

**Styrelsehandling**

Utfärdat 2021-11-25

Diarienummer 0174-21

**Handläggare**

Jonas Eriksson

Telefon: 031-774 37 05

E-post: [jonas.eriksson@p-bolaget.goteborg.se](mailto:jonas.eriksson@p-bolaget.goteborg.se)

## Yttrande över Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2021 – 2030

### Förslag till beslut

I styrelsen för Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag

Styrelsen beslutar att översända denna handling som bolagets remissvar till Business Region Göteborg.

### Sammanfattning

Ärendet utgör bolagets svar på Business Region Göteborgs remiss över förslag till Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2021 – 2030 med revidering inför 2022.

Remissen är en aktiv del av elektrifieringsplanens utveckling med syfte att förankra och bearbeta förslaget ytterligare och i enlighet med tjänsteutlåtande från Stadsledningskontoret den 2021-04-21, Diarienummer 0472/21. Remissbehandlingen syftar till att slutgiltigt kunna formulera och förankra en handlingsplan för 2022 baserat på förankrade delmål och indikatorer.

Elektrifieringsplanen beskriver identifierade och förankrade aktiviteter i enlighet med Stadens beslutade budget, nödvändiga för att nå klimatmålen med avseende på elektrifiering och fossilfria transporter. Aktiviteterna täcker in såväl enskilda insatser på förvaltnings- och bolagsnivå liksom samverkande mellan förvaltningar och/eller bolag, samt övergripande förutsättningsskapande aktiviteter på organisatorisk nivå

### Bedömning ur ekonomisk dimension

Den snabba tillväxten av antalet laddbara fordon ställer krav på att staden möter upp med nödvändiga insatser som bidrar positivt till omställningen. Det handlar både om effektiva arbetsformer och processer samt investeringar i infrastruktur som möter kundbehovet.

En större samordning av aktiviteterna för elektrifiering kan antas kunna möjliggöra högre samnyttjande av infrastruktur och på så sätt minska stadens totala investeringsbehov.

Bolaget har redan en strategi för arbetet med elektrifiering och aktiviteterna i elektrifieringsplanen antas inte påverka ytterligare utanför bolagets ordinarie budget.

### Bedömning ur ekologisk dimension

Elektrifieringsplanen bidrar med åtgärder som leder till att Göteborgs Stad bland annat ska kunna nå målen om en fossilfri fordonsflotta till 2023 samt minskning av växthusgasutsläppen med 90% till 2030 jämfört med 2010.

## **Bedömning ur social dimension**

Bolaget har inte funnit några särskilda aspekter på frågan utifrån denna dimension.

## **Bilagor**

1. Elektrifieringsplan bestående av 1 huvuddokument + 6 bilagor varav 1 i Excel-format, övriga dokument i Word-format.
2. Följebrev med instruktioner och frågor att besvara samt lista på remissinstanser.

## Ärendet

Göteborgs Stads Parkering AB är remissinstans för Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2021 – 2030 med revidering inför 2022. Remissbehandlingen syftar till att slutgiltigt kunna formulera och förankra en handlingsplan för 2022 baserat på förankrade delmål och indikatorer.

Ärendet utgör Göteborgs Stads Parkering ABs remissvar. Sista svarsdag till Business Region Göteborg är den 20 december 2021.

## Beskrivning av ärendet

Business Region Göteborg har, i enlighet med uppdraget tilldelat av kommunfullmäktige under hösten 2020, i samverkan med en rad förvaltningar och bolag tagit fram ett förslag till Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2021 – 2030 med revidering inför 2022.

Elektrifieringsplanen syftar till att driva på genomförandet av åtgärder som leder till att Göteborgs Stad når målen om en fossilfri fordonsflotta till 2023 samt minskning av växthusgasutsläppen med 90% till 2030 jämfört med 2010. Vidare har Göteborgs Stad antagit Fossilfritt Sveriges transportutmaning om ett fossilfritt transportsystem till 2030.

Ett elektrifierat transportsystem ökar möjligheten att möta klimat- och samhällsutmaningarna som följer av en ökad urbanisering och transporters miljöpåverkan. Göteborgs Stad har anslutit sig till Fossilfritt Sveriges transportutmaning och har antagit målet om att ha lokala transporter som är fossilfria till år 2030, där Göteborgs Stads egen fordonsflotta skall vara fossilfri till 2023.

