



Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2025-01-28

Ärendenummer AVO-2024-02261

Handläggare

Fatima Syed

Telefon: 0736 409 314

E-post: fatima.syed@aldrevardomsorg.goteborg.se

Svar på remiss om Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030

Förslag till beslut

1. Äldre samt vård- och omsorgsnämnden tillstyrker Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022–2030 med beaktande av de synpunkter som framkommer i tjänsteutlåtandet.
2. Äldre samt vård- och omsorgsnämnden översänder förvaltningens tjänsteutlåtande som eget yttrande till Business Region Göteborg.
3. Beslutet förklaras omedelbart justerat.

Sammanfattning

Ärendet gäller ett remissvar om Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030. Ett yttrande ska ges över förslaget till reviderad elektrifieringsplan och dess konsekvensanalys. Ställningstagandet sker genom att besvara åtta frågor.

I den reviderade planen har målvärden skärpts för Göteborgs Stads egen tunga fordonspark samt upphandlade transporttjänster och varutransporter. Vidare har målvärden kompletterats för Göteborgs Stads lätta fordonspark. Andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon ska vara 90 procent år 2030. Slutligen görs en ansvarsfördelning mellan berörda nämnder och styrelser för måluppfyllnad inom alla delmål och indikatorer i elektrifieringsplanen. Utpekade nämnder och styrelser får ett drivningsansvar för att samordna arbete för måluppfyllelse inom respektive indikator och delmål.

I elektrifieringsplanen berörs äldre samt vård- och omsorgsnämnden främst av två mål:

- Delmål 1.1: Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon och arbetsmaskiner i stadens egen fordons- och maskinpark och då specifikt den del som berör andel lätta fordon.
- Målområde 4: Möjlighet att ladda elfordon eller tanka vätgas

Förvaltningens fordonsflotta består av 550 fordon. För att nå målet om att 90 procent av fordonsflottan ska vara helt elektriska eller vätgasdrivna fordon behöver cirka 230 fordon bytas ut till elfordon. För förvaltningen verkar målet vara möjligt att uppfylla till år 2030. Detta förutsätter dock att tillgången på laddstolpar och deras laddningskapacitet kan matcha utbytet av icke eldrivna fordon vilket inte är fallet i dagsläget. Dessutom ska nivån 90 procent vara förenligt med att förvaltningen bedriver vård- och omsorgsverksamhet dygnet runt och att förvaltningen behöver ha tillgång till fordon oavsett väderförhållande och även i en krissituation för att kunna säkra insatser för den enskilde.

En utveckling av styrningen för målområde fyra, ”God tillgång på laddmöjligheter enligt behovet”, är önskvärd med tanke på dess avgörande betydelse för planen som helhet.

Bedömning ur ekonomisk dimension

En kostnadsberäkning gjord av Göteborgs Stads Leasing (GSL) visar att en fullskalig elektrifiering för förvaltningen innebär en årlig merkostnad på cirka 2,7 miljoner kronor. Detta täcks inte inom de nuvarande budgetramarna. Samtidigt påpekar Göteborgs Stads Leasing att ”Det är viktigt att understryka att ovan är en ögonblicksbild, och att utfallet kommer att bli annorlunda beroende på utvecklingen av priser på fordon och drivmedel, samt andra incitament som exempelvis skatter, premier etc”.

Bedömning ur ekologisk dimension

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 på ett strukturerat sätt 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 Göteborgs Stads övergripande klimatmål för transportsystemet.

Bedömning ur social dimension

Enligt Konsekvensanalys och motivering till revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan finns följande påverkan på den sociala dimensionen:

”Den ökade elektrifieringen av Göteborgs stads tunga fordon och upphandlade transporter kommer att ha en positiv inverkan på den sociala dimensionen. Minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar förbättrar luftkvaliteten, vilket direkt bidrar till bättre folkhälsa och minskade sjukvårdskostnader. Vidare främjar denna satsning social rättvisa genom att minska miljöbelastningen i socioekonomiskt utsatta områden, som ofta drabbas hårdast av luftföroreningar. Den ökade efterfrågan på eldrivna fordon och infrastruktur skapar även nya arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter, vilket stärker den lokala arbetsmarknaden och främjar en mer hållbar och inkluderande ekonomi.”

Samverkan

Information ges i förvaltningsövergripande samverkansgrupp (FSG) den 19 mars 2025.

