



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-03

Diarienummer SFF-2024-01302

Handläggare

Cecilia Tammgren

Telefon: 031 365 05 47

E-post: cecilia.tammgren@stadsfast.goteborg.se

Yttrande över remiss om revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022– 2030

Förslag till beslut

I stadsfastighetsnämnden

1. Stadsfastighetsnämnden tillstyrker förslag till revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030.
2. Stadsfastighetsnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till Business Region Göteborg.

Sammanfattning

Business Region Göteborg (BRG) fick av kommunfullmäktige, vid fastställande av Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022–2030 den 6 oktober 2022, ett tilläggsuppdrag att revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner. BRG har nu framtaga förslag om skärpta mål samt komplettering av målvärde 2030 för stadens egen fordonspark i Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022–2030 som har gått ut till förvaltningar och kommunala bolag i staden på remiss. Revideringen omfattar även utpekade drivningsansvariga nämnder/styrelser för verkställande av måloppfyllnad inom alla delmål och indikatorer av Elektrifieringsplanen.

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer att införande av drivningsansvar är ett verktyg för att få mer framdrift i genomförandet av elektrifieringsplanen. I planen finns dock redan utpekat samordningsansvar och att införa denna ansvarsroll bryter stadens styrmodell. Stadsfastighetsförvaltningen bedömer även att det uppföljningsansvar som ligger i drivningsansvaret bygger mycket administration då det inte följer stadens ordinarie planerings- och uppföljningsarbete i styrmodellen.

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer sig inte påverkas av en förändring av Elektrifieringsplanens målvärden. Förvaltningen har inte heller något utpekat drivningsansvar enligt den reviderade planen och påverkas därmed inte av revideringarna.

Stadsfastighetsförvaltningen vill även påpeka att planen i sin helhet behöver korrekturläsas utifrån att vissa formuleringar behöver ses över.

En potentiell målkonflikt har identifierats i planen. Inom stadens säkerhetsarbete diskuteras frågan om en helt elektrifierad fordonsflotta är lämplig ur säkerhetssynpunkt. Utifrån ett eventuellt beslut om att delar av fordonsflottan ska drivas på ett annat bränsle kan det påverka förvaltningens måloppfyllnad gentemot indikatorn "Antal helt elektriska

eller vätgasdrivna lätta fordon” och det skärpta målvärdet om 90 procent. Huruvida ett sådant beslut skulle påverka elektrifieringsplanens målsättning låter vi vara osagt i dagsläget. Detta är dock en potentiell målkonflikt och kommer att belysas under arbetet med förvaltningens kontinuitetsplan 2025.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Stadsfastighetsförvaltningen har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension mer än att instämma med konsekvensanalysens sammanfattning om att de ökade kostnaderna för elektrifiering av fordonsflottan behöver adresseras av politiken.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs stad kan genom uppfyllande av Elektrifieringsplanens nya målsättningar bidra till att markant minska på stadens växthusgasutsläpp från transportsystemet. En fortsatt elektrifiering av såväl fordon som transporter är därför ett viktigt bidrag till stadens klimatomställning och de skärpta målen i Elektrifieringsplanen, som både visar stadens ambitioner och målsättning om vad som krävs för att kunna ställa om till ett klimatneutralt Göteborg, bidragande till de nationella miljömålen och minskning av växthusgasutsläpp.

De skärpta målen ger en starkare koppling till klimat och människan-målet i Göteborgs stads miljö och klimatprogram 2021–2030 samt till strategin ”Vi driver på utvecklingen av hållbara transporter”. En ökad elektrifiering ger inte bara mindre utsläpp som är positivt för klimatet utan bidrar även till förbättrad luftkvalitet och minskat buller vilket är två av delmålen inom miljömålet Människan.

BRG har i den reviderade versionen av Elektrifieringsplanen pekat ut ett så kallat drivningsansvar till respektive indikator för planens olika mål.

