



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-03-12

Ärendenummer KOV-2024-01942

Handläggare

Hrafnhildur Ingvason

Telefon: 031-368 27 65

E-post:

hildur.ingvason@kretsloppochvatten.goteborg.se

Yttrande över remiss om förslag till revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030

Förslag till beslut

1. Kretslopp och vattennämnden beslutar att översända yttrandet till Business Region Göteborg som svar på remissen.
2. Paragrafen förklaras härmed omedelbart justerad.

Sammanfattning

Kretslopp och vattennämnden har att besluta om yttrande över remiss om förslag till revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022 – 2030. Nämnden har blivit inbjuden att lämna synpunkter på förslaget till Business Region Göteborg (BRG) senast den 31 mars 2025.

BRG har av kommunfullmäktige fått i uppdrag att *revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner*. Förslaget till reviderad plan innehåller sådana skärpningar. Även andra skärpningar och kompletteringar av målsättningar har föreslagits. Drivningsansvariga för olika delmål/indikatorer föreslås också. Kretslopp och vatten har inte föreslagits få något drivningsansvar.

Förvaltningen är positiv till de föreslagna revideringarna. De bedöms öka förutsättningarna för att nå klimatmål i Stadens miljö- och klimatprogram.

Förvaltningen har bedömt att nämnden delvis kommer att få en kostnadsökning till följd av förändringarna i elektrifieringsplanen. Bedömningar saknas i de flesta fall av hur stora dessa merkostnader kan komma att bli. Merkostnaderna bedöms dock ha begränsad påverkan på den totala drift- och investeringsbudgeten.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Förvaltningen bedömer att Kretslopp och vattennämnden delvis kommer att få en kostnadsökning till följd av förändringarna i elektrifieringsplanens målvärden. Det är svårt att göra bedömningar av hur stora dessa merkostnader kan komma att bli, så därför saknas bedömning av merkostnaderna i de flesta fall. Merkostnaderna bedöms dock ha begränsad påverkan på den totala drift- och investeringsbudgeten.

I något fall (leasade/egenägda tunga vägfordon) krävs en närmare utredning av merkostnaderna, där det kan visa sig att det inte är ekonomiskt försvarbart att Kretslopp och vatten byter ut vissa av fordonen mot el- eller vätgasdrivna fordon.

Göteborgs Stads Leasing gjorde i maj 2024 en beräkning att Kretslopp och vatten skulle kunna få en årlig merkostnad på cirka 104 tkr (104 399 kr), d.v.s. cirka 0,5 mnkr på fem år (521 995 kr) vid en fullskalig elektrifiering av förvaltningens lätta fordon enligt den kostnadsbild som gällde då. Kretslopp och vattenförvaltningens bedömning är att förvaltningen inte kommer att genomföra en fullskalig elektrifiering av lätta fordon av kontinuitetsplaneringsskäl. Eftersom det saknas beräkning med aktuella värden som också tar hänsyn till Kretslopp och vattens behov av kontinuitetsplanering, så utgår förvaltningen tills vidare från Göteborgs Stads Leasings beräkning.

Bedömning ur ekologisk dimension

Avsikten med den föreslagna revideringen av elektrifieringsplanen är att de ska ha positiva ekologiska konsekvenser för invånare, näringsliv och besökare i Göteborg. Det är först vid ett faktiskt genomförande av planen som de positiva ekologiska konsekvenserna uppstår.

Den ekologiska dimensionen har kopplingar till den sociala dimensionen på så sätt att när de ekologiska förbättringarna sker så förbättras också människors hälsa.

Bedömning ur social dimension

De åtgärder som förslaget till elektrifieringsplanen innehåller skapar positiva sociala konsekvenser för invånare, näringsliv och besökare i Göteborg framför allt vad gäller människors hälsa, men det är först vid ett faktiskt genomförande av planen som de positiva sociala konsekvenserna uppstår. Arbetsmiljön kan också förbättras exempelvis vid övergång till utsläppsfria bygg- och anläggningsplatser.