Bilagor

1. Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030
2. Rapport status och måluppfyllnad
3. Reviderad Göteborgs stads elektrifieringsplan 2022–2030
4. PM konsekvensanalys Elektrifiering 2030 – Göteborgs Stads Leasing
5. Utkast på mall rapportering
6. Konsekvensanalys och motivering till revidering Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030
7. Sändlista för remiss

8. Frågor och instruktioner till remissinstanser för revidering av
Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030

Beslutet skickas till

Business Region Göteborg

Ärendet

Ärendet avser ett remissvar angående Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030. Ett yttrande ska ges över förslag på reviderad elektrifieringsplan och dess konsekvensanalys. Ställningstagande sker genom svar på åtta frågor. Dessutom uppmanas svarande nämnder att gärna komplettera med egna analyser eller bifogade underlag.

Yttrandet ska ha inkommit till Business Region Göteborg senast den 31 mars 2025.

Beskrivning av ärendet

Bakgrund

Göteborgs Stads elektrifieringsplan antogs av kommunfullmäktige den 6 oktober 2022. Planen sträcker sig från 2022 till 2030. Målen har fastställts för att påskynda övergången till utsläppsfria transporter inom de områden där Göteborgs Stad har befogenheter. Business Region Göteborg AB (BRG) har ett övergripande samordningsansvar för framtagandet och verkställandet av elektrifieringsplanen. Elektrifieringsplanens mål följs upp årligen.

Planen består av fem huvudmål, tolv delmål och 21 indikatorer.

Planens fem huvudmål är indelade i följande områden:

- Stadens egna fordon
- Upphandlade tjänste- och godstransporter
- Elektrifiering av kollektivtrafiken
- Möjlighet att ladda elfordon eller tanka vätgas
- Tillgång till förnybar energi

Vid fastställandet av planen 2022 fick BRG i uppdrag att revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för stadens egna och inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner.

Vid målrevideringsarbetet 2024 påvisades behovet av att peka ut ansvariga nämnder och styrelser för verkställande av måluppfyllnad, vilket också har gjorts i den reviderade planen. Den tidigare antagna elektrifieringsplanen innehåller inget målvärde för 2030 för Göteborgs Stads egen lätta fordonspark, och revideringstillfället nyttjas för att komplettera detta.

Konsekvensanalysen behandlar följande ändringar i elektrifieringsplanens målsättningar:

1. Skärpning av följande målvärden inom elektrifieringsplanen:

- a. Andelen helt elektriska eller vätgasdrivna tunga fordon inom stadens egen tunga fordonspark år 2030: från 30 procent till 60 procent.
- b. Andelen 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 procent till 40 procent

2. Komplettering av målvärde för 2030 gällande lätta fordonsparken: Andelen 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 måluppfyllelse inom respektive indikator/delmål. För dessa ändringar har en kortare motivering tagits fram per målvärde med hjälp av stadens berörda förvaltningar och bolag.

Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen och elektrifieringsplanen

I elektrifieringsplanen berörs förvaltningen främst av två mål:

- Delmål 1.1: Öka andelen helt elektriska eller vätgasdrivna fordon och arbetsmaskiner i stadens egen fordons- och maskinpark, specifikt andelen lätta fordon.
- Målområde 4: Möjlighet att ladda elfordon eller tanka vätgas

Vid föreslagna ansvarsfördelningen har inte förvaltningen fått driftsansvar för något delmål eller någon indikator. Enligt PM konsekvensanalys Elektrifiering 2030 – Göteborgs Stads Leasing (bilaga 4 i ärendet) bedöms ett mål på 90 procent elfordon till 2030 vara rimligt för lätta fordon. En ”reservflotta” omfattande 10 procent konventionella fordon (förbränningsmotor med biobränsle) bedöms nödvändig för att säkerställa upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner och beredskap.

För närvarande utgör elfordon 33 procent av den totala lätta fordonsflottan i staden, med en andel på 40 procent bland personbilarna och 13 procent bland de lätta lastbilarna. Andelen fossilfria fordon (el, HVO och metangas) uppgår för närvarande till drygt 84 procent av fordonsflottan. Enligt nulägesinventeringen har förvaltningen 281 fordon som inte är eldrivna vilket motsvarar cirka 50 procent av dess totala fordonsflotta. Det totala antalet icke elfordon inom Göteborgs Stad är 1 496 enligt nulägesinventeringen. Förvaltningens andel motsvarar 19 procent och är den högsta enskilda andelen för någon förvaltning eller något bolag inom Göteborgs Stad. Att det är den högsta andelen är inte särskilt anmärkningsvärt med tanke på äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen utgör en fjärdedel av Göteborgs Stads totala fordonsflotta.