Stadsfastighetsförvaltningen har bedömt att drivningsansvaret är korrekt utifrån de förvaltningar och bolag som har störst rådighet och påverkan för dessa indikatorer. Med det tilldelade drivningsansvaret ges de olika förvaltningarna och bolagen ett större ansvar för omställningen och därmed kan detta ansvar gemensamt bidra till inte bara en omställning av organisationerna och staden som helhet utan även med en ökad elektrifiering och måluppfyllelse som resultat. Detta ger sammantaget en mindre miljöpåverkan och ökad ekologisk hållbarhet.

Bedömning ur social dimension

En ökad elektrifiering bidrar till mindre utsläpp av såväl växthusgaser som avgaser och andra skadliga partiklar som påverkar göteborgaren negativt. Elektrifieringen bidrar därmed till en bättre folkhälsa för invånarna i alla åldrar.

Utifrån att Elektrifieringsplanens Mål 4 uppfylls kommer göteborgarna såväl som besökare till Göteborg och näringslivsaktörer även få uppleva en stad där det finns goda laddmöjligheter, vilket ger göteborgarna ett intryck av staden som framåtsträvande. Ökad tillgång till laddning kan även bidra till att göteborgarna vågar byta ut sin fossildrivna bil till en eldriven. Sammantaget ger uppfyllande av målet i Elektrifieringsplanen incitament till omställning hos enskilda individer och en bild av Göteborg som en stad i framkant.

Samverkan

Information ges personalorganisationerna enligt Samverkan Göteborg (daterad 2025-03-24).

Bilagor

1. Göteborg Stads Elektrifieringsplan 2022–2030

Ärendet

Stadsfastighetsnämnden ska ta ställning till de revideringar om skärpta mål och utpekad drivningsansvar i Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022–2030.

Sista dag för remissvar är 31 mars 2025.

Beskrivning av ärendet

Business Region Göteborg AB (BRG) fick av Kommunfullmäktige, vid fastställande av Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022–2030 den 6 oktober 2022, ett tilläggsuppdrag att revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner. Revideringen är nu klar och remissad till stadens förvaltningar och kommunala bolag där stadsfastighetsförvaltningen ombeds att besvara remissen.

Tolkning av omfattning inom revideringsuppdraget

Från uppdraget tolkade BRG att följande delmål och indikatorer omfattas av revideringsuppdraget:

Delmål 1.1:

- Indikator: Andel helt el- eller vätgasdrivna tunga vägfordon (> 3,5 ton)
- Indikator: Andel helt el- eller vätgasdrivna större maskiner (åkbara gräsklippare, sopmaskiner, traktorer, redskapsbärare, truckar)
- Indikator: Andel helt el- eller vätgasdrivna tunga arbetsmaskiner (större traktorer, hjullastare, grävare, gatusopsmaskiner)

Delmål 2.1:

- Indikator: Andel helt elektriska eller vätgasdrivna fordon som används i rena transporttjänster
- Indikator: Andel helt elektriska eller vätgasdrivna fordon som används i varutransporter

Resultat av revideringsarbetet

Revideringsarbetet av målen påvisade behov av att peka ut ansvariga nämnder/styrelser för verkställande av måluppfyllnad (drivningsansvar), enligt beslut från Elektrifieringsplanens styrgrupp under våren 2024. Revideringstillfället nyttjas även för att fastställa en ansvarsfördelning mellan berörda nämnder/styrelser med avseende på måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i Elektrifieringsplanen.

Elektrifieringsplanen har målvärden satta för år 2025 och 2030. För att ge utrymme för stadens beslutsprocess är förslaget att endast skärpa målvärdena till 2030.

I revideringsarbetet genomfördes en konsekvensanalys om dessa delmål och indikatorer som landat i nedan listade ändringar i Elektrifieringsplanens målsättningar:

1. Skärpning av målvärden:
 - a. Andel helt elektriska eller vätgasdrivna tunga fordon inom Stadens egen tunga fordonspark år 2030: från 30 procent **till 60 procent**.

