



Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2021-06-11

Handläggare
Anna Dérantz
Telefon: 031-368 46 07
E-post: anna.derantz@gsl.goteborg.se

Svar på uppdrag från kommunfullmäktige att ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet och att fortsätta arbetet i enlighet med kategoriplan för lätta fordon.

Förslag till beslut

1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet och att fortsätta arbetet i enlighet med kategoriplan för lätta fordon (KF 2020-03-19), för fullgjort.
2. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att anta *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon* enligt bilaga 2 i trafikkontorets tjänsteutlåtande.
3. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att följande styrande dokument upphör gälla:
 - Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd för introduktion av elfordon. KF 2017-01-26.
 - Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon och rekommendationer om utrustning, beteendestöd och upphandling 2012-09-06.
 - Definition av lätta och tunga miljöfordon i Göteborgs Stad 2016-02-25.

Sammanfattning

I kommunfullmäktige 2020-03-19 §8, fick Göteborgs Stads Leasing och trafiknämnden i uppdrag att, innan utgången av 2020, ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och att fortsätta arbetet i enlighet med kategoriplan för lätta fordon. Uppdraget var ett av sex uppdrag kring hur stadens nämnder och bolag kan underlätta en snabb omställning till fossilfria fordon och arbetsmaskiner i stadens egna verksamheter.

Förslag på nytt styrande dokument har tagits fram, *Göteborgs Stads regler för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon*. Detta ersätter både befintliga dokument på miljöfordonsområden och dokument för trafiksäkerhetskrav för fordon. Förslaget till regel har utgått ifrån förordning om myndigheters miljö- och trafiksäkerhetskrav på bilar och innehåller också miljöbilsdefinition, som syftar till att bidra till fossilfri fordonsflotta, vilken används för stadens lätta fordon. För att säkerställa fossilfria fordon ställs i förslag till ny regel förutom skarpare krav på val av fordon även krav på drivmedelsanvändning och uppföljning. Avsteg från krav ska motiveras och godkännas av bolagschef eller förvaltningsdirektör och avsteg från miljöbilskravet ska även skickas till Göteborgs Stads Leasing. I förslag till ny regel finns också krav på bland annat alkoholås eller alkoskåp i stadens lätta och tunga fordon samt obligatorisk miljö- och trafiksäkerhetsutbildning för brukare av stadens lätta fordon.

I styrande dokument som föreslås upphöra gälla ingår fler områden än stadens interna fordonsflotta. Staden hanterar dessa genom andra styrande dokument och genom utarbetade arbetssätt och förändrad marknad. Göteborgs Stads Leasing fortsätter arbetet med kategoriplan för lätta fordon enligt plan med aktiviteter, strategier och implementering.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ökade miljö- och trafiksäkerhetskrav enligt förslag till ny reg kan medföra merkostnader för enskilda förvaltningar och bolag. Förvaltningar och bolag som i dagsläget har många fordon som behöver ersättas, följas upp samt utrustas med alkoholås eller alkoskåp påverkas mest.

Fördjupade ekonomiska konsekvenser redovisas i Konsekvensbeskrivning fossilfritt Göteborg 2023 som Göteborgs Stads Leasing i samarbete med trafikkontoret tog fram under hösten 2019, bilaga 6. Konsekvensbeskrivningen ingick i beslutsunderlag som föregick detta uppdrag, som del av stadsledningskontorets svar på uppdrag utifrån kommunfullmäktiges beslut om fossilfri fordonsflotta inom staden 2023. Sedan 2019 har förordning om miljö- och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar med ny miljöbilsdefinition beslutats där i dagsläget även laddhybrider ingår. Laddhybrider kostar ofta mindre än rena elbilar vid inköp/leasing.

Sedan beskrivningen togs fram har även ytterligare laddplatser inom staden tillkommit och Göteborgs Stads Parkering fått i uppdrag att ta fram strategier för laddinfrastruktur för stadens egna fordon. Tillgången på biogas i Göteborg är fortsatt god med 14 tankstationer i Göteborg (mars 2021). Utbudet av gasfordon varierar mellan olika segment och det finns inte alltid alternativ för alla fordonsklasser. Gasdrift utgör ett komplement inte minst för tunga fordon och där eldrift fortfarande är ett begränsat alternativ ur praktiskt eller kostnadsmässigt perspektiv.

Ett fordons ekonomi påverkas av flera olika faktorer. Göteborgs Stads Leasing beräknar total cost of ownership (TCO, den totala kostnaden för fordonet såsom inköpspris/leasingkostnad, restvärde, bränslekostnader, fordonsskatt, service) vid inköp och leasing.

Krav på alkolås eller alkoskåp är nytt enligt förslag till ny regel och kostnad för installation av detta tillkommer. Aktuell kostnad (februari 2021) för alkolås per fordon redovisas i tabell nedan. Installations-kostnaden per alkoskåp är betydligt högre men kostnaden fördelas på antal fordon som är knutna till skåpet. Det finns upphandlade leverantörer som kan tillhandahålla alkoskåp vid förfrågan.