Den sociala dimensionen har kopplingar till den ekologiska dimensionen, eftersom de sociala förbättringarna förutsätter ekologiska förbättringar.

Expedieringskrets

Business Region Göteborg AB

Bilagor

1. Konsekvensanalys och motivering till revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030 inklusive bilagor.

Ärendet

Kretslopp och vattennämnden har att besluta om yttrande över remiss om förslag till revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030. Nämnden har bjudits in att lämna synpunkter på förslaget till revidering av denna plan till Business Region Göteborg senast den 31 mars 2025.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Förslaget till reviderad elektrifieringsplan har skickats för besvarande av remissen till 37 förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad (bland annat Kretslopp och vatten samt Renova) samt för kännedom till 18 förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad och vissa andra organisationer (bland annat Gryaab AB). Remissen innehåller åtta frågor som Business Region Göteborg önskar svar på.

Kretslopp och vatten har deltagit i arbetet med att ta fram förslag till revideringen av elektrifieringsplanen genom att förvaltningen har en representant från Avfallsavdelningen med i en arbetsgrupp kopplad till elektrifieringsplanen.

Information om förslaget till reviderad Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022 – 2030

Business Region Göteborg har av kommunfullmäktige, vid fastställande av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 den 6 oktober 2022, fått i uppdrag att *revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner*.

Målrevideringsarbetet har visat på behov av att peka ut ansvariga nämnder/styrelser för verkställande av måluppfyllnad, enligt beslut i elektrifieringsplanens styrgrupp under våren 2024. Revideringstillfället nyttjas därför även för att fastställa en ansvarsfördelning mellan berörda nämnder/styrelser med avseende på måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i elektrifieringsplanen.

Den antagna elektrifieringsplanen innehåller inget målvärde 2030 för Stadens egen lätta fordonspark och därför nyttjas revideringstillfället för att komplettera även med detta.

Följande ändringar föreslås av elektrifieringsplanens målsättningar:

- 1) Skärpning av följande målvärden inom elektrifieringsplanen:
 - a) Andel helt elektriska eller vätgasdrivna tunga fordon inom Stadens egen tunga fordonspark år 2030: från 30% till **60%**.
 - b) Andel helt elektriska eller vätgasdrivna tjänste- och varutransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på. Stadens upphandlade transporttjänster och varutransporter år 2030: från 30% till **40%**.

- 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%**.
- 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.

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.

Drivningsansvaret innefattar:

- Identifiering av nämnder/styrelser berörda av respektive delmål och indikatorer.
- Kontinuerlig aktualisering av listan på 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 ev. avvikelser nedåt.
- Statusrapportering till Business Region Göteborg tre (3) 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 utpekat drivningsansvar för respektive delmål och indikator. Detta inkluderar även identifiering och genomförande av aktiviteter för måluppfyllnad.

Information om hur förslaget till revideringar rör Kretslopp och vatten

Kretslopp och vatten är berörda av förslaget till reviderade målsättningar i Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022 – 2030 eftersom förvaltningen:

- har lätta fordon (personbilar eller lätta lastbilar, < 3,5 ton) huvudsakligen leasade via Göteborgs Stads Leasing AB.
- har tunga vägfordon (> 3,5 ton), dels leasade via Göteborgs Stads Leasing AB, dels egenägda.
- har större maskiner (till exempel traktor och truckar).

- upphandlar och köper in entreprenader för tjänster som avfallsinsamling, där transporter är en stor del.
- upphandlar och köper in entreprenader för bygg- och anläggningsprojekt, där arbetsmaskiner och transporter ingår.
- upphandlar och köper in varor där transport av varan ingår (exempelvis processkemikalier och lagervaror).

