

## *Remissvar - Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon*

---

### **Sammanfattning**

Detta är ett remissvar på förslag på Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. Parkeringsbolaget ställer sig positiva till förslaget i stort men vill lämna synpunkter på förslaget gällande laddning av elfordon och bilpooler.

Parkeringsbolaget stödjer förslaget att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-ytor. Det ligger väl i linje med bolagets hållbarhetsprogram för nybyggnation och ombyggnation av parkeringsanläggningar.

Parkeringsbolaget ser att bilpooler idag inte alltid beaktas i detaljplanearbetet. I samband med det i Staden pågående arbetet med översyn av "Vägledning av parkeringstal" är det därför angeläget att frågan hur bilpooler ska utgöra en grund för sänkning av parkeringstal tydliggörs.

Parkeringsbolaget menar att de föreslagna "Kvalitetskraven på bilpooler" i planen behöver förtydligas. I remissvaret bifogas därför förslag till uppdaterade kvalitetskrav.

### **Förslag till beslut**

*Styrelsen föreslås besluta*

Att som eget yttrande översända yttrandet till Trafiknämnden

Göteborg den 2 juni 2016

*Maria Stenström*

*VD*

*Stefan Hellberg*

*Strategisk Affärsutveckling*

### **Bilagor**

1. Förslag på Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.
2. Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpooler.

## Ärendet

Kommunstyrelsen beslutade 27 januari att skicka förslag på Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon, på remiss till Park och naturnämnden, Lokalförvaltningen, Göteborg Energi, Miljö- och klimatanämnden, Idrott- och föreningsnämnden, Kretslopp- och vattennämnden, Social resursnämnd, Gatubolaget samt till några av stadens stadsdelsnämnder. Parkeringsbolaget föreslås vara frivillig remissinstans.

Trafiknämnden samordnar remissrundan innan planen föreläggs Kommunstyrelsen för ställningstagande. Synpunkter på remissen ska vara Trafiknämnden tillhanda senast den 15 juli 2016.

## Bakgrund

Kommunfullmäktige har sedan tidigare fastställt mål för stadens arbete med miljöfordon och drivmedel, en strategi för att stödja introduktionen av elfordon i Göteborg har antagits liksom mål och inriktning för att främja utvecklingen av bilpooler. De flesta mål har 2015 som målar. Trafikkontoret har gått igenom befintliga mål och konstaterar att nästan alla mål nåddes. Trafiknämnden har nu, i samråd med stadens samordningsgrupp för miljöfordon, tagit fram nya och fortsatt ambitiösa mål fram till 2020 som översänts till kommunfullmäktige för fastställande. Planen är i form av ett samlat måldokument för inköp av fordon och drivmedel samt ett fortsatt stöd till utvecklingen av elfordon och fordonspooler med fokus på stadens egna fordon.

Föreslagen plan hade tagits fram inom stadens samverkansgrupp för miljöfordon, där Parkeringsbolaget ingår, men hade inte remitterats utanför gruppen. För att säkerställa att planen fungerar att tillämpa inom de olika verksamheter som på olika sätt hanterar stadens fordon, skickar Kommunstyrelsen ut planen på remiss till de mest berörda nämnderna.

Parkeringsbolaget har i uppdrag att främja hållbar mobilitet. Som en del i detta arbete ingår att arbeta med bland annat infrastruktur för laddning av elbilar och bilpooler. Parkeringsbolagets övervägande över förslag på planen rör dessa två delar och finns nedan.

## Parkeringsbolagets övervägande

Parkeringsbolagets övervägande rör mål 2.3, 2.4, 3.5 och bilaga 4 gällande kvalitetskrav på bilpooler.

### Bilpooler

Parkeringsbolaget har i uppdrag att främja förändrade resvanor och förenkla resandet. Det innebär att vi på våra anläggningar ska erbjuda sådana produkter och tjänster att vi gör resan utan egen bil möjlig, till exempel bilpooler. För närvarande upplåter Parkeringsbolaget 113 antal bilpoolsplatser, en ökning med 17 % sedan 2014. Bolaget håller för närvarande på att ta fram en strategi för bilpooler och den beräknas vara klar i höst.

När det gäller bilpooler och parkering anser vi att planen bör förtydligas och kompletteras enligt följande:

### Mål 2.3 Bilpooler ska beaktas vid tillämpning av parkeringstal

Kommentar i planen till målet lyder: "Målet från 2012 är att bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal. Denna ambition är fortsatt aktuell och så görs också i

stadsplaneringen.”

Parkeringsbolaget ser att bilpooler idag inte alltid beaktas i detaljplanearbetet. Men i samband med det i Staden pågående arbetet med översyn av ”Vägledning av parkeringstal” är det därför angeläget att frågan hur bilpooler ska utgöra en grund för sänkning av parkeringstal tydliggörs.

#### **Mål 2.4 Göteborg Stad som fastighetsägare och markägare ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.**

Parkeringsbolaget vill komplettera dessa roller med att tillägga att även Göteborg Stad som planmyndighet och parkeringsaktör ska prioritera bilpooler.

#### **Bilaga 4 Kvalitetskrav på bilpooler**

Förslag på plan innehåller även en bilaga med kvalitetskrav för bilpooler. Den behövs förtydligas så att det tydligt framgår att bilpooler ska vara öppna. Det framgår till exempel i målen 2.2 och 2.4 och det är också en självklarhet med tanke på vilka syften som anges med stadens stöd för bilpooler. Vi bifogar förslag på omarbetat bilaga. Se bilaga 2. Förslaget har tagits fram i samråd med trafikkontoret.

#### **Laddning av elfordon**

Parkeringsbolaget har de senaste åren arbetat mer och mer med frågor vad gäller laddning av elbilar. Vi tog förra året fram en strategi för utbyggnad av infrastruktur för laddning av elfordon. Strategin innebär att bolaget aktivt ska medverka till och samarbeta kring smarta tekniklösningar, betalmodeller och tjänster kopplade till elladdning. Det gäller både när vi äger eller arrenderar marken och när vi sköter driften av en parkeringsanläggning. Vi förbereder också för laddning av elbilar när vi bygger nya parkeringsanläggningar. Vi samarbetar med andra aktörer, som energibolag, för att på kommersiella villkor upplåta parkeringsplatser för snabbbladdningsstationer. Parkeringsbolaget ser att framtidens parkeringsanläggning har en möjlighet att vara en hubb i staden för hållbara mobilitetslösningar, aktiviteter och tjänster kopplade till elfordonsutvecklingen. Utifrån samhällsnytta och affärsmässighet fokuserar vi på nyttotrafik, initialt kommunens elfordon och bilpooler samt deltar i projektet ”Hemmaladdning för boende i flerbostadshus”. Projektet är delfinansierat av Energimyndigheten. Parter i projektet är Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, Familjebostäder, Trafikkontoret och Viktoria Swedish ICT.

Idag finns ett 30-tal laddplatser på bolagets parkeringar, inklusive de som nyttjas av bilpooler.

När det gäller stöd till introduktion av elfordon vill vi tillägga följande:

#### **Mål 3.5 Nybyggnation lyder:**

”Parkeringshus, garage och tomtmark där bilar står uppställda länge, exempelvis nattetid, är exempel på ytor där elfordon oftast kommer att laddas. Göteborgs Stad behöver utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-tytor.”

Parkeringsbolaget tycker det är bra om sådana riktlinjer tas fram. Det ligger väl i linje med vårt hållbarhetsprogram. I målsättningen för hållbart resande i ”Hållbarhetsprogrammet Parkeringsbolaget – Parkeringsanläggningar” står det att:

”Målet är att få fler och nya kunder, förändra resvanor och en förbättrad folkhälsa. Parkeringsanläggningarna ska således erbjuda en god service med flera attraktiva lösningar för kunden. Bilpooler bereds plats, liksom att antalet laddningsstolpar för elbilar ökar.”

I checklistan tillhörande hållbarhetsprogrammet finns punkten: ” Förbered och beakta möjligheten till laddstolpar för elfordon. Tillse tillräcklig spänning och strömförsörjning.”



Yrkande MP, S, V  
Kommunstyrelsen  
Ärende 2.1.8

### **Yrkande om att skicka ut Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon på remiss**

Klimatet är en av våra viktigaste hållbarhetsfrågor. Det är därför nödvändigt med högt ställda mål och tydliga styrdokument som driver arbetet med miljöanpassning av kommunens fordonspark och resande framåt. Grundläggande för alla stadens styrdokument inom miljöområdet är att de ska bidra till att uppnå stadens miljömål och att de lever upp till budgetens ambitioner om Göteborg som föregångare inom miljö- och klimatarbete.

Det är komplicerat att få fram vilken miljöpåverkan ett fordon har under sin "livstid" eftersom den är beroende av flera olika faktorer. För att minska miljöpåverkan från stadens fordonspark krävs aktivt arbete både med inköp, drift och underhåll, samordning och placering av bilar i staden.

Föreslagen plan har tagits fram inom stadens samverkansgrupp för miljöfordon, men har inte remitterats utanför gruppen. För att säkerställa att planen fungerar att tillämpa inom de olika verksamheter som på olika sätt hanterar stadens fordon, vill vi att planen skickas på remiss till de mest berörda nämnderna.

#### **Kommunstyrelsen föreslår besluta**

**att** Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon, skickas på remiss till Park- och naturnämnden, Lokalförvaltningen, Göteborg Energi, Miljö- och klimatnämnden, Idrott- och föreningsnämnden, Kretslopp- och vattennämnden, Social resursnämnd, Gatubolaget samt till några av stadens stadsdelsnämnder.

## Yrkande angående Göteborgs plan för miljöfordonsarbete.

Syftet med planen är gott och SD delar tjänsteutlåtandets i stora delar, men vi anser att man kan ställa högre krav och har därför några förslag på skärpningar av de nya målen.

### Elfordon och bränslecellsfordon

Framtidens transporter består av elfordon och bränslecellsfordon. Är SD ensam om att tycka detta? Nej. Satsningen pågår för fullt bland biltillverkare världen över.

Toyota satsar hårt på bränsleceller<sup>12</sup>. Mercedes<sup>3</sup> med flera satsar på bränsleceller i Europa. Geely och Volvo Cars säger att 90% av försäljningen ska vara elbilar eller Hybrider 2020.<sup>4</sup>

Tesla satsar hårt på sina elbilar och bygger fabriker i Europa.<sup>5</sup>

Fråga biltillverkare världen över. De skulle inte satsa alla miljarder av eget kapital samt tusentals ingenjörstimmar om de inte trodde på avkastning.

### Etanol och biogas

När man vill minska användandet av fossila bränslen har man ofta fastnat i gammal teknik med dålig verkningsgrad. Även om man byter ut fossila bränslen mot förnyelsebara såsom biogas eller etanol, så står man där med en ineffektiv förbränningsmotor med en verkningsgrad på 30%. Det finns förbränningsmotorer med verkningsgrad på 38%<sup>6</sup> men man kommer aldrig att uppnå samma verkningsgrad som en elmotor.

---

<sup>1</sup> <http://www.dn.se/motor/framtiden-enligt-toyota/>

<sup>2</sup> <https://www.toyota.se/om-toyota/miljo/index.json>

<sup>3</sup> [http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon\\_motor/bilar/article2480486.ece](http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon_motor/bilar/article2480486.ece)

<sup>4</sup> [http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon\\_motor/bilar/elbil/article3947858.ece](http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon_motor/bilar/elbil/article3947858.ece)

<sup>5</sup> [http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon\\_motor/bilar/elbil/article3934069.ece](http://www.nyteknik.se/nyheter/fordon_motor/bilar/elbil/article3934069.ece)

<sup>6</sup> <http://teknikensvarld.se/toyota-lanserar-nya-snalare-bensinmotorer-116542/>

Dessutom så påverkas den lokala miljön av utsläpp vid förbränning av kolföreningar. Även om man använder etanol eller biogas, så är detta i konflikt med Göteborgs stads miljömål<sup>7</sup>

*"Luften i Göteborg ska vara så ren att den inte skadar människors hälsa eller ger upphov till återkommande besvär."*

För att göra bilden mer nyanserad så är förstås vår åsikt att etanol och biogas är att föredra framför fossila bränslen. Man bör dock beakta att vid produktion av etanol och biogas så åtgår det energi, dels vid tillverkningsprocesserna, men även vid transporter av skogsråvara.

**Slutsatsen är alltså att det är elfordon och bränslecellsfordon som Göteborg stad måste satsa på.**

#### Förslag på ny lydelse av tjänsteutlåtandet (sid 11 Dnr 1483/15)

#### Förslag till nya mål för Göteborgs fordonsinnehav

- 1) 100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Stadens flotta ska vara **el eller bränslecellsfordon** senast år 2020.
- 2) Fossila bränslen bör inte längre användas 2020.<sup>8</sup>
- 3) Den genomsnittliga energiförbrukningen hos nya personbilar och lätta lastbilar ska vara minst **50% lägre**<sup>9</sup> år 2020 än hos 2015 års fordon.
- 4) Befintliga gasdrivna bussar och lastbilar ska använda 100% biogas om det är ekonomiskt försvarbart.<sup>10</sup>

#### **Kommunstyrelsen och kommunfullmäktige föreslås besluta:**

Att ge stadsledningskontoret i uppdrag att omarbete målen för Göteborgs Stads miljöfordonsarbete i enlighet med yrkandet.

---

<sup>7</sup> <http://goteborg.se/wps/portal/invanare/miljo/goteborgs-miljomal/frisk-luft>

<sup>8</sup> Befintliga fossildrivna fordon med återstående teknisk livslängd avyttras senast 2020

<sup>9</sup> Detta är ett realistiskt mål eftersom verkningsgraden är mycket hög hos elfordon

<sup>10</sup> Denna punkt är beroende av om tekniken för att producera biogas har fått ett genombrott, dels driftstekniskt men även kommersiellt.



# Göteborgs Stad

## Stadsledningskontoret

### Tjänsteutlåtande

Utfärdat 2015-12-01  
Diarienummer 1483/15  
Repronummer 337/15

### Stadsutveckling

Göran Husebye  
Telefon 031-3680236  
E-post: goran.husebye@stadshuset.goteborg.se

## Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon

---

### Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon, i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande bilaga 2, antas.
2. ”Mål för stadens arbete med miljöfordon och drivmedel”, kommunfullmäktige 2013-01-31 § 12, upphävs.
3. ”Mål och inriktning för att främja utvecklingen av bilpooler”, kommunfullmäktige 2012-05-31 § 19, upphävs.
4. ”Strategi för att stödja introduktion av elfordon i Göteborg”, kommunfullmäktige 2012-02-23 § 15, upphävs.

### Sammanfattning

Kommunfullmäktige har sedan tidigare fastställt mål för stadens arbete med miljöfordon och drivmedel, en strategi för att stödja introduktionen av elfordon i Göteborg har antagits liksom mål och inriktning för att främja utvecklingen av bilpooler. De flesta mål har 2015 som målar. Trafikkontoret har gått igenom befintliga mål och konstaterar att nästan alla mål kommer att nås. Trafiknämnden har nu, i samråd med stadens samordningsgrupp för miljöfordon, tagit fram nya och fortsatt ambitiösa mål fram till 2020 som översänts till kommunfullmäktige för fastställande. Ärendet är i form av ett samlat måldokument för inköp av fordon och drivmedel samt ett fortsatt stöd till utvecklingen av elfordon och fordonspooler med fokus på stadens egna fordon.

Stadsledningskontoret delar trafikkontorets uppfattning om att staden fortsatt behöver ambitiösa mål och förtydliganden som ledstjärnor för en kommande målperiod. Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag till mål



bör antas. Ärendet bör inordnas i stadens övergripande struktur för styrande dokument som en plan för stadens arbete med miljöfordon, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.

Trafiknämndens förslag till mål fastställs genom att kommunfullmäktige antar planen med dess mål och inriktningar.

