bedömer svårighet i att fullfölja detta ansvar, så kallat drivningsansvar. Dels på grund av nämndens roll och mandat, men också sett till ökad administration och resurskrävande insatser. Nämnden bedömer att det drivningsansvar som planen föreslår bör erhållas i form av riktat uppdrag direkt från kommunfullmäktige i samband med budget, så att förväntansbild och resurssättning sker i relation till andra åtaganden. Vidare ifrågasätter nämnden det uppföljningsansvar som drivningsansvaret innebär, med särskild hantering utanför ordinarie planerings- och uppföljningsarbete i linje med stadens styrmodell.

Förvaltningen förstår ambitionen i den reviderade elektrifieringsplanen och avser självklart bidra till beslutade mål. Men förvaltningen bedömer att formerna för styrningen med infört drivningsansvar och särskild uppföljningshantering dels står i strid med stadens ambition om minskad administration, dels är resurskrävande. Dessutom bedömer förvaltningen att mandatet för drivningsansvaret skulle vara otydligt då uppdraget endast indirekt är av kommunfullmäktige anvisat genom beslut om en reviderad plan.

Förvaltningen bedömer att effekterna som planen strävar mot bäst uppfylls om ansvar snarare riktas till den förvaltning eller bolag som har störst påverkan. Inköps- och upphandlingsnämnden är inte den enda upphandlande myndigheten i staden som ska ställa dessa krav. Förslagsvis kan ansvar riktas genom uppdrag i budget, då de därigenom ska prioriteras utifrån givna ramar, samt följas upp gentemot fullmäktige.

Förvaltningen föreslår nämnden att avslå föreslagen reviderad elektrifieringsplan med avseende på utfördelat drivningsansvar. De föreslagna målvärden som är en del i den reviderade Elektrifieringsplanen föreslår förvaltningen att nämnden ställer sig bakom.

Bedömning ur ekonomisk och ekologisk dimension

Ökad elektrifiering av fordonsflottan som helhet har positiv effekt på målen om minskad klimatpåverkan från transportsektorn. För att nå Stadens och Sveriges mål om att klimatpåverkan från transportsektorn ska minska krävs dock en mix av många typer av insatser. Syftet med elektrifieringsplanen är en insats bland flera för att främja minskad klimatpåverkan från transportsektorn.

Samlad hantering av krav vid upphandling är främjande av både ekonomiska och ekologiska hållbarhetsdimensioner, vilket framgår av elektrifieringsplanen att så är önskan.

Reviderad elektrifieringsplan innebär utökat ansvar och större förväntansbild på inköps- och upphandlingsnämndens arbete, detta ryms inte inom nuvarande budget och får således en ekonomisk påverkan, vilken inte ännu är siffrersatt.

Bedömning ur social dimension

Förvaltningen bedömer att detta ärende inte har särskild påverkan på denna dimension.

Samverkan

FSG

Bilagor

1. Reviderad Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022-2030.

Ärendet

Inköps- och upphandlingsnämnden ska fastställa framtaget remissvar och översända det till BRG för vidare handläggning. Sista dag för remissvar är **31 mars 2025**.

Remissvar skickas till: info@businessregion.se Märk mejlet med: Inbjudan till remissvar på revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030 - Diarienummer 0070/24

Beskrivning av ärendet

Syftet med Elektrifieringsplanen

Göteborgs Stad har anslutit sig till Fossilfritt Sveriges transportutmaning och har antagit målet om att ha lokala transporter som är fossilfria till år 2030, där Göteborgs Stads egen fordonsflotta ska vara fossilfri till 2023. Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 stipulerar en sänkning av växthusgasutsläppen från transporter om minst 90% till 2030 baserat på 2010 års värde.

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 är ett verktyg för Göteborgs Stad för att gå före i arbetet med en hållbar utveckling kopplat till EU Green Deal och utnämningen till en av EU:s 100 städer som ska vara klimatneutrala år 2030. Elektrifieringsplanen ska leda till ett strukturerat arbetssätt och underlätta kommunikation och samordning av aktiviteter och insatser mellan Göteborgs Stads nämnder och styrelser.

Nämndens ansvar i dagsläget

Enlig gällande elektrifieringsplan har inköps- och upphandlingsnämnden ett ansvar för delmål 2.1, *Öka andel helt elektriska eller vätgasdrivna tjänste- och varutransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på*, samt de två indikatorerna som följer delmålet. Det innebär att förvaltningen årligen tillfrågar de förvaltningar och bolag som, tillsammans med BRG identifierats som berörda, om dess status för indikatorerna. Svarsfrekvensen har varit låg i flera år, men förbättrats de senaste två åren. Dock saknar de flesta förvaltningar och bolag en systematik för uppföljning av fordonskrav och kan därför inte rapportera andel elfordon för upphandlade leverantörer.

Förvaltningen har också ansvar att stötta stadens organisationer i metodik för att ställa och följa upp fordonskrav. Detta stöd har erbjudits sedan elektrifieringsplanen beslutades och även innan dess.