Business Region Göteborg AB har av kommunfullmäktige i budget för 2020 (Dnr 0472/21) fått i uppdrag att samordna Stadens samlade insatser för omställning till ett elektrifierat transportsystem i samverkan med berörda nämnder och styrelser samt i nära samverkan med näringsliv och regionala aktörer. Enligt ett förtydligande under 2020 skall Elektrifieringsuppdraget under 2020 resultera i en elektrifieringsplan i bred samverkan med nämnder och styrelser. Planen skall innefatta en tydlig vision, målsättning samt förslag som stödjer och banar väg för den omställning som fordons- och transportsektor står inför.

Elektrifieringsplanen skall säkerställa att Elektrifieringsuppdraget implementeras på ett effektivt sätt och bidra till att målen om en fossilfri fordonsflotta, ett fossilfritt transportsystem samt de övergripande tillväxtmålen för regionen nås.

Elektrifieringsplanen knyts till det av staden antagna Näringslivsstrategiska programmet samt det nya Miljö- och klimatprogrammet. Elektrifieringsplanen ska leda till ett strukturerat arbetssätt och underlätta kommunikation och samordning av aktiviteter och insatser mellan Stadens förvaltningar och bolag. Vidare ska elektrifieringsplanen underlätta uppföljningen av måluppfyllelse och framdriften av insatser. Föreslagna aktiviteter prioriteras genom en effektivvärdering baserat på effektkriterier såsom klimat, kostnad, besparingspotential, sociala liksom näringslivsmässiga. Elektrifieringsplanen tydliggör pågående och planerade aktiviteter och kompletterande åtgärdsbehov för att nå delmål och övergripande mål.

Elektrifieringsplanen beskriver identifierade och förankrade aktiviteter i enlighet med Stadens beslutade budget, nödvändiga för att nå klimatmålen med avseende på elektrifiering och fossilfria transporter. Aktiviteterna täcker in såväl enskilda insatser på förvaltnings- och bolagsnivå liksom samverkande mellan förvaltningar och/eller bolag,

samt övergripande förutsättningsskapande aktiviteter på organisatorisk nivå (se *Bilaga 1 - Handlingsplan*). Målen om fossilfri egen fordonsflotta samt minskat koldioxidutsläpp från vägtransporter är definierat i Göteborgs Stads Miljö- och klimatprogram 2021 - 2030. De övriga två målen kommer från Göteborgs Stads antagandet av Fossilfritt Sveriges Transportutmaning. Se inforuta nedan. För de verksamhetsområden där delmål och indikatorer har beslutats har dessa sammanfattats i *Bilaga 2 – Mål och indikatorer för Handlingsplan*.

- Hela Göteborg Stads egen fordonsflotta är fossilfri<sup>1</sup> senast 2023
- Utsläpp av växthusgaser från transporter i Göteborg skall vara minst 90% lägre till år 2030, jämfört med år 2010<sup>2</sup>.
- Göteborgs Stad ska ha lokala transporter som är fossilfria 2030
- Utförda och inköpta transporter inom Stadens verksamheter är fossilfria 2030

Till elektrifieringsplanen har även en nuläges- och gap-analys knutits (se *Bilaga 5 – Gap-analys med förslag på aktiviteter inför kommande revisioner*). Denna innefattar även förslag på lösningar och kompletterande aktiviteter för att täcka det identifierade gapet för att nå de övergripande målen. Dessa förslag ingår som diskussionsunderlag inför årlig revidering av planerade och beslutade aktiviteter enligt ordinarie budgetprocess. Arbetet med att operationalisera innevarande års handlingsplan samt att ta fram en handlingsplan för nästkommande år förhåller sig till stadens budgetprocess och beskrivs i *Bilaga 4 – Arbetsprocess*.

Förankrade och beslutade aktiviteter som ingår i beslutad handlingsplan, har för varje aktivitet tillordnats en sammankallande ansvarig samt berörda deltagare, start- och slutdatum, förväntat utfall, koppling till mål och delmål, status samt koppling till övriga aktiviteter. Det åligger varje verksamhet att enskilt utifrån sitt ansvarsområde och i grupp med andra utifrån Stadens övergripande beslutade mål att driva på den omställningen som behöver ske och för att ta hand om beslutade aktiviteter. Övergripande uppföljning av beslutad handlingsplan sker genom Stadens arbetsgrupp under samordning av BRG. Statusen, inklusive behov av stöd och hjälp med prioriteringar, rapporteras till Direktörgruppen. För att på ett tydligt sätt kunna följa upp status och progress på elektrifieringsaktiviteterna inom staden identifieras ett antal funktionella indikatorer, sammanställda i en indikatortavla med kvartalsvis uppdatering för visuell kommunikation.