### **Ekonomiska konsekvenser**

Enligt trafikkontorets bedömning innebär de föreslagna nya målen till 2020 ingen förändring jämfört med dagens kostnader för att använda miljöanpassade fordon och drivmedel i Göteborgs Stads flotta.

Merkostnaderna för föreslagna mål och krav bedöms uppgå till mellan fem och 20 miljoner kr årligen fram till år 2020, jämfört med om Göteborgs Stad inte hade ställt några miljökrav alls på sina fordon och drivmedelsinköp. Det motsvarar fem-tio procent av stadens årliga kostnader för fordon och drivmedel.

Merkostnader orsakas främst av att de flesta gas- och eldrivna fordon har lägre restvärde än motsvarande bensin-, etanol och elhybridbilar, och att ett begränsat utbud av lätta lastbilar i vissa segment gör det svårt att hitta miljöbilsvarianter med samma ekonomi som konventionella fordon. Elbilar kräver dessutom investering i laddstolpar och fordonen är än så länge vanligen dyrare i inköp än andra fordon. Tunga miljöfordon är betydligt dyrare i inköp, men där berörs endast ett fåtal av föreslagna krav. Det förnybara bränslet biogas kostar mer än fordonsgas som till hälften är fossilt.

Samtidigt minskar Göteborgs Stad vissa kostnader eftersom el och gas är billigare än andra drivmedel. Att använda fordonspooler ger också ett effektivare fordonsutnyttjande som på sikt sänker stadens fordonskostnader.

### **Barnperspektivet**

En mer miljöanpassad fordonsflotta som minskar bullerstörningar och utsläpp av luftföroreningar är gynnsamt också för barn och ungas miljö. Fler fordonspooler kan bidra till att minska antalet bilar på gator och vägar som gynnar både stadsutveckling och är positivt för unga och kommande generationer som växer upp i stadsmiljön.

### **Jämställdhetsperspektivet**

Stadsledningskontoret har inte funnit några särskilda aspekter utifrån detta perspektiv.

### **Mångfaldsperspektivet**

Fler fordonspooler ökar tillgången till bil även för grupper som inte har råd eller som valt att avstå egen bil.

### **Miljöperspektivet**

Göteborgs Stad är med sina drygt 2000 fordon en stor fordonsägare men detta utgör endast en procent av alla registrerade fordon i kommunen.

Miljöeffekten av föreslagna mål blir stor för stadens flotta men ger ingen märkbar förändring av stadsluften.

Trafikkontoret bedömer att de föreslagna målen innebär att negativ klimatpåverkan från stadens egna personbilar och lätta lastbilar blir ungefär hälften så stor som om staden enbart hade använt konventionella fordon.

Elbilar bullrar dessutom mindre. Fordonspooler minskar antalet bilar och effektiviserar bilanvändningen vilket också minskar buller, luftföroreningar, trängsel och olyckor.

### **Omvärldsperspektivet**

Göteborgs Stad är en av landets mest ambitiösa kommuner på fordons- och drivmedelsområdet med hög andel miljöfordon och miljöanpassade drivmedel, hög användning av bilpooler och med medverkan i olika projekt för att öka andelen laddbara elfordon.

Västra Götalandregionen fokuserar på att utveckla marknaden för biogas. Många biltillverkare tar fram nya eldrivna modeller och infrastruktur för laddning i Göteborg och Västsverige byggs ut. De föreslagna målen ligger väl i linje med vad som pågår.

Målen syftar också till att stadens ska driva utvecklingen och gå före mot en högre andel miljöanpassade fordon och bredare användning av fordonspooler.

***Bilaga 1*** Trafiknämndens beslut, pu och tu 2015-09-25

***Bilaga 2*** Förslag: Göteborg Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.

## Ärendet

Trafiknämnden antog 2015-09-25 nya mål för Göteborgs stads miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon och beslutade föreslå att kommunfullmäktige fastställer dem. Därutöver föreslogs att kommunfullmäktige upphäver tidigare beslutade mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborg, beslut om att främja utveckling av bilpooler samt beslut att främja introduktion av elfordon i Göteborg.

## Bakgrund

Kommunfullmäktige har tidigare fastställt mål för stadens arbete med miljöfordon och drivmedel, KF 2013-01-31 § 12, en strategi för att stödja introduktionen av elfordon i Göteborg antogs 2012-02-23 § 15 och 2012-05-31 § 19 antog fullmäktige även mål och inriktning för att främja utvecklingen av bilpooler. De flesta mål har 2015 som målar. Trafikkontoret har gått igenom befintliga mål och konstaterar att nästan alla mål kommer att nås. Utvecklingen har också rapporterats av till trafiknämnden och stadens samverkansgrupp för miljöfordon.

Ärendet berör tre olika områden som tidigare lagts fast genom separata beslut. Trafikkontoret har efter samråd med stadsledningskontoret nu fört samman dessa till ett ärende med Göteborgs Stads mål för arbetet med fordon, drivmedel och miljö vilket ska ge ett tydligare beslutsunderlag som ska ge bättre genomslag och vara enklare att följa upp.

Trafikkontorets beredning av ärendet till Trafiknämnden har skett i samråd med stadens samverkansgrupp för miljöfordon. Där ingår Gatubolaget AB, Göteborg Energi AB, Renova AB, Parkeringsbolaget, BRG och miljöförvaltningen som fått ge synpunkter på trafikkontorets utkast till tjänsteutlåtande inför trafiknämndens ställningstagande.

Efter samråd med trafikkontoret handlägger stadsledningskontoret ärendet i anslutning till några av trafiknämndens övriga miljöärenden till kommunstyrelsen och kommunfullmäktige 2015; *Definition av lätta och tunga miljöfordon* samt *Förslag till uppdaterade riktlinjer för miljömässiga och sociala krav på drivmedel*.

## Sammanfattning av trafikkontorets uppföljning av nu gällande mål till 2015. Se även bilagorna 1-3 i trafikkontorets tjänstutlåtande.

- 95 % miljöfordon i kommunflottan. Målet nås inte (andelen är 92-93 %).
- Minst 100 elfordon. Målet är uppnått.
- 25 % energieffektivare fordon. Målet nås troligen.
- 30 % mindre fossildrivmedel ska tankas vid pump och 20 % mindre ska levereras till depå. Målen är uppnådda.
- 90 % av anställdas tjänsteresor ska utföras med bilpool. Målet orealistiskt (16 % år 2013).
- 20 000 personer ska nyttja bilpool i Göteborgs kommun. Målet nås troligen.

- 40 % av invånarna ska ha tillgång till bilpool. Målet nås troligen.
- 80 % av invånarna ska ha kännedom om bilpool. Målet nås troligen.

Trafikkontoret anser att staden nu bör sätta upp nya och fortsatt ambitiösa mål för arbetet med dessa frågor fram till 2020. När det gäller krav på fordon ligger fokus på stadens egen fordonsflootta som man har rådighet över medan arbetet med att minska utsläppen från fordon generellt i ett bredare perspektiv inte ingår i detta ärende.

### **Trafiknämndens förslag till mål för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.**

Målen föreslås gälla till 2020. Vissa mål är nya men många utgör fortsättning på befintliga.

#### ***Förslag till nya mål för Göteborgs Stads fordonsinnehav:***

- 100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Stadens flotta ska vara miljöfordon senast år 2020.
- Kommunflottan ska ha 400 eldrivna fordon (motsvarar 15-20 procent av flottan) senast år 2020.
- Minst hälften av stadens personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.
- Den genomsnittliga energiförbrukningen hos nya personbilar och lätta lastbilar ska vara minst 25 procent lägre år 2020 än hos 2015 års fordon.

#### ***Förslag till mål för Göteborgs Stads användning av drivmedel (identiska med tidigare fattat beslut):***

- Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.
- Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

#### ***Förslag till krav på kommunala förvaltningar och bolag vid inköp och hyra av fordon:***

- Vid val av personbil ska alltid miljöfordon väljas. (nytt)
- Vid val av lätt lastbil ska miljöfordon väljas om lämplig modell finns tillgänglig. (nytt)
- Vid val av tungt fordon som inte används i konkurrensutsatt verksamhet ska miljöfordon väljas om lämplig modell finns tillgänglig. (befintligt)
- Vinterdäck ska vara dubbfria. (befintligt)
- Vid val av personbil och lätt lastbil ska i första hand väljas biogas eller el, i andra hand etanol eller annat förnybart bränsle, i tredje hand elhybridfordon och i sista hand fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle. (justerat prioritering)
- Personbilar får endast vara försedda med dieselmotor om de har teknik som minskar kvävedioxidutsläppen till låga nivåer. (justerat befintligt)

- När kraven ovan är uppfyllda ska minst bullrande modell väljas och flerbränslefordon ska köras på det mest miljöanpassade drivmedlet. (justerat befintligt)

### ***Förslag till strategi för Göteborgs Stads arbete med att stödja fordonspooler:***

- 20 procent av personbilarna i Stadens flotta ska ingå i bilpool. (tidigare 90%)
- Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt. (nytt krav)
- Stadens förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer. (befintlig)
- Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal. (befintlig)
- Staden som fastighetsägare och markägare ska prioritera bilpooler vid upplåtelse av parkeringsplatser. (befintlig)
- Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark. (befintlig)

### ***Stöd till introduktion av elfordon.***

Göteborgs Stad föreslås också fortsätta stödet till en bredare introduktion av eldrivna fordon. Göteborgs Stad behöver samverka med akademi och fordonsbransch för att påskynda den tekniska utvecklingen. Staden bör öka insatserna för att tillgodose behovet av laddning på tomtmark och i garage och anvisa lämpliga ställen för publik laddning. Det finns också möjligheter för staden att stödja en ökad användning av eldrivna vägfordon i kollektivtrafik, avfallstransporter och vissa godsleveranser.

Mål och miljökrav redovisas utförligare under rubriken ”Trafikkontorets synpunkter” i deras tjänsteutlåtande, bilaga 1.

### **Stadsledningskontorets synpunkter**

Tre olika trafikärenden med mål och inriktningar för stadens arbete med fordon, drivmedel och miljö har samordnats i ett gemensamt dokument. Trafiknämndens förslag till målvärden och krav innehåller också inslag av aktiviteter och strategier.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens beslut bör inordnas i stadens övergripande struktur för styrande dokument för kommunfullmäktiges ställningstagande. Trafiknämndens beslut bör då ses som en plan för stadens arbete med miljöfordon, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. Trafiknämndens förslag till mål fastställs genom att kommunfullmäktige antar planen med dess mål och inriktningar. Trafiknämndens förslag har, förutom något redaktionellt, i övrigt inte förändrats i stadsledningskontorets beslutsbilaga 2.

Trafikkontorets uppföljning av kommunfullmäktiges tidigare beslutade mål och strategier indikerar stor måluppfyllelse när nuvarande målperiod avslutas. Stadsledningskontoret delar kontorets uppfattning att staden fortsatt behöver ambitiösa mål och förtydliganden som ledstjärnor för en kommande

målperiod . Mål och övriga inriktningar som trafiknämnden föreslår ligger också i linje med Göteborgs Stads budgetmål om minskad biltrafik och utsläpp av klimatgaser, åtgärdsprogram mot buller, det klimatstrategiska programmet och miljöprogrammet. Det stödjer även stadens resepolicy. Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens förslag bör antas och därmed ersätta de tidigare berörda besluten som bör upphävas.

Mycket av arbetet enligt nuvarande fattade beslut sker redan inom ramen för olika stadsutvecklingsprojekt och gröna transportplaner där trafikkontoret och samverkansgruppen för miljöfordon har en viktig roll tillsammans med övriga berörda utifrån sina uppdrag, bland annat stadsbyggnads- och fastighetskontoren, Älvstranden Utveckling AB och Framtidenkoncernen. Stadsledningskontoret förutsätter att de föreslagna målen och strategierna i ärendet hanteras på motsvarande sätt.

För att stödja en fortsatt introduktion av elfordon uttrycker trafikkontoret behov av att utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddningsmöjligheter vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-ytor. Någon ansvarig är inte utpekad. Stadsledningskontoret förutsätter därför att detta utreds vidare inom trafikkontorets uppdrag i samverkan med berörda.

Stadsledningskontoret

Göran Husebye  
Planeringsledare

Jessica Granath  
Avdelningschef

**Utdrag ur protokoll**

Sammanträdesdatum 2015-09-25

Nummer 7/15

§ 185            *Diarienummer 2522/11*

***Mål för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon***

Förslag till beslut enligt trafikkontorets tjänsteutlåtande.  
Bordlagt TN 2015-06-17 § 139

Axel Josefson (M) yrkar bifall till yrkande från (M), (FP) enligt bilaga 1 § 185.

Lena Malm (S) yrkar avslag på yrkandet från (M), (FP) och bifall till kontorets förslag.

Ordföranden ställer proposition på bifall till kontorets förslag respektive bifall till yrkandet från (M), (FP).

Propositionerna besvaras och ordföranden meddelar att nämnden har beslutat att bifalla kontorets förslag

1. anta föreslagna mål för Göteborgs Stads miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon
2. föreslå kommunfullmäktige att fastställa dessa mål
3. föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut med mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborgs Stad (KF dnr 2522/11)
4. föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut om att främja utvecklingen av bilpooler (KF dnr 822/12)
5. föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut att främja introduktion av elfordon i Göteborg (KF dnr 1600/11).

Yttrande (KD) antecknas till protokollet, bilaga 1 § 185.

***Vid protokollet***

Eva Nordqvist

***Justerat***

Henrik Munck  
Axel Josefson

***Rätt utdraget intygar i tjänsten***

Eva Nordqvist



TN 2015-09-25 § 185  
bil 7

Dnr 2522/11

Yrkande (M) och (FP), Yttrande (KD)  
Trafiknämnden 2015-09-25  
Ärende §185

## Yrkande angående Mål för miljöfordonsarbetet

### ÄRENDET

Vi delar förvaltnings syn i stora drag på hur arbetet med öka antalet miljöfordon ska bedrivas. Vi anser dock att Göteborgs kommun ska kunna införa parkeringssubventioner för miljöfordon när det ges lagligt utrymme för detta. Historiskt har detta varit ett mycket framgångsrikt sätt att få fler att välja ett miljöfordon.

### FÖRSLAG TILL BESLUT

Trafiknämnden föreslås besluta:

- Att godkänna tjänsteutlåtandet med följande ändring i stycke 3.6 Inga Parkeringssubventioner till:  
  
3.6 Parkeringssubventioner  
När det finns lagligt stöd ska Göteborgs Stad vara positiva till att införa parkeringssubventioner för miljöfordon



***Tjänsteutlåtande***

Trafiknämnden

2015-06-17

2015-09-25

Diarienummer 2522/11 E-post: ann-marie.ramnero@trafikkontoret.goteborg.se

***Specialist- och sakområden***

Ann-Marie Ramnerö

Telefon 031-368 23 65

**Mål för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon**

---

***Förslag till beslut***

Trafiknämnden föreslås besluta

- att anta föreslagna mål för Göteborgs Stads miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon,
- att föreslå kommunfullmäktige att fastställa dessa mål,
- att föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut med mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborgs Stad (KF dnr 2522/11),
- att föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut om att främja utvecklingen av bilpooler (KF dnr 0822/12), samt
- att föreslå kommunfullmäktige att upphäva tidigare beslut att främja introduktion av elfordon i Göteborg (KF dnr 1600/11).

***Sammanfattning***

Göteborgs Stad har tidigare satt upp flera mål för sitt arbete med att öka andelen miljöanpassade fordon i kommunflottan och stödja introduktionen av elbilar och bilpooler hos företag och allmänhet. Flera mål har 2015 som målför. Trafikkontoret har gått igenom befintliga mål och kan konstatera att nästan alla mål kommer att nås.

