

Beslutsunderlag

Styrelsen 2022-06-20

Ärende/Paragraf: 68

Handläggare: Anne Piegsa, Processledare

Elektrifieringsuppdraget

Telefon: 031-367 61 69

E-post: anne.piegsa@businessregion.se

Elektrifieringsplan 2022 - 2030

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg föreslås

1. Att ställa sig bakom förslag till uppdaterad Elektrifieringsplan i enlighet med kommunfullmäktiges beslut 28 oktober 2021 §5.3 (0472/21), inklusive tilläggsuppdrag och översända för beslut i kommunfullmäktige samt förklara uppdraget fullgjort.
2. Att ställa sig bakom föreslagna åtgärder, mål och delmål för vidare beslut i kommunfullmäktige
3. Att omedelbart justera ärendet

Sammanfattning

Business Region Göteborg (BRG) fick i samband med antagandet av Elektrifieringsplanen 2021 – 2030 i kommunfullmäktige uppdraget att återkomma med en uppdatering av planen i enlighet med synpunkterna i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande (diarienummer 0472/21, datum 2021-04-21) och yrkande från M, L, C och S den 18 augusti 2021, samt komplettering med långsiktiga ekonomiska konsekvenser och komplettering med en övergripande strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Elektrifieringsplanen 2022 – 2030 som har remissbehandlats tydliggör pågående och planerade långsiktiga åtgärder som skapar förutsättningar för att nå elektrifieringsspecifika mål samt stadens övergripande transportrelaterade klimatmål. Den reviderade Elektrifieringsplanen formas runt en central samordning av elektrifieringsfrågor i samverkan med näringslivet i linje med BRG:s långsiktiga elektrifieringsuppdrag.

BUSINESS REGION GÖTEBORG AB

Besöksadress: Östra Hamngatan 5, Postadress: Box 11119, 404 23 Göteborg
Telefon växel: 031-367 61 00, www.businessregiongoteborg.se



Elektrifieringsplanen kompletteras med en långsiktig ekonomisk bedömning av transportsystemets omställning, nedbrutet i kategorier för fordonstyper, laddinfrastruktur, inköpta transportarbeten och förutsättningsskapande insatser.

Elektrifieringsplanen kompletteras med en kvalitativ strategi för behovsbaserad utbyggnad av laddinfrastrukturen baserat på mätningar av beläggningsgrad av befintlig laddinfrastruktur samt kundnöjdhetsundersökningar.

Ärendet är av principiell beskaffenhet då det avser ändring av ett övergripande styrdokument som ska beslutas av kommunfullmäktige.

Bedömning ur ekonomisk dimension

De *åtgärder* som ingår i Elektrifieringsplanen bedöms kunna utföras inom respektive berörd styrelse och nämnds ordinarie budgetramar med undantag från arbetet med digital infrastruktur. Nämnden för intraservice har initierat process för att hantera detta.

Arbete inom ramen för föreslagna *insatsområden* bedöms kunna utföras inom respektive berörd styrelse och nämnds ordinarie budgetramar.

Beroende på utfall av åtgärder och arbete inom insatsområden kan ekonomiska konsekvenser åt både det positiva och negativa hållet uppstå. Åtgärder och insatsområden syftar till att skapa nödvändiga förutsättningar för en resurseffektiv omställning med hög miljöeffekt per investerad krona.

De *målsättningar* som ingår i Elektrifieringsplanen bedöms i vissa fall skapa behov av utökat budgetutrymme alternativt omprioritering av medel till förmån för klimatnyttan, se Ärendebeskrivning. Inom ramen för insatsområde Finansiering kommer ett förstärkt arbete ske, för att i högre utsträckning kunna ta del av extern stödfinansiering för exempelvis laddinfrastrukturutbyggnad eller utbyte av fordon.

Omställningen innebär generellt en framtung investering för enskilda nämnder och styrelser men som över tid förväntas kompenseras dels av sänkta driftskostnader, dels av effektiviseringsåtgärder, dels av affärsmässiga nyttjandeavtal, tex leasing- och abonnemangsavgifter.