Slutligen ställer förvaltningen krav på fordon i upphandlingar för gemensamma avtal när det är möjligt. Kraven utformas för att på helheten kunna bidra till att nå beslutade mål. Kraven följs upp systematiskt under avtalstiden.

Reviderad Elektrifieringsplan

Den reviderade elektrifieringsplanens ändringar handlar förutom om innehållsliga skrivningar även om fastställande av målvärden och inrättande av drivningsansvariga. Elektrifieringsplanens delmål och indikatorer har tilldelats en drivningsansvarig nämnd vilken är ansvarig för att mobilisera det kollektiva operativa arbetet i berörda förvaltningar/bolag som leder till måluppfyllelse inom respektive delmål och indikator. Detta föreslås genomföras enligt den omfattning och frekvens som beskrivs i bilaga 2.

Det åligger varje verksamhet inom respektive nämnd eller styrelse att enskilt utifrån sitt ansvarsområde och i grupp med andra, utifrån Göteborgs Stads övergripande mål, att driva på den omställning som behöver ske och för att ta hand om åtgärder samt uppfylla elektrifieringsplanens målsättningar. Elektrifieringsplanen ska kompletteras med aktivitetsplaner framtagna och hanterade av drivningsansvarig nämnd för kontinuerlig anpassning av kortsiktiga aktiviteter baserat på en snabbt föränderlig omvärld.

Statusrapporteringen av indikatorer och aktiviteter görs till Business Region Göteborg inom ramen för drivningsansvaret och innefattar redovisning tre gånger per år enligt beskriven process.

Syftet med strategiska insatsområden är att, inom ramen för elektrifieringsplanens genomförande, hantera frågor av mer strategisk natur där samordning och kraftsamling för staden är avgörande. Insatsområdena representerar på övergripande nivå områden inom vilka grundförutsättningar för omställningen till ett effektivt elektrifierat transportsystem skapas. Ett av insatsområdena är upphandling, där syftet är bland annat att hantera hur Göteborgs Stad, som enhet, kan tillämpa skarpare krav och andra incitament för att gynna ett elektrifierat transportsystem i alla inköp och upphandlingar, oavsett om de sker inom staden-gemensamma avtal eller lokala avtal. Det innefattar även likartad metod för uppföljning av kravefterlevnad.

Drivningsansvar och ansvarsfördelning

Drivningsansvar handlar om fördjupning av ansvarstagande kopplat till måluppfyllelse. Drivningsansvarig nämnd föreslås ansvara för att mobilisera det kollektiva operativa arbetet i berörda nämnder/styrelser som leder till måluppfyllelse inom respektive delmål och indikator. Mobilisering ska ske inom ramen för ansvarig nämnds/styrelses handlingsutrymme.

Drivningsansvaret innefattar:

- Identifiering av nämnder/styrelser som berörs av respektive delmål och indikatorer.
- Kontinuerlig aktualisering av listan av berörda nämnder/styrelser.
- I samverkan med berörda nämnder/styrelser, framtagande och kontinuerlig aktualisering av en aktivitetsplan, innefattande identifiering och formulering av nödvändiga aktiviteter för måluppfyllnad.
- Mobilisering av genomförandet av aktivitetsplanen för måluppfyllnad.
- Insamling och sammanställning av information från berörda nämnder/styrelser för status på respektive indikator/er.
- Bevakning av status för redan uppnådda målsättningar samt agerande vid eventuella avvikelser nedåt.
- Statusrapportering till Business Region Göteborg tre gånger per år.

Alla nämnder och styrelser inom Staden som är berörda av, direkt bidrar till eller har information relevant för status för delmål och/eller indikatorer, ansvarar för att leverera denna information till den nämnd/styrelse som har utpekats för drivningsansvar för respektive

delmål och indikator. Detta inkluderar även identifiering och genomförande av aktiviteter för måluppfyllnad. Aktiviteter nödvändiga för måluppfyllnad kan vara kopplade till en enskild nämnd/styrelse eller formulerad som en samverkan mellan flera nämnder/styrelser. Aktivitetsplanen innefattar beskrivning av aktiviteten, förväntat utfall, period samt angivelse av ansvarig nämnd/styrelse och medverkande parter.

Förvaltningens bedömning

Otydlig styrning och administrativt betungande

Upplevelsen är att BRGs samordningsansvar nu delegeras till andra genom att utse drivningsansvariga. Förvaltningen tolkar det som att nuvarande ansvar inte fungerat och att man därför prövar en ny väg att skapa handlingskraft mot bättre måluppfyllnad. Detta innebär en utökad administration när det i grund och botten redan finns styrning och ansvarsfördelning i staden avseende allas ansvar att bidra i arbetet mot målen i Miljö- och klimatprogrammet. Om takten mot målen avtar eller är för låg bör det av fullmäktige initieras en tydlig styrning genom uppdrag.