Ärendet har fokus på vår egen fordonsflotta och de frågor som hänger samman med den. Stadens arbete för att minska trafikens negativa miljöpåverkan rent generellt och i ett bredare perspektiv ingår inte i ärendet.

En sammanställning av befintliga mål finns i bilaga 1.

Trafikkontoret anser att Göteborgs Stad bör sätta upp nya och fortsatt ambitiösa mål för arbetet med dessa frågor fram till 2020. I detta tjänsteutlåtande föreslås ett samlat måldokument för inköp av fordon och drivmedel samt ett fortsatt stöd till utvecklingen av elfordon och fordonspooler. Vissa mål är nya, men många utgör en fortsättning på de mål som gäller till 2015.

*Förslag till nya mål för Göteborgs Stads fordonsinnehav:*

- 100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Stadens flotta ska vara miljöfordon senast år 2020.
- Kommunflottan ska ha 400 eldrivna fordon (motsvarar 15-20 procent av flottan) senast år 2020.
- Minst hälften av Stadens personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.
- Den genomsnittliga energiförbrukningen hos nya personbilar och lätta lastbilar ska vara minst 25 procent lägre år 2020 än hos 2015 års fordon.

*Förslag till mål för Göteborgs Stads användning av drivmedel (identiska med tidigare fattat beslut):*

- Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.
- Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

*Förslag till krav på kommunala förvaltningar och bolag vid inköp och hyra av fordon:*

- Vid val av personbil ska alltid miljöfordon väljas.
- Vid val av lätt lastbil ska miljöfordon väljas om lämplig modell finns tillgänglig.
- Vid val av tungt fordon som inte används i konkurrensutsatt verksamhet ska miljöfordon väljas om lämplig modell finns tillgänglig.
- Vinterdäck ska vara dubbfria.
- Vid val av personbil och lätt lastbil ska i första hand väljas biogas eller el, i andra hand etanol eller annat förnybart bränsle, i tredje hand elhybridfordon och i sista hand fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle.
- Personbilar får endast vara försedda med dieselmotor om de har teknik som minskar kvävedioxidutsläppen till låga nivåer
- När kraven ovan är uppfyllda ska minst bullrande modell väljas och flerbränslefordon ska köras på det mest miljöanpassade drivmedlet.

*Förslag till strategi för Göteborgs Stads arbete med att stödja fordonspooler:*

- 20 procent av personbilarna i Stadens flotta ska ingå i bilpool.
- Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt.
- Stadens förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer.
- Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal.
- Staden som fastighetsägare och markägare ska prioritera bilpooler vid upplåtelse av parkeringsplatser.

- Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark.

Göteborgs Stad föreslås också fortsätta stödet till en bredare introduktion av eldrivna fordon. Göteborgs Stad behöver samverka med akademi och fordonsbransch för att påskynda den tekniska utvecklingen. Vi bör öka insatserna för att tillgodose behovet av laddning på tomtmark och i garage och anvisa lämpliga ställen för publik laddning. Det finns också möjligheter för Staden att stödja en ökad användning av eldrivna vägfordon i kollektivtrafik, avfallstransporter och vissa godsleveranser.

### ***Ekonomiska konsekvenser***

Jämfört med dagens kostnader för att använda miljöanpassade fordon och drivmedel i Göteborgs Stads flotta innebär de föreslagna nya målen till 2020 ingen förändring. Merkostnaderna för föreslagna mål och krav bedöms uppgå till mellan fem och 20 miljoner kr årligen fram till år 2020, jämfört med om Göteborgs Stad inte hade ställt några miljökrav alls på sina fordon och drivmedelsinköp. Det motsvarar fem-tio procent av Stadens årliga kostnader för fordon och drivmedel. Se bilaga 5.

Merkostnader orsakas främst av att de flesta gas- och eldrivna fordon har lägre restvärde än motsvarande bensin-, etanol och elhybridbilar, och att ett begränsat utbud av lätta lastbilar i vissa segment gör det svårt att hitta miljöbilsvarianter med samma ekonomi som konventionella fordon. Elbilar kräver dessutom investering i laddstolpar och fordonen är än så länge vanligen dyrare i inköp än andra fordon. Tunga miljöfordon är betydligt dyrare i inköp, men där berörs endast ett fåtal av föreslagna krav. Det förnybara bränslet biogas kostar mer än fordonsgas som till hälften är fossilt.

Samtidigt minskar Göteborgs Stad vissa kostnader eftersom el och gas är billigare än andra drivmedel. Att använda fordonspooler ger också ett effektivare fordonsutnyttjande som på sikt sänker Stadens fordonskostnader.

### ***Barnperspektivet***

En mer miljöanpassad fordonsflotta minskar bullerstörningar och utsläpp av luftföroreningar, vilket är gynnsamt för barnperspektivet eftersom barn och unga är särskilt känsliga för sådana störningar. Fler fordonspooler minskar också antalet bilar på vägarna, vilket gynnar stadsutvecklingen och är positivt för unga och kommande generationer som ska växa upp i den framtida staden.

### ***Jämställdhetsperspektivet***

Trafikkontoret har inte funnit några aspekter som påverkar jämställdhetsperspektivet.

### ***Mångfaldsperspektivet***

Fler fordonspooler ökar tillgången till bil även för sådana grupper som inte har råd att äga egen bil eller som valt att avstå från det.

### ***Miljöperspektivet***

Göteborgs Stad äger drygt 2000 fordon och är därmed en stor fordonsägare, men samtidigt utgör de endast en procent av alla registrerade fordon i

kommunen. Miljöeffekten av föreslagna mål blir stor från Stadens flotta men ger ingen märkbar förändring av stadsluften.

De föreslagna målen innebär att klimatpåverkan från Göteborgs Stad personbilar och lätta lastbilar är ungefär hälften så stor som om Staden enbart hade använt konventionella fordon. Biogas- och elfordon, som föreslås utgöra mer än hälften av fordonsflottan, släpper ut mycket små mängder klimatgaser och även små mängder av förbränningspartiklar (gasfordon), respektive inga lokala förbränningspartiklar alls (elfordon). Elbilar bullrar dessutom mindre. Enligt förslaget ska Staden helt avstå från att köpa dieseldrivna personbilar av den typ som släpper ut 5-10 gånger mer kväveoxider än andra fordon, vilket de flesta nya dieslbilar fortfarande gör.

Fordonspooler minskar antalet bilar och effektiviserar bilanvändningen, vilket minskar buller, luftföroreningar, trängsel och olycksrisker.

### ***Omvärldsperspektivet***

Göteborgs Stad är en av landets mest ambitiösa kommuner på fordons- och drivmedelsområdet. Vi brukar rangordnas som en av Sveriges fem bästa miljöbilkommuner av föreningen Gröna Bilister. Staden har en hög andel miljöfordon och miljöanpassade drivmedel. Göteborg har också en hög användning av bilpooler och deltar i olika projekt för att öka användningen av laddbara elfordon.

De kommande åren fokuserar Västra Götalandsregionen på att förstärka och utveckla marknaden för biogas. Många biltillverkare, bland annat Volvo Personvagnar, tar fram nya eldrivna modeller och eldistributörer bygger ut infrastrukturen för laddning i Göteborg och Västsverige. De föreslagna målen ligger väl i linje med vad dessa aktörer gör.

De föreslagna målen syftar också till att Staden ska driva utvecklingen och gå före mot en högre andel miljöanpassade fordon och en bredare användning av fordonspooler.

Stefan Eglinger  
Trafikdirektör

Suzanne Andersson  
Avdelningschef

### ***Bilagor***

Bilaga 1: Genomgång av nu gällande mål för miljöfordon och drivmedelsanvändning

Bilaga 2: Genomgång av nu gällande mål om stöd till bilpoolsutvecklingen

Bilaga 3: Genomgång av nu gällande mål om att stödja introduktionen av elfordon

Bilaga 4: Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpooler

Bilaga 5: Ekonomiska konsekvenser av föreslagna mål och krav

## **Ärendet**

År 2011 fick trafiknämnden i uppdrag av kommunfullmäktige att uppdatera Göteborgs Stads mål för miljöfordon i kommunflottan<sup>1</sup>. Trafikkontoret tog fram ett förslag som antogs av Trafiknämnden under 2012<sup>2</sup> och fastställdes av kommunstyrelsen i januari 2013<sup>3</sup>.

Trafiknämnden tog också fram en strategi för att stödja introduktionen av elfordon<sup>4</sup> och mål för att främja bilpooler<sup>5</sup> som antogs av kommunfullmäktige under 2012. Även dessa ärenden innehåller mål till 2015.

Utvecklingen följs upp av trafikkontoret och rapporteras till trafiknämnden och Stadens samverkansgrupp för miljöfordon<sup>6</sup>.

Eftersom målen löper ut i år är det dags att utvärdera arbetet och ta fram nya mål. Efter samråd med stadsledningskontoret har trafikkontoret beslutat föra samman dessa tidigare separata ärenden till ett enda. Genom att samla ihop målen om Göteborgs Stads arbete med fordon, drivmedel och miljö i ett dokument fås ett tydligare beslutsunderlag som ger bättre genomslag och är enklare att följa upp.

I detta tjänsteutlåtande presenteras förslag till hur Göteborgs Stad ska fortsätta arbetet kring fordon, fordonspooler och drivmedel. Ärendet har fokus på vår egen fordonsflotta och de frågor som hänger samman med den. Stadens arbete för att minska trafikens negativa miljöpåverkan rent generellt och i ett bredare perspektiv ingår inte i ärendet. I bilagor redovisas de nu gällande målen, vad Staden gjort för att nå dessa mål och hur utvecklingen sett ut de senaste åren.

## **Bakgrund**

Detta ärende behandlar Göteborgs Stads användning av fordon och drivmedel samt stöd till en utveckling av bilpooler och elfordon. Det finns ett antal näraliggande beslut som inte behandlas här, men som hör samman.

Trafiknämnden har nyligen antagit en uppdatering av Göteborgs Stads miljömässiga och sociala krav på drivmedel<sup>7</sup> som ska fastställas av kommunstyrelsen.

---

<sup>1</sup> Dnr 0408/07, beslutat 2011-05-12

<sup>2</sup> ”Mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborgs Stad”, dnr 2522/11, beslutat 2012-05-02

<sup>3</sup> Dnr 0822/12, beslutat 2013-01-31

<sup>4</sup> ”Strategi för att stödja introduktion av elfordon i Göteborg”, dnr 1600/11, beslutat 2012-02-23

<sup>5</sup> ”Mål och inriktning för att främja utveckling av bilpool i Göteborg”, dnr 1314/11, beslutat 2012-05-31

<sup>6</sup> Samverkansgruppen för miljöfordon består av representanter för trafikkontoret, miljöförvaltningen, Gatubolaget, Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, BRG och Renova.

<sup>7</sup> ”Förslag till uppdaterade riktlinjer för miljömässiga och sociala krav på drivmedel”,

Kommunfullmäktige har sedan tidigare antagit trafiksäkerhetskrav på Göteborgs Stads bilar<sup>8</sup>. De behöver inte uppdateras i dagsläget.

Kommunfullmäktige har tidigare beslutat om definitioner av miljöfordon. Dessa behöver uppdateras och kommer att presenteras som ett separat ärende.

Målen som föreslås i detta ärende ligger i linje med Göteborgs Stads prioriterade budgetmål om att minska biltrafiken och utsläppen av klimatgaser, åtgärdsprogrammet mot buller, det klimatstrategiska programmet och miljöprogrammet. Det är också utformat för att stödja Stadens policy för anställdas resor i tjänsten.

Kommunfullmäktiges nu gällande mål för fordon, bilpooler och drivmedel som gäller fram till 2015 har haft stor betydelse för kommunens interna miljöarbete. Alla mål kommer inte att nås men målen är tuffa och Göteborgs Stad har med några få undantag kommit så långt som varit möjligt.

I bilaga 1 och 2 redovisas nu gällande mål och om de kommer att nås. Här är en sammanfattning av målen till 2015:

- 95 % miljöfordon i kommunflottan. Målet nås inte (sannolikt nås 92-93 %).
- Minst 100 elfordon. Målet är uppnått.
- 25 % energieffektivare fordon. Målet nås troligen.
- 30 % mindre fossildrivmedel ska tankas vid pump och 20 % mindre ska levereras till depå. Målen är uppnådda.
- 90 % av anställdas tjänsteresor ska utföras med bilpool. Målet orealistiskt (16 % år 2013).
- 20 000 personer ska nyttja bilpool i Göteborgs kommun. Målet nås troligen.
- 40 % av invånarna ska ha tillgång till bilpool. Målet nås troligen.
- 80 % av invånarna ska ha kännedom om bilpool. Målet nås troligen.

Fullmäktige har också kopplat ett antal miljökrav till målen. Kraven har väglett förvaltningar och bolag vid val av fordonsteknik. Kraven har i stort sett följts även om det finns avvikelser när anställda låter bli att följa riktlinjerna.

---

dnr 2522/11, antaget 2014-11-26.

<sup>8</sup> ”Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon, dnr 1784/11, beslutade 2012-09-06

## ***Trafikkontorets synpunkter***

Trafikkontoret anser att det är angeläget att sätta nya mål med tillhörande miljökrav så att Göteborgs Stad fortsätter miljöanpassa sina fordon och transporter. Några av dagens mål gäller för den generella utvecklingen av bilpooler. Där har Göteborgs Stad inte full rådighet och måluppfyllelse har inte varit möjlig att påverka. Den typen av mål föreslås inte denna gång. Vi föreslår också färre mål och krav för att underlätta uppföljning.

Målen föreslås gälla till år 2020. Göteborg firar 400-årsjubileum år 2021. Nya mål inför jubileumsåret kan utgöra en symbol för att Göteborgs Stad ser hållbara transporter som en viktig del av Stadens historia och framtida utveckling.

I följande avsnitt redovisas trafikkontorets förslag till nya mål och tillhörande miljökrav.

### **1. Förslag till nya mål för andelen miljöfordon, krav på fordon och användning av drivmedel**

Mål och krav på Göteborgs Stads fordonsflotta. Målen gäller som genomsnitt för Göteborgs Stad medan krav och prioriteringar gäller för respektive kommunal förvaltning och helägt bolag.

#### *1.1 Mål för andelen miljöfordon*

- 100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Göteborgs Stads flotta ska vara miljöfordon senast 2020.

Idag är 96 procent av personbilarna miljöbilar. Om det föreslagna målet ska nås behöver alla personbilar i kommunflotta vara miljöbilar i fortsättningen när de byts ut. Bland personbilar finns miljöbilmodeller tillgängliga i alla storleksklasser och användningsområden. Där finns ingen anledning att ha ett lägre mål än 100 procent.

Idag är 82 procent av de lätta lastbilarna miljöbilar. Bland lätta lastbilar är tillgången på gasdrivna modeller osäker de närmaste åren och det är därför inte rimligt att ha så mycket högre ambition än ungefär dagens nivå. Därför föreslås som mål att andelen miljöfordon bland Göteborgs Stads lätta lastbilar ska vara 85 procent.

#### *1.2 Mål för antal elbilar*

- Antalet eldrivna personbilar och lätta lastbilar i kommunflottan ska öka med ungefär 50 fordon årligen och målsättningen är att ha 400 elfordon år 2020, vilket motsvarar 15-20 procent av flottan.

Idag har Göteborgs Stad c:a 150 elbilar. Målsättningen ska visa att Staden fortsätter satsa på elektrifierade transporter. Vi vill öka antalet elfordon i en ambitiös men rimlig takt med tanke på kostnad och fordonsutbud.

De flesta av dagens elfordon dras med betydande merkostnader och därför bedömer vi inte att det är ekonomiskt försvarbart med ett mål om alltför högt innehav av elbilar. Det tillkommer dessutom ofta en betydande engångskostnad för att installera laddning. Målsättningen är att Göteborgs Stad har 400 elbilar som ett symboliskt tal inför fyrahundraårsjubiléet år 2021.