Behovet av en tät koppling till näringslivet för måluppfyllnad skapar en logisk koppling till det inom Göteborgs Stad antagna Näringslivsstrategiska Programmet. Programmets sex strategiska områden täcker in identifierade utmaningar med elektrifieringsomställningen såsom stadsplanering, marktillgång, laddinfrastruktur, fordonstillgång, kravställning vid upphandlingar, liksom kompetensutveckling och en

---

<sup>1</sup> Som fossilfritt definieras drivmedel som ger en utsläppsminskning på 70% jämfört med fossila alternativ, enligt Fossilfritt Sveriges definition och i enlighet med förslaget till EU:s förnybarhetsdefinition. De drivmedel som idag lever upp till det kravet är el, vätgas, biogas, HVO100, FAME och ED95. De två sistnämnda används för tunga fordon.

<sup>2</sup> Göteborgs Stads Miljö- och Klimatprogram, 2021-2030

öppen innovationsmiljö. De strategiska insatsområdena representerar på övergripande nivå områden inom vilka grundförutsättningar till omställningen till ett effektivt elektrifierat transportsystem skapas, och innefattar:

- Kompetensförsörjning
- Attraktionskraft
- Infrastruktur och tillgänglighet
- Markberedskap och fysisk planering
- Företagsklimat
- Innovationskraft

Utifrån de utmaningar som Göteborg och regionen står inför, samt de prioriteringar som framkommit i dialogen med stadens bolag och förvaltningar, har ett antal funktionella delområden identifierats. Dessa delområden representerar nyckelområden att fokusera aktiviteter inom, för att skapa förutsättningar för och lösningar på respektive funktionsområdes utmaningar. Nedbrytningen i funktionsområden förenklar framtagning av konkreta och specifika mål och tillhörande aktiviteter, vilka också möjliggör uppföljning av progress. Två av delområdena fokuserar på näringslivssamverkan respektive organisation och styrning av omställningen. De valda funktionsområdena är:

1. Stadens egen fordonspark – bilar och lätta lastbilar (<3,5 ton)
2. Stadens egen fordonspark – tunga lastfordon och arbetsmaskiner (>3,5 ton)
3. Stadens inköpta varu- och tjänstetransporter
4. Taxi och stadens inköpta persontransporter
5. Stadens inköpta entreprenadarbeten och tillhörande transporter
6. Elbilsladdning för boende och verksamheter
7. Besökare och besöksnäringen
8. Fritidsbåtar
9. Kollektivtrafik – buss- och färjetrafik
10. Näringslivssamverkan och -utveckling
11. Digitalisering som verktyg
12. Energiförsörjning – kapacitet, markanvändning, energilagrar
13. Hamnen – sjöfarten och sjöfartens transporter
14. Förutsättningar, organisation och styrning
15. Laddning för tunga fordon

För varje funktionellt delområde beskrivs verksamheten inom det tematiska området liksom berörda verksamheter i *Bilaga 3 – Fördjupning funktionella delområden*. Delområdena representerar arbetsområden med faktiskt koppling till Stadens bolags och förvaltningars verksamheter och belyser synergier mellan respektive verksamheter liksom tydliggör samverkansbehovet. Även synergier mellan funktionsområdena beaktas för att undvika suboptimeringar och inlåsnings effekter, och hanteras huvudsakligen genom delområde 14.

*Bilaga 6 – Förkortningar och begreppsförklaringar* innehåller en lista på använda förkortningar och begreppsförklaringar.

## Bolagets bedömning

Business Region Göteborg har i sitt följebrev till remissen givit instruktioner om hur de önskar att remissinstanserna delger sina åsikter. Bolagets bedömning följer dessa instruktioner nedan.

Inledningsvis vill bolaget uttrycka en positiv inställning till att staden samordnar sina insatser kring elektrifiering. Vi är många aktörer som nu ställs inför nya frågor och det är viktigt att staden agerar samordnat och effektivt i omställningen till mer elektrifierade transporter.