Teknikskiftet mot elektrifiering är mycket omfattande och berör en stor del av vårt industriella kluster och därmed regionens samlade

exportvärde och lönesumma. Att staden tydligt pekar ut riktningen i omställningen skapar överskådlighet kring affärsmöjligheter för företag samt ur ett globalt perspektiv bidrar tydligheten till ökad konkurrens- och attraktionskraft, till att säkerställa vår kunskapsregion och till näringslivets beslut om att lägga forsknings- och innovationsresurser, etableringar och investeringar i Göteborg.

Bedömning ur ekologisk dimension

Elektrifieringsomställningen är en del i omställningen mot fossilfria transporter, för att minska buller och emissioner, ett effektivare resurs- och energinyttjande och för att bidra till en mer levande stadsmiljö för stadens medborgare.

Elektrifieringsplanen bidrar till att nå stadens uppsatta mål om en fossilfri fordonsflotta och ett fossilfritt transportsystem genom de planerade och pågående åtgärderna samt elektrifieringsspecifika målsättningar.

Elektrifieringsplanen bidrar till att nå målet om 90% sänkning av växthusgasutsläppen från transportsektorn till 2030 jämfört med 2010.

Behovet av insatser är omfattande för att nå uppsatta mål och i de allra flesta fall krävs ett samarbete över flera förvaltningar och bolag för att tillsammans skapa rätt förutsättningar och aktiviteter.

Elektrifieringsplanen stödjer denna samverkan.

Elektrifieringsplanen har stark anknytning till stadens beslutade Miljö- och klimatprogram samt Energiplan. Den utgör ett verktyg i arbetet med att göra Göteborg till en av EU:s 100 första klimatneutrala städer samt för att uppfylla Gothenburg Green City Zone mål om utsläppsfria transporter.

Bedömning av faktisk klimatnytta är komplext.

Elektrifieringsomställningen ingår som pusselbit i ett omfattande system för att nå klimatneutralitet. Framgången och klimatnyttan för olika insatser beror av många olika aspekter kopplat till samhällssystemet

En fördjupad analys av olika insatsers verkliga klimatnytta, i förhållande till kostnadspunkt och övriga styrande faktorer, skulle underlätta fortsatt arbete.

Bedömning ur social dimension

Elektrifieringsplanen bidrar med insikter till Göteborgs Stads hållbarhetsarbete och Agenda 2030.

Bilagor

- 68.1. Förtydliganden till Elektrifieringsplanens struktur
- 68.2. Förslag till åtgärder
- 68.3. Förslag till elektrifieringsspecifika mål och delmål
- 68.4. Förtydligande kring kostnadsbedömningar
- 68.5. Bakgrund till strategin för utbyggnad av laddinfrastruktur
- 68.6. Elektrifieringsplan 2022 – 2030 inklusive bilagor 1–5

Ärendet

Omfattar återrapportering på uppdraget att uppdatera Elektrifieringsplanen (fastställd den 28 oktober 2021), med två tilläggsuppdrag; *bedömning av långsiktiga ekonomiska konsekvenser* samt *strategi för laddinfrastrukturutbyggnad*. Uppdatering och tilläggsuppdragen ska tillsändas kommunfullmäktige för beslut.

Beskrivning av ärendet

Business Region Göteborg (BRG) fick i kommunfullmäktiges budget 2020 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. Uppdraget har resulterat i en Elektrifieringsplan framtagen i bred samverkan med nämnder och styrelser. Elektrifieringsplanen antogs av kommunfullmäktige i oktober 2021.

I samband med antagandet i kommunfullmäktige beslutades att BRG ska återkomma med en uppdatering i enlighet med synpunkterna i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande (diarienummer 0472/21, datum 2021-04-21), samt yrkande från M, L, C och S den 18 augusti 2021, innefattande

- remisshantering av reviderad version
- renodling till elektrifieringsperspektiv
- uppdatering av målsättningar
- ökad långsiktighet i åtgärder

samt

- komplettering med bedömning av långsiktiga ekonomiska konsekvenser
- komplettering med en övergripande strategi och målsättning för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Nedan avsnitt beskriver hur BRG har tagit sig an kommunfullmäktiges uppdrag samt bedömningar och utfall.