En förutsättning är att elfordon och laddinstallationer inte har mycket högre merkostnader än andra miljöfordon, och att det finns förvaltningar och bolag som är villiga att ta merkostnaden. Det finns tecken på att priserna på elbilar kan sjunka framöver, vilket gör att målet bedöms vara möjligt att nå utan alltför stora merkostnader.

### *1.3 Mål för andelen gasdrivna fordon*

- Minst hälften av Göteborgs Stads personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.

Idag är 51 procent av fordonen gasdrivna och andelen har länge varit stabil. Men under 2014 sjönk andelen nyköpta gasfordon från 50 till 40 procent. Målet syftar till att upprätthålla satsningen på biogas som ett lokalt och förnybart drivmedel.

### *1.4 Mål för fordonens energiförbrukning*

- Den genomsnittliga energiförbrukningen hos de personbilar och lätta lastbilar som köps in eller hyrs av Göteborgs Stad år 2020 ska vara minst 25 procent lägre än 2015 års fordon.

Målet syftar till att uppmuntra inköpare att välja energieffektiv teknik och ta tillvara det utbud av snålare fordon som förväntas komma som en effekt av EU-krav. Om fordonsinköpare konsekvent väljer snåla modeller kan målet nås. Det är en fortsättning på dagens mål som inneburit att nyinköpta fordon blivit ungefär 5 procent snålare varje från år 2010.

### *1.5 Mål för användning av drivmedel som tankas vid pump*

- Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som tankas från pump ska ha minskat med 30 procent fram till 2015 och ha minskat med 90 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå. Målet för 2015 är uppnått. Målet för 2020 är redan beslutat och vi föreslår ingen förändring.

### *1.6 Mål för användning av drivmedel som levereras till depå*

- Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.



I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 20 procent fram till 2015 och ha minskat med 50 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå. Målet för både 2015 och 2020 är uppnått för närvarande. Detta kan dock ändra sig beroende på kommunala bolags verksamhet. Målet för 2020 är redan beslutat och vi föreslår ingen förändring.

#### *1.7 Krav vid val av fordon*

- Personbil ska vara miljöfordon.
- Lätt lastbil ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell att tillgå.
- Tunga fordon ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell. Kravet gäller enbart fordon som används i verksamhet som inte är konkurrensutsatt.
- Vinterdäck ska vara dubbfria

Som definition av miljöfordon gäller kommunfullmäktiges beslut.

Observera att kommunfullmäktige även har beslutat trafiksäkerhetskrav som gäller vid inköp av fordon till kommunflottan<sup>9</sup>.

#### *1.8 Prioritering av bränsle vid val av personbil och lätt lastbil*

1. Välj i första hand biogasfordon, elfordon eller laddhybridfordon.<sup>10</sup>
2. Välj i andra hand etanolfordon eller annat förnybart drivet fordon.
3. Välj i tredje hand elhybridfordon.
4. Välj i sista hand annat fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle.

Välj energieffektiva modeller i respektive kategori.

Valet av fordon ska göras med hänsyn till funktion och ekonomi.

Prioriteringen ovan är en rekommendation och varje inköpare och avropare får själv göra en avvägning av praktiska, ekonomiska och miljömässiga förhållanden.

---

<sup>9</sup> ”Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon, dnr 1784/11, beslutade 2012-09-06

<sup>10</sup> Laddhybridfordon ska endast väljas om de till helt övervägande del kommer att kunna köras på el.

### 1.9 Krav på dieselmotor till personbil och lätt lastbil

- **Personbil** får väljas med dieselmotor endast om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>11</sup>
- **Lätt lastbil** får väljas med dieselmotor om det inte finns andra motoralternativ för det aktuella behovet, eller om dieselmotorn har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>12</sup>
- **Laddhybridbil** får väljas med dieselmotor om den till helt övervägande del kommer att köras på el, eller om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>13</sup>

### 1.10 Bullerkrav för personbilar och lätta lastbilar

- När val av miljöfordon och bränsle är gjorda enligt ovan ska den minst bullrande modellen väljas.
- Vid inköp av däck ska väljas sådana som har bra våtgrepp, lågt rullmotstånd och lågt buller.

I nu gällande mål från 2012 finns inga krav på att sänka bullret från Göteborgs Stads fordon. Buller är ett stort miljöproblem och det är viktigt att Göteborgs Stad bidrar till att sänka bullret från vägtrafiken. Här föreslås krav som innebär att Staden ska välja lågbullrande fordon och däck. Miljöförvaltningen, Gatubolaget och trafikkontoret har redan inlett ett arbete för att ställa denna typ av krav i ramavtal.

### 1.11 Drivmedelsanvändning

- Den el och fordonsgas som används i Göteborgs Stads flotta ska vara förnybar.
- Flerbränslefordon ska till helt övervägande del köras på det miljöanpassade alternativet.
- Laddhybridfordon ska till helt övervägande del köras på el.

I nu gällande mål från 2012 beslutades att Göteborgs Stads flotta av elfordon ska laddas med el från förnybara källor och att fordonsgasen ska

---

<sup>11</sup> För att dieselmotorer i lätta fordon inte ska släppa ut mer kväveoxider i verklig drift än andra fordon krävs sannolikt att de uppfyller EU:s kommande krav på kväveoxidutsläpp vid kallstart (-7 grader C) i så kallat Type06-prov eller motsvarande, samt kommande krav på övervakning av bilars utsläpp i verklig trafik (RDE, Real world driving emissions) där det finns så kallade ”not to exceed”-gränsvärden eller motsvarande. Det är osäkert när denna teknik införs, men eventuellt 2017-2018. Vid osäkerhet, rådfråga trafikkontoret.

<sup>12</sup> För dieselkrav, se föregående not.

<sup>13</sup> För dieselkrav, se föregående not.

vara förnybar. Det kravet föreslås ligga fast. Det uppfylls genom att teckna avtal om förnybar el och gas i upphandlingar och så har skett vid senaste upphandling.

Det är också en självklarhet att flerbränslefordon ska tankas med miljöbränsle och att laddbara bilar ska köras så mycket som möjligt på el.

## **2. Förslag till strategi för att stödja fordonspooler**

Bilpooler erbjuder miljöanpassade, trafiksäkra och flexibla bilresor och de bidrar till att minska antalet bilar i stadsmiljön. Med bilpool menas här att ett företag eller organisation erbjuder publika poolbilar som är placerade nära användarna och är tillgängliga för en större grupp användare genom ett öppet bokningssystem där bil kan bokas med kort varsel för enstaka resor.

Målen från 2012 om att främja utvecklingen av bilpooler syftade i första hand till att öka användningen av poolbilar hos företag och allmänhet. Utvecklingen av bilpooler har varit mycket positiv. Kännedomen om bilpooler har ökat, utbudet är bredare och marknaden är etablerad på allvar. Genom att fortsätta stödja bilpooler kan Göteborgs Stad bidra till att denna positiva utveckling fortsätter.

En åtgärd är att prioritera bilpooler vid beräkning av parkeringstal och upplåtelse av parkeringsytor. I bilaga 4 finns en lista med kvalitetskrav som kan användas i sådana sammanhang. Den är framtagen av trafikkontoret i ett tidigare ärende och har antagits av kommunfullmäktige<sup>14</sup>. Listan föreslås fortsätta gälla tills vidare. Om det i framtiden skulle beslutas nationella riktlinjer eller krav på bilpooler bör Göteborgs Stad övergå till att tillämpa nationella krav.

Målen från 2012 och utfallet av gjorda insatser redovisas i bilaga 2. Det nuvarande beslutet innehåller vissa mål om den allmänna utvecklingen av bilpooler. Målen täckte ett bredare område än vad Göteborgs Stad har rådighet över och de har varit svåra att påverka och följa upp.

Nedan presenteras trafikkontorets förslag till nya mål för att främja utvecklingen av fordonspooler. Målen omfattar enbart åtgärder som Göteborgs Stad har full rådighet över och de breddar begreppet från bilpool till fordonspool för att även inkludera cyklar och lastcyklar. Målen innebär att Göteborgs Stad ska fortsätta öka användningen av fordonspooler i sin egen verksamhet och stödja en fortsatt gynnsam utveckling av fordonspooler i Staden.

### *2.1 Fordonspooler i Göteborgs Stads flotta*

- 20 procent av personbilarna i Göteborgs Stads flotta ska ingå i bilpool.

---

<sup>14</sup> ”Mål och inriktning för att främja utveckling av bilpool i Göteborg”, dnr 1314/11, beslutat 2012-05-31

- Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt för att stödja ett miljöanpassat resande i tjänsten.

Målet från 2012 innebär att 90 procent av tjänsteresorna med bil ska göras i bilpoolsbilar år 2015. Målet baserades på en felaktig uppgift om tjänsteresandet och är orealistiskt. De allra flesta lätta lastbilar används till verkstad, renhållning eller varutransport och sådana fordon kan inte ingå i pooler där vem som helst får boka. Många personbilar i t.ex. hemtjänst, hemsjukvård och socialtjänst är heller inte lämpliga för öppen bokning. De används effektivt i verksamheterna, ofta av flera förare, men till specifika ändamål och lämpar sig inte som bilpoolsbil.

Bilar som lämpar sig bättre att ingå i en öppen pool är ”kontorsbilar” för tjänsteresor till möten och liknande. De kan tillhandahållas i en fordonspool som kan bokas av många. De kan också ingå som en del av bredare fordonspooler med cyklar, eldrivna fyrhjulingar med mera. Ny teknik med elcyklar gör det möjligt att oftare cykla även när resenären har viss utrustning genom att använda lastcyklar.

Dessa mål handlar om hur Göteborgs Stad hanterar sina fordon. Det finns också en övergripande policy för resor i tjänsten<sup>15</sup>. Där regleras bland annat hur anställda ska välja färdmedel.

## 2.2 Främja publika fordonspooler

- Göteborgs Stads förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer.

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska främja bilpooler som är öppna för allmänheten. Det görs genom att Stadens verksamheter ibland använder kommersiella bilpooler till tjänsteresor. Detta mål föreslås fortsatt gälla, men utvidgas till att omfatta fordonspooler för att tydliggöra att även cyklar och lastcyklar kan ingå i pooler. Idag använder ett tjugotal förvaltningar och bolag bilar från kommersiell bilpool som komplement till Stadens egna fordon. Bilpoolsföretag kan då sätta ut fler fordon på lämpliga platser i Staden och dessa fordon utnyttjas av många andra användare.

Göteborgs Stad bör också fortsätta arbetet främja fordonspooler genom att samverka med olika bilpoolsaktörer och stödja en effektivare användning av fordon.

---

<sup>15</sup> Resepolicyn håller för närvarande på att uppdateras. Stadsledningskontorets diariernr är 0875/14.

### 2.3 Lägre parkeringstal med bilpooler

- Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal.

Målet från 2012 är att bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal. Denna ambition är fortsatt aktuell och så görs också i stadsplaneringen.

### 2.4 Prioritera bilpoolsparkering

- Göteborgs Stad som fastighetsägare och markägare ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska prioritera bilpooler vid fördelning av viss parkering. Så görs idag och målet är fortsatt aktuellt.

Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatumark. Däremot kan exempelvis Parkeringsbolaget, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtiden-koncernen hjälpa bilpoolsaktörer att få tillgång till lämplig parkering på tomtmark och i garage. Det är angeläget att så sker även i fortsättningen. Det måste då hanteras enligt gängse kommersiella villkor för att tillgodose krav på likabehandling enligt kommunallagen.

### 2.5 Initiera regeländringar

- Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark.

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska verka för ändrad lagstiftning så att bilpoolsbilar kan ges reserverade parkeringsplats på gatumark, något som inte är tillåtet enligt trafikförordningen. Staden har framfört sådana synpunkter till regeringen men reglerna medger ännu inte detta, så frågan är fortsatt aktuell.

## **3. Förslag till prioriterade aktiviteter för att stödja en fortsatt introduktion av elfordon**

Den nuvarande strategin för stöd till elfordon är i stora delar aktuell, men vissa delar behöver uppdateras. Här presenteras en uppdaterad genomgång över vad Göteborgs Stad bör prioritera fram till år 2020 för att stödja en bredare introduktion av eldrivna fordon.

### 3.1 Samverkan och uppmuntran

Göteborgs Stads bolag och förvaltningar ska samverka internt och med akademi, fordonstillverkare, konsultbransch, forskningsorgan och

energibolag för att stödja elfordonsmarknaden. Information och vägledning för fordonsanvändare är också viktig. Staden ska erbjuda en testarena och samverka med etablerade aktörer i projekt som har potential att skalas upp och kommersialiseras. Efterkonverteringar och särlösningar är dock inte lämpliga att stödja med offentliga medel. Utvecklingen av tunga eldrivna fordon i kollektivtrafik, renhållning och godsleveranser är särskilt angelägen och där har kommunala och regionala aktörer stor betydelse.

Bränsleceller förutspås kunna ersätta batterier i en del av framtidens eldrivna fordon. Det kräver infrastruktur för exempelvis vätgas. Induktionsladdning och elvägar är andra intressanta utvecklingsspår där man förser elfordon med ström kontinuerligt. Göteborgs Stad bör bevaka utvecklingen och medverka i sådana utvecklingsprojekt enligt samma kriterier som ovan.

### *3.2 Laddning*

Antalet elbilar mer än fördubblas varje år och behovet av laddning växer. Det är dock inte publik laddning som är mest efterfrågat utan möjligheten att ladda där bilen står länge, exempelvis vid hemmet och arbetet.

Inom Göteborgs Stad har Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtidenkoncernen ett ansvar för att erbjuda attraktiva lösningar för bilägarna. Inom ramen för respektive bolags kommersiella verksamhet behöver man göra investeringsplaner och strategier för att möta det växande behovet av laddning. Det kan handla om att erbjuda betallösningar som möjliggör för intresserade fordonsägare att välja elfordon, exempelvis genom att erbjuda förhöjd månadshyra för parkering under en längre period snarare än att kräva betalt direkt vid investeringstillfället. Man kan också behöva bygga fler laddpunkter i ett urval parkeringsytor för att kunna erbjuda laddning till nya kunder.

I takt med ökande antal elbilar ökar också behovet av publik laddning. Flera kommersiella aktörer etablerar laddning i Göteborg. Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta sådana aktiviteter genom att upplåta lämplig mark och erbjuda likvärdiga villkor inom ramen för kommunallagens bestämmelser.

På gatumark ska Göteborgs Stad vara mycket restriktiv med att etablera laddning. På gatumark ska många behov jämkas samman och ytorna används till många varierande ändamål. Investeringar i laddinfrastruktur innebär att platsen under lång tid kommer användas till parkering där bilar laddas. Det är bättre att hänvisa sådana behov till tomtmark, garage, bensinstationer, köpcentra och liknande.

Vid pendelparkeringar är det inte motiverat att satsa offentliga medel på laddning fram till 2020. Eftersom bilägare normalt kör en kortare sträcka till pendelparkeringen så har bilen stor kapacitet kvar även om den inte laddas.

Det är bättre att kommunala investeringar i laddinfrastruktur täcker andra behov.

### *3.3 Upphandling*

Göteborgs Stad ska bevaka möjligheter att ställa krav på eldrift i exempelvis upphandlingar av färdtjänst och vissa transporter. I dagsläget är utbudet av lämpliga fordon litet men utbudet ökar och det bör vara möjligt om några år att kräva en viss andel eldrift inom vissa upphandlade tjänster.

### *3.4 Kollektivtrafik*

Göteborg deltar i flera projekt för att testa eldrivna bussar. Göteborgs Stad ska fortsätta samverka med Västtrafik, bussbolag, energibolag och fordonstillverkare för att öka användningen av eldrivna bussar i kollektivtrafiken.