Kretslopp och vattennämnden föreslås i förslaget till reviderad elektrifieringsplan inte få något utpekat drivningsansvar för något delmål eller någon indikator. Däremot föreslås Renova AB få drivningsansvar för följande tre indikatorer:

- Andel helt el- eller vätgasdrivna tunga vägfordon (> 3,5 ton).
Indikatorn är kopplad till delmål 1.1: Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon och arbetsmaskiner i stadens egen fordons- och maskinpark.
- Antal publika högeffektladdare för tunga fordon i staden.
Indikatorn är kopplad till delmål 4.5: Öka möjligheten att ladda tunga fordon enligt behovet.
- Antal publika vätgastankstationer i Göteborg.
Indikatorn är kopplad till delmål 5.1: Tillräcklig tillgång på förnybar energi till det elektrifierade transportsystemet.

Förvaltningens bedömning

Förvaltningens bedömning har gjorts utifrån Kretslopp och vattens uppdrag och verksamhet och har i huvudsak strukturerats utifrån de åtta frågor i remissen som Business Region Göteborg vill att Kretslopp och vatten besvarar.

Förvaltningen är positiv till de föreslagna revideringarna, eftersom de bedöms öka förutsättningarna för att nå klimatmålen för transportsystemet i enlighet med Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021 - 2030.

Fråga 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.

Förvaltningen bedömer att Kretslopp och vattennämnden delvis kommer att få en kostnadsökning till följd av förändringarna i elektrifieringsplanens målvärden. Det är svårt att göra bedömningar av hur stora dessa merkostnader kan komma att bli, därför saknas bedömning av merkostnaderna i de flesta fall. Merkostnaderna bedöms dock ha begränsad påverkan på den totala drift- och investeringsbudgeten. Anledningen till att kostnadsbedömningar delvis saknas är framför allt att förvaltningen bedömer att förutsättningarna för att göra säkra kostnadsbedömningar är begränsade. Det skulle innebära ögonblicksbilder som kan variera om/när förutsättningar i form av exempelvis elpris ändras. Förvaltningens tid för att hantera remissen har inte heller varit tillräcklig för att försöka göra dessa kostnadsbedömningar.

I något fall (leasade/egenägda tunga vägfordon) krävs en närmare utredning av merkostnaderna, där det kan visa sig att det inte är ekonomiskt försvarbart att Kretslopp och vatten byter ut vissa av fordonen mot el- eller vätgasdrivna fordon. En mer detaljerad beskrivning finns nedan.

Att Göteborgs Stad ska ha 90 % helt elektriska eller vätgasdrivna lätta fordon 2030 är ett ambitiöst mål sett till att andelen lätta elfordon som Göteborgs Stads Leasing leasade till olika förvaltningar och bolag ut i maj 2024 var 33 %.¹ Göteborgs Stads Leasing har gjort en analys av utmaningar och effekter vid elektrifiering av Göteborgs Stads (lätta) fordonsflotta till 2030, utifrån nuläget i maj 2024² och gör dock där bedömningen att 90 %-målet är realistiskt att nå, givet ett antal förutsättningar och antaganden. I maj 2024 hade Kretslopp och vatten 101 icke eldrivna fordon leasade från Göteborgs Stads Leasing. Göteborgs Stads Leasing har jämfört kostnader för inköp och drift av elfordon med ett konventionellt alternativ inom ett antal fordonsklasser (exempel på fordonsklasser är ”personbil liten/mellan” och ”lastbil litet skåp”). Kostnaderna utgår från fordonets TCO (Total Cost Of Ownership) vilket innefattar samtliga kostnader som är förenade med fordonsägandet såsom kapital (pris minus restvärde), ränta, bränslekostnader, fordonsskatt, försäkringar, service med mera. Vid tidpunkten då jämförelsen gjordes visar det sig att elfordon innebär en merkostnad per fordon och år i flertalet fordonsklasser, men i vissa fordonsklasser är kostnaden per fordon och år för elfordon lägre än för det konventionella alternativet. Göteborgs Stads Leasing gjorde också en beräkning av den årliga merkostnaden för olika förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad. Beräkningen visar att Kretslopp och vatten skulle kunnat få en årlig merkostnad på cirka 104 tkr (104 399 kr), d.v.s. cirka 0,5 mnkr på fem år (521 995 kr) vid en fullskalig elektrifiering enligt den kostnadsbild som gällde då. Kretslopp och vattenförvaltningens bedömning är att förvaltningen inte kommer att genomföra en fullskalig elektrifiering av lätta fordon av kontinuitetsplaneringsskäl. Eftersom det saknas beräkning med aktuella värden som också tar hänsyn till Kretslopp och vattens behov av kontinuitetsplanering, så utgår förvaltningen tills vidare från Göteborgs Stads Leasings beräkning. Denna merkostnad bedöms dock ha begränsad påverkan på den totala budgeten för Kretslopp och vatten.