Alkolås (månadskostnad/avtalstid)	36 månader	48 månader	60 månader
	400 kr	340 kr	275 kr

Göteborgs Stads lätta och tunga fordon ska även fortsatt vara utrustade med ISA (intelligent stöd för hastighetsanpassning). Det externa system som köps in i dagsläget kommer på sikt att avvecklas då ISA kommer ingå i standardutrustningen för alla nya fordonsmodeller från 2022 och för alla nya fordon från 2024 enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2018/0145.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Stad har tagit beslut om att stadens fordon ska vara fossilfria. Förslag till ny regel bedöms leda till fossilfri fordonsflotta inom staden samt leda till att miljö- och klimatpåverkan från stadens lätta och tunga fordon minskar. Inrikes transporter står för nästan en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser.

I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 är ett av målen att minska klimatpåverkan från transporter i staden med 90 % till 2030. Göteborgs Stad har stor rådighet över utsläppen från Göteborgs Stads fordonsflotta och det är en minskning av åtgärd i målets riktning som Göteborgs Stad har stor rådighet över. Att som stad gå före i omställningen mot en fossilfri fordonsflotta är viktigt ur ett kommunikativt perspektiv. Genom att välja miljöbilar bidrar Göteborg Stad även till att öka antalet miljöbilar på privatmarknaden, då stadens fordon säljs vidare efter avtalens slut. För att fordonen ska räknas som fossilfria behöver de drivas med fossilfria bränslen. Därför är det viktigt att de drivmedel som staden upphandlar har så låg miljö- och klimatpåverkan som möjligt ur ett livscykelperspektiv.

Elfordon är förstahandsval tillsammans med gasfordon i förslag till ny regel. En övergång till eldrivna fordon bidrar till en bättre luftkvalitet i staden, särskilt i tätbebyggda områden, genom att det inte bildas luftföroreningar eller partiklar vid förbränning. Elfordon ger även en lägre bullerpåverkan, särskilt vid låga hastigheter. Göteborg Stad har idag avtal om miljömärkt/grön el och genom att ställa krav på att fordonen drivs av förnybar el blir driften fossilfri och med mycket låg miljöpåverkan. Tillverkning av batterier utgör en betydande del av elfordons miljöpåverkan, och en minimering av denna påverkan ska därför eftersträvas. Utvecklingen går snabbt framåt och Göteborgs Stads Leasing avser att ställa allt högre miljökrav och sociala krav utifrån förutsättningar vid upphandling.

Den biogas som saluförs i Sverige tillverkas till 100 % av förnybara drivmedel, och innebär en reduktion av CO₂ på 86 % jämfört med bensin (Drivmedelsfakta 2020, Gröna Bilister), vilket är jämförbart med den klimatnytta som erhålls med HVO-drift i dieselmotorer. Emissionsmässigt uppfyller gasfordon EURO VI på samma sätt som de senaste aktuella kraven för bensin- och dieseldrivna fordon. Det finns betydande outnyttjad potential för biogas från organiskt avfall och därmed också ett tydligt värde i att fortsatt stimulera marknaden via användning av biogas som drivmedel. Biogasproduktion bidrar även positivt till kretsloppet kring organiskt avfall, då detta tas

om hand på ett sätt som minimerar läckage av till exempel övergödande ämnen, samt då näringen återförs med restprodukterna från rötningen i form av biogödsel.

HVO (hydrotreated vegetable oil) är en förnybar diesel. Miljönyttan med HVO varierar stort beroende på ursprung och råvarutyp. Hållbart producerad HVO100 räknas i förslag till ny regel som ett fossilfritt alternativ HVO100 är dock redan en bristvara (en brist som förutspås öka enligt bland annat en omvärldsbevakning från Energimyndigheten 2018) och behöver därför framför allt användas i sektorer som inte kan gå över till el i en nära framtid som till exempel flyg och sjöfart.

Bedömning ur social dimension

Göteborgs Stad har sammanlagt över 2 000 lätta och tunga fordon. Stadens fordon framförs dagligen över hela staden och påverkar därför trafiken och stadsmiljön på flera olika sätt och över ett stort geografiskt område. Tydliga trafiksäkerhetskrav på stadens fordon är därför till nytta för de som vistas, transporterar sig och har sin arbetsplats i trafikmiljön i staden. Alkolås och intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) bidrar till att nå nollvisionen och minska risken att människor skadas eller omkommer i trafiken.