- b. Andel helt elektriska eller vätgasdrivna tjänste- och varutransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på. Stadens transporttjänster och varutransporter år 2030: från 30 procent **till 40 procent**
2. Komplettering av målvärde för 2030 gällande Stadens lätta fordonspark: Andel helt elektriska eller vätgasdrivna lätta fordon inom Stadens egen lätta fordonspark år 2030: **90 procent**.
3. Fastställning av ansvarsfördelning mellan berörda nämnder/styrelser med avseende på måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i Elektrifieringsplanen. Utpekade nämnder/styrelser får ett drivningsansvar för att samordna arbete för måluppfyllnad inom respektive indikator/delmål.

Övriga indikatorer som tolkats ingå i revideringsuppdraget och som rör arbetsmaskiner föreslås inte få skärpta målvärden då de enligt konsekvensanalysen bedöms vara tillräckligt skarpa utifrån gällande förutsättningar.

Årlig uppföljning visar för svag måluppfyllnad

Den årliga uppföljningen av Elektrifieringsplanens indikatorer visar relativt lågt utfall och att en kraftsamling behövs för att ha en chans att nå satta mål till 2025 och 2030. Som åtgärd nyttjades därför revideringstillfället även för att fastställa en tydligare ansvarsfördelning mellan berörda nämnder och styrelser med avseende på måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i Elektrifieringsplanen. Detta är drivningsansvaret.

Tilldelat drivningsansvar för Elektrifieringsplanens mål och indikatorer

I revideringen av Elektrifieringsplanen har BRG tilldelat olika förvaltningar och bolag ett drivningsansvar. Drivningsansvaret innebär ett ansvar för att mobilisera det kollektiva operativa arbetet i berörda nämnder/styrelser som leder till måluppfyllnad inom respektive delmål och indikator. Mobilisering sker inom ramen för ansvarig nämnds/styrelses handlingsutrymme. I de fall där möjligheten till direkt/indirekt påverkan på utfallet i delmål och indikatorer är begränsad hos drivningsansvarig nämnd/styrelse, finns alltid möjlighet för rekommendationer, tydliggörande av behov samt eventuell eskalering.

Stadsfastighetsförvaltningen har inte fått något utpekat drivningsansvar i den reviderade versionen av Elektrifieringsplanen.

Frågor och svar

BRG önskar yttrande över förslag på reviderad elektrifieringsplan och dess konsekvensanalys. Ställningstagande från stadsfastighetsnämnden sker genom att nedan svar på remissens frågeställningar.

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.

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen bedömer att stadsfastighetsnämnden inte påverkas kostnadsmässigt av en förändring av Elektrifieringsplanens målvärden.

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.

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen har en tidsplan för elektrifiering av den egna fordonsflottan fram till 2027. Den visar att vid 2027 uppnår förvaltningen en elektrifieringsgrad om 74 procent samt att 13 (av 25) avtal på gasbilar går ut. För att nå målet 2030 bör vi stanna upp 2027 utifrån hur fordonsflottan för utemiljö bör se ut och vilka alternativa fordon marknaden erbjuder som skulle kunna möta våra behov samt till mindre kostnader än i dagsläget. Förvaltningen testar redan idag olika alternativ till dessa fordon.

Förvaltningen arbetar med stadens mål att maskinparken ska vara fossilfri till 2030. Under året har flera maskiner bytts ut mot fossilfria alternativ utifrån verksamhetens behov. Vid årsskiftet bestod maskinparken av 53 procent maskiner som går på fossilfritt drivmedel. Medparten av maskinerna drivs på el men HVO100 förekommer också. Förvaltningen har därmed redan goda förutsättningar att nå det oförändrade målet om 70 procent elektrifiering till 2030.

Stadsfastighetsförvaltningen har inga tunga vägfordon (> 3,5 ton) och berörs därmed inte av det förändrade målvärdet.

Stadsfastighetsförvaltningen har fört in krav i miljöplan i linje med delmål 2.3 i Elektrifieringsplanen, som också är det enda delmål som förvaltningens berörs av enligt konsekvensanalysen. Kravställningen som förvaltningen har fört in är ställd i en trappa som anger hur stor del av energiförbrukningen från fordon och arbetsmaskiner som ska komma från eldrivna maskiner inom byggarbetsplatsen under vilket år fram till 2030. Det kommer bli en viss fördröjning innan kravet kommer ut i produktion, troligen kommer första projektet har startår för produktion under 2026 och kravet blir då att 20 procent ska komma från eldrivna arbetsmaskiner. Transporter till och från byggarbetsplatsen inkluderas ej i kravställningen.