Uppdaterad Elektrifieringsplan

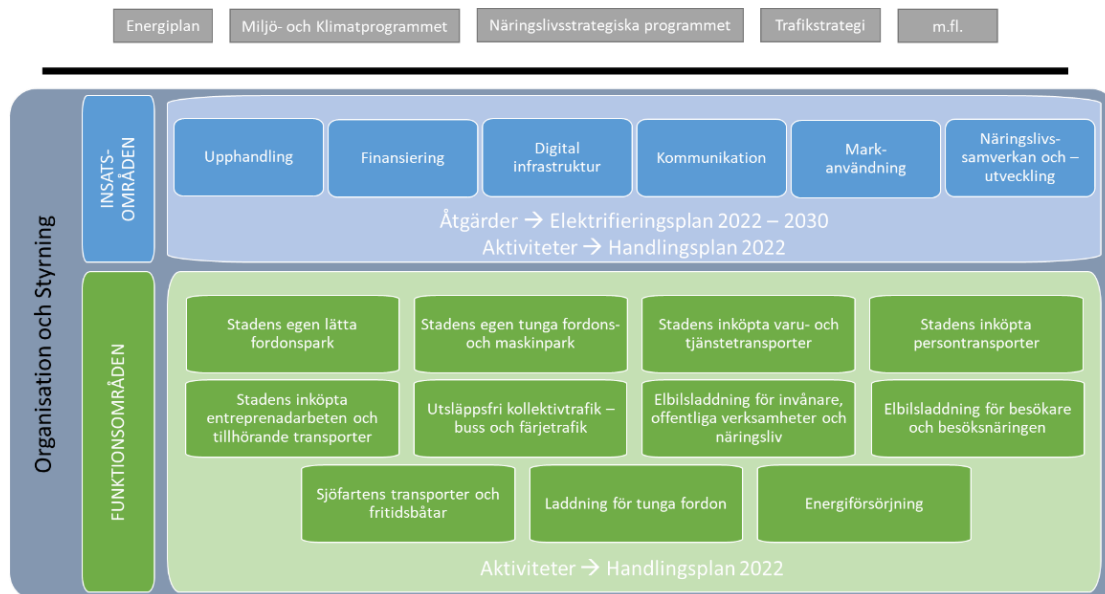
En uppdaterad version av Elektrifieringsplanen har under hösten 2021 i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande remisshanterats i stadens arbetsgrupp med stadens berörda nämnder och styrelser samt kommunalförbundet GR. Remissvaren har bidragit till

- val av och konkretisering av föreslagna åtgärder inklusive ansvarig part,
- val av och definition av föreslagna elektrifieringsspecifika mål, delmål, indikatorer och målvärden,
- val av och definition av tvärgående insatser inom tex upphandling, kommunikation och markanvändning, för att underlätta samverkan mellan styrelser och nämnder,
- konsolidering och förtydligande av funktionsområden,
- förtydligande av kopplingen mellan målsättningar och aktiviteter/åtgärder.

Hantering av remissvaren samt nära samråd med stadsledningskontoret har resulterat i en reviderad Elektrifieringsplan för 2022 – 2030 som nu, tillsammans med fullgjorda tilläggsuppdrag ska tillsändas kommunfullmäktige för beslut.

Genomförda förändringar

Remissprocessen har resulterat i en uppdaterad struktur för samband och beroenden mellan funktionsområden, strategiska insatsområden, åtgärder och aktiviteter och visas schematiskt i Figur 1 nedan.



