

Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-21

Ärendenummer SMF-2024-02644

Handläggare

Peter Lindgren

Telefon: 031-368 24 84

E-post: peter.lindgren@stadsmiljo.goteborg.se

Yttrande över remiss till revidering av Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022-2030

Förslag till beslut

1. Stadsmiljönämnden tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Stadsmiljönämnden översänder stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande till Business region Gothenburg som stadsmiljönämndens eget yttrande.

Sammanfattning

Business region Gothenburg (BRG) har i uppdrag att driva elektrifieringsplanen med målområden inom olika kategorier och årliga handlingsplaner. De olika målområdena gäller främst stadens upphandlade fordon och maskiner, upphandlade transporter, upphandlat material med tillhörande transporter samt entreprenader. Det finns också målområden kring laddinfrastruktur elförsörjning och fritidsbåtar.

Nu förslår BRG i en remiss för elektrifieringsplanen vissa ökade målvärden för några målområden samt ett förändrat ansvar för framdriften av de olika målområdena. BRG förordar att det utses "drivningsansvariga" förvaltningar och kommunala bolag som skall driva på målområdets mål mot 2025 och 2030. Slutligen föreslår BRG också fler rapporteringstillfällen per år för måluppfyllnaden.

Det finns stora utmaningar för stadsmiljöförvaltningen med en plan som elektrifieringsplanen, då den fokuserar på ett smalt område under en begränsad tidsperiod inom trafiksystemets omvandling mot elektrifiering. Det riskerar kraftiga suboptimeringar med höga kostnader i ett område med snabb teknisk och ekonomisk utveckling, speciellt då stadsmiljöförvaltningens många upphandlingar ofta har udda fordon och maskiner jämfört med de flesta andra av stadens förvaltningar och bolag. Stadsmiljöförvaltningen behöver dock arbeta mer med omställningen av egna upphandlingar och entreprenader på alla plan, samtidigt som en god balans säkerställs mellan elektrifiering och andra åtgärder som att kräva fossilfria bränslen under en övergångsperiod.

Stadsmiljöförvaltningen vill därför se en mer strukturerad målsättning där alla faktorer tillgodoses i elektrifieringsplanen och med målvärden som säkerställer stadsmiljöförvaltningens möjligheter för måluppfyllnad.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Elektrifieringen har en potential till kostnadsbesparingar för förvaltningens fordon och maskiner. Ju mer fordonen och maskinerna används desto bättre blir ekonomin. Men för

de flesta fordonsslagen ligger denna potential en bit in i framtiden. Just nu är kostnaden för fordonen mycket högt och det kan finnas utmaningar med vikten. Att bestämma hur man agerar vid upphandlingar är svårt. Ibland fungerar de att betala en premie, men ibland blir det för dyrt och då måste andra alternativ övervägas, som att kräva fossilfritt bränsle. Elfordon kan genom sin relativa tyngd och renhet utföra arbete under en större del av dygnet, köra och arbeta inomhus närmare användarna, ge bättre arbetsförhållande med flera fördelar, vilket också kan vägas in i den ekonomiska kalkylen.

De tekniska och ekonomiska förutsättningarna förändras i olika takt i olika segment. I vissa segment går det redan nu snabbt men i andra segment har förändringen knappt startat. Förändringarna kommer att fortsätta och accelerera efter 2030 och elektriska fordon och maskiner kommer att bli både billigare och mer användbara, då är det inte längre en fråga om elektrifiering, det är självklart. Den skarpa gränsen 2030 blir i sammanhanget en utmaning för stadsmiljöförvaltningen.

Detta sammantaget ger en risk för höga kostnader för upphandlingar som inte har ”standard”-fordon eller maskiner i sitt avtal. Stadsmiljöförvaltningen ser naturligtvis att det är viktigt att elektrifiera stadsmiljöförvaltningens olika verksamheter så fort som möjligt, vägen dit måste göras på ett ekonomiskt ansvarsfullt sätt. Beroende på hur de andra drivnings-ansvariga förvaltningarna och bolagen väljer att agera kring måluppfyllnad, aktiviteter och rapportering, kan innebära kraftigt varierande arbetsbelastning för stadsmiljöförvaltningen. Samverkan mellan drivningsansvariga förvaltningar och bolag blir en nyckelfråga för att hålla nere arbetsbelastningen. För att hålla nere stadsmiljöförvaltningens arbetsbelastning föreslår förvaltningen att i rapporteringen av måluppfyllnaden endast inkludera de upphandlingar som ingår i Inköp och Upphandlingsförvaltningens-, Göteborg Stads Leasings- och de gemensamma miljökravens avtal.