Bolaget agerar inom elektrifieringen för att proaktivt kunna skapa en trygghet hos de parkerande kunderna att det går att äga och köra elbil i Göteborg. Som utgångspunkt för våra svar finns uppdraget i ägardirektivet om att *bolaget i samverkan med stadens förvaltningar och bolag aktivt ska bidra i omställningen för fossilfria fordon. I takt med att antalet elektrifierade fordon ökar ska bolaget anpassa anläggningar och parkeringserbjudande för att tillgodose behov av el-laddning.*

Utöver uppdraget i ägardirektivet har bolaget även fått i uppdrag att, *tillsammans med berörda nämnder och bolagsstyrelser, samordna arbetet med laddinfrastruktur, ansvara för strategisk utveckling av laddinfrastruktur för stadens verksamheters fordon och fastställa en rekommenderad avskrivningstid för stadens verksamheters laddinfrastruktur.*

Bolaget bedriver ett aktivt arbete för att möta behovet av laddinfrastruktur och i inspelen till elektrifieringsplanen har bolaget därför primärt lyft befintliga åtgärder där ökad samordning antas bidra till bättre genomförande.

### Frågor att besvara

I vårt remissvar har vi fokuserat på att svara på de delar som omnämner bolaget. Kommentarer till specifika aktiviteter i Bilaga 1 är beskrivna i därför avsedd kolumn i Excel-filen.

### Huvuddokument

#### **1. Anser ni att någon del i dokumentet behöver korrigerig eller komplettering? Om ja, indikera vad och hur.**

Under rubriken "Giltighetstid" beskrivs hur planens relevans ska upprätthållas över tid. Utöver de aktörer som nämns behöver planen även utvecklas i dialog med kunderna. Det är viktigt att mål och aktiviteter tar tydligt sikte på kundernas behov och hållbara affärsmodeller.

Under rubriken "Målkonflikter" är det bra att planen lyfter upp målsättningar om minskad bilanvändning i staden. I takt med att incitamenten för kunderna att välja elbil blir starkare så finns risk för så kallade "rebound-effekter". Detta innebär kortfattat att elektrifieringen bidrar till fler bilar och större trängsel i staden. Det är ett viktigt område och skulle kunna utvecklas tydligare i det framtida arbetet med elektrifieringsuppdraget.

### Bilaga 1

Bolagets svar på aktiviteter som anses beröra bolagets verksamhet finns inskrivna i excel-dokumentet, bilaga 1

2. Anser ni att beskrivning, huvudansvarig, medverkande, löptid samt förväntat utfall stämmer för de listade aktiviteterna som er verksamhet berörs av? Om inte, ge förslag på korrigerings och komplettering per aktivitet och funktionsområde.
3. Anser ni att er verksamhet bör vara delaktig i fler beskrivna aktiviteter? Om ja, vilka?
4. Anser ni att en eller flera av de beskrivna aktiviteterna som berör er verksamhet kan slås ihop till en aktivitet? Om ja, ange vilka och på vilket sätt.
5. Anser ni att det saknas aktiviteter nödvändiga för måluppfyllnad (Stadens övergripande miljömål)? Om ja, ge förslag på formulering, ansvarig och medverkande.
6. Komplettera de beskrivna aktiviteterna som berör er verksamhet med en ekonomisk bedömning så långt det är rimligt och möjligt, för att underlätta Kommunfullmäktiges möjlighet till långsiktig ekonomisk planering.
7. Finns med avseende på handlingsplanens aktiviteter behov av investeringar i er verksamhet, ensamt eller tillsammans med andra verksamheter? Om ja, indikera vilka och till vilken omfattning.

## Bilaga 2

8. Anser ni att angivna delmål och tillhörande indikatorer är korrekta och relevanta för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet? Om inte, ge förslag på korrigerings och komplettering per delmål respektive förslag på alternativa delmål.

Vi har valt att primärt kommentera målen inom funktionsområden *Elbilsaddning för boende och verksamheter(FO6)* samt *Besökare och besöksnäringen(FO7)*.

Det är bra att målen i stort fokuserar på att möta kundbehovet. Om detta kompletteras med en övergripande bild av hur utbyggnaden följer ökningen av antalet elbilar så finns goda förutsättningar för en utbyggnad som sker i rätt takt med lägre risk för överinvestering.

9. Stämmer nulägesanalysen för de delmål som är relevanta för er verksamhet? Om inte, komplettera med korrekt data.

Att det står att ingen info finns om nuläget är delvis missvisande. Bolaget har information om nyttjandegrad av den befintliga infrastrukturen men mer behöver göras för att få in underlag om hur kunderna/invånarna upplever tillgången på laddinfrastruktur.