Angående laddinfrastrukturen generellt för Göteborgs Stad och målområde 4 står följande i PM konsekvensanalys Elektrifiering 2030 – Göteborgs Stads Leasing (bilaga 4 i ärendet):

”Laddinfrastruktur är en strategisk fråga och en förutsättning för att omställning till elfordon kan ske, och verksamheterna behöver vägledning och stöd i arbetet med att installera ladduttag.

Målet om 90procent elfordon i Stadens fordonspark kommer att kräva en drastisk ökning av laddinfrastrukturen, och detta kommer sannolikt att innebära investeringskostnader för nya serviser, samt förstärkningar av dessa på ett antal platser. Denna fråga utreds, men då inget underlag finns att tillgå vid författandet av detta PM kan ingen närmare uppskattning göras.

Det ska därför framhåvas att det finns en risk att omställningen till elektrifierad fordonsflotta kan försenas eller utebli om processen för att få fram laddinfrastruktur blir för omständlig, otydlig och dyr.”

Frågor till remissinstanser

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: Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen kommer att behöva utöka personella resurser för att hantera och genomföra de investeringar som är nödvändiga för övergången till elektrifiering. Detta inkluderar beställning av nya laddstolpar för att ha en laddinfrastruktur som kan matcha en eldriven fordonsflotta på 90 procent samt nya leasingkontrakt för elfordon. Det behövs ett utökat i samarbete i staden för att det ska vara möjligt att nå målen och för att man ska kunna dra nytta av stordriftsfördelarna och minska administrationen för respektive förvaltning och bolag. En kostnadsberäkning gjord av Göteborgs Stads Leasing visar att en fullskalig elektrifiering för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen innebär en årlig merkostnad på cirka 2,7 miljoner kronor. Detta täcks inte inom de nuvarande budgetramarna, vilket innebär att förvaltningen behöver ökad finansiering eller omprioritera resurser för att kunna nå måluppfyllelsen.
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: För närvarande skulle ungefär 230 fordon behöva bytas ut till elfordon för att nå målet om 90 procent. Leasingkontrakten för förvaltningens fordon löper på fem år, och den totala flottan består av cirka 550 fordon. Med ett antagande om ett jämnt utbyte skulle cirka 110 fordon bytas ut per år, och fram till år 2030 borde hela nuvarande flottan vara utbytt. Rent matematiskt borde det vara möjligt att nå målet om 90 procent elfordon. Utifrån verksamhetsperspektivet finns det en stor utmaning med att kunna nå en målsättning om 90 procent helt elektriska fordon utifrån att förvaltningen bedriver vård- och omsorgsverksamhet dygnet runt. Det är avgörande att kunna säkerställa att förvaltningen har tillgång till fordon oavsett väderförhållande och även i en krissituation. Detta för att kunna säkra insatser för den enskilde. Därmed skulle det behövas en fordonsflotta med större variation och fordon som inte är helt eldrivna som kan tillgå om laddningen inte är tillräcklig. Den faktor som gör beställningen av elfordon mer komplex än bilar med annan drivning är behovet av laddstolpar. Avgörande för vilka kostnadsförändringar den ökade elektrifieringen kommer att medföra för förvaltningen är hur processen för uppbyggnaden av laddinfrastrukturen kommer att se ut. Det behöver finnas en tydlighet i hur ansvarsfördelningen och kostnadsfördelningen kommer att vara samt hur det operativa arbetet med att anlägga nya laddstolpar ska organiseras. Det borde vara fördelaktigt om det finns en centraliserad funktion i staden som kan tillvarata stordriftsfördelar och där förvaltningarna samt bolagens roll är en beställande funktion av laddstolpar. Enligt den reviderade planen för Göteborgs elektrifiering har Göteborgs Stads Leasing drivningsansvar för mål 1 och delmålet "Antal helt elektriska eller vätagasdrivna lätta fordon" med målet 90 procent år 2030. I samma plan står följande om drivningsansvar: "Elektrifieringsplanens delmål och indikatorer har tilldelats en drivningsansvarig nämnd eller styrelse, ansvarig för att mobilisera det kollektiva operativa arbetet i

berörda förvaltningar och bolag som leder till måluppfyllelse inom respektive delmål och indikator”. Arbetsfördelningen, utifrån ”mobilisera det kollektiva arbetet”, kommer att avgöra vilka resurser de involverade förvaltningarna kommer att behöva.