### *3.5 Nybyggnation*

Parkeringshus, garage och tomtmark där bilar står uppställda länge, exempelvis nattetid, är exempel på ytor där elfordon oftast kommer att laddas. Göteborgs Stad behöver utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-tytor. Det är mycket dyrare att installera sådan utrustning i efterhand och det är önskvärt att fastighetsägare och byggbolag förbereder laddning i byggskedet. Eventuella krav eller riktlinjer behöver inte innebära att laddutrustning måste anslutas utan endast förberedelser med rördragningar och liknande som kräver små extra kostnader. Riktlinjer saknas idag och det behovet ökar i takt med att det förbereds många byggprojekt i centrala delar av staden.

### *3.6 Inga parkeringssubventioner*

Göteborgs Stad ska inte erbjuda billig eller gratis parkering till användare av elbilar. Billig parkering ökar bilåkandet och konkurrerar med målen om att öka gång, cykel och kollektivtrafik, och att biltrafiken ska minska. Erfarenheter från tidigare miljöbilsparkering i Göteborg visar också att man får problem med parkeringstillgången i takt med att antalet gratisparkerare ökar.

Det är dessutom sannolikt förbjudet att erbjuda parkeringssubventioner till en viss fordonskategori. Enligt en dom i högsta förvaltningsdomstolen var exempelvis ett undantag från parkeringsavgift i Region Gotland olaglig och ska upphävas.

## Bilaga 1 till ärende Mål för miljöfordon mm

### Genomgång av nu gällande mål till 2015 för miljöfordon och drivmedelsanvändning

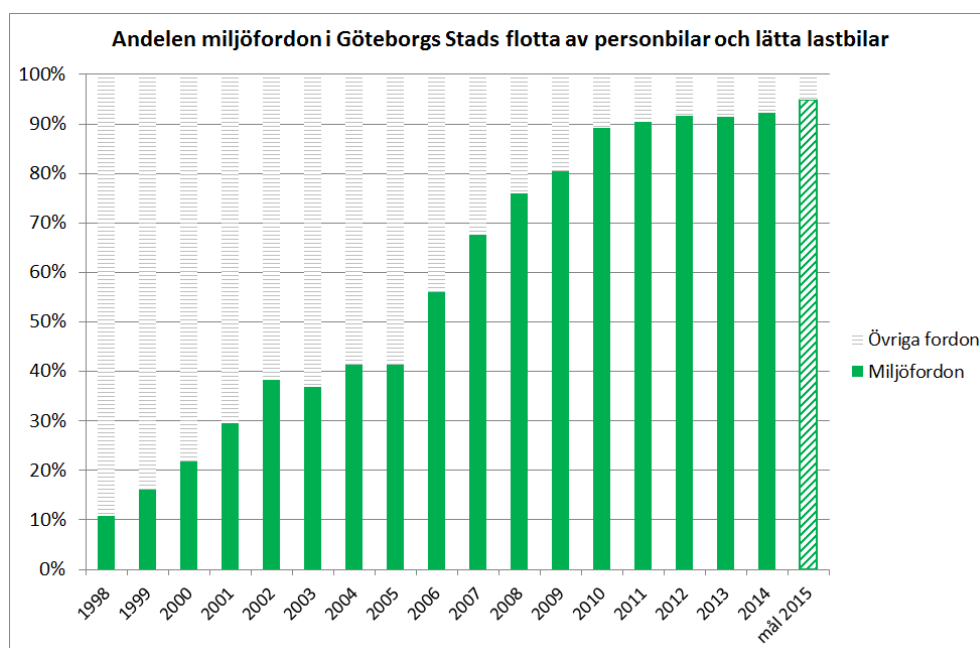
I denna bilaga beskrivs Göteborgs Stads användning av miljöfordon och drivmedel enligt kommunfullmäktiges nuvarande ”Mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborgs Stad”<sup>16</sup> från 2013.

De flesta mål utgår från 2010 och ska uppnås år 2015. Genomgången nedan visar att de flesta mål kommer att nås.

#### 95 procent miljöfordon

Dagens mål är att Göteborgs Stads flotta av personbilar och lätta lastbilar ska bestå av 95 procent miljöfordon år 2015.

Målet är ambitiöst men kommer troligen inte nås. I december 2014 var andelen 92 procent i Göteborgs Stads flotta. Anledningen till att målet inte nås är främst att det inte finns tillräckligt utbud av miljöfordon när man byter lätta lastbilar. Ibland måste man välja diesel- eller bensinfordon. I enstaka fall köps dessutom personbilar som inte är miljöfordon, men där finns alltid miljöanpassade modeller att tillgå. Det handlar om 5-10 bilar årligen. I dessa fall får man konstatera att nuvarande mål är satt på Göteborgs Stad-nivå och behöver formellt inte tillämpas i den enskilda organisationen.



#### Minst 100 elfordon

<sup>16</sup> ”Mål för miljöfordon och drivmedel i Göteborgs Stad”, dnr 2522/11, beslutat 2012-05-02



Dagens mål är att ha minst 100 eldrivna fordon i kommunflottan år 2015. Det är också ett krav att den el som köps ska ha förnybart ursprung.

Målet om antal elbilar är uppfyllt. Göteborgs Stad hade ungefär 150 elbilar i början av 2015. Se tabell.

	2011	2012	2013	2014
Antal elbilar och laddhybrider i kommunflottan (personbil och lätt lastbil)	< 5	31	125	153

Kravet på förnybar el är också uppfyllt i princip. Göteborgs Stads har tecknat ramavtal om elleveranser där man kräver förnybar el. Det är inte alltid möjligt att få förnybar el där fordonen laddas, exempelvis vid publika laddpunkter, men där har Göteborgs Stad ingen rådighet.

Kravet på förnybar el är också uppfyllt i princip. Göteborgs Stads har tecknat ramavtal om elleveranser där man kräver förnybar el. Det är inte alltid möjligt att få förnybar el där fordonen laddas, exempelvis vid publika laddpunkter, men där har Göteborgs Stad ingen rådighet.

#### *25 procent energieffektivare fordon*

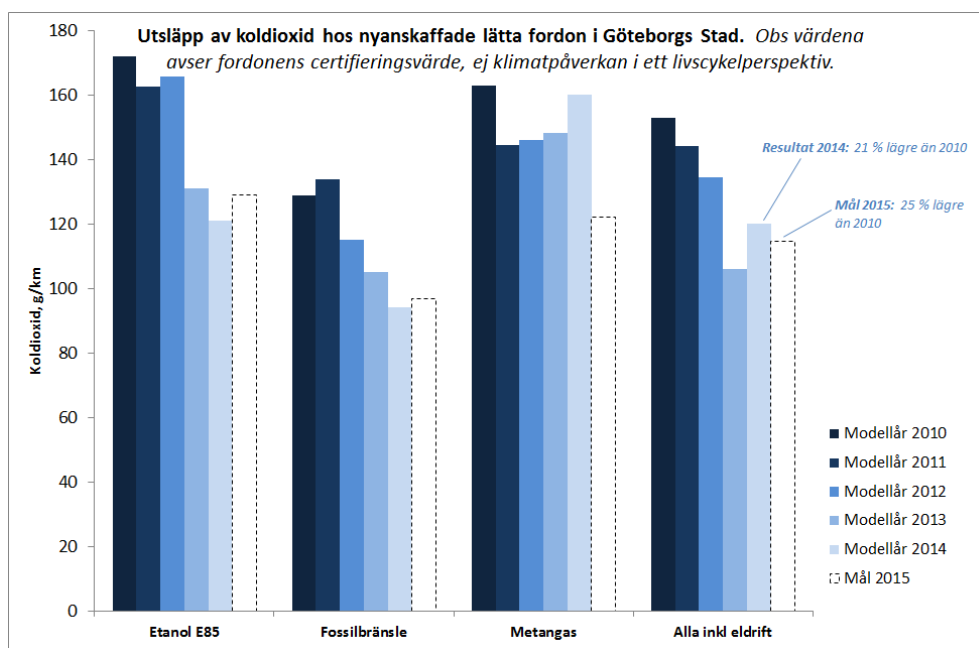
Dagens mål är att medelvärdet av deklarerat utsläpp av koldioxid hos nyinköpta personbilar och lätta lastbilar ska minska med 25 procent från år 2010 till 2015. Målet gäller separat för fossilbränsle, gas och etanol. Koldioxidvärdet är ett mått på fordonets bränsleförbrukning och därmed energiåtgång.

Målet kommer troligen att nås om man räknar medelvärdet för alla fordonstyper, förutsatt att inköpare fortsätter välja snåla modeller även under 2015.

År 2013 var medelvärdet av utsläpp från det årets inköp av lätta fordon c:a 30 procent lägre än 2010. År 2014 var medelvärdet 20 procent lägre. Se figur.

Variationer mellan åren beror på vilka fordonstyper som köps mest. År 2013 köptes väldigt många elbilar vilket gav lägre medelvärde än 2014, då antalet nya elbilar var lägre.

Alla fordon har blivit energieffektivare under perioden utom gasfordon. Deras utsläpp kommer troligen inte minska särskilt mycket. Det beror på att Göteborgs Stad numera köper färre gasdrivna personbilar och en större andel gasdrivna lätta lastbilar. Lastbilar är större och tyngre och konsumerar betydligt mer drivmedel, vilket drar upp medelvärdet.



### Dieseldrift

Enligt nu gällande beslut ska nya personbilar inte ha dieselmotor. Lätta lastbilar får ha dieselmotorer endast om det saknas lämpliga alternativ. Kravet motiveras av att dieslbilar släpper ut mycket mer kväveoxider än andra fordon. Eftersom vi har problem med miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i utomhusluft bör inte Göteborgs Stad själv köpa sådana motorer när det går att undvika.

Kravet har följts med några få undantag. Fyra dieseldrivna personbilar köptes in under 2013 och fem stycken år 2014. I alla dessa fall hade det varit möjligt att undvika dieseldrivna modeller. De dieseldrivna personbilar som köptes under 2014 ägs av Gatubolaget och där känner man till kraven. I dessa fall måste det rimligen handla om att inköpare och hyrestagare (flera förvaltningar och bolag) valt att bortse från Göteborgs Stads beslut.

### Övriga miljökrav på fordon

Fullmäktiges beslut innehåller också rekommendationer om att gasdrift ska väljas i första hand, el i andra hand, etanol i tredje hand och därefter annat drivmedel.

Generellt har rekommendationerna följts. En mycket stor del av senare års inköp är gas- och etanolfordon, elhybrider och elfordon. Många är gasdrivna. På senare år har dock inköparna inte prioriterat gas i lika hög utsträckning som tidigare. Andelen inköpta gasfordon har sjunkit från 50 procent år 2013 till 39 procent år 2014.

Det finns också krav på att förnybar gas ska väljas som drivmedel. I Göteborgs Stads nu gällande ramavtal krävs förnybar gas och kravet är

uppfyllt. Det finns också formuleringar om att välja energieffektiv teknik. Detta görs generellt vid inköp av nya fordon.

#### *Kommunens innehav av fordon som hyrs ut till andra organisationer*

Merparten av Göteborgs Stads personbilar och lätta lastbilar som används i kommunala förvaltningar och bolag ägs av Gatubolaget som hyr ut dem. Gatubolaget hyr också ut fordon till andra organisationer än Göteborgs Stad. I dagsläget hyr man ut drygt 300 fordon till sådana kunder.

Ett femtiotal av de fordon som Gatubolaget köpte under 2014 hyr man ut till andra än Göteborgs Stad. Tre lätta lastbilar och två personbilar var inte miljöfordon, vilket ger en miljöfordonsandel på 90 procent. Sju personbilar var dieseldrivna och två uppfyllde inte trafiksäkerhetskraven. Detta är en avvikelse från Stadens krav. Fullmäktiges beslut bör följas av alla kommunala bolag oavsett vem som hyr dem. Även om fordonen hyrs ut till extern organisation bör de fordon som Göteborgs Stad erbjuder uppfylla våra egna krav på miljöanpassning och trafiksäkerhet.

#### *Tunga fordon*

Dagens krav för tunga fordon säger att verksamheter som inte är konkurrensutsatta ska välja miljöfordon om det finns funktionella alternativ. Metandieselteknik ska väljas i första hand.

Sedan 2013, när kravet infördes, har sexton tunga fordon köpts in till icke konkurrensutsatt verksamhet. Tolv är dieseldrivna och fyra gasdrivna. Alla utom en är av en typ som inte finns i metandieselutförande så det kravet har inte kunnat följas. Det har dock inte varit möjligt att undersöka om något av de dieseldrivna fordon som köpts in hade kunnat väljas med gasdrift.

#### *Minska användningen av fossila drivmedel*

Målet för Göteborgs Stads användning av drivmedel som tankas vid pump är att användningen av fossila drivmedel ska minska med 30 procent till 2015 jämfört med 2010 års nivå. Till 2020 ska användningen minska med 90 procent.

Målet till 2015 kommer att nås. Redan 2014 hade användningen av fossila drivmedel minskat med 30 procent och minskningen fortsätter under 2105.

Minskningen beror på att Göteborgs Stad har tecknat avtal om förnybar gas samtidigt som drivmedelsleverantörerna på senare år börjat sälja dieselbränslen som till allt högre andel tillverkas från förnybar råvara, så kallad HVO. Numera innehåller vanlig diesel 10-30 procent förnybar komponent.

	2010	2011	2012	2013	2014	mål 2015
Andel förnybar energi	31%	33%	35%	44%	50%	<i>Inga mål</i>
Energianvändning jmf 2010	-	-3%	-5%	-3%	-3%	<i>Inga mål</i>
Växthusgaser jmf 2010	-	-4%	-9%	-17%	-22%	<i>Inga mål</i>
Fossil energi jmf 2010	-	-6%	-10%	-20%	-30%	-30%

Det finns också mål om drivmedel till depå. Depålevererade drivmedel är sådana som används till tunga fordon och arbetsmaskiner hos exempelvis Park- och naturförvaltningen och Göteborgs Hamn. Målet är att minska användningen av fossila drivmedel med 20 procent till 2015 och 50 procent till 2020, jämfört med 2010 års nivå.

Dessa mål är redan uppnådda. Användningen har minskat med hela 87 procent. Det beror dock till viss del på att Göteborgs Hamn har avvecklat sina terminalbolag och även på att det kommunalägda Göteborgs Buss har minskat sin verksamhet som ett resultat av nya upphandlingar. Därför har mängden drivmedel som används av kommunalägda bolag minskat kraftigt. Målet har delvis mist sin funktion

## Bilaga 2 till ärende Mål för miljöfordon mm

### Genomgång av nu gällande mål till 2015 om stöd till bilpoolsutvecklingen

I denna bilaga beskrivs Göteborgs Stads mål från 2012 för att stödja bilpoolsutvecklingen<sup>17</sup>. I bilaga 4 finns en lista med kvalitetskrav som Göteborgs Stad ställer på bilpooler vid tilldelning av parkeringsplatser med mera.

Målen ska uppfyllas senast 2015 och är satta både internt för Göteborgs Stad och externt för innevånare och kommersiella aktörer. Genomgången nedan visar att de flesta mål kommer att uppfyllas, men ett mål var orealistiskt.

#### *Interna mål för Göteborgs Stads tjänsteresor med bilpool*

##### *90 procent bilpoolsresor*

Målet är att minst 90 procent av körsträckorna för tjänsteresor med bil inom kommunala förvaltningar och bolag ska ske med bilpoolsbil år 2015.

Många av Göteborgs Stads fordon används av flera förare och är i den meningen delade. Men de är inte lämpliga att ha i öppna bilpooler med ett särskilt bokningssystem. Det blir bara onödiga kostnader. Bilar i exempelvis hemtjänst, parkförvaltning och service bokas inte från gång till gång utan ingår i reguljär verksamhet.

Bilpoolsbilar används i kommunal verksamhet till tjänsteresor av personal som inte använder bil regelmässigt. Det kan handla om stora grupper tjänstemän, handläggare, inspektörer och liknande. Men de reser inte varje dag och därför kan samma bil delas av många användare. Då är det lämpligt att erbjuda en öppen och bokningsbar poolbil.

