

Bilaga 1, Mall för svar på fråga 2, detaljerade synpunkter

Åtgärdsrubrik	Synpunkter per åtgärd <small>(skriv först vilken av åtgärderna kommentaren avser ex. 1.1; 1.2 osv.)</small>
Flexibelt och kapacitetssäkert energisystem	
Energieffektivisering av den kommunala sektorn	<p>2.2 Alla styrelser och nämnder ska byta ut belysning i sina fastigheter som inte är energieffektiv till energieffektiva alternativ, till exempel LED-belysning. Trafiknämnden ansvarar för ljuskällorna i trafikkontorets kontorslokaler där det idag i princip bara är LED-belysning. Åtgärden är därför redan genomförd.</p> <p>2.3 Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska se över sina fastigheters styr och reglersystem och säkerställa att de är rätt injusterade. Samtidigt ska utvecklingspotentialen av dessa system ses över vad gäller styrning av till exempel belysning och ventilationssystem. Denna potential ska tas vara på i bolagens och nämndernas energieffektiviseringsplaner. Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p> <p>2.6 Trafiknämnden ska säkerställa att gatubelysningen är energieffektiv och att gamla ljuskällor som inte är energieffektiva byts ut. Som en del av detta arbete ska minst 60 % av belysningen som trafiknämnden ansvarar för drivas med LED-teknik. Åtgärden innebär att trafikkontoret fortsätter påbörjat utbyte av belysningsarmaturer till LED-teknik. I samband med utbyte av armaturen kopplas den även upp så att den kan övervakas och styras digitalt. Det medför ytterligare en stor energibesparing i och med att ljusflödet kan optimeras efter behov i tid och rum vilket även leder till att armaturens livslängd förlängs. Funktionsentreprenörer kan också övervaka armaturens funktion via datorn istället för att åka runt och kontrollera på plats, vilket minska behovet av resor.</p> <p>2.7 Alla byggande styrelser och nämnder ska vid nybyggnation utföra en kostnads och energibesparingsanalys för användande av solavskärmning för att sänka behovet av kylning under varma dagar.</p>

	<p>Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p> <p>2.8 Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska vid planering av större underhållsåtgärder på en befintlig fastighet även genomföra en analys över energieffektivisering. Möjligheten att utföra energibesparande åtgärder, exempelvis tilläggsisolering, i samband med underhåll ska då undersökas.</p> <p>Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p>
Energieffektivisering av den privata sektorn	
Förnybar el	<p>4.1 Alla fastighetsägande och byggande styrelser och nämnder ska upprätta en solenergiplan där möjligheten för utbyggnad av solceller på befintliga byggnader och nyproduktion utreds, målsätts och planeras.</p> <p>Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p> <p>4.5 Alla fastighetsägande styrelser och nämnder ska vid takreoveringar alltid genomföra en kostnadskalkyl för att anlägga solpaneler som ett alternativ till ett konventionellt tak.</p> <p>Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p>
Förnybar och återvunnen värme	
Förnybar och återvunnen kyla	<p>6.2 Alla styrelser och nämnder som bygger och förvaltar fastigheter ska vid ett identifierat kylbehov i första hand välja fjärrkyla. Där fjärrkyla inte är ett lämpligt alternativ ska alternativa kylmetoder utredas, såsom frikyla eller solkyla. Eldrivna kylanläggningar ska i den mån det är möjligt drivas av egenproducerad solex på den aktuella fastigheten.</p> <p>Åtgärden är ej relevant för trafiknämnden, då nämnden bara ansvarar för ett fåtal, små fastigheter, typ teknikbyggnader.</p>

Energieffektiva och fossilfria resor och transporter

7.3 Trafiknämnden ska i samverkan med miljö- och klimatnämnden, verka för att optimera trängselskatten utifrån målet om minskat vägtrafikarbete, till exempel genom platsdifferentierad taxa.