Alkolås är ett effektivt verktyg, ur både ett trafiksäkerhets- och arbetsmiljöperspektiv. Genom att införa alkolås/ alkoskåp på samtliga stadens fordon minskar risken att fordon framförs av onyktra förare. Göteborgs Stad är en stor arbetsgivare med cirka 55 000 anställda och med ett stort antal som brukar stadens fordon. Alkolås kan bidra till att upptäcka alkoholmissbruk och Göteborgs Stad som arbetsgivare kan då vidta åtgärder för att stötta den anställde.

Barn är särskilt utsatta i trafiken då de är ofta impulsiva och är inte mogna att bedöma risker. Mindre barn kan också vara svårare att upptäcka i en trafiksituation. För barns hälsa och möjlighet att utveckla sin självständighet i vardagen behöver de kunna gå och cykla till skola och fritidsaktiviteter. I de trafikmiljöer där barn vistas och rör sig behöver fordonshastigheten vara låg för att undvika förödande konsekvenserna av en olycka. ISA och alkolås i stadens egna bilar bidrar till säkrare trafikmiljöer för barn.

Trafikens utsläpp av föroreningar skadar också människors hälsa och barn är särskilt känsliga för luftföroreningar. Trafik och trafikinfrastruktur är de största orsakerna till förekomsten av buller. En övergång till en fossilfri fordonsflotta med fler elfordon bedöms minska trafikbuller och lokala luftföroreningar från Göteborgs Stads fordon. Buller kan ge allvarliga hälsoeffekter och kan i längden leda till ökad trötthet, nedsatt koncentration och sämre prestationsförmåga. Att minska fossila utsläpp från trafiken och minska den globala uppvärmningen är särskilt viktigt för barn och framtida generationer.

Förhållande till styrande dokument

Reglerna förhåller sig till ett flertal styrande dokument:

- Göteborgs Stads riktlinje för resor och möten i tjänsten.
I riktlinjen finns angiven prioritering för bedömning av färdmedel vid behov av resa i tjänsten.
- Göteborg 2035 – Trafikstrategi för en nära storstad.
Under rubrik Vision för en nära storstad står bland annat att i en nära storstad är förbrukningen av energi och fossila bränslen låg.
- Göteborgs Stads riktlinjer för inköp och upphandling.
Under punkt 5 står bland annat att staden genom att ställa krav vid sina inköp ska bidra till en bättre miljö och ett hållbart samhälle samt att tjänster och produkter som innebär en så liten klimat- och miljöpåverkan som möjligt med bibehållen funktion ska väljas.
- Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader.
Under rubrik Förutsättningar och tillämpning står att dessa krav syftar till att åstadkomma miljönytta på ett kostnadseffektivt sätt vid genomförandet av entreprenader.
- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
Miljömål Klimatet har minskad klimatpåverkan från transporter som delmål 3. Målet anger att utsläppen av växthusgaser från transporter i Göteborg ska vara minst 90 % lägre 2030 jämfört med 2010, samt att 100 % av stadens egna fordon ska vara fossilfria senast 2023. Programmet har tagit fram strategierna vi agerar som föregångare och vi driver på utvecklingen av hållbara resor och transporter.
- Regelverk Arbete på gata
Kommande regelverk (beräknas färdigställas under 2021) kommer att reglera krav på personbil eller lätt lastbil som används som väghållningsfordon.

Bilagor

1. Protokollsutdrag KF 2020-03-19 §8
2. Förslag på nytt styrande dokument: Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon
3. Förordning om klimatbonusbilar. SFS 2017:1334
4. Förordning om myndigheters miljö- och trafiksäkerhetskrav för bilar. SFS 2020:486
5. Kategoriplan lätta fordon
6. Konsekvensbeskrivning Fossilfritt Göteborg 2023
7. Utgående dokument: Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. 2017-01-26
8. Utgående dokument: Definition av lätta och tunga miljöfordon i Göteborgs Stad. 2016-02-25.
9. Utgående dokument: Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon och rekommendationer om utrustning, beteendestöd och upphandling. 2012-09-06.

Ärendet

Göteborgs Stads Leasing och trafikkontoret har tagit fram ett förslag på nytt styrande dokument, Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon, som föreslås ersätta tre nuvarande styrande dokument samt redovisar hur Göteborgs Stads Leasing fortsätter arbetet med kategoriplan för lätta fordon enligt plan.

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2019-03-28 §18, att Göteborgs Stads fordonsflotta ska vara fossilfri senast 2023. Kommunstyrelsen fick i maj 2019 i uppdrag att underlätta en snabb omställning till fossilfria fordon och arbetsmaskiner i stadens egna verksamheter vilket redovisades i kommunfullmäktige 2020-03-19. Kommunfullmäktige beslutade 2020-03-19 §8 om sex nya uppdrag till olika förvaltningar och bolag, protokollsutdrag i bilaga 1.

Ett av uppdragen var: Göteborgs Stads Leasing AB och trafiknämnden får i uppdrag att, innan utgången av 2020, ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande och att fortsätta arbetet i enlighet med kategoriplan för lätta fordon.