2. FORDON & ARBETSMASKINER				
Krav		Referens	Konsekvens vid avsteg	Verifiering
Begränsning av miljöstörande utsläpp	I syfte att minska miljöstörande i form av avgaser och buller gäller kraven i <i>Gemensamma miljökrav för entreprenader 2024 (fordon och arbetsmaskiner)</i> eller senast gällande version, (avseende drivmedel, fordon, arbetsmaskiner och kemiska produkter) för arbeten inom hela Göteborgs Stad. I de fall skärpta krav för känsliga områden anges gäller dessa som kravnivå.	<i>Gemensamma miljökrav för entreprenader</i> €	Vite enligt gällande AF.	Egenkontroll, Revision, Ifylld mall redovisning drivmedel, Kvittan/fakturor
	Vid nybyggnad: Av byggarbetsplatsens totala energiförbrukning från fordon och arbetsmaskiner ska minst procentandelen enligt nedanstående lista utgöras av eldrivna fordon och arbetsmaskiner: - Produktionens startår 2025: 10% - Produktionens startår 2026: 20% - Produktionens startår 2027: 30% - Produktionens startår 2028: 40% - Produktionens startår 2029: 50% - Produktionens startår 2030: 70% Kravet omfattar fordon och arbetsmaskiner inom byggarbetsplatsen. Transporter till och från byggarbetsplatsen inkluderas ej. Elförbrukning ska utgöras av förnybar el. Definition av fordon, arbetsmaskin och förnybar el enligt <i>Gemensamma miljökrav för entreprenader 2024</i>.	Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030 <i>Gemensamma miljökrav för entreprenader</i> €	Avsteg ska samrådats med SFF:s miljöskunnig. Avsteg från ställda krav ska dokumenteras i avstegsblankett med motivering. Avsteget ska vara skriftligt godkänt av SFF innan det får verkställas.	Egenkontroll, Revision, Ifylld mall redovisning drivmedel, Kvittan/fakturor

Bild 1. Urklipp från Tekniska krav och anvisningar Miljö 2025 om kravställning för fordon och arbetsmaskiner i linje med delmål 2.3 i Göteborgs stads elektrifieringsplan 2022–2030.

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

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen bedömer inte att behöva ett utökat uppdrag för att genomföra aktiviteter för måluppfyllnad avseende elektrifiering av den egna fordonsflottan. Detta kan hanteras inom befintlig budget och inom fastställda arbetssätt.

Stadsfastighetsförvaltningen ställer sig positiva till att vara med och bidra där förvaltningen har en påverkan och ett ansvar för måluppfyllelse för staden i helhet. Detta bör kunna hanteras inom förvaltningen utan behov av utökat uppdrag för genomförande av aktiviteter.

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

Svar: Göteborgs stads parkering kommer enligt ny process att äga och drifta samt underhålla all laddinfrastruktur inom staden. Stadsfastighetsförvaltningen har varit involverade i framtagandet av processen. Förvaltningen kommer enligt nya processen vara beroende av bolaget för att kunna få ett tillgodosett behov av laddinfrastruktur för egen verksamhet samt för sina hyresgäster utifrån det förvaltaransvar som åligger förvaltningen.

Gällande drivningsansvar och fördelning för måluppfyllnad

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

Svar: Nämnden bedömer att införande och fördelning av drivningsansvar är ett verktyg för att få mer framdrift i genomförandet av elektrifieringsplanen. I planen finns dock redan utpekade samordningsansvar och att införa denna ansvarsroll bryter stadens styrmodell. Om ambitionsnivå och förväntningar önskas höjas bör detta läggas som uppdrag från kommunfullmäktige till berörda nämnder och bolag för att ställas i relation till övriga ambitionshöjningar i staden.

Nämnden bedömer även att det uppföljningsansvar som ligger i drivningsansvaret bygger mycket administration då det inte följer stadens ordinarie planerings- och uppföljningsarbete i styrmodellen.