Bedömning ur ekologisk dimension

Transportsektorn står för ca 1/3 av de klimat-, miljö- och hälsoskadliga utsläppen med en tydlig koncentration till städer. Stadsmiljöförvaltningen bedömer att elektrifieringen av transportsektorn är avgörande för att nå stadens klimatmål, i kombination med andra åtgärder. Men elektrifieringen är viktig inte bara ur ett klimatperspektiv, det finns många fördelar att övergå till elektriska fordon och maskiner. Det är förbättrad miljö kring NOx, partiklar och buller, det ger en kraftigt förbättrad energieffektivitet och möjlighet till längre livslängd för fordon och maskiner. Även den totala miljöbelastningen minskar snabbt där framför allt batteriproduktionen utvecklas. Elfordon har en tydlig fördel när det gäller elnätets utmaningar då de till stor del kan flytta sin laddning till lämpliga tidpunkter, och det finns i framtiden också stora möjligheter att stötta elnätet vid högbelastning.

Allt det här sammantaget gör att stadsmiljöförvaltningen ser elektrifieringen som prioritet ett för all trafik och alla typer av maskiner som inte kan ersättas på något annat sätt. Biobränslen ger inte samma fördelar i ett stadenperspektiv men har ett utrymme under en övergångsperiod där elektrifiering är för dyr eller saknas helt.

Bedömning ur social dimension

Elektrifiering av transporter och arbetsmaskiner bidrar till en bättre arbetsmiljö genom att minska buller, vibrationer och utsläpp av skadliga partiklar. Detta gynnar särskilt yrkesgrupper som arbetar i bullerutsatta miljöer, såsom förare, byggarbetare och anläggningspersonal. En tystare arbetsmiljö har också positiva effekter på hälsa och välbefinnande genom att minska stress och trötthet. Elektriska bussar är mycket attraktivare att resa med och kan bidra till ökat kollektivtrafikresande.

För personbilsmarknaden måste alla grupper i samhället få möjlighet till att övergå till elektriska fordon. Det sker kontinuerliga kostnadsminskningar och även andrahandsmarknaden växer. I sammanhanget är det viktigt att staden arbetar för en bred och rättvis utbyggnad av laddinfrastrukturen, speciellt för dem som inte har rådighet över sin parkering. Detta knyter an till elektrifieringsplanens sammanställning av medborgares och besökande upplevelse av laddmöjligheter i Göteborg.

Samverkan

Samverkan har ej varit aktuellt.

Bilagor

1. Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030
2. Rapport status och måluppfyllnad Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030
3. Reviderad Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030
4. PM konsekvensanalys Elektrifiering 2030 - Göteborgs Stads Leasing
5. Utkast på mall rapportering

Ärendet

Stadsmiljönämnden har att ta ställning om till om man tillstyrker förslaget utifrån stadsmiljöförvaltningens tjänsteutlåtande. Remisstiden är till den 31 mars 2025.

BRG:s remiss på revidering av elektrifieringsplan 2022-2030 innehåller nya målvärden för ett antal målområden samt ett förändrat ansvar för framdriften av målområdena. Förändringen för stadsmiljöförvaltningen blir minimal om det inte i sammanhanget uppkommer ökade krav på måluppfyllnad och målrapportering.

Beskrivning av ärendet

BRG fick i budgeten 2020 ett uppdrag att samordningsansvar för omställning till ett elektrifierat transportsystem. Året därpå begärde BRG själva att få ett planeringsuppdrag och att ta fram en elektrifieringsplan. Elektrifieringsplanens mål fokuserar på stadens fordon och maskiner samt upphandlade transporter och entreprenader, dessutom undersöks tillgången på laddinfrastruktur. Framdriften i många målområden går inte enligt plan. BRG har nu lämnat ett förslag på förändring av dels av mål för olika målområden, dels förändring av drivningsansvar av de olika målområdena för elektrifieringsplanen.