Nytt styrande dokument

Göteborgs Stads Leasing och trafikkontoret har tagit fram förslag på ett nytt styrande dokument, Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon. Regeln föreslås ersätta befintliga styrande dokument på miljöfordonsområdet såväl som dokument kring trafiksäkerhetskrav. Anledningen till samlad regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för både lätta och tunga fordon är för att minska risken för motstridiga dokument och att miljö- och trafiksäkerhetskrav ställs mot varandra.

Då uppdraget gavs till både Göteborgs Stads Leasing och trafikkontoret går likalydande förslag till beslut vidare till Göteborgs Stads Leasings styrelse och trafiknämnden.

Förvaltningar och bolag med olika förutsättningar har getts möjlighet att lämna synpunkter under arbetet med förslaget till de nya krav som sammanställt i regeln. Generellt har bedömningen varit att regeln styr väl mot fossilfri fordonsflotta och att det finns förutsättningar att efterleva den nya regeln i praktiken. Flera uttryckte också att det är bra att reglerna är korta, tydliga och med skarpa krav. Flertalet bedömer att de genom att effektivisera och se över sin fordonsflotta kan klara omställningen ekonomiskt.

Ekonomiska aspekter som togs upp gällde främst krav på alkolås eller alkoskåp och ökad kostnad vid val av elfordon samt osäkerhet kring laddning. Synpunkterna har inarbetats i regeln där Göteborgs Stads Leasing och trafikkontoret har bedömt att det har varit möjligt. Göteborgs Stads Leasing har också fått förslag på hur de kan hantera och hjälpa förvaltning och bolag samt styra upphandling för exempelvis mindre miljöpåverkan. Göteborgs Stads Leasing avser att ta fram populärversioner av regeln med aktuell fordonsinformation för användare samt fortsatt se över rutiner i arbetet med kategoriplan för Lätta fordon.

Trafikkontoret sammanställer i maj 2021 ett remissvar till regeringen angående genomförande av ändringar i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 om ändring av direktiv 2009/33 om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon, där även Göteborgs Stads Leasing har lämnat synpunkter. Göteborgs Stads Leasing tillsammans med Trafikkontoret kommer att följa upp vilka effekter direktivet kan medföra för förslaget till ny regel.

Skarpare miljö- och trafiksäkerhetskrav i ny regel

Förslaget till ny regel har utgått ifrån definitionen för klimatbonusbilar i det nationella bonus-malus-systemet, bilaga 3. Denna definition används även för miljöbilar i förordning om myndigheters miljö- och trafiksäkerhetskrav på bilar, bilaga 4, som antogs 2020. Syftet med bonus-malus-systemet är att öka andelen miljöanpassade fordon och bidra till att uppnå målet om en fossilfri fordonsflotta. Systemet innebär att miljöanpassade fordon med relativt låga utsläpp av koldioxid premieras med en bonus, medan fordon med relativt höga utsläpp av koldioxid belastas med högre skatt (malus). Genom att använda miljöbilsdefinitionen för lätta fordon uppdateras kraven per automatik när nya krav på klimatbonusbilar ställs.

Göteborgs Stad antog 2019 Fossilfritt Sveriges initiativ transportutmaningen. Den innebär att både transporter som Göteborgs Stad utför själva och köper in ska vara fossilfria senast år 2030. Definitionen av fossilfri är enligt Fossilfritt Sverige att drivmedlet ger en utsläppsminskning på 70 % jämfört med fossila alternativ. I transportutmaningen, som togs fram före beslut om ny miljöbilsdefinition som föreslås användas för lätta fordon i regel, ingår inte laddhybrider. För att följa miljödefinitionen och samtidigt uppnå transportutmaningens krav på fossilfrihet, ingår även laddhybrider i nytt förslag till regel, under förutsättning att de framförs på minst 70 % förnybar el.

För att säkerställa fossilfria fordon har förslag till ny regel skarpare krav på val av fordon såväl som drivmedelsanvändning och uppföljning. I första hand ska fordon som drivs enbart av el (batteri eller bränslecell/vätgas) eller gasfordon väljas. Krav ställs på fossilfri drivmedelsanvändning och drivmedelsuppföljning läggs tydligare på respektive förvaltning och bolag. Eventuella avsteg från regeln ska godkännas av bolagschef eller förvaltningsdirektör och skäl till avsteg ska dokumenteras. Dokumentation kring avsteg för miljökrav ska skickas till Göteborgs Stads Leasing. Andra större skillnader i nytt förslag till regel är krav på alkolås eller alkoskåp för alla lätta fordon och alkolåskrav för tunga fordon. Nytt i förslag till regel är också att obligatorisk återkommande miljö- och trafiksäkerhetsutbildning krävs för alla brukare av stadens lätta fordon.