Staden har ett behov av att arbeta med att minska det motoriserade vägtrafikarbetet för att nå klimatmålen och det måste göras med olika insatser. Platsdifferentierade taxor för trängselskatt skulle kunna vara ett styrmedel för att minska vägtrafikarbetet på särskilda gator och vägar. För att kunna göra detta krävs ett politiskt beslut som leder till en ändring i Göteborgsbilagan för trängselskatter. En platsdifferentierad taxa är möjlig att anpassa efter säsong men kan också användas inom olika områden. Göteborgs Stad har inte rådighet över trängselskatten i sin helhet eftersom det är en statlig skatt. Skrivningen (sid. 13, näst sista stycket) i energiplanen ”Det finns också lokala styrmedel, som till exempel trängselskatten i Göteborg” bör ändras eftersom trängselskatten är en statlig skatt, även om själva styrmedlet får lokal påverkan. Förslag till förändrad formulering: ”Det finns också styrmedel som har lokal påverkan, till exempel trängselskatt i Göteborg.”

7.4 Göteborgs Stads Parkering AB, trafiknämnden och Förvaltnings AB Framtiden ska genom att höja kostnaden för att parkera i Göteborg, där rådighet finns, öka incitament att välja alternativa transportsätt, som exempelvis kollektivtrafik eller cykel.

Trafikkontoret har två olika typer av avgiftsbelagda parkeringar inom vår rådighet, avgiftsparkering och boendeparkering. Avgiftsparkering kan användas av alla till skillnad från boendeparkering på allmän platsmark som enbart kan skaffas av boende i bostadshus som byggdes innan dess parkering blev en del av stadsplaneringen.

Lagen ger oss enbart möjlighet att reglera avgiftsparkeringar med avgift i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. I praktiken handlar det om att skapa omsättning på bilar. Boendeparkeringen är lättare att påverka genom avgifter. Enligt rådande beslut höjs avgiften med kpi+2,5 procent per år vilket innebär att priset för boendeparkeringar idag i Göteborg är betydligt lägre än marknadsvärdet. För att kunna höja avgifterna för boendeparkering krävs ett politiskt beslut.

7.5 Alla styrelser och nämnder ska säkerställa att behovet av användarvänliga cykelparkeringar för medarbetare, brukare och besökare är tillgodosett.

Förslag till ny målformulering: **Alla styrelser och nämnder ska säkerställa att behovet av användarvänliga cykelparkeringar för sina medarbetare, hyresgäster, elever och besökare är tillgodosett. Behovet kan anses vara tillgodosett när det finns tillräckligt med parkering utifrån verksamhetens maximala efterfrågan.**

En bra åtgärd som belyser alla nämnders och styrelserns ansvar för att tillgodose behovet av cykelparkeringar inom sina verksamhetsområden, för att möjliggöra att en ökad andel resor görs med cykel. Trafikkontoret tolkar att målet även omfattar de parkeringar som kontoret ansvarar för på allmänplatsmark. Ansvarsfrågan för cykelparkeringsanläggningar vid tågstationer inte är helt klargjord, men kostnadsuppskattningen i bilaga 2 utgår ifrån att det är trafiknämnden som står för investering och drift. Att säkerställa att behovet av cykelparkeringar är tillgodosett på en plats är en tolkningsbar målsättning. Behovet kommer dessutom att öka över tid, när staden växer och allt eftersom fler väljer att resa med cykel. Som förtydligande skulle ett "tillgodosett behov" skulle kunna definieras som att det alltid ska finnas tillräckligt med parkering utifrån verksamhetens maximala efterfrågan.

Vi lägger 3 miljoner per år inom ram fram till 2025 för att bygga ut cykelparkeringar på allmänplatsmark. De stora investeringarna 2025-2030 avser parkeringar vid de nya tågstationer som tillkommer då.

7.6 Trafiknämnden ska i samverkan med miljö- och klimatnämnden utreda införande av miljözon 3 i Göteborg.

Miljözon 3 skulle kunna innebära en förbättrad luftmiljö i Göteborg och en tydlig styrning till fossilfria fordon. Kostnad för utredning beräknas till totalt 1 miljon. Tid i resurser från trafikkontoret gällande beräkningar av fordonsmängder, kompetens inom fordon och drivmedel (nuläge och potential), processledare för att hålla ihop arbetet tillsammans med miljöförvaltningen. Erfarenheter från utredningsarbetet av Miljözon klass 2 kan användas, men utredningen bör också ta hänsyn till införande, uppföljning och reglering.