Förvaltningens bedömning

Det har tagits fram förslag på nya målvärden för ett antal målområden, där det som påverkar oss är en skärpning av elektrifiering av tunga vägfordon från 30% till 60% till 2030. Stadsmiljöförvaltningen har svarat BRG utifrån de förutsättningar som finns i dag och då är 60% tunga vägfordon 2030 svårt. Det pågår dock mycket inom detta område och förutsättningar kan ändras snabbt som gör detta mål nåbart. I BRG:s konsekvensanalys räknas också ett antal förutsättningar som bör uppfyllas för att målet skall nås, dessa står dock inte med själva elektrifieringsplanen. Även målvärden för transporttjänster och varutransporter har skärpts från 30% till 40%, vilket dock är enklare att nå då denna typ av distributionsfordon elektrifieras i snabb takt redan nu.

Förslaget för nytt drivningsansvar går ut på att olika förvaltningar eller stadens bolag får ett ansvar att driva det specifika elektrifieringsområdet mot uppsatta mål, dessa kallas drivningsansvariga. Det innefattar att ta fram och ajourhålla en lista på vilka andra förvaltningar och/eller stadens bolag som har en påverkan av måluppfyllnaden. I samverkan med dessa andra förvaltningar och/eller stadens bolag skall sedan årliga aktivitetsplaner tas fram för aktiviteter som leder till måluppfyllnad. Sedan skall drivningsansvariga verka för att dessa aktiviteter genomförs. Slutligen skall drivningsansvariga samla in, sammanställa och rapportera data för måluppfyllnad, detta skall ske tre gånger per år till BRG. Vid dålig framdrift eller avvikelse nedåt skall drivningsansvariga agera och eskalera.

Stadsmiljöförvaltningen har tre målområden i elektrifieringsplanen, dels Serviceresors upphandlade trafik, dels våra tillköp av kollektivtrafik samt flexlinjen och slutligen Västtrafiks samlade elektrifiering i Göteborg. De första två målområdena hanteras helt inom stadsmiljöförvaltningen och förvaltningen krävställer elektrifiering i så stor utsträckning som möjligt, men på grund av omvärldsfaktorer och upphandlingstider kommer dock målen inte att nås (som det ser ut nu). Därför ställer stadsmiljöförvaltningen krav på nya målvärden för dessa målområden.

Det tredje området är Västtrafiks samlade trafik i Göteborg, både bussar och färjetrafik. Staden och stadsmiljöförvaltningen har ingen rådighet här och ansvaret ligger helt på Västtrafik. De har sina egna miljömål och Göteborgs möjlighet att påverka Västtrafiks upphandlingar är låg. Målen till 2030 är dessutom realistiska då ett stort antal av nu pågående trafiktilldelningar av regionbusstrafik och expressbusstrafik inte kommer att upphandlas förrän efter 2030. Stadsmiljöförvaltningen föreslår därför att målområdet tas bort från målen i elektrifieringsplanen, alternativt att BRG tar över ansvaret helt för målområdet.

Stadsmiljöförvaltningen påverkas av fler målområden, såsom våra lätta och tunga fordon samt maskiner och arbetsmaskiner, upphandlade transporter och transporttjänster, samt hur tillgången på laddinfrastruktur upplevs. Här är det framför allt fem förvaltningar och bolag som är drivningsansvariga; Inköp och Upphandlingsförvaltningens, Göteborg Stads Leasings, Framtiden byggutveckling, Renova och Göteborg Stads Parkeringsbolag. Hur dessa kommer att agera är oklart, men stadsmiljöförvaltningen har god samverkan i respektive kategori med samtliga, och att de kommer med hårda krav eller eskaleringar är inte troligt. Skillnaden mot idag är då obefintlig. Men det är ett potentiellt problem med att flera olika förvaltningar och bolag kommer att ha olika krav på aktiviteter inom olika segment av transportområdet. Det finns nu mål inom tunga fordon och arbetsmaskiner under 8 punkter med 4 olika bolag eller förvaltningar som ansvariga, vilket kan ge en stor extra arbetsbelastning om detta inte koordineras på ett bra sätt. Stadsmiljöförvaltningen vill därför att det tydligt kommuniceras att samordning krävs mellan de olika drivningsansvariga förvaltningarna och bolagen.