Styrande dokument som föreslås upphöra gälla

Följande styrande dokument föreslås utgå när nytt förslag på regel antas:

- Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon. 2017-01-26, bilaga 7.
- Definition av lätta och tunga miljöfordon i Göteborgs Stad 2016-02-25, bilaga 8.
- Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon och rekommendationer om utrustning, beteendestöd och upphandling 2012-09-06, bilaga 9.

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

I planen som föreslås upphöra gälla ingår fler områden än stadens interna fordonsflotta. Dessa områden hanteras inom staden både genom andra styrande dokument och genom utarbetade arbetssätt eller förändrad marknad sedan ovan nämnd plan beslutades. Nedan beskrivs hur staden arbetar med beskrivna områden gällande mål, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon.

Gällande mål som upphör gälla

I plan för miljöfordonsarbete, bilaga 7, som föreslås upphöra gälla, beskrivs ett antal mål för miljöfordon, krav på fordon och drivmedel. Dessa mål gällde till 2020 och ersätts i flera fall av krav i förslag till ny regel.

Mål 1.1 avsåg andelen miljöfordon och angav att 100 % av personbilarna och 85 % av de lätta lastbilarna ska vara miljöfordon senast 2020.

Sedan planen för miljöfordonsarbete togs fram har staden antagit Transportutmaningen (2019) med ändring från definition miljöfordon till definition fossilfria fordon. Med denna ändring blev det en kraftig minskning av antalet fordon som uppfyllde kravet för fossilfria fordon då hybrider, som utgjorde en stor del av stadens fordonsflotta, inte är ett fossilfritt fordon enligt transportutmaningens definition. I april 2021 är 59 % av stadens fordonsflotta (personbilar och lätta lastbilar) fossilfria. Till följd av den förändrade definitionen har uppföljning ej kunnat ske på ett för målet relevant vis.

Mål 1.2 avsåg antal elbilar som skulle öka med 50 fordon per år och minst 400 personbilar eller lätta lastbilar år 2020. Utbytestakten har gått något långsammare än målsättningen och i mars 2021 finns 302 elbilar inom Göteborgs Stad.

Mål 1.3 avsåg antal gasfordon där minst hälften av stadens fordon skulle vara gasdrivna år 2020. I april 2021 består stadens fordonsflotta till 37 % av gasfordon.

Mål 1.4 avsåg fordonens energiförbrukning, vilken skulle vara 25 % lägre 2020 jämfört med 2015. Energiförbrukningen har ej följts upp i detalj, men har kontinuerligt minskat i och med fler el- och hybridfordon. Målet är sannolikt uppnått, men kan ej styrkas utan en ganska tidskrävande genomgång av aktuell och historisk fordonsdata.

Mål 1.5 avsåg användning av fossila drivmedel som tankas vid pump som skulle ha minskat med 90 % år 2020 jämfört med 2010 års nivå. Andelen fossilt drivmedel vid pump låg drygt 50% lägre för 2019 jämfört med referensåret 2010. Det är långt ifrån målet på 90%, och utvecklingen har dessutom varit negativ sedan 2016 (då låg minskningen jämfört med 2019 på drygt 64%). Detta beror bland annat på att dieselfordon ersatt gasdrivna fordon i större segment (generellt i brist på alternativ), och att tankningsgraden av HVO varit mycket låg. Även bensinförbrukningen har ökat i och med att "mildhybrider" ersatt en del gas- och etanoldrivna fordon i de mindre segmenten. Arbetet med fossilfritt 2023 visar att trenden håller på att vända ganska kraftigt i en positiv riktning.

Mål 1.6 avsåg inköpt drivmedel till depå som skulle ha minskat med 50 % 2020 jämfört med 2010 års nivå. Detta utgör numera en mycket liten del av de totala inköpta drivmedelsvolymerna som används till personbilar och lätta lastbilar, och utgörs i huvudsak av diesel som används till arbetsmaskiner och motorredskap. Då volymerna är små är målet inte längre relevant och uppföljning görs ej.

Göteborgs Stads Leasing har sedan planen beslutades påbörjat ett arbete med kategoristyrning och kategoriplan för lätta fordon som ersätter flertalet mål. Antal rena elbilar finns som mål i kategoriplan för lätta fordon och följs även upp i elektrifieringsplan som Business Region Göteborg sammanställer. I förslaget Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 finns nyckeltalet ”Andel av Göteborgs Stads fordon som är fossilfria”.