Figur 1: Visualisering av Elektrifieringsplanens struktur för förhållanden mellan insatsområden, funktionsområden, åtgärder och aktiviteter inom ramen för övergripande organisation och styrning för genomförande

I den reviderade Elektrifieringsplanen lyfts de föreslagna långsiktiga åtgärderna inklusive målsättningar fram. De långsiktiga åtgärderna syftar till att skapa strategiska förutsättningar till en ekologiskt och ekonomiskt hållbar elektrifieringsomställning och bidrar på sikt till direkt klimatnytta. Förutsättningar kan vara en gemensam plan för utbyggnad av laddinfrastruktur, affärsmodeller som stödjer branschöverskridande samverkan, gemensamma krav och uppföljningsmetoder, digital infrastruktur, arbetssätt för värdering av markanvändningsnyttan, mm.

Funktionsområden hanterar verksamhetsnära frågeställningar rörande elektrifieringsomställningen kopplat till fordon och laddinfrastruktur men även kunskapshöjning och framtagande av beslutsunderlag.

Insatsområden adresserar behovet av tvärfunktionellt strategiskt samarbete mellan stadens organisationer med syfte att underlätta elektrifieringsomställningen.

I den reviderade Elektrifieringsplanen har nedan strukturella justeringar genomförts

- Elektrifieringsplanen har omarbetats till ett statiskt och långsiktigt strategiskt dokument
- Elektrifieringsplanen har renodlats till att bara omfatta elektrifiering av transportsystemet

- Funktionsområden för operativa frågeställningar har renodlats och reducerats i antal
- Den omfattande och detaljerade handlingsplanen med aktiviteter i första utgåvan har ersatts av en övergripande åtgärdslista för långsiktiga, förutsättningsskapande åtgärder
- Elektrifieringsspecifika mål, delmål och målvärden har identifierats och förtydligats
- Kopplingen mellan målsättningar och åtgärder respektive aktiviteter har förtydligats
- Nya strategiska insatsområden har introducerats för systemrelevanta gemensamma frågeställningar tvärs verksamheter
- Fördjupad information inom bakgrund, strukturella aspekter samt funktionsområden har placerats i bilagor

Se Bilaga 68.1 för förtydliganden kring Elektrifieringsplanens struktur.

Förslag till åtgärder

De i Elektrifieringsplanen tolv (12) föreslagna åtgärderna har identifierats och förankrats genom remisshanteringen i de berörda verksamheterna i staden. Se Bilaga 68.2 eller i Elektrifieringsplanen under avsnitt *Åtgärder* för beskrivning. Åtgärderna syftar till att på sikt skapa förutsättningar som underlättar och möjliggör omställningen till ett elektrifierat transportsystem. Varje åtgärd har en utpekat ansvarig organisation inom staden och tydlig koppling till relevanta målsättningar.

Förslag till elektrifieringsspecifika mål och delmål

De i Elektrifieringsplanen 5 (fem) föreslagna elektrifieringsspecifika målen, nedbrutna i delmål med respektive indikatorer och målvärden, har identifierats och förankrats genom remisshanteringen i de berörda verksamheterna i staden. Se Bilaga 68.3 eller avsnitt *Mål, delmål och indikatorer* i Elektrifieringsplanen. Uppföljning sker varje år och ska rapporteras in till BRG av respektive delmålskoordinator med start 2023, respektive 2024 för 3 enkätbaserade indikatorer. För dessa 3 indikatorer är bedömningen att behovet av publik laddning och vätgastankning ännu är för lågt för att ge ett rättvist nuläge. Även indikatorn för elenergiförbrukning av arbetsmaskiner och tillhörande transporter följs upp från och med 2024 pga planerad introduktion av ny branschstandard för energiförbrukningsuppföljning inom entreprenadsektorn.

Indikatorerna är till del nya och i många fall finns ännu inga aktuella mätningar på nuläge tillgängligt. I de fall möjligt har ett ca-värde angivits som indikation på nuläge. Korrekta nulägesvärden beräknas tillgängliga i september 2022 respektive 2023. Komplettering till Elektrifieringsplanen föreslås hanteras inom ramen för kommunstyrelsens årliga översyn av styrande dokument, sk aktualitetsprövning.