En av förutsättningarna för att kunna öka andelen helt elektriska fordon i Stadens egen fordons- och maskinpark är att laddinfrastruktur finns på plats. Göteborgs Stads Leasing har i den beräkning som nämnts ovan tagit höjd för en schablonkostnad för investering i ladduttag, men har inte haft med kostnader för utbyggnad av elserviser. Göteborgs Stads Leasing anger att kostnaden för utbyggnad av elservis/er kan variera mycket utifrån lokala förutsättningar, men

¹ Översikt – utmaningar och effekter vid elektrifiering av Göteborgs stads fordonsflotta till 2030, utifrån nuläge i maj 2024, Göteborgs Stads Leasing

² Översikt – utmaningar och effekter vid elektrifiering av Göteborgs stads fordonsflotta till 2030, utifrån nuläge i maj 2024, Göteborgs Stads Leasing

kan uppgå till hundratusentals kronor. Vidare understryks vikten av reservkraft, samt tillförlitlig tillgång till drivmedel under omfattande elavbrott.

I dagsläget gör förvaltningen bedömningen att laddkapacitet och reservkraft kan behöva byggas ut vid Alelyckans anläggning. Arbete pågår för närvarande med att projektera detta. Ärendet beräknas komma upp i Kretslopp och vattennämnden under våren 2025. En eventuell utbyggnad av laddinfrastrukturen inklusive reservkraft kommer att innebära en merkostnad för Kretslopp och vatten, men merkostnaden bedöms för närvarande ha begränsad påverkan på Kretslopp och vattens totala budget.

När det gäller Kretslopp och vattens leasade eller egenägda tunga vägfordon bedöms tunga specialanpassade fordon i dagsläget vara svårare att ersätta med el- eller vätgasfordon. Någon exakt kostnadspåverkan kan inte anges idag, eftersom utredning behöver genomföras för att bedöma påverkan på kostnaderna utifrån tillgänglig teknik. Det kan vara så att kostnadsökningarna som skulle uppstå är så kraftiga att Kretslopp och vatten kommer att göra bedömningen att det av ekonomiska skäl inte är rimligt att ersätta dessa fordon med el- eller vätgasdrivna fordon. Det kan också visa sig svårt att ersätta dessa fordon med el- eller vätgasdrivna fordon av kontinuitetsplaneringsskäl.

Delar av Kretslopp och vattens verksamhet utnyttjar Göteborgs Stads ramavtal för hyra av fordon för anläggningstransporter med förare samt hyra av entreprenadmaskiner med förare. Båda dessa ramavtal löper ut under 2026. En eventuell kostnadsförändring kommer att behöva vara en del arbetet med att ta fram nya ramavtal. Sannolikt ökar kostnaden för tunga maskiner vid en kravställan om el- eller vätgasdrivna fordon. För arbetsmaskiner och tillhörande transporter på bygg-/anläggningsplatser har dock inte målvärdena i elektrifieringsplanen förändrats, vilket gör att det i detta fall inte är aktuellt att göra en närmare bedömning av påverkan på Kretslopp och vattens kostnader.

Kretslopp och vatten upphandlar också och köper in entreprenader för bygg- och anläggningsprojekt, där arbetsmaskiner och transporter ingår. Bedömningen är att ökad elektrifiering initialt också här innebär merkostnader för Kretslopp och vatten. Även här gäller att för arbetsmaskiner och tillhörande transporter på bygg-/anläggningsplatser har målvärdena i elektrifieringsplanen inte förändrats, vilket gör att det även i detta fall inte är aktuellt att göra en närmare bedömning av påverkan på Kretslopp och vattens kostnader.