Gällande fordonspooler

Göteborgs Stad arbetar på olika sätt med fordonspooler även utan att det står i plan för miljöfordonsarbete, bilaga 7, som föreslås upphöra gälla. Mobilitet- och parkeringsutredningar genomförs exempelvis i alla detaljplaner och fastighetsägare kan genom åtagande om bilpool och andra mobilitetsåtgärder sänka parkeringstalet för bil. Vid större ny- eller tillbyggnation i ett område används också gröna transportplaner som ett verktyg för att i tidigt skede säkerställa god tillgänglighet. Trafikkontoret leder arbetet och metoden bygger på samverkan mellan relevanta aktörer i syfte att skapa en gemensam överenskommelse avseende bland annat mål och åtgärder för infrastruktur, trafikering och parkering. Ett resultat av överenskommelser i grön transportplan är

exempelvis att Göteborgs Stads Parkering tillsammans med fastighetsägare ska säkerställa öppen bilpool i Masthuggskajen under tio år.

Göteborgs Stads Leasing ansvarar för interna fordonspooler inom staden och har i två avtalsperioder upphandlat ramavtal för kommersiell bilpool som ett komplement till egna fordon för stadens verksamheter. En fördel med att staden handlar upp kommersiella bilpooler är att bilarna även kan användas av allmänhet och därför kan driva på bilpoolsutvecklingen. Behovet varierar mycket mellan olika verksamheter och den totala omfattningen av resorna är liten jämfört med de som sker med stadens interna fordon och fordonspooler. Intresset för fordonspooler ökar och behovet från stadens sida för att driva på utvecklingen bedöms vara lägre framöver. Vissa av stadens fordon kör dock korta sträckor under begränsad tid på dygnet och där kan nyttjande av kommersiell fordonspool bidra till en effektivare och mer ekonomisk lösning.

Göteborgs Stads Parkering prioriterar bilpoolsaktörer vid tilldelning av parkeringsplats på kvartermark. Att verka för fler fordonspooler ligger i linje med andra beslutade dokument. I kommunfullmäktigebeslut 2016-02-25, Bilaga 1 - Riktlinjer för parkeringsverksamhet, står följande på sidan 27: Fordon som är prioriterade, t, ex bilpool, ska ges förtur och erbjudas de mest attraktiva platserna i parkeringsanläggningar. Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för fordonspooler på gatumark. Under våren 2021 är Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon¹ på remiss till bland annat Göteborgs Stad.

Gällande stöd till introduktion av elfordon

Göteborgs Stad arbetar på olika sätt med stöd till introduktion av elfordon, även utan att det står i plan för miljöfordonsarbete, bilaga 7, som föreslås upphöra gälla. Elfordon utgör fortfarande en mindre del av Göteborgs fordonsflotta men utbudet har ökat kraftigt samtidigt som det nu finns inarbetade arbetssätt och affärsmodeller kring laddinfrastruktur. Inom staden arbetar bland annat Göteborg Energi och Göteborgs Stads Parkering med både investeringar och strategier kring laddning. Trafikkontoret ansvarar för att koordinera Göteborgs Stad i ElectriCity Göteborg, ett samarbete mellan industri, forskning och samhälle som utvecklar och testar nya lösningar för hållbara transporter. Från att tidigare fungerat som testarena för elbussar har fokus flyttats till bland annat tunga elfordon.

Inom staden upphandlas tunga fordon och transporter av varierande typer av uppgifter, avfalls-, distributions-, arbets- och bygglogistikfordon. Arbete med laddinfrastrukturen för tunga fordon behöver utvecklas för att dessa fordon skall kunna bli elektriska och flera förvaltningar och bolag behöver samarbeta kring detta såsom fastighetskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och Göteborg Energi. Business Region Göteborg har uppdrag att samordna stadens arbete med elektrifiering samt ta fram elektrifieringsplan. I arbetet ingår att samordna aktiviteter och strategier bland annat kring stadens tunga fordon. Göteborgs Stads Parkering har samtidigt uppdrag att ta fram strategier för laddinfrastruktur för stadens fordonsflotta, se mer under rubrik Göteborgs Stads Parkering - samordnar arbete och strategier för laddinfrastruktur. Gällande kollektivtrafik, som också tas upp i planen, ligger Västrafik i dagsläget i framkant i landet med elbussupphandlingar.

Inom Parkering Göteborg har Göteborg Energi, Göteborgs Stads Parkering och trafikkontoret samarbetat på flera olika sätt för att erbjuda laddmöjligheter i till olika kundgrupper. I december 2020 fanns sammanlagt runt 1 000 laddplatser som ett resultat av både Göteborg Energis och Göteborgs Stads Parkerings investeringar. Under vintern-våren 2020/2021 sätter Göteborg Energi ihop med Parkering Göteborg upp ytterligare 500 nya publika laddplatser. Även kommersiella

¹ SOU 2020:22 Motorfordonspooler – på väg mot ökad delning av motorfordon. [SOU 2020:22](#)

aktörer arbetar löpande med laddinfrastruktur i Göteborg. I dagsläget finns god tillgång till publika laddplatser, både snabb- och normalladdare, för lätta fordon i Göteborg i förhållande till antal elfordon. I Göteborg fanns i februari 2021 drygt 1 130 publika registrerade laddplatser fördelade på 140 laddstationer (källa: ELIS-Elbilen i Sverige/Power Circle). Samtidigt har räckvidden ökat de senaste åren och allt fler fordon kan köra långa sträckor på el vilket gör att publika laddare även kan användas istället för, eller som komplement till, nattladdning.