År 2013 gjordes uppskattningsvis sexton procent av resorna med bilpoolsbilar och siffran ligger antagligen på samma nivå även 2014-2015. Målet kommer alltså definitivt inte att nås.

Målsättningen om 90 procent poolbilsresor var orealistisk. Gatubolaget bedömer att högst 400 av Göteborgs Stads 2.300 fordon bör ingå i egentliga bilpooler, vilket motsvarar sjutton procent av Stadens lätta fordon. Det betyder att Staden nått upp till ungefär den nivå som är rimlig.

Gatubolaget installerar för närvarande ny bilpoolsutrustning för att förenkla hantering, kunna debitera körsträckor med mera. Det kommer att effektivisera bilanvändandet ytterligare, men Göteborgs Stad kommer ändå uppskattningsvis att utföra maximalt 20 procent av resorna med kommunens fordon i egentliga poolbilar.

---

<sup>17</sup> ”Mål och inriktning för att främja utveckling av bilpool i Göteborg”, dnr 1314/11, beslutat 2012-05-31

Trafikkontoret anser inte att det behövs något nytt mål om procenttal för hur många resor som utförs med poolbil. I de nya kraven föreslås istället ett allmänt krav på att alla fordon som är lämpliga ska ingå bilpooler.

#### *Prioritera bilpoolsparkering*

Målet är att Göteborgs Stad som fastighets- och markägare ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.

Målet är uppnått. Parkeringsbolaget och Trafikkontoret har en lista över bilpoolsaktörer där ett antal kriterier ska vara uppfyllda. Dessa ges förtur i kön till parkeringsplatser på tomtmark när det är möjligt. På gatumark är det inte tillåtet enligt lag att reservera parkering för bilpool.

#### *Lägre p-tal med bilpooler*

Målet är att bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal, speciellt vid nyexploatering.

Detta görs idag genom att Göteborgs Stad erbjuder möjligheten att sänka parkeringstalet mellan detaljplanenivå och vad som faktiskt behöver byggas ut i bygglovet. Vad som gäller för detta framgår av "Vägledning för parkeringstal i detaljplaner och bygglov".

#### *Främja publika bilpooler*

Målet är att kommunala förvaltningar och bolag ska främja bilpooler som är öppna för allmänheten. Här syftas på att använda kommersiella bilpooler för tjänsteresor.

Detta har gjorts genom att trafikkontoret har haft avtal med Sunfleet som använts av ett tiotal förvaltningar och bolag. Ett tjugotal bilar har ingått i Göteborgs Stads pool och de kan även användas av företag och allmänhet. På så sätt har Stadens upphandling ökat utbudet av bilpooler för allmänheten. En tredjedel av resorna med dessa bilar utförs av andra än Stadens tjänstemän. En ny upphandling har nyligen genomförts där ytterligare en aktör, Bilpoolen.nu, kommit in med anbud och fått avtal med Staden om kommersiell bilpool.

Här finns dock en målkonflikt. Gatubolaget är ett kommunalt egenregi-bolag och därför ska Göteborgs Stad i första hand använda deras bilpoolsbilar. De kan inte öppnas för allmänheten och icke-kommunala verksamheter. Att Staden har ett kommunalt bolag som förvaltar bilar kan vara effektivt för stadens egen del, men innebär indirekt att Staden inte kan främja bilpoolsutvecklingen lika effektivt som om alla bilpoolsbilar kunnat upphandlas kommersiellt.

### *Externa mål för invånare i Göteborgs Stad*

#### *20 000 användare*

Målet är att det ska finnas minst 20.000 bilpoolsnyttjare i bilpoolstjänster i Göteborg år 2015.

Det är sannolikt att antalet användare är ungefär i nivå med målet. År 2013 fanns c:a 14.500 användare. Trenden är ökande och en ny bilpoolsaktör etablerar sig från 2015.

#### *40 procent av invånarna ska ha tillgång till bilpool*

Målet är att minst 40 procent av Göteborgs Stads invånare skall ha möjlig tillgång till en bilpoolsbil på mindre än 400 meters gångavstånd år 2015. Etableringar ska främjas inom befolkningstäta områden där det saknas bilpool.

Målet är uppnått. År 2013 hade uppskattningsvis 37 procent av invånarna mindre än 400 meters gångavstånd till en bilpool. Trafikkontoret har tagit fram kartmaterial för att visa var det finns ytterligare potential, men där bilpoolstillgång idag saknas.

#### *Kunskaper hos allmänheten*

Målet är att bilpool ska vara ett känt alternativ till privatägd bil. Av de boende med körkort skall 80 procent känna till möjligheten att nyttja bilpool och 20 procent ska även känna till var närmaste bilpoolsbil finns att tillgå.

Eftersom antalet bilpooler växer förväntas målet om 80 procent kunna uppnås 2015. Enligt en mindre studie från 2013 visste 69 procent av de tillfrågade vad en bilpoolsbil är. Frågorna var riktade till både körkortsinnehavare och till dem som inte har körkort. När det gäller att känna till var närmaste bilpoolsbil finns bedöms målet på 20 procent redan vara uppnått enligt samma studie.

#### *Kunskaper hos fastighetsägare och parkeringsbolag*

Målet är att privata och offentliga fastighetsägare och p-bolag som tillhandahåller parkering ska ha god kännedom om möjligheterna att minska parkeringsefterfrågan med hjälp av bilpooler och ska uppmuntras att prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.

Detta mål uppfylls genom möjligheten att sänka p-tal vid nybyggnation och Göteborgs Stads prioritering av parkeringsplatser till bilpooler, som nämnts ovan.

### *Verka för ändrad lagstiftning*

Målet är att Göteborgs Stad ska verka för att regeringen ändrar i trafikförfattningen så att platser för bilpool kan reserveras.

Göteborg har varit aktivt i denna fråga. För ett par år sedan reserverades några parkeringsytor på gatumark för bilpool men en rättslig prövning kom fram till att Göteborgs Stad inte har rätt att göra så. Ärendet drevs bl.a. för att förtydliga behovet av regeländringar. I slutbetänkandet från utredningen om fossilfri fordonsflotta fanns ett förslag om regeländringar efter förslag från Göteborg.



### **Bilaga 3 till ärende Mål för miljöfordon mm**

#### **Genomgång av nu gällande mål till 2015 om att stödja introduktionen av elfordon**

I denna bilaga beskrivs Göteborgs Stads arbete med att stödja introduktionen av elfordon enligt kommunfullmäktiges ”Strategi för att stödja introduktion av elfordon i Göteborg”<sup>18</sup> från 2010.

Strategin pekar ut en inriktning till 2015. Fem områden pekas ut. Genomgången nedan visar att inriktningen i stort sett har följts.

#### *Laddinfrastruktur*

Strategin säger att Göteborgs Stad ska medverka till en utbyggd laddinfrastruktur för elfordon, men inte investera brett eftersom elbilarnas introduktion inte påverkas i särskilt hög grad av tillgång till publik laddning. Staden ska satsa på ett fåtal publika laddpunkter, viss utbyggnad för testflottor och ta hänsyn till behovet av framtida laddpunkter vid planering av nybyggnationer, bygglovsärenden och liknande.

När det gäller laddpunkter har Göteborgs Stad hållit jämna steg med behovet. Göteborg Energi har etablerat icke-publika laddpunkter åt ett fyrtiotal företag och fastighetsägare och ett tjugotal publika laddplatser, varav en snabbbladdare. Gatubolaget har etablerat fyra publika snabbbladdare och Trafikkontoret har finansierat laddpunkter för den kommunala testflottan av elbilar. Parkeringsbolaget, Älvstranden Utveckling, kommunala fastighetsbolag och flera stadsdelsförvaltningar har också investerat.

Däremot har Göteborgs Stad ännu inte etablerat någon generell rutin eller krav som säkerställer att det förbereds för laddning i samband med ombyggnad och nybyggnad av fastigheter och parkeringsytor.

#### *Fordonsinköp*

Strategin säger att Göteborgs Stad ska medverka till en introduktion av elfordon genom inköp, demonstrationsprojekt och upphandlingar. Inköpen ska inriktas på produkter från etablerade leverantörer med bra prestanda och goda trafiksäkerhetsegenskaper.

Inledningsvis var det ont om modeller som uppfyllde Göteborgs Stads trafiksäkerhetskrav. Vi avstod då i stort sett från att köpa elbilar trots att det fördröjde introduktionen. Ett fåtal efterkonverterade bilar testades.

Därefter har Göteborgs Stad satsat medvetet. Vi har samverkat med Volvo Personvagnar och använder för närvarande 43 eldrivna Volvo C30 ur deras testflotta till ordinarie trafik i bl.a. hemtjänst. Beslutet fattades i en överenskommelse mellan kommunledningen och Volvos ledning och syftar

---

<sup>18</sup> ”Strategi för att stödja introduktion av elfordon i Göteborg”, dnr 1600/11, beslutat 2012-02-23

till att få ökad kunskap om elbilars funktion i daglig verksamhet. Det finns också drygt etthundra elbilar från andra tillverkare i kommunflottan.

Färdtjänsten har samverkat med taxinäringen och trafikkontoret för att förbereda möjligheten att ställa krav på eldrift i kommande färdtjänstupphandlingar.

Flera kommunala förvaltningar och bolag deltar i externfinansierade projekt som syftar till att introducera eldrift, exempelvis Elmob, Hyperbus och Electricity. Trafikkontoret har också initierat eldrivna distributionsfordon på Norra Älvstranden, innanför vallgraven och vid Feskekörka i projekt tillsammans med kommersiella aktörer och nätverk som syftar till att skapa en marknad för samordnade stadsleveranser med elfordon.

#### *Samverkan*

Strategin säger att insatserna ska samordnas av trafikkontoret och Göteborgs Stad ska samverka med fordonstillverkare, konsultbransch, forskningsorgan och energibolag.

#### *Lokala incitament och offentlig upphandling*

Strategin lyfter fram att lokala incitament kan ha betydelse, exempelvis krav vid upphandling av transporttjänster eller parkeringsförmån för eldrivna fordon.

Göteborgs Stad har löpande sett över dessa möjligheter. För närvarande gör trafikkontoret en översyn av vilka lokala incitament som kan vara lämpliga att använda framöver inom offentlig upphandling, distribution, framkomlighet, parkering m.m. Staden ser också löpande över möjligheterna att ställa krav på eldrift i upphandlingar men än så länge är utbudet av eldrivna fordon som fungerar för transporttjänster mycket begränsat.

#### *Innovation och beteendepåverkan*

Slutligen framhåller strategin vikten av att tillhandahålla information och kunskap om eldrift till köpare och intresserad allmänhet.

Detta görs löpande inom ramen för de olika satsningar som beskrivs ovan.

## Bilaga 4 till ärende Mål för miljöfordon mm

### Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpooler

För att undvika missbruk måste en bilpool uppfylla vissa kvalitetskrav för att kunna klassas som bilpool. När en kommunal enhet ger en bilpoolsaktör företräde till viss parkering eller hanterar frågor om p-tal vid planering av bebyggelse behövs vissa kvalitetskrav för att säkerställa en rättsäker hantering.

I denna bilaga redovisas Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpooler. Kraven har tidigare antagits av kommunfullmäktige år 2012 i ett måldokument om främjande av bilpooler<sup>19</sup>. Där ingick dock vissa miljökrav som blivit föråldrade och dessa krav utgår.

#### 1. Bilpoolsadministratör

Den organisation som ansvarar för bilpoolen skall vara en juridisk person. Exempel på juridiska personer är aktiebolag, ekonomiska föreningar och myndigheter. Ett företag som tillhandahåller bilpoolsbilar till sina anställda är att betrakta som en bilpoolsadministratör. Om ett biluthyrningsföretag är administratör skall bilpoolsverksamheten hållas väl avgränsad från den vanliga uthyrningsverksamheten. Fordon som regelbundet används i bilpoolen skall normalt inte utnyttjas för vanlig biluthyrning. Med vanlig biluthyrning avses att förare och biluthyrare tecknar ett avtal för användning vid varje enskilt tillfälle.

*Motivering: Det är idag fullt möjligt för ett antal privatpersoner att starta en bilpool genom att skriva ett avtal sinsemellan som reglerar tillgången till bil. Detta är emellertid en form av bildelning som enkelt kan missbrukas, i syfte att få tillgång till eventuella förmåner. Genom att kräva att bilpoolen skall vara en juridisk person minskar risken att missbruk uppstår. För att undvika att alla bilar som hyrs ut av biluthyrningsföretag omfattas av definitionen är det motiverat att dessa kan visa hur bilpoolsbilarna hålls åtskilda från vanliga hyrbilar.*

#### 2. Flera förare

Poolens fordon skall i genomsnitt per fordon brukas av minst sex förare. Fordon som hyrs in vid tidpunkter då efterfrågan på fordon är hög skall inte ingå i beräkningsunderlaget. För nyetablerade bilpooler gäller en dispens från detta krav under det första året som bilpoolen drivs, under förutsättningen att bilpoolen redovisar en affärsplan som tydligt visar att målet är att poolens fordon i genomsnitt skall bruka av minst sex förare. Under år 2 som bilpoolen drivs måste antalet förare i poolen vara i genomsnitt minst fyra.

*Motivering: Miljöfördelarna med bilpool är kopplade till att det är flera som är med och delar på en bil. Sex förare per bil får då anses vara en*

---

<sup>19</sup> ”Mål och inriktning för att främja utveckling av bilpool i Göteborg”, dnr 1314/11, beslutat 2012-05-31

*miniminivå. När en bilpool startas krävs en parkeringsplats, samtidigt som det ofta dröjer innan en bilpool är fullbelagd med förare. Eftersom själva syftet med definitionen är att uppmuntra ett ökat utbud av bilpoolstjänster, finns det därmed ett motiv att ge dispens för antalet förare under startfasen. Det har i detta skede inte bedömts vara nödvändigt att styra förarnas användning av poolbilarna, t ex genom att kräva ett minsta antal användningstillfällen per år och förare. Detta regleras med stor sannolikhet av sig självt, då det är dyrt att ha poolbilar som inte utnyttjas av de flesta förarna.*

### *3. Bokningssystem och bokningstid*

Bilpoolsadministratören skall ha ett bokningssystem som bygger på självbetjäning. Samtliga bilar skall gå att boka av flera förare. Vid användning av ett fordon i en bilpool skall det inte behöva tecknas ett nytt avtal vid varje enskilt användningstillfälle. Nyttjandet av poolens bilar under en specificerad period på minst tre månader eller löpande från ett startdatum skall regleras i ett avtal mellan nyttjaren och bilpoolsorganisationen som reglerar bilpoolsadministratörens och förarens olika skyldigheter och rättigheter. Nyttjaren kan vara en enskild person eller en verksamhet. Den minsta bokningsbara tiden ska inte vara längre än två timmar.

*Motivering: Det viktigaste kriteriet för att skilja bilpooler från traditionell biluthyrningsverksamhet är att bilpoolen tillåter bokning av kortare nyttjandetider än ett dygn samt att hanteringen sker i självbetjäning. För att en bilpool skall kunna fungera krävs det att transaktionskostnaden är låg för varje användningstillfälle, vilket ger låga kostnader för bilpoolsadministratören. I praktiken innebär detta att förarna måste kunna sköta hela processen att boka, hämta, köra och lämna tillbaka bilen med självbetjäning. Detta förutsätter i sin tur att det finns avtal mellan förare och bilpoolsadministratör för en längre specificerad period. Kravet att varje bil skall kunna bokas av flera nyttjare samt minimigränsen på tre månader har satts för att skilja bilpoolen från långtidshyra. En gräns för den minsta bokningsbara tiden har satts till två timmar för att skilja bilpoolen från mer traditionell biluthyrning. De flesta bilpooler tillåter idag en minsta bokningstid på en timme.*

### *4. Redovisning*

Bilpoolsadministratören skall använda ett redovisningssystem. Med detta skall det vara möjligt att leverera en sammanställning över antalet användningstillfällen till varje enskild förare som använder bilpoolens fordon. För varje användningstillfälle skall tidsåtgång och körsträckor kunna specificeras.