Förvaltningen bedömer att de nu föreslagna målvärdena för indikatorerna inom delmål 2.1 är rimligt satta. Om målvärdena skulle höjas mer skulle nivåerna behöva speglas i snabbt och kraftigt förändrade kravnivåer. Risk finns då för en alltför kraftig prispåverkan samt att staden inte ses som en seriös och långsiktigt pålitlig avtalspart.

Förvaltningen har rådighet när det gäller kravställning av fordon som används på gemensamma avtal, men kan inte påverka hur andra upphandlande myndigheter i Staden agerar, varken hur krav ställs eller hur de följs upp. Enligt förslaget om drivningsansvar skulle förvaltningen i samverkan med berörda nämnder/styrelser, ta fram aktivitetsplaner samt ”mobilisera genomförandet av aktivitetsplanen för måluppfyllnad”. Detta bedömer förvaltningen som en relativt stor utökning av nämndens uppdrag och ansvar kopplat till enskild och specifik sakfråga. Dessutom är förvaltningens bedömning att omhändertagandet av ansvaret är relativt resurskrävande.

Den uppföljningsplan som den reviderade planen föreslår bedöms administrativt betungande och inte i linje med stadens ambition om minskad administration. Nämndens uppföljningsansvar avseende aktiviteter och indikatorer bör inordnas i ordinarie uppföljningstillfällen som staden styr. Nämnden förordar att denna uppföljning, likt annan, återfinns i dessa rapporten per mars, augusti och december. Sidorapportering tenderar att bli sekundär då den primära och prioriterade verksamheten sker utifrån det som redovisas till kommunfullmäktige.

Det som redovisas till kommunfullmäktige kan givetvis skickas för kännedom till BRG, som, i rollen som samordningsansvarig, kan sammanställa bilden av vad som görs i staden i linje med elektrifieringsplanens intentioner. BRG kan då även identifiera om planerade aktiviteter inte fullföljs och rapportera det i dess sammanställning till fullmäktige.

Förvaltningen bedömer att de delar som nämnden kan ta ansvar för och som påverkar utfallet omhändertas redan idag i nämndens grunduppdrag samt i styrningen mot mål i beslutade program och planer. Förvaltningen bedömer således att nämndens

drivningsansvar formuleras om till delansvar och där samordning av aktiviteter hanteras av BRG.

Utökat ansvar

Förvaltningen bedömer att det föreslagna drivningsansvaret innebär ett markant ökat ansvar och skulle kräva en betydande arbetsinsats av förvaltningen. I förvaltningens grunduppdrag och nämndens ansvar enligt Miljö- och klimatprogrammet ingår att verka för att gemensamma avtal bidrar till miljömål och även mål enligt till exempel elektrifieringsplanen. Det ingår även i nämndens grunduppdrag att stödja staden inom nämndens ansvarsområden, till exempel att tillhandahålla metodstöd av hur fordonskrav kan ställas och följas upp.

Det utökade ansvaret som drivningsansvarig skulle innebära att förvaltningen behöver avsätta resurser till att ha en mycket mer aktiv och kontinuerlig dialog med förvaltningar och bolag i en specifik sakfråga. Förvaltningens bedömning är att de skulle krävas att resurser tillförs för att omhänderta drivningsansvaret. Det skulle få konsekvenser för annat miljöarbete, såsom cirkulära affärsmodeller, generellt stöd till staden i inköpsrelaterade miljöfrågor, samt konsekvenser för uppföljning av miljökrav i gemensamma avtal. Förvaltningen bedömer att de negativa konsekvenserna av en sådan omfördelningen av resurser är större än de positiva.

Slutlig bedömning

Förvaltningen förstår ambitionen i den reviderade elektrifieringsplanen och avser självklart bidra till beslutade mål. Men förvaltningen bedömer att formerna för styrningen med infört drivningsansvar och särskild uppföljningshantering dels står i strid med stadens ambition om minskad administration, dels är resurskrävande. Dessutom bedömer förvaltningen att mandatet för drivningsansvaret skulle vara otydligt då uppdraget endast indirekt är av kommunfullmäktige anvisat genom beslut om en reviderad plan.

Förvaltningen bedömer att effekterna som planen strävar mot bäst uppfylls om ansvar snarare riktas till den förvaltning eller bolag som har störst påverkan. Inköps- och upphandlingsnämnden är inte den enda upphandlande myndigheten i staden som ska ställa dessa krav. Förslagsvis kan ansvar riktas genom uppdrag i budget, då de därigenom ska prioriteras utifrån givna ramar, samt följas upp gentemot fullmäktige.

Förvaltningen föreslår nämnden att avslå föreslagen reviderad elektrifieringsplan med avseende på utfördelat drivningsansvar. De föreslagna målvärden som är en del i den reviderade Elektrifieringsplanen föreslår förvaltningen att nämnden ställer sig bakom.

Linda Nilsson
Avdelningschef

Henrik Karlsson
Förvaltningsdirektör