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

Svar: Nej, för att kunna uppfylla målet om 90 procent eldriven fordonsflotta år 2030 behöver äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen inte ett utökat uppdrag för att genomföra detta. Däremot behövs en utökad finansiering eller omprioritering av resurser för att täcka kostnaderna för de investeringar som är nödvändiga för att ha en laddinfrastruktur som möjliggör en eldriven fordonsflotta samt ökade leasingkostnader för eldrivna verksamhetsfordon.

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: Idag finns det en problematik med att laddinfrastrukturen inte uppfyller behoven. När leasingkontrakt för verksamhetsfordon löper ut och ska ersättas med ett el- eller gasfordon uppstår följande svårigheter:

- Det finns inga laddstolpar på önskad adress.
- Det finns inte tillräckligt många laddplatser.
- Bristande laddningskapacitet på stolpar. Storleken på vissa fordonskluster, med 15–20 bilar och uppåt, gör att det med dagens infrastruktur inte kan uppnås en fullskalig elektrifiering. Konsekvensen blir att fordonen inte blir fullt laddade och deras körsträcka blir alltför begränsad
- Det finns inga gasstationer i närheten.

Detta innebär att det inte är möjligt att ta emot vare sig elbilar eller gasbilar, vilket resulterar i att verksamheterna fortsatt är beroende av fossildrivna fordon för att säkerställa tillgången till körbara fordon dygnet runt. Om detta inte fungerar, kan förvaltningen inte garantera insatserna för de individer som är i behov av omsorg.

På grund av laddproblematiken är det nödvändigt att förlänga leasingkontrakten för de befintliga fossildrivna fordonen vilket leder till att behovet av att byta ut fordon ökar för varje år. Det finns många fordon som idag behöver bytas ut till eldrivna fordon, cirka 230 fordon. För att uppnå målet om en 90procent eldriven fordonsflotta år 2030 är det helt avgörande att denna process fungerar, och där är beroendet av Göteborgs Stads Leasing, Göteborgs Stads Parkeringsbolag och stadsmiljöförvaltningen stort.

Gällande drivningsansvar och ansvarsfördelning för måluppfyllnad:

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

Svar: Det är ett bra förslag på fördelning av drivningsansvariga nämnder och styrelser.

Med tanke på att äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen har den största fordonsflottan är det viktigt att förvaltningen får inflytande i beslut kring upphandling av nya fordon för att säkerställa att dessa fordon är lämpliga och kan användas i verksamheten

Idag finns det många stora fordonskluster inom förvaltningen där en fullständig övergång till elektrifiering inte är möjlig med den nuvarande laddinfrastrukturen. För många laddpunkter gör att effekten blir lägre och att bilarna inte kan laddas tillräckligt.

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

Svar: Omfattningen av det föreslagna drivningsansvaret bedöms vara rimlig i förhållande till målen. Förslagsvis borde, eftersom det är helt avgörande för möjligheten att nå planens mål, ett förtydligande av ansvaret för administration och det praktiska arbetet med laddinfrastrukturen övervägas. En beställningscentral för laddstolpar, som tar tillvara stordriftsfördelar och effektiviserar processen, är önskvärd.

Drivningsansvaret innefattar enligt Reviderad Göteborgs stads elektrifieringsplan 2022–2030 (bilaga 3 i detta ärende):

- 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 enligt nedan beskriven omfattning

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

Svar: Rapporteringsstrukturen med tre gånger per år (två i styrgruppen april/september) och en större rapportering vid årsskiftet bedöms omfattande och skapar mycket administrativ tid. Förslagsvis räcker det med rapportering en gång om året.