*Motivering: Krav på redovisning är ett sätt att undvika missbruk samt att på ett trovärdigt sätt kunna kontrollera uppgifter om exempelvis antalet användare. I de fall som bilpoolen fungerar som en betaltjänst, får föraren normalt en faktura/räkning. Det är rimligt att kräva att fakturan innehåller*

*information om tid och körsträckor så att föraren kan kontrollera att man inte har blivit överdebiterad. Information om kostnader ger också ett incitament till föraren att överväga billigare transportalternativ som kollektivtrafik. I organisationer finns det vanligtvis ingen anledning att lämna en faktura till föraren, eftersom det är arbetsgivaren som betalar för körningen. Dock bör körsträckorna från bilkörningen följas upp även i dessa bilpooler, exempelvis inom ramen för ett miljöledningssystem, så att organisationen uppmärksammas om den egna påverkan på miljön.*

#### *5. Juridisk person*

Ett fordon som ingår i en bilpool enligt dessa kvalitetskrav skall vara registrerat på en juridisk person. Dock behöver det inte vara samma juridiska person som bilpoolsadministratören. Väsentligt i sammanhanget är snarare att bilar inte får vara registrerat på någon av förarna.

*Motivering: Kravet ställs för att inte privatpersoner ska kunna kräva att få tillgång till förmåner som t.ex. förtur till parkeringsplats genom att hävda att man äger en poolbil.*

## Bilaga 5 till ärende Mål för miljöfordon mm

### Ekonomiska konsekvenser av föreslagna mål och krav

Tabeller med sammanfattning av ekonomiska konsekvenser som uppstår om de föreslagna målen och kraven till 2020 antas, samt jämförelse med totala kostnader för fordonsinnehavet. Endast en schablonmässig bedömning har kunnat göras.

Kostnaderna jämförs med en tänkt situation där Göteborgs Stad inte ställer några miljökrav alls på sina fordon. Observera att Staden har ungefär samma merkostnader redan idag eftersom motsvarande miljökrav ställs på Stadens fordon med dagens mål och krav.

Föreslaget mål eller krav	Kommentar	Årlig merkostnad 2020, Stadens flotta, jämfört med att inte ställa krav
Personbil: enbart miljöfordon (mål 100%)	Miljöbilar ger inga påtagliga merkostnader generellt.	-
Lätt lastbil: välj miljöfordon om möjligt (mål 85%)	Gasfordon ofta betydligt dyrare, främst p.g.a. låga restvärden och högre servicekostnad än motsvarande dieselfordon. Även elfordon dyrare i motsvarande grad f.n.	5-10 milj kr
Tunga fordon: välj miljöfordon om ej konkurrensutsatt	Gasfordon 20-50% dyrare. Endast fåtal fordon aktuella, byts sällan.	1-3 milj kr
50 procent gasdrivna lätta fordon	Gasfordon dyrare än elhybrider och snåla etanolbilar främst p.g.a. lägre restvärde.	3-5 milj kr
400 elbilar	Elbilar 50-100% högre kapitalkostnader f.n. Drivmedelskostnader 50-75% lägre. Tillkommer oftast 20-50.000 kr installationskostnad för laddstolpe. Osäkert hur priser på fordon förändras kommande fem åren, men troligen sjunkande.	4-8 milj kr för fordon, 1-2 milj kr för laddstolpar, 2 milj kr lägre drivmedel = 3-8 milj kr merkostnad
25% mindre energiåtgång från nya fordon 2020 jmf 2015		Sparar 5-7 milj kr
Dieselbil endast om NOx-krav uppfylls		Ingen merkostnad
Välj biogas och förnybar el	Biogas är 10% dyrare än fordonsgas. Förnybar el ingen påtaglig merkostnad.	C:a 1 milj kr
<b>SUMMA ungefärlig merkostnad</b>		<b>6-22 milj kr</b>

Totala kostnader för Stadens användning av fordon och drivmedel	Kommentar	Årlig kostnad 2020, Stadens flotta
Personbilar	Generell kostnad för nya fordon 0-5 år 50.000-70.000 kr per år	80-100 milj kr
Lätt lastbil	Generell kostnad för fordon 0-5 år minst 80.000 kr per år	50-70 milj kr
Tunga fordon	Generell kostnad för fordon 0-8 år 300.000 kr?	25-40 milj kr?
<b>SUMMA ungefärlig totalkostnad</b>		<b>150-200 milj kr</b>

*Bilaga 2 Förslag: Göteborg Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.*

## **Göteborgs stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon**

### **1. Förslag till nya mål för andelen miljöfordon, krav på fordon och användning av drivmedel**

Mål och krav på Göteborgs Stads fordonsslotta. Målen gäller som genomsnitt för Göteborgs Stad medan krav och prioriteringar gäller för respektive kommunal förvaltning och helägt bolag.

#### *1.1 Mål för andelen miljöfordon*

- *100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Göteborgs Stads flotta ska vara miljöfordon senast 2020.*

Idag är 96 procent av personbilarna miljöbilar. Om det föreslagna målet ska nås behöver alla personbilar i kommunflotta vara miljöbilar i fortsättningen när de byts ut. Bland personbilar finns miljöbilsmodeller tillgängliga i alla storleksklasser och användningsområden. Där finns ingen anledning att ha ett lägre mål än 100 procent.

Idag är 82 procent av de lätta lastbilarna miljöbilar. Bland lätta lastbilar är tillgången på gasdrivna modeller osäker de närmaste åren och det är därför inte rimligt att ha så mycket högre ambition än ungefär dagens nivå. Därför föreslås som mål att andelen miljöfordon bland Göteborgs Stads lätta lastbilar ska vara 85 procent.

#### *1.2 Mål för antal elbilar*

- *Antalet eldrivna personbilar och lätta lastbilar i kommunflottan ska öka med ungefär 50 fordon årligen och målsättningen är att ha 400 elfordon år 2020, vilket motsvarar 15-20 procent av flottan.*

Idag har Göteborgs Stad c:a 150 elbilar. Målsättningen ska visa att Staden fortsätter satsa på elektrifierade transporter. Vi vill öka antalet elfordon i en ambitiös men rimlig takt med tanke på kostnad och fordonsutbud.

De flesta av dagens elfordon dras med betydande merkostnader och därför bedömer vi inte att det är ekonomiskt försvarbart med ett mål om alltför högt innehav av elbilar. Det tillkommer dessutom ofta en betydande engångskostnad för att installera laddning. Målsättningen är att Göteborgs Stad har 400 elbilar som ett symboliskt tal inför fyrahundraårsjubileet år 2021.

En förutsättning är att elfordon och laddinstallationer inte har mycket högre merkostnader än andra miljöfordon, och att det finns förvaltningar och bolag som är villiga att ta merkostnaden. Det finns tecken på att priserna på elbilar kan sjunka framöver, vilket gör att målet bedöms vara möjligt att nå utan alltför stora merkostnader.

### *1.3 Mål för andelen gasdrivna fordon*

- *Minst hälften av Göteborgs Stads personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.*

Idag är 51 procent av fordonen gasdrivna och andelen har länge varit stabil. Men under 2014 sjönk andelen nyköpta gasfordon från 50 till 40 procent. Målet syftar till att upprätthålla satsningen på biogas som ett lokalt och förnybart drivmedel.

### *1.4 Mål för fordonens energiförbrukning*

- *Den genomsnittliga energiförbrukningen hos de personbilar och lätta lastbilar som köps in eller hyrs av Göteborgs Stad år 2020 ska vara minst 25 procent lägre än 2015 års fordon.*

Målet syftar till att uppmuntra inköpare att välja energieffektiv teknik och ta tillvara det utbud av snålare fordon som förväntas komma som en effekt av EU-krav. Om fordonsinköpare konsekvent väljer snåla modeller kan målet nås. Det är en fortsättning på dagens mål som inneburit att nyinköpta fordon blivit ungefär 5 procent snålare varje från år 2010.

### *1.5 Mål för användning av drivmedel som tankas vid pump*

- *Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.*

I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som tankas från pump ska ha minskat med 30 procent fram till 2015 och ha minskat med 90 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå. Målet för 2015 är uppnått. Målet för 2020 är redan beslutat och vi föreslår ingen förändring.

### *1.6 Mål för användning av drivmedel som levereras till depå*

- *Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.*

I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 20 procent fram till 2015 och ha minskat med 50 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå. Målet för både 2015 och 2020 är uppnått för närvarande. Detta kan dock ändra sig beroende på kommunala bolags verksamhet. Målet för 2020 är redan beslutat och vi föreslår ingen förändring.



### 1.7 Krav vid val av fordon

- *Personbil ska vara miljöfordon.*
- *Lätt lastbil ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell att tillgå.*
- *Tunga fordon ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell. Kravet gäller enbart fordon som används i verksamhet som inte är konkurrensutsatt.*
- *Vinterdäck ska vara dubbfria*

Som definition av miljöfordon gäller kommunfullmäktiges beslut.

Kommunfullmäktige har även beslutat om trafiksäkerhetskrav vid inköp av fordon till kommunflottan<sup>20</sup>.

### 1.8 Prioritering av bränsle vid val av personbil och lätt lastbil

1. Välj i första hand biogasfordon, elfordon eller laddhybridfordon.<sup>21</sup>
  2. Välj i andra hand etanolfordon eller annat förnybart drivet fordon.
  3. Välj i tredje hand elhybridfordon.
  4. Välj i sista hand annat fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle.
- Välj energieffektiva modeller i respektive kategori.

Valet av fordon ska göras med hänsyn till funktion och ekonomi.

Prioriteringen ovan är en rekommendation och varje inköpare och avropare får själv göra en avvägning av praktiska, ekonomiska och miljömässiga förhållanden.

### 1.9 Krav på dieselmotor till personbil och lätt lastbil

- **Personbil** får väljas med dieselmotor endast om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>22</sup>
- **Lätt lastbil** får väljas med dieselmotor om det inte finns andra motoralternativ för det aktuella behovet, eller om dieselmotorn har teknik som

---

<sup>20</sup> ”Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon, dnr 1784/11, beslutade 2012-09-06

<sup>21</sup> Laddhybridfordon ska endast väljas om de till helt övervägande del kommer att kunna köras på el.

<sup>22</sup> För att dieselmotorer i lätta fordon inte ska släppa ut mer kväveoxider i verklig drift än andra fordon krävs sannolikt att de uppfyller EU:s kommande krav på kväveoxidutsläpp vid kallstart (-7 grader C) i så kallat Type06-prov eller motsvarande, samt kommande krav på övervakning av bilars utsläpp i verklig trafik (RDE, Real world driving emissions) där det finns så kallade ”not to exceed”-gränsvärden eller motsvarande. Det är osäkert när denna teknik införs, men eventuellt 2017-2018. Vid osäkerhet, rådfråga trafikkontoret.

säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>23</sup>

- **Laddhybridbil** får väljas med dieselmotor om den till helt övervägande del kommer att köras på el, eller om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering.<sup>24</sup>

#### 1.10 Bullerkrav för personbilar och lätta lastbilar

- När val av miljöfordon och bränsle är gjorda enligt ovan ska den minst bullrande modellen väljas.
- Vid inköp av däck ska väljas sådana som har bra våtgrepp, lågt rullmotstånd och lågt buller.

I nu gällande mål från 2012 finns inga krav på att sänka bullret från Göteborgs Stads fordon. Buller är ett stort miljöproblem och det är viktigt att Göteborgs Stad bidrar till att sänka bullret från vägtrafiken. Här föreslås krav som innebär att Staden ska välja lågbullrande fordon och däck. Miljöförvaltningen, Gatubolaget och trafikkontoret har redan inlett ett arbete för att ställa denna typ av krav i ramavtal.

#### 1.11 Drivmedelsanvändning

- Den el och fordonsgas som används i Göteborgs Stads flotta ska vara förnybar.
- Flerbränslefordon ska till helt övervägande del köras på det miljöanpassade alternativet.
- Laddhybridfordon ska till helt övervägande del köras på el.

I nu gällande mål från 2012 beslutades att Göteborgs Stads flotta av elfordon ska laddas med el från förnybara källor och att fordonsgasen ska vara förnybar. Det kravet föreslås ligga fast. Det uppfylls genom att teckna avtal om förnybar el och gas i upphandlingar och så har skett vid senaste upphandling.

Det är också en självklarhet att flerbränslefordon ska tankas med miljöbränsle och att laddbara bilar ska köras så mycket som möjligt på el.

## 2. Förslag till strategi för att stödja fordonspooler

Bilpooler erbjuder miljöanpassade, trafiksäkra och flexibla bilresor och de bidrar till att minska antalet bilar i stadsmiljön. Med bilpool menas här att ett företag eller organisation erbjuder publika poolbilar som är placerade nära användarna och är tillgängliga för en större grupp användare genom ett öppet bokningssystem där bil kan bokas med kort varsel för enstaka resor.

---

<sup>23</sup> För dieselkrav, se föregående not.

<sup>24</sup> För dieselkrav, se föregående not.

Målen från 2012 om att främja utvecklingen av bilpooler syftade i första hand till att öka användningen av poolbilar hos företag och allmänhet.

Utvecklingen av bilpooler har varit mycket positiv. Kännedomen om bilpooler har ökat, utbudet är bredare och marknaden är etablerad på allvar. Genom att fortsätta stödja bilpooler kan Göteborgs Stad bidra till att denna positiva utveckling fortsätter.

En åtgärd är att prioritera bilpooler vid beräkning av parkeringstal och upplåtelse av parkeringsytor. Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpooler har tidigare antagits av kommunfullmäktige år 2012 och föreslås fortsätta gälla tills vidare. Om det i framtiden skulle beslutas nationella riktlinjer eller krav på bilpooler bör Göteborgs Stad övergå till att tillämpa nationella krav.

Det nuvarande beslutet innehåller vissa mål om den allmänna utvecklingen av bilpooler. Målen täckte ett bredare område än vad Göteborgs Stad har rådighet över och de har varit svåra att påverka och följa upp.

Förslag till nya mål för att främja utvecklingen av fordonspooler omfattar enbart åtgärder som Göteborgs Stad har full rådighet över och de breddar begreppet från bilpool till fordonspool för att även inkludera cyklar och lastcyklar. Målen innebär att Göteborgs Stad ska fortsätta öka användningen av fordonspooler i sin egen verksamhet och stödja en fortsatt gynnsam utveckling av fordonspooler i Staden.

### *2.1 Fordonspooler i Göteborgs Stads flotta*

- *20 procent av personbilarna i Göteborgs Stads flotta ska ingå i bilpool.*
- *Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt för att stödja ett miljöanpassat resande i tjänsten.*

Målet från 2012 innebär att 90 procent av tjänsteresorna med bil ska göras i bilpoolsbilar år 2015. Målet baserades på en felaktig uppgift om tjänsteresandet och är orealistiskt. De allra flesta lätta lastbilar används till verkstad, renhållning eller varutransport och sådana fordon kan inte ingå i pooler där vem som helst får boka. Många personbilar i t.ex. hemtjänst, hemsjukvård och socialtjänst är heller inte lämpliga för öppen bokning. De används effektivt i verksamheterna, ofta av flera förare, men till specifika ändamål och lämpar sig inte som bilpoolsbil.

Bilar som lämpar sig bättre att ingå i en öppen pool är ”kontorsbilar” för tjänsteresor till möten och liknande. De kan tillhandahållas i en fordonspool som kan bokas av många. De kan också ingå som en del av bredare fordonspooler med cyklar, eldrivna fyrhjulingar med mera. Ny teknik med elcyklar gör det möjligt att oftare cykla även när resenären har viss utrustning genom att använda lastcyklar.