Stadsfastighetsförvaltningen bedömer dock att utpekade verksamheter med drivningsansvar tillhörande alla 5 mål med tillhörande indikatorer är korrekta utifrån vad de olika förvaltningarna och bolagen har för uppdrag inom staden.

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

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen bedömer att omfattningen på drivningsansvaret är korrekt och relevant utifrån uppdrag inom staden.

Vad är er bedömning avseende föreslagen rapporteringsstruktur och metod? Motivera.

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen bedömer att formuleringarna av vad drivningsansvaret innebär är klart och tydligt formulerat i den reviderade versionen av elektrifieringsplanen.

Det är dock ett omfattande arbete som drivningsansvaret innebär vilket kan föranleda till att det krävs en viss organisatorisk förändring inom respektive förvaltning/bolag med utpekat drivningsansvar och därmed en inställelsetid. Det är viktigt att verksamheter med drivningsansvar tillsätter tillräckligt med resurser för att aktivt kunna driva arbetet för att nå avsedd effekt. Utifrån den förhöjda ambitionsnivån och det omfattande arbete som drivningsansvar och rapporteringsstruktur innebär bedömer förvaltningen återigen att om ambitionsnivå och förväntningar önskas höjas bör detta läggas som uppdrag från kommunfullmäktige till berörda nämnder och bolag.

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

Svar: Stadsfastighetsförvaltningen bedömer att stadsfastighetsnämnden inte påverkas av föreslagen fördelning av drivningsansvar eftersom förvaltningen inte har något utpekat drivningsansvar. Det är i dagsläget svårt att veta om eventuellt deltagande kommer ge några kostnadsförändringar. Högst troligen handlar det om att tillgängliggöra personella resurser för eventuellt deltagande inom aktiviteter i framtagna handlingsplaner av drivningsansvariga.

Övriga kommentarer

Utöver svaren på frågorna tillhörande denna remiss vill stadsfastighetsförvaltningen påpeka att utdaterade förvaltningsnamn återfinns i Elektrifieringsplanen. Dessa bör revideras utifrån de nya förvaltningarna inom stadsutveckling. Förvaltningen rekommenderar därmed BRG att korrekturläsa planen i sin helhet innan den fastställs.

Potentiell målkonflikt

Inom stadens säkerhetsarbete diskuteras frågan om en helt elektrifierad fordonsflotta är lämplig ur säkerhetssynpunkt. Detta lyfts även i konsekvensanalysen under kris och beredskap. Utifrån ett eventuellt beslut om att delar av fordonsflottan ska drivas på ett annat bränsle kan det påverka förvaltningens måluppfyllnad. Eftersom det inte har fattats någon inriktning om detta ännu inom staden arbetar förvaltningen mot målet om en elektrifierad fordonsflotta tills något annat direktiv kommer. Huruvida ett sådant beslut skulle påverka elektrifieringsplanens målsättning låter vi vara osagt i dagsläget. Detta är dock en potentiell målkonflikt och kommer att belysas under arbetet med förvaltningens kontinuitetsplan 2025.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningen bedömer att de förslagen på revideringar av målvärden till Elektrifieringsplanen är korrekta och relevanta för att kunna nå måluppfyllelse till 2030 och bidra till minskade utsläpp från transportsystemet.

Förvaltningen har inget utpekat drivningsansvar men bedömer i helhet att införande av drivningsansvar är ett verktyg för att få mer framdrift i genomförandet av elektrifieringsplanen. I elektrifieringsplanen finns dock redan utpekat samordningsansvar och att införa denna ansvarsroll bryter stadens styrmodell. Om ambitionsnivå och förväntningar önskas höjas bör detta läggas som uppdrag från kommunfullmäktige till berörda nämnder och bolag för att ställas i relation till övriga ambitionshöjningar i staden. Förvaltningen bedömer även att det uppföljningsansvar som ligger i drivningsansvaret bygger mycket administration då det inte följer stadens ordinarie planerings- och uppföljningsarbete i styrmodellen.

Lars Mauritzson

Martin Blixt

Avdelningschef

Förvaltningsdirektör