Vid upphandling och inköp av entreprenader för avfallsinsamling, kan merkostnader för Kretslopp och vatten uppstå om entreprenörerna, till exempel Renova, måste göra stora ombyggnationer av exempelvis garage på grund av ökade brandsäkerhetskrav för att uppnå en högre andel elektrifierade eller vätgasdrivna fordon. Även specialfordon (exempelvis slambilar eller mobil sopsug) kan bli dyrare än alternativ som körs på HVO. Bedömning saknas av hur stora dessa merkostnader för Kretslopp och vatten kan bli. Däremot är ”vanliga”

sopbilar i dagsläget i stort sett kostnadsneutrala, vilket innebär att Kretslopp och vatten inte bedöms få någon merkostnad för dessa.

Fråga 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.

Förvaltningen bedömer att Kretslopp och vattennämnden inte kommer att behöva göra några förändringar i resurser för att kunna bidra till uppfyllelse av de förändrade målvärdena (utöver den kostnadspåverkan som behandlats i svaret till fråga 1). Den mertid som initialt kan behövas för arbetet med att uppfylla målvärdena (inklusive tid för kompetenshöjning) bör kunna hanteras genom omprioriteringar inom ramen för befintligt uppdrag.

Framför allt är det vid upphandling och inköp av bygg- och anläggningsprojekt som förvaltningen ser ett initialt behov av att lägga mer tid på att genomföra kompetenshöjande insatser som utbildning och information till berörda anställda samt att ännu större hänsyn till elektrifieringsplanens mål än idag kan behöva tas vid planeringen av dessa projekt.

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

Förvaltningens bedömning är att Kretslopp och vattennämnden inte kommer att behöva ett utökat uppdrag för att kunna genomföra aktiviteter för måluppfyllnad. Den tidigare versionen av elektrifieringsplanen har inte inneburit något utökat uppdrag för Kretslopp och vatten. De förändringar som föreslås i den reviderade elektrifieringsplanen vad avser målvärden och drivningsansvar är för Kretslopp och vattens del inte av den omfattning att ett utökat uppdrag krävs.

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

Förvaltningen ser följande områden där Kretslopp och vattennämnden är beroende av förutsättningar skapade av annan nämnd/styrelse inom Staden för att underlätta måluppfyllnad:

- För att uppnå de reviderade målvärdena för delmål 2.1 (öka andel helt elektriska eller vätgasdrivna tjänste- och varutransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på), så behöver Inköps- och upphandlingsnämnden säkerställa att de stadengemensamma ramavtal som har bäring på delmålet ligger i linje med de satta målvärdena. (Det gäller förstås också de stadengemensamma ramavtal där målvärdena inte har förändrats.) Samarbete mellan Inköp- och upphandlingsförvaltningen samt förvaltningen Kretslopp och vatten krävs inom detta område.
- För att uppnå det reviderade målvärdet för andelen helt el- eller vätgasdrivna tunga vägfordon inom Stadens egen fordonspark är Kretslopp

och vatten beroende av att Renova AB köper el-fordon för avfallsinsamling i den omfattning som krävs för att nå målvärdet.

- För att skapa förutsättningar för att nå mål 1 (öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon i stadens egen fordons- och maskinpark) är Kretslopp och vatten beroende av Göteborgs Energi när det gäller kraftförsörjning till laddinfrastruktur. Samarbete mellan Göteborgs Energi och förvaltningen Kretslopp och vatten krävs inom detta område. (Det gäller även förutsättningar i form av kraftförsörjning till laddinfrastruktur för att nå delmål 2.3 (öka andel eldrivna arbetsmaskiner och tillhörande transporter i bygg- och anläggningsplatser i uppdrag av stadens verksamheter, men där föreslås inte revidering av målvärdet.)
- Kretslopp och vatten är också beroende av ett fortsatt gott samarbete och dialog med Göteborgs Stads Leasing. Göteborgs Stads Leasing skapar förutsättningar för att Kretslopp och vatten ska nå mål 1 när det gäller de lätta fordonen genom att ta fram fordon som uppfyller förvaltningens behov.
- Generellt är det viktigt att de nämnder/styrelser som fått ett utpekat drivningsansvar tillsätter de resurser och säkrar den kompetens som krävs för att samordna arbetet för måluppfyllelse inom respektive indikator/delmål.