Fortsatt arbete kring fossilfri fordonsflotta 2023

Göteborgs Stads Parkering - samordnar arbete och strategier för laddinfrastruktur

Med fler elfordon inom Göteborgs Stads fordonsflotta ställs krav på att laddning kan göras på tids- och kostnadseffektivt sätt. Göteborgs Stads Parkerings arbetar strategiskt med frågan genom att samordna arbetet med, och ansvara för strategisk utveckling av, laddinfrastruktur. I förslag till ny regel föreslås fordon som drivs enbart på el vara ett av förstahandsvalen. Med elfordons allt längre räckvidd och med fler laddplatser inom staden finns redan idag förutsättningar att ladda på stadens laddplatser med lite högre effekt/snabbare laddning istället för att låta fordonet ladda över natten.

Göteborgs Stads Leasing – erbjuder stöd i omställningen

Göteborgs Stads Leasing är drivande i omställningen till en fossilfri fordonsflotta inom staden och erbjuder stadens verksamheter stöd under övergången till Fossilfritt 2023. Göteborgs Stads Leasing tar fram prisuppgifter utifrån fordonets totala kostnad över avtalstiden och hjälper stadens verksamheter att göra hållbara val. Totalkostnad är viktig att illustrera för att kunna jämföra alternativ på ett korrekt sätt, då exempelvis väsentligt lägre driftskostnad kan väga upp högre hyreskostnad för elfordon. Göteborgs Stads Leasing samordnar även ett mobilitetsnätverk med mobilitets/(fordons)samordnare från alla stadens verksamheter för att utbyta kunskap om fordonshantering och effektivisering av fordonsflottan samt diskutera transport- och mobilitetsbehov. Förarutbildning kring miljö- och trafiksäkerhet erbjuds i dagsläget till samtliga brukare av Göteborgs Stads fordon. Förarutbildningen (med erfaren trafikinstruktör) är kostnadsfri för verksamheterna och bidrar till ökad medvetenhet om skadekostnader såväl som trafiksäkerhet samtidigt som administration kring skadehantering effektiviseras.

Göteborgs Stads Leasing - fortsätter arbetet med kategoristyrning lätta fordon

Göteborgs Stads Leasing påbörjade arbetet med kategoriplan för lätta fordon under våren 2019. Detta gjordes genom en arbetsgrupp med deltagare från olika förvaltningar och bolag samt ett kategoriråd med chefer från desamma. Effektmålen var att sänka totalkostnaderna för stadens fordonsflotta, minska antalet fordon, ställa om flottan till fossilfri samt främja innovation inom området. Utifrån effektmålen har ett flertal strategier tagits fram såsom: standardisera produktutbudet, förändra attityder och beteenden och öka flexibiliteten i upphandlingar. Se mer i gällande kategoriplan, bilaga 5. Implementeringen av kategoriplan för lätta fordon pågår under 2019–2023.

Utöver det som beskrivs ovan har ett flertal ytterligare aktiviteter genomförts eller påbörjats, bland annat har Göteborgs Stad Leasing hållit i en utbildning i verktyget digitala körjournaler samt tagit fram och genomfört utbildning för mobilitetsansvariga. Ett pilotprojekt med en hemtjänstgrupp kring attityder och beteenden för sänkta skadekostnader har också genomförts. Under våren 2021 genomförs informationsträffar med enhetschefer, för att lyfta vikten av förändrade attityder och beteenden. Detta för att minska skadekostnader och för att visa vad verksamheterna kan spara genom att vara aktiva i fordonfrågor och avtalshantering. Förstudie kring nytt digitalt körjournalssystem genomfördes 2020 och en ny upphandling kommer att genomföras. Arbetet med effektivisering av fordonsflottan genom samordning, minska antalet fordon med mera, pågår löpande i olika former.

Arbete med kategoriplanens strategier och aktiviteter fortgår. Fokus de närmaste åren är bland annat fortsatt samarbete med Göteborgs Stads Parkering och Göteborg Energi, för att underlätta tillgång till laddinfrastruktur för stadens verksamheters elfordon. Vidare är fokus på att driva omställning och effektivisering, verka för förändrade attityder och beteenden samt planera för målet främja innovation med strategin att medverka i innovationssatsningar.

Bolagets bedömning

Göteborgs Stads Leasing delar trafikkontorets bedömning under rubrik nedan, Förvaltningens bedömning, med följande tillägg:

På bolagsnivå uppfyller Göteborgs Stads Leasing egna fordon till stor del kraven i förslag till ny regel, vilket innebär att uppfyllnad av dessa blir en försumbar kostnad för bolaget.