## Bilaga 3

10. Anser ni att verksamhetsbeskrivningen i för er relevanta funktionsområden 1-15 stämmer? Om inte, ge förslag på korrigerings och komplettering.

Vi har valt att primärt kommentera beskrivningarna inom funktionsområden *Elbilsaddning för boende och verksamheter(FO6)* samt *Besökare och besöksnäringen(FO7)*.

Till beskrivningen skulle vi vilja lägga till att det även inom bolagets parkeringar på tomtmark finns kunder som har sin boendeparkering på dessa ytor genom att man köper parkeringstillstånd från Parkering Göteborg.

Det är viktigt att det framgår att laddinfrastruktur som finns på kommunala ytor ska, i så stor utsträckning som möjligt, samnyttjas mellan olika kundgrupper. Detta kan ske utifrån samma principer som idag används för att samnyttja parkering.

**11. Anser ni att berörda verksamheter för funktionsområden 1-15 stämmer? Om inte, ge förslag på korrigerering och komplettering.**

Ingen kommentar.

**Bilaga 4**

**12. Anser ni att beskriven arbetsprocess med avseende på koppling till budgetprocess och beslutsgång inom Staden är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigerering och komplettering.**

Beskriven process är framförallt i linje med hur budgetarbetet ser ut i stadens förvaltningar. Det bör noteras att tidplanen för budgetarbetet i bolagen ser annorlunda ut där styrelsen får underlaget för budget i samband med att beslut ska fattas, senast 31 december.

Till processen bör även läggas behovet av ett effektivt löpande arbete som kan utveckla planen under året. Elektrifieringen i samhället går fort och det finns risk att även planer som bryts ned årsvis snabbt förlorar i relevans.

**Bilaga 5**

Vi har valt att primärt kommentera beskrivningarna inom funktionsområden *Elbilsladdning för boende och verksamheter(FO6)* samt *Besökare och besöksnäringen(FO7)*.

**13. Anser ni att föreslagna mål och indikatorer för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är relevanta? Om ja, indikera ekonomisk konsekvens. Om inte, indikera vilket och varför.**

FO6 saknar ytterligare målförslag och indikatorer.

Målförslag och indikatorer på FO7 är relevanta givet att procentsnivån sätts utifrån en analys av elbilstillväxt och kundbehovet i den utpekade kundgruppen av besökare. Eftersom procentsnivån inte är satt så kan vi inte göra en ekonomisk bedömning.

**14. Anser ni att nulägesbeskrivningen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigerering och komplettering.**

För FO6 så vill vi kommentera att vi i nuläget inte är involverade i det strategiska arbete som görs inom Framtiden-koncernen. Framtiden-koncernen har tecknat separat avtal med Göteborg Energi.

Värt att notera är att Göteborg har ett cpev-tal(laddplats per elbil) som ligger bra till i en nationell jämförelse. Detta tack vare den utbyggnad som Göteborg Energi och Göteborgs Stads Parkering genomfört. Inom Parkering Göteborg finns idag ca 1500 laddplatser. Merparten av dessa finns på besöksytor.

För FO7 har vi ingen ytterligare kommentar.

**15. Anser ni att gap-analysen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är korrekt och komplett? Om inte, ge förslag på korrigerering och komplettering.**



Vi anser att GAP-analyser lyfter viktiga frågor. För båda områdena FO6 och FO7 lyfts vikten av kommunikation. Vi anser att kommunikation kommer bli ett mycket viktigt område framöver, vilket behöver synas i kommande handlingsplaner. Det gäller kommunikation både till den stora majoritet som inte kör elbil idag och kommunikation till de som redan äger en elbil.

**16. Anser ni att föreslagna tänkbara aktiviteter i gap-analysen för de funktionsområden 1-15 som berör er verksamhet är relevanta? Om inte, indikera vilken och varför.**

Aktiviteterna anses relevanta. Inom FO7 under rubriken, ”Samordning av insatser och informationsutbyte vid förändringar”, är det bra att trafikkontoret lyfts fram som nyckelaktör. Samtidigt vill vi lyfta fram det arbete som redan görs inom Parkering Göteborg för att samnyttja parkeringsytor. Samnyttjande av laddplatser möjliggörs av att det finns ett arbete för samnyttjande av parkeringarna.

Hanna Munde

Kristina Rejare

Avdelningschef Marknad och  
affärsutveckling

Vd