Dessa mål handlar om hur Göteborgs Stad hanterar sina fordon. Det finns också en övergripande policy för resor i tjänsten. Där regleras bland annat hur anställda ska välja färdmedel.

## *2.2 Främja publika fordonspooler*

- *Göteborgs Stads förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer.*

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska främja bilpooler som är öppna för allmänheten. Det görs genom att Stadens verksamheter ibland använder kommersiella bilpooler till tjänsteresor. Detta mål föreslås fortsatt gälla, men utvidgas till att omfatta fordonspooler för att tydliggöra att även cyklar och lastcyklar kan ingå i pooler. Idag använder ett tjugotal förvaltningar och bolag bilar från kommersiell bilpool som komplement till Stadens egna fordon. Bilpoolsföretag kan då sätta ut fler fordon på lämpliga platser i Staden och dessa fordon utnyttjas av många andra användare.

Göteborgs Stad bör också fortsätta arbetet främja fordonspooler genom att samverka med olika bilpoolsaktörer och stödja en effektivare användning av fordon.

## *2.3 Lägre parkeringstal med bilpooler*

- *Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal.*

Målet från 2012 är att bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal. Denna ambition är fortsatt aktuell och så görs också i stadsplaneringen.

## *2.4 Prioritera bilpoolsparkering*

- *Göteborgs Stad som fastighetsägare och markägare ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.*

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska prioritera bilpooler vid fördelning av viss parkering. Så görs idag och målet är fortsatt aktuellt.

Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatumark. Däremot kan exempelvis Parkeringsbolaget, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtidenkoncernen hjälpa bilpoolsaktörer att få tillgång till lämplig parkering på tomtmark och i garage. Det är angeläget att så sker även i fortsättningen. Det måste då hanteras enligt gängse kommersiella villkor för att tillgodose krav på likabehandling enligt kommunallagen.

## *2.5 Initiera regeländringar*

- *Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark.*

Målet från 2012 är att Göteborgs Stad ska verka för ändrad lagstiftning så att bilpoolsbilar kan ges reserverade parkeringsplats på gatumark, något som inte är tillåtet enligt trafikförordningen. Staden har framfört sådana synpunkter till regeringen men reglerna medger ännu inte detta, så frågan är fortsatt aktuell.

### **3. Förslag till prioriterade aktiviteter för att stödja en fortsatt introduktion av elfordon**

Den nuvarande strategin för stöd till elfordon är i stora delar aktuell, men vissa delar behöver uppdateras. Här presenteras en uppdaterad genomgång över vad Göteborgs Stad bör prioritera fram till år 2020 för att stödja en bredare introduktion av eldrivna fordon.

#### *3.1 Samverkan och uppmuntran*

Göteborgs Stads bolag och förvaltningar ska samverka internt och med akademi, fordonstillverkare, konsultbransch, forskningsorgan och energibolag för att stödja elfordonsmarknaden. Information och vägledning för fordonsanvändare är också viktig. Staden ska erbjuda en testarena och samverka med etablerade aktörer i projekt som har potential att skalas upp och kommersialiseras. Efterkonverteringar och särskilningar är dock inte lämpliga att stödja med offentliga medel. Utvecklingen av tunga eldrivna fordon i kollektivtrafik, renhållning och godsleveranser är särskilt angelägen och där har kommunala och regionala aktörer stor betydelse.

Bränsleceller förutspås kunna ersätta batterier i en del av framtidens eldrivna fordon. Det kräver infrastruktur för exempelvis vätgas. Induktionsladdning och elvägar är andra intressanta utvecklingsspår där man förser elfordon med ström kontinuerligt. Göteborgs Stad bör bevaka utvecklingen och medverka i sådana utvecklingsprojekt enligt samma kriterier som ovan.

#### *3.2 Laddning*

Antalet elbilar mer än fördubblas varje år och behovet av laddning växer. Det är dock inte publik laddning som är mest efterfrågat utan möjligheten att ladda där bilen står länge, exempelvis vid hemmet och arbetet.

Inom Göteborgs Stad har Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtidenkoncernen ett ansvar för att erbjuda attraktiva lösningar för bilägarna. Inom ramen för respektive bolags kommersiella verksamhet behöver man göra investeringsplaner och strategier för att möta det växande behovet av laddning. Det kan handla om att erbjuda betallösningar som möjliggör för intresserade fordonsägare att välja elfordon, exempelvis genom att erbjuda förhöjd månadshyra för parkering under en längre period snarare än att kräva betalt direkt vid investeringstillfället. Man kan också behöva bygga fler laddpunkter i ett urval parkeringsytor för att kunna erbjuda laddning till nya kunder.

I takt med ökande antal elbilar ökar också behovet av publik laddning. Flera kommersiella aktörer etablerar laddning i Göteborg. Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta sådana aktiviteter genom att upplåta lämplig mark och erbjuda likvärdiga villkor inom ramen för kommunallagens bestämmelser.

På gatumark ska Göteborgs Stad vara mycket restriktiv med att etablera laddning. På gatumark ska många behov jämkas samman och ytorna används till många varierande ändamål. Investeringar i laddinfrastruktur innebär att platsen under lång tid kommer användas till parkering där bilar laddas. Det är bättre att hänvisa sådana behov till tomtmark, garage, bensinstationer, köpcentra och liknande.

Vid pendelparkeringar är det inte motiverat att satsa offentliga medel på laddning fram till 2020. Eftersom bilägare normalt kör en kortare sträcka till pendelparkeringen så har bilen stor kapacitet kvar även om den inte laddas. Det är bättre att kommunala investeringar i laddinfrastruktur täcker andra behov.

### *3.3 Upphandling*

Göteborgs Stad ska bevaka möjligheter att ställa krav på eldrift i exempelvis upphandlingar av färdtjänst och vissa transporter. I dagsläget är utbudet av lämpliga fordon litet men utbudet ökar och det bör vara möjligt om några år att kräva en viss andel eldrift inom vissa upphandlade tjänster.

### *3.4 Kollektivtrafik*

Göteborg deltar i flera projekt för att testa eldrivna bussar. Göteborgs Stad ska fortsätta samverka med Västrafik, bussbolag, energibolag och fordonstillverkare för att öka användningen av eldrivna bussar i kollektivtrafiken.

### *3.5 Nybyggnation*

Parkeringshus, garage och tomtmark där bilar står uppställda länge, exempelvis nattetid, är exempel på ytor där elfordon oftast kommer att laddas. Göteborgs Stad behöver utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-ytor. Det är mycket dyrare att installera sådan utrustning i efterhand och det är önskvärt att fastighetsägare och byggbolag förbereder laddning i byggskedet. Eventuella krav eller riktlinjer behöver inte innebära att laddutrustning måste anslutas utan endast förberedelser med rördragningar och liknande som kräver små extra kostnader. Riktlinjer saknas idag och det behovet ökar i takt med att det förbereds många byggprojekt i centrala delar av staden.

### *3.6 Inga parkeringssubventioner*

Göteborgs Stad ska inte erbjuda billig eller gratis parkering till användare av elbilar. Billig parkering ökar bilåkandet och konkurrerar med målen om att

öka gång, cykel och kollektivtrafik, och att biltrafiken ska minska. Erfarenheter från tidigare miljöbilsparkering i Göteborg visar också att man får problem med parkeringstillgången i takt med att antalet gratisparkerare ökar.

Det är dessutom sannolikt förbjudet att erbjuda parkeringssubventioner till en viss fordonskategori. Enligt en dom i högsta förvaltningsdomstolen var exempelvis ett undantag från parkeringsavgift i Region Gotland olaglig och ska upphävas.

## Bilaga 2- Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpool

---

### Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpool

Göteborgs Stad kan bidra till en ökad tillgång på bilpoolstjänster genom att ge förtur till vissa parkeringsytor på kommunal tomtmark där det kan vara lämpligt med hänsyn till antal platser, parkeringsbehov etc. Staden kan också ta hänsyn till förekomsten av bilpooler vid hanteringen av p-tal vid planering av bebyggelse. Då behövs vissa kvalitetskrav för att säkerställa en rättsäker hantering.

Syftet är att underlätta användandet av delade mobilitetstjänster som minskar behovet av bilar och parkeringsytor, särskilt i områden där det råder brist på parkering.

Göteborgs Stads kvalitetskrav på bilpool fastställdes av Kommunfullmäktige XX-XX-XX i samband med beslut av Göteborgs Stads Plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon, dnr 1483/15.

#### Vilken typ av bilpool kan ges förtur?

Den typ av publika bilpoolsbilar som kan komma ifråga för förtur till parkering kännetecknas av följande.

##### 1. Bilpoolsadministratör

Den organisation som äger bilpoolsbilarna och ansvarar för bilpoolen ska vara en juridisk person. Dock behöver det inte vara samma juridiska person som administrerar bilpoolen och som äger bilarna. Exempel på juridiska personer är aktiebolag, ekonomiska föreningar och myndigheter.

Organisationen ska ha en uttalad och tydligt avgränsad verksamhet som syftar till att erbjuda öppna bilpoolstjänster till organisationer och/eller privatpersoner. Verksamhetssyftet ska vara publikt tillgängligt och exponerat, till exempel genom marknadsföring på hemsida.

Om poolbilar hyrs ut till externa användare ska administratören ha tillstånd att yrkesmässigt hyra ut fordon enligt Lag (1998:492) om biluthyrning.

Om administratören är ett biluthyrningsföretag ska bilpoolsverksamheten hållas väl avgränsad från den vanliga uthyrningsverksamheten.

*Motivering: Ett antal privatpersoner kan dela bil genom avtal som reglerar tillgången och sedan betrakta detta som en poolbil. Nya former av delningstjänster innebär också att privata bilar kan hyras ut genom centrala bokningssystem. Sådana former av bildelning kan vara positiva, men*



ger inte garanterad publik tillgång till bilpoolstjänster i stor omfattning och skulle kunna missbrukas för att få tillgång till eventuella förmåner. Genom att kräva att bilpoolen ska vara en juridisk person som är öppen för externa användare förtydligas att privatägda bilar inte berättigar till förmåner och att företagsägda bilar som delas av många anställda inte är publika bilpoolsbilar. För att inte alla bilar som hyrs ut av biluthyrningsföretag ska omfattas av definitionen är det motiverat att dessa kan visa hur bilpoolsbilarna hålls åtskilda från vanliga hyrbilar.

## 2. Förare, fordon och parkering

Medlemmen som bokar bil kan vara en enskild person eller en verksamhet.

Bilpoolstjänsten ska vara publik, det vill säga öppen och tillgänglig för alla privatpersoner och organisationer som önskar vara medlemmar under förutsättning att medlemmarna uppfyller rimliga krav på körkortsinnehav, betalningsförmåga etc.

Fordon som regelbundet används i bilpoolen ska normalt inte utnyttjas för vanlig biluthyrning. Med vanlig biluthyrning avses att förare och biluthyrare tecknar ett avtal för användning vid varje enskilt tillfälle.

Parkeringsplatser som används till bilpoolsbilar ska vara reserverade för utpekade fordon och tjäna som bas- eller hemmaparkering.

*Motivering: En bil som ägs av ett företag eller slutna förening och används av anställda, respektive medlemmar i föreningen, betraktas i detta sammanhang inte som en bilpool även om den används av många förare. Det kan vara ett effektivare sätt att använda bilar och staden ser positivt på bildelning. Men för att beviljas förmåner ställs krav på publik tillgänglighet, exempelvis genom att närboende och andra intresserade kan bli medlemmar i en bilpool som ägs av ett kooperativ eller att företagsägda bilar är öppna för utomstående. Kravet på fast parkeringsplats syftar till att exkludera flytande bilpooler från eventuella förmåner. Flytande bilpool är en form av bildelning där poolbilar i gatumiljö kan hämtas och lämnas på valfri plats inom ett definierat område. Jämfört med traditionell bilpool ger flytande bilpool jämförelsevis lågt nyttjande av parkeringsytorna eftersom det måste finnas många tomma p-ytor per bil om systemet ska fungera. De konkurrerar dessutom i högre grad med kollektivtrafik eftersom de kan användas för envägsresor inom en tätort.*

## 3. Bokningssystem och bokningstid

Bilarna ska vara tillgängliga för enstaka resor i ett öppet bokningssystem.

Bilpoolsadministratören ska ha ett bokningssystem som bygger på självbetjäning. Samtliga bilar ska kunna bokas av flera förare. Vid användning av ett fordon i en bilpool ska det inte behöva tecknas ett nytt avtal vid varje enskilt användningstillfälle. Den minsta bokningsbara tiden ska

inte vara längre än två timmar. All användning och körning med bilpoolsbilar ska vara avgiftsbelagd och debiteras användaren.

Nyttjandet av poolens bilar under en specificerad period på minst tre månader eller löpande från ett startdatum ska regleras i ett avtal mellan nyttjaren och bilpoolsorganisationen som reglerar bilpoolsadministratörens och förarens olika skyldigheter och rättigheter.

För att räknas som publika bilpoolsbilar måste fordonen vara öppna och bokningsbara för alla medlemmar/användare under minst 118 timmar per vecka. Bilar som kan bokas publikt mindre än 118 timmar räknas inte som publika bilpoolsbilar. Detta gäller även om bilarna ägs av organisation som bedriver öppen bilpoolsverksamhet med andra bilar, eller på annan plats.

Endast en mindre del av det totala antalet resor med bilpoolens bilar får utföras av personer som är anställda hos bilpoolsadministratören. Bilpoolsoperatören ska vid anmodan kunna styrka att högst 20 procent av antalet debiterade resor utförts av anställda.

*Motivering: Det viktigaste kriteriet för att skilja bilpooler från traditionell biluthyrningsverksamhet är att bilpoolen tillåter bokning av kortare nyttjandetider än ett dygn samt att hanteringen sker i självbetjäning. För att en bilpool ska kunna fungera krävs det att transaktionskostnaden är låg för varje användningstillfälle, vilket ger låga kostnader för bilpoolsadministratören. I praktiken innebär detta att förarna måste kunna sköta hela processen att boka, hämta, köra och lämna tillbaka bilen med självbetjäning. Detta förutsätter i sin tur att det finns avtal mellan förare och bilpoolsadministratör för en längre specificerad period. Kravet att varje bil ska kunna bokas av flera nyttjare samt minimigränsen på tre månader har satts för att skilja bilpoolen från långtidshyra. En gräns för den minsta bokningsbara tiden har satts till två timmar för att skilja bilpoolen från mer traditionell biluthyrning. De flesta bilpooler tillåter idag en minsta bokningstid på en timme. Krav på öppen bokning ställs för utesluta företagsägda bilar som delas av många anställda, eller delas av anställda i flera företag, men inte är öppna för allmänheten och därmed inte ökar tillgången på publika mobilitetstjänster. Däremot medger definitionen användning av så kallade halvöppna pooler, det vill säga när företag eller organisationer reserverar bilpooler för tjänstekörning under dagtid på veckodagar mellan exempelvis 07.00 – 17.00 medan bilpoolsbilarna under övrig tid är öppna för alla medlemmar.*

#### 4. Redovisning

Bilpoolsadministratören ska använda ett redovisningssystem. Med detta ska det vara möjligt att leverera en sammanställning över antalet användningstillfällen till varje enskild förare som använder bilpoolens fordon. För varje användningstillfälle ska tidsåtgång och körsträckor kunna specificeras.

*Motivering: Krav på redovisning är ett sätt att undvika missbruk samt att på ett trovärdigt sätt kunna kontrollera uppgifter om exempelvis antalet användare. I de fall som bilpoolen fungerar*

*som en betaltjänst, får föraren normalt en faktura/räkning. Det är rimligt att kräva att fakturan innehåller information om tid och körsträckor.*