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

Förvaltningen ser positivt på att drivningsansvariga föreslås pekas ut för att samordna arbete för måluppfyllelse inom respektive indikator/delmål, eftersom det bedöms ge bättre förutsättningar för att nå uppsatta delmål och indikatorer.

Förvaltningen kommer att behöva ha kontakt med och lämna uppgifter till åtminstone följande drivningsansvariga:

- Göteborgs Stads Leasing AB
- Renova AB
- Inköps- och upphandlingsförvaltningen
- Förvaltnings AB Framtiden

Förvaltningen anser att det är relevanta organisationer som utsetts som drivningsansvariga för respektive indikator/delmål. Kretslopp och vatten bedömer också att den föreslagna fördelningen av ansvar mellan den drivningsansvariga organisationen och andra nämnder och styrelser som berörs av indikator/delmålet är tydligt formulerad i elektrifieringsplanen, vilket skapar förutsättningar för ett gott samarbete mellan drivningsansvarig organisation och andra berörda nämnder och styrelser.

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

Förvaltningen bedömer att omfattningen på det ansvarstagande som drivningsansvaret föreslås innebära är rimlig för att kunna mobilisera det operativa arbetet i berörda nämnder/styrelser och leda till måluppfyllelse inom respektive delmål och indikator. Samtidigt är det så att Kretslopp och vatten behöver bidra i arbetet från sin sida för att Staden ska kunna nå målen.

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

I elektrifieringsplanen och annat underlag som skickats ut i samband med denna remiss beskrivs vad som ska rapporteras från de föreslagna drivningsansvariga organisationerna till Business Region Göteborg, hur det ska rapporteras och hur ofta det ska ske (en utförligare redovisning vid årsskiftet i samband med nämndens/styrelsens årliga rapportering samt en kortare statusrapport i april respektive september). Det framgår inte hur och hur ofta som rapporteringen ska ske från övriga berörda nämnder och styrelser till de drivningsansvariga.

Förvaltningen bedömer att den föreslagna rapporteringsstrukturen och metoden från de föreslagna drivningsansvariga organisationerna till Business Region Göteborg är rimlig vad gäller omfattning och frekvens. För Kretslopp och vatten är det mer relevant hur de olika drivningsansvariga väljer att göra sin informationsinsamling inför den föreslagna rapporteringen. Det är önskvärt att Business Region Göteborg i samråd med de drivningsansvariga bidrar till att säkerställa att denna informationsinsamling görs på ett likartat sätt för de olika indikatorerna/delmålen, med hänsyn tagen till Stadens principer för planering och uppföljning, för att underlätta Kretslopp och vattens (och andra berörda nämnders/styrelser) uppföljningsarbete.

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

Förvaltningen bedömer att Kretslopp och vattennämnden inte kommer att påverkas av någon kostnadsförändring med anledning av den föreslagna fördelningen av drivningsansvar. Kretslopp och vatten föreslås inte att ha något drivningsansvar. Den mertid som förvaltningen kan behöva lägga för att, tillsammans med drivningsansvariga, bidra till att uppfylla målvärdena bör kunna hanteras genom omprioriteringar inom ramen för befintligt uppdrag.

Övrig kommentar: Analys av avsättning av biogas

Kretslopp och vatten saknar en analys av om och i så fall hur förslagen till revideringar av målvärdena i syfte att öka elektrifieringen påverkar avsättningen för den biogas som Göteborgs Stad bidrar till att producera. Det är önskvärt att Business Region Göteborg tar fram en sådan analys för att mer fullständigt beskriva eventuella konsekvenser av revideringarna i elektrifieringsplanen.

Kretslopp och vatten

Marianne Erlandson

Förvaltningsdirektör

Sara Stark

Tf avdelningschef Strategisk samordning