Utökad tillgång till laddplatser och fossilfria bränslen

8.2 Alla styrelser och nämnder ska, där så är möjligt, använda laddstationer som samnyttjas av andra verksamheter eller boende och besökare.

Det är en stor kostnad för staden att upprätta nya laddplatser vilket innebär att det är en fördel om stadens förvaltningar och bolag kan använda de publika laddstationer som redan finns i första hand, istället för att upprätta nya som används enbart till verksamhetens bilar. En publik laddstation i ett parkeringsgarage kan användas för privata bilar under kontorstid och för stadens bilar under nattetid för att på så sätt utnyttja laddstationen under dygnets alla timmar. Trafikkontoret har ett fåtal laddplatser i Traktören, som idag är svåra att samnyttja, men trafikkontoret bör på sikt planera för ett samutnyttjande.

8.4 Göteborg Energi AB ska, i samverkan med Business Region Göteborg, trafiknämnden och regionala aktörer, bidra till att tillgången till publika snabbladdstationer för tunga transporter möter behovet. Målsättningen ska vara att verksamhetsutövare inom tunga transporter anser att tillgången till laddmöjligheter är tillräcklig för att välja eldrivna fordon.

Förslag till justering av målformulering: *"8.4 Göteborg Energi AB och trafiknämnden ska, i samverkan med Business Region Göteborg och regionala aktörer, bidra till att tillgången till publika snabbladdstationer för tunga transporter möter behovet. Målsättningen ska vara att verksamhetsutövare inom tunga transporter anser att tillgången till laddmöjligheter är tillräcklig för att välja eldrivna fordon."* Trafiknämndens ansvar i åtgärden skulle kunna vara att utreda stadens och publika aktörers behov av laddinfrastruktur samt lämplig placering. Genom att även undersöka stadens behov inför lokalisering kan målet också öka stadens möjlighet att använda, och upphandla fordon, transporter och entreprenader med, eldrivna fordon och arbetsmaskiner. Laddinfrastruktur för tung trafik behöver också lokaliseras med hänsyn till omgivande verksamheter så att störningar minimeras. Utöver de organisationer som nämns som samverkanspartner behöver även fastighetsnämnden och byggnadsnämnden delta utifrån sina ansvarsområden.

8.5 Göteborg Energi AB ska, i samverkan med Business Region Göteborg, trafiknämnden och regionala aktörer, utreda möjligheterna för utökad tillgång till förnybart producerad vätgas, även

	<p>flytande, för tunga fordon.</p> <p>Staden bör utreda behov och ta fram en övergripande plan för lokalisering, både för att underlätta och påskynda utbyggnation och för att styra utformning och lokaliseringen till så bra ställen som möjligt ur stadsplaneringssynpunkt för att minimera konflikter med andra intressen. Vätgas är ett särintresse och som behöver vägas mot andra särintressen och allmänna intressen när det kommer till mest lämplig markanvändning. Utredning avseende vätgas ingår i den utredning som trafikkontoret avser genomföra i åtgärd 8.4.</p> <p>8.6 Byggnadsnämnden ska, i samverkan med Göteborg Energi AB, fastighetsnämnden och trafiknämnden, säkerställa att det i översiktsplan och detaljplaner tas hänsyn för markanvändnings- och bygglovsfrågor för lokaliseringar av infrastruktur och depåer för elladdning, samt förnybara fordonsbränslen.</p> <p>Arbete i enlighet med åtgärden pågår. Staden bör utreda behov och ta fram en övergripande plan för lokalisering, både för att underlätta och påskynda utbyggnation och för att styra utformning och lokaliseringen till så bra ställen som möjligt ur stadsplaneringssynpunkt för att minimera konflikter med andra intressen.</p>
Koldioxidinfångning och lagring	