Kravet på tre rapporteringstillfällen per år riskerar att skapa en stor arbetsinsats. Stadsmiljöförvaltningens många entreprenader, underhåll- och arbetsfordon och maskiner har hitintills inte rapporteras. Däremot skall alla fordon och maskiner upphandlade via Göteborg Stads Leasings och alla avrop från Inköp och Upphandlingsförvaltningens upphandlingar ingå i statistiken. Det är Inköp och Upphandlingsförvaltningens, Göteborg Stads Leasings, Framtiden byggutveckling och Renova som haft ansvaret även tidigare att samla in och rapportera statistiken för respektive målområde och har inte efterfrågat våra siffror till 2022–2024 års statistik och detta undantag bör fortsätta. Därför föreslår stadsmiljöförvaltningen att endast stadengemensamma upphandlingar tas med i indikatorerna.

Stadsmiljöförvaltningens svar på BRG frågedokument som skickades med remissen.

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.

Svar: Utifrån dagens tekniknivå är det en stor utmaning att nå målen inom områden som inte är så utvecklade inom elektrifieringen idag. Stadsmiljöförvaltningen har mycket udda fordon och maskiner i sina upphandlingar, att förutspå den tekniska och ekonomiska utvecklingen de kommande fem åren är mycket svårt. Stadsmiljöförvaltningen har också krav på resiliens inom vissa sektorer som kan göra elektrifiering olämplig för närvarande. Det gör att förvaltningen kan behöva stora resurser för att nå målen för alla fordons- och

maskinslag. Men under förutsättning att de begränsningar som förslås i remissen för stadsmiljöförvaltningens ansvar och mål uppfylls, kommer kostnaden att vara låg.

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: Stadsmiljö har omfattande och varierande upphandlingar och entreprenader som innehåller fordon, transporter och maskiner, varav flera har fått högre krav. Dessa har olika utmaningar för att uppnå klimatneutralitet, och att genomföra utredningar på marknaden för elektrifieringspotentialen av olika typer av fordon och maskiner är resurskrävande. Många upphandlingar är relativt små med liten påverkan på måluppfyllnaden och behöver hanteras resursmässigt varsamt (se också svar fråga 7).

För vissa fordons- och maskinslag kommer de nya målvärdena att förutsätta en teknisk och ekonomisk utveckling på marknaden. Sker detta i en god takt är det troligtvis inga problem. Men att sätta mål som förutsätter in oklar utveckling under ett fåtal år är vanskligt och riskerar mycket dyra eller omöjliga upphandlingar. Förhållandet mellan att vänta in marknaden och driva på marknaden är svår, men detta skall inte baseras på målvärden utan på omvärldsfaktorer som kontinuerligt analyseras.

Detta sammantaget gör att stadsmiljöförvaltningen kan få mycket höga kostnader för att uppnå de nya målvärdena och förslår att målvärden läggs så att de är uppnåbara med de förutsättningar som finns idag. Det gäller framför allt målvärdet på 60% för tunga fordon, standardfordon går troligtvis bra men för specialfordon kommer det att bli en utmaning. Stadsmiljöförvaltningen förordar därför att förvaltningens upphandlingar som inte är stadengemensamma eller ingår i de gemensamma miljökraven ej inkluderas i indikatorerna.

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

Svar: Nej, stadsmiljöförvaltningen har målen i Miljö- och klimatprogrammet att förhålla oss till. Men bästa sättet att nå dessa mål kan variera beroende på teknisk utveckling eller ekonomiska förutsättningar. Att välja rätt åtgärd är viktigt och då är inte alltid elektrifiering förstahandsvalet. Det gör att stadsmiljöförvaltningen kan nå målen i Miljö- och klimatprogrammet men missa dem i elektrifieringsplanen. Därför måste stadsmiljöförvaltningen förbehålla sig att göra avsteg från elektrifieringsplanens mål vid behov.