Statusrapporteringen till Business Region Göteborg inom ramen för drivningsansvaret innefattar redovisning tre (3) gånger per år enligt nedan struktur och innehåll:

- Redovisning vid årsskiftet, i samband med nämndens/**styrelsens** årliga rapportering enligt Stadens praxis
 - o Sammanställt status på indikatorvärde/n utifrån information från berörda förvaltningar/bolag
 - o Analys av status indikatorvärde/n
 - o Aktivitetsplan med beskrivningar, status och uppföljning av genomförda, pågående och eventuellt planerade aktiviteter för måluppfyllnad utifrån berörda nämnders/styrelsers information
 - o Lista på berörda nämnder/styrelser kopplat till aktuellt delmål/indikator
- Redovisning i Elektrifieringsuppdragets styrgrupp 2 ggr/år (april/september)
- Status och uppföljning av genomförda, pågående och eventuellt planerade aktiviteter för måluppfyllnad i aktivitetsplan utifrån berörda nämnders/styrelsers information

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

Svar: Äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen har inte tilldelats något drivningsansvar enligt den föreslagna fördelningen. Vilka kostnadsförändringar upplägget medför för förvaltningen beror på vilka aktiviteter som beslutas och hur de fördelas inom målområdet och dess berörda parter. Förslaget kommer förmodligen att underlätta rapporteringen och göra statistiken mer enhetlig och jämförbar.

Den kostnadsberäkning som gjorts av Göteborgs stads leasing visar att en fullskalig elektrifiering för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen innebär en årlig merkostnad på cirka 2,7 miljoner kronor. Följden blir att en prioritering kommer att vara nödvändig för att kunna lösa finansieringen inom nuvarande ekonomisk fördelning.

Kompletterande kommentar:

Att byta ut fordon till eldrivna är en förändringsprocess. För att processen ska bli effektiv och kunna planeras behövs vissa indata. Viktiga delar är till exempel att leveranstiden för elfordon är 3–6 månader när de inte finns i lager och att kontraktstiden är fem år. En helt avgörande del är tillgången på laddstolpar vilket i dagsläget är processens utmanande del. Att göra denna del mer förutsägbar tidsmässigt är avgörande för hela processen. Detta är också nödvändigt för att förvaltningen ska säkerställa vård- och omsorgsinsatser för den enskilde.

I den reviderade elektrifieringsplanen finns under mål fyra, "God tillgång på laddmöjligheter enligt behovet", fem olika indikatorer. Olika målgrupper, såsom användare i Göteborg, näringsliv, besökare, fritidsbåtar samt tunga fordon, ska värdera laddmöjligheterna. Ingen indikator rör Göteborgs Stads interna arbete. En sådan indikator bör övervägas. Den skulle till exempel kunna mäta leveranstiden mellan beställd och levererad laddstolpe. Indikatorn skulle antagligen behöva delas upp i olika delar beroende på vem som äger marken där laddstolpen ska installeras. En sådan indikator skulle sannolikt påskynda byggandet av laddinfrastrukturen och säkerställa en driftansvarig för processen. Dessutom skulle planeringen av utbytesprocessen väsentligt underlättas för förvaltningar och bolag.

Förvaltningens bedömning

De föreslagna förändringarna i elektrifieringsplanen förväntas ha positiva effekter i form av tydligare styrning. Detta genom att utsedda nämnder och styrelser får ett drivningsansvar för att samordna arbetet för måluppfyllelse inom respektive indikator och delmål. Tydliga målangivelser för samtliga indikatorer underlättar också styrningen.

För förvaltningen verkar målet om att 90 procent av de lätta fordonen ska vara eldrivna år 2030 vara möjligt att uppfylla. Detta förutsätter dock att tillgången på laddstolpar och deras laddningskapacitet kan matcha utbytet av icke eldrivna fordon, vilket inte är fallet i dagsläget. Detta utifrån att tillgången till laddstolpar och laddningskapacitet idag är begränsad eller inte tillräcklig. En "reservflotta" omfattande 10 procent konventionella fordon inom den lätta flottan (förbränningsmotor med biobränsle) behöver utredas närmare. Det kan visa sig att andelen elfordon för äldre samt vård- och omsorgsförvaltningen bör vara lägre än 90 procent, då en stor andel av förvaltningens fordon används i vårdnära verksamhet där tillgången till fordon behöver fungera oavsett väderförhållande och eventuella krissituationer.

En utveckling av styrningen för målområde fyra ” God tillgång på laddmöjligheter enligt behovet” är önskvärd med tanke på dess helt avgörande betydelse för planen som helhet. Indikatorerna borde ses över och kompletteras. Även drivningsansvaret och utökat samarbete bör förtydligas så att stordriftsfördelar kan tas tillvara och utbyggnaden av laddinfrastrukturen blir effektiv och smidig för alla inblandade parter.

Emma Højgaard

Avdelningschef

Babbs Edberg

Förvaltningsdirektör