Göteborgs Stads Leasing har, i juni 2021, 195 fordon som ingår i flottan för korttidsuthyrning för uthyrning i upp till ett år. Av dessa är cirka 40 % fossilfria enligt kraven i förslag till ny regel och resterande del av korttidsflottan kommer att bytas ut efterhand som avtalstiden går ut, dock senast vid utgången av 2023. Med en ökad kostnad för alkohol kommer även hyrorna för korttidsfordon att öka vilket påverkar hyrestagarna, verksamheterna i Göteborgs Stad. Om fordonen ej hyrs ut landar istället kostnaden på Göteborgs Stads Leasing, men även denna kostnad bedöms som försumbar.

Göteborgs Stads Leasing har även 21 lätta lastbilar som alla uppfyller miljökraven i förslag till ny regel och samtliga är utrustade med alkohol. Bolaget har också 5 bilpoolsbilar för internt bruk varav en som inte uppfyller kraven i förslag till ny regel. Denna ska under året 2021 avyttras och övriga bilpoolsbilar kommer avyttras eller ingå i korttidsflottan för att effektivisera bolagets egen fordonsflotta.

Förvaltningens bedömning

Trafikkontoret bedömer att Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon bidrar till miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i staden. Det är en stor fördel att de nya reglerna är kortfattade och avgränsade till stadens fordonsflotta för att minska risk för målkonflikter med andra styrande dokument. Förvaltningen bedömer också att områden som finns i utgående styrande dokument, men som inte behandlas i regeln, tas väl om hand inom staden genom andra styrande dokument, utarbetade arbetssätt eller pågående marknadsutveckling.

Miljökrav

Förvaltningen bedömer att fossilfria fordon säkerställs i förslag till ny regel genom skarpare krav på val av fordon, krav på drivmedelsanvändning och uppföljning. Genom att utgå från den definition av miljöbilar som regeringen beslutat om för statliga myndigheters fordon säkerställs att bilar med höga miljökrav köps in eller leasas och att kraven succesivt skärps när de statliga miljökraven höjs. Ansvaret för att följa upp drivmedelsanvändning ligger på respektive förvaltning och bolag. Det ligger också i linje med antaget miljö- och klimatprogram samt miljöledningssystem.

Trafikkontoret tycker att det är viktigt att omställningen mot en fossilfri fordonsflotta görs med fordon och bränslen med så låg klimatpåverkan som möjligt ur ett livscykelperspektiv, som ger låga hälsoskadliga emissioner, är energieffektiva samt framställs på ett socialt och ekologiskt hållbart sätt. Genom att välja miljöbilar och använda fossilfria drivmedel i sina fordon, enligt rutinen, bidrar förvaltningar och bolag till att nå stadens klimatmål för transporter.

Trafiksäkerhetskrav

Trafiksäkerhetsarbete inom staden utgår från nollvisionen, att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Vägtransportsystemet består av vägen, människan och fordonen och trafiksäkerhetsarbetet omfattar all tre delar. Trafikkontoret har ett långsiktigt arbete med trafiksäkra gator genom arbetet med hastighetsdämpande åtgärder, som gett gott resultat. I trafiknämndens trafiksäkerhetsprogram för 2010 – 2020 finns strategin ”Vi arbetar för fler säkra fordon och transporter”². Trafiksäkerhetskrav i förslag till ny regel avser både fordon och stöd till säkert beteende. Kravet på femstjärnigt testresultat från Euro NCAP för personbilar innebär att det finns bra krockskydd för förare och passagerare i bilen och också kollisionsvarningssystem för fotgängare och cyklister. För lätta och tunga lastbilar finns ingen provning motsvarande Euro NCAP och marknaden erbjuder inte samma säkerhetsfunktioner som för personbilar. Genom att staden ställer höga, men rimliga, krav på alla fordon ökar andelen säkra bilar som går vidare till begagnatmarknaden.

Trafikkontoret bedömer att trafiksäkerhetskraven i den föreslagna regeln, med bland annat fortsatt krav på intelligent stöd för hastighetsanpassning (ISA) och nytt krav på alkoholås eller alkoskåp är effektiva verktyg för ökad trafiksäkerhet.

Trafikkontorets bilar

Trafikkontoret har som förvaltning fyra bilar. Två av dessa är rena elbilar, serviceresors bil planeras att sägas upp helt under 2021 i samband med förvaltningens samlokalisering och den fjärde bilen ska ersättas med fossilfritt alternativ under 2021.

Kerstin Elias

Kristina Lindfors

Avdelningschef

Trafikdirektör

² [TS kortversion svensk2010.pdf \(goteborg.se\)](#) Från 2021 är programmet stödjande tills ny trafiksäkerhetsplan är framtagen