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

Svar: Ja, stadsmiljöförvaltningen är beroende av att andra nämnder och bolag ger förutsättningar då stadens gemensamma upphandlingar respektive entreprenader används.

När det gäller bygg- och anläggningsentreprenader är det viktigt att staden samverkar i kravställningarna över tid. Detta kan ske i andra samverkansgrupper och via de gemensamma miljökraven, detta arbete är pågående. När det gäller gemensamma upphandlingar via Inköp och Upphandlingsförvaltningen är det naturligtvis viktigt att förutsättningar ges för att stadsmiljöförvaltningen kan upphandla elektriskt när de

tekniska och ekonomiska förutsättningarna finns. För att upphandla fordon och maskiner är det på samma sätt viktigt att dessa fordon och maskiner finns att upphandla via Göteborg Stads Leasing när de tekniska och ekonomiska förutsättningarna finns.

Gällande drivningsansvar och ansvarsfördelning för måluppfyllnad:

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

Svar: Fördelningen av drivningsansvar är tvådelat för stadsmiljöförvaltningen. Dels får stadsmiljöförvaltningen ett nytt ansvar enligt remissen för de målområden som förvaltningen redan har i elektrifieringsplanen (2.2, 3.1 och 3.2), här måste vissa justeringar göras i ansvar och mål, se nedan. Dels kommer andra förvaltningar och bolag att få ett drivningsansvar för andra målområden gentemot stadsmiljöförvaltningen, detta har förut legat på BRG.

För målområdena 2.2 (Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna vägbundna persontransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på) och 3.2 (Öka andelen elfordon i ordinarie trafik i Gbg Stad helfinansierad av Gbg Stad), där har stadsmiljöförvaltningen god rådighet, om än med vissa förändringar, se nedan.

När det gäller stadsmiljöförvaltningens ansvarsområde för delmål 3.1 (Öka andelen elfordon i ordinarie trafik i Gbg Stad inom Västtrafiks eget utbud), är stadsmiljöförvaltningens rådighet noll och ansvaret ligger helt på Västtrafik, som är ett bolag ägt av Västra götalandregionen. De har sina egna miljömål och Göteborgs förvaltningars möjlighet att påverka Västtrafiks upphandlingar är obefintlig. Målen till 2030 är dessutom realistiska då ett stort antal av nu pågående trafiktilldelningar av regionbusstrafik och expressbusstrafik inte kommer att upphandlas förrän efter 2030 och först då kan de upphandlas med elektriska bussar. Då Göteborg stad inte har rådighet skall målområdet därför tas bort från elektrifieringsplanen. Alternativt att BRG behåller drivningsansvaret för målet

Målvärdet för punkt 3.2 (Öka andelen elfordon i ordinarie trafik i Gbg Stad helfinansierad av Gbg Stad) gäller enbart för linje Älvsnabbare samt Flexlinjer. Dock måste målvärdet för 2025 ändras då målet 100% 2025 inte kan uppnås då upphandlingen som styr inte är i drift vid denna tidpunkt. Målvärdet för 2025 skall ligga kvar på 93% och målvärdet för 2030 skall vara 100%.

Målvärdet för delmål 2.2 (Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna vägbundna persontransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på), är beroende på utvecklingen av större persontransportfordon (rullstolsbussar) samt lagrummet för dessa fordon. För nästa upphandling som sker 2027 är det mycket osannolikt att dessa kan upphandlas elektriskt. Målvärdet för 2030 måste därför justeras till 60%.

När det gäller andra förvaltningars och bolags drivningsansvar som påverkar stadsmiljöförvaltningens olika upphandlingar, så har stadsmiljöförvaltningen många specialiserade upphandlingar av udda fordon och maskiner, speciella transportuppdrag samt materialupphandlingar som kan innehålla transporter. Dessa är ofta små och ger inte en stor påverkan, och om dessa upphandlingar jämföras med stora transportupphandlingar blir resultatet mycket missvisande (indikatorn anger andel fordon).

Många upphandlingar sker sedan via avrop, att ta reda på hur många gånger ett fordon eller en maskin blivit avropad blir ett stort åtagande för respektive upphandlare.

Stadsmiljöförvaltningen menar därför att större upphandlingar som går via Inköp och Upphandlingsförvaltningen respektive Göteborg Stads Leasing samt upphandlingar/entreprenader som görs efter de gemensamma miljökraven tas med som indikatorer. Stadsmiljöförvaltningens övriga upphandlingar tas inte med i indikatorerna.

Övriga förändringar av drivningsansvar påverkar oss genom att det blir nya förvaltningar och bolag som kommer att vara vår (mot)part. Men under förutsättning att övriga förändringar som föreslås i remissen, kommer påverkan på stadsmiljöförvaltningen att bli liten.

I remissen står det generellt ”nämnder/styrelser” vid arbete med målområdena, men när samverkan sker måste det stå ”förvaltning/bolag”, det är inte nämnden eller styrelsen man arbetar med.

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

Svar: Som förvaltning agerar stadsmiljöförvaltningen utifrån reglementet, det uppdrag som finns samt de styrande dokument som förvaltningen arbetar efter.

Att flera olika förvaltningar och bolag kan ha olika krav på aktiviteter inom olika segment av transportområdet kan bli väldigt arbetsbelastade. Det finns nu mål inom tunga fordon och arbetsmaskiner i 8 punkter med 4 olika bolag eller förvaltningar som ansvariga, det kan ge en stor extra arbetsbelastning om inte möten, aktiviteter och rapporteringar koordineras på ett bra sätt. Samordning och samverkan mellan de förvaltningar och bolag som har drivningsansvar som påverkar stadsmiljöförvaltningen blir viktigt och detta bör tydligt inkluderas i uppdraget för drivningsansvaret.

Dock är inte alltid elektrifiering optimalt utifrån tekniska eller ekonomiska förutsättningar över tid, det finns andra åtgärder för att uppnå målen i Miljö- och klimatprogrammet. Därför måste stadsmiljöförvaltningen förbehålla sig att avvika från elektrifieringsplanens mål när så krävs.

Formuleringen ”Mobilisering av genomförandet av aktivitetsplanen för måluppfyllnad” är mycket oklar och skall därför tas bort.

Formuleringen ”Bevakning av status för redan uppnådda målsättningar samt agerande vid ev. avvikelser nedåt” är olämplig, andra förvaltningar eller bolag kan inte kräva ”agerande” av andra förvaltningar eller bolag, formuleringen bör ändras till ”...samverka vid ev. avvikelse nedåt”.

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

Svar: Stadsmiljöförvaltningens egna större upphandlingar av transporter för färdtjänst och flexlinjen samt tillköp av kollektivtrafik kan stadsmiljöförvaltningen rapportera utan större arbetsbelastning. De upphandlingar som går genom Inköp- och Upphandlingsförvaltningen och de fordon och maskiner som leasas via Göteborg Stads Leasing samt entreprenader inom de gemensamma miljökraven för entreprenader kan rapporteras via dessa förvaltningar och bolag eller de gemensamma miljökravens

återkoppling. Dock så måste mätvärden och enheter vara harmoniserade mellan de gemensamma miljökraven och elektrifieringsplanens mätvärden, dvs. elektrifieringsplanen måste ha samma mätvärden som de gemensamma miljökraven!

Om övriga målområden föreslås justeras i enlighet med remissen är rapporteringsstrukturen acceptabelt för stadsmiljöförvaltningen.

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

Svar: Stadsmiljöförvaltningens ansvar för målområdena 2.2 och 3.2, under förutsättning att mål och formuleringar kring dessa målområden justeras enligt förslag i denna remiss, innebär det ingen ytterligare kostnad. Målområde 3.1 skall tas bort från stadsmiljöförvaltningen ansvar då rådighet över den saknas.

Vad som kommer att krävas av andra förvaltningar och bolag gentemot stadsmiljöförvaltningen för aktiviteter och åtgärder är som sagt mycket oklart. Men under förutsättning att förslagen i denna remiss genomförs borde kostnadsförändringen bli låg.

Jenny Olsson

Anders Ramsby

Avdelningschef

Förvaltningsdirektör