De föreslagna målen syftar till att förtydliga gemensam arbetsinriktning och hur respektive styrelse och nämnd enskilt och gemensamt med andra kan bidra till måluppfyllelse. Det underlättar beslut kring direkta elektrifieringsinsatser, exempelvis utbyte av fordon, samt beslut kring förutsättningsskapande insatser som möjliggör elektrifiering hos tredje part, exempelvis utökat leveransfönster. Uppföljning av målen bidrar till en gemensam bild av status i omställningsarbetet och visar om omställningstakten är tillräcklig.

Utmaningen med uppdraget

Den reviderade Elektrifieringsplanen formas runt en central samordning som har till uppgift att driva elektrifieringsfrågor och som kan utgöra ett nav för samverkan med näringslivet och andra samarbetspartners och ligger i linje med BRG:s långsiktiga Elektrifieringsuppdrag. Utmaningen med elektrifieringsomställningen är behovet av ett systemperspektiv och därmed behov av intensiv samverkan över styrelse- och nämndgränser. Hela värdekedjan av berörda aktörer behöver identifieras och inkluderas för att kunna skapa nödvändiga förutsättningar inför, liksom det faktiska genomförandet, av elektrifieringen. Samverkan innebär att i viss del omdefiniera roll- och ansvarsfördelning. Samtidigt efterfrågas kreativitet och lyhördhet för att övervinna organisatoriska hinder för samverkan som en traditionell linjeorganisation innebär, till exempel budgetar, uppdrag och ansvarsområden.

Valda insatsområden är ett svar på ovan beskriven utmaning. Med introduktionen av dessa skapas organisationsövergripande samverkansplattformar för hantering av exempelvis ansvarsfördelning och stödbehov inom respektive insatsområde. Det som kommer att vara avgörande för att nå framgång är den samlade nivån av engagemang från respektive berörd verksamhet inom staden.

Kompletterande kortsiktig handlingsplan

Elektrifieringsplanen kompletteras av en kortsiktig och dynamisk handlingsplan som hanteras inom respektive verksamhets ordinarie uppdrag. Handlingsplanen uppdateras årsvis och innefattar konkretiserade, operativa aktiviteter för verksamhetsnära genomförande med direkt eller indirekt klimatnytta.

Bedömning av långsiktiga ekonomiska konsekvenser

I enlighet med uppdraget har under remissförfarandet möjliga långsiktiga ekonomiska konsekvenser tagits fram. Bedömningen har satts samman baserat på aktuell situation och tillgängliga data samt en kvalificerad prognos för samhällets generella omställning till eldrift, både nationellt och globalt. En långsiktig bedömning är mycket svår på grund av snabb teknik- och samhällsutveckling inom området.

Sammanfattad bedömning

Sammanfattat förväntas eftersträvad omställning leda till en viss kostnadsökning kopplat till i synnerhet tunga fordon och tillhörande laddinfrastruktur, men även generellt för kompetenshöjning, omställningsarbete samt rutinanpassningar och införandet av (nya) administrativa verktyg. Den resulterande positiva klimateffekten förväntas vara omfattande med avseende på utsläpp av växthusgaser. Stora positiva effekter förväntas också med avseende på luftkvalitet och arbetsmiljö.

Tabell 1 sammanfattar uppskattad bedömning av ekonomiska effekter fram till 2030 för berörda nämnder och styrelser inom verksamhetsområden berörda av elektrifieringsomställningen enligt föreslagna målsättningar i Elektrifieringsplanen 2022 - 2030.

Tabell 1: Sammanfattad bedömning av långsiktiga ekonomiska konsekvenser

Kategori	Kostnadseffekt 2030	Påverkansfaktorer/Kommentar
Lätta fordon	-13 milj kr	Lägre totalkostnad inkl laddning, stigande bränslepriser, bonusmalus, 90% personbilar, 10% lätta lastbilar
Tunga fordon	170 milj kr	Högre totalkostnad inkl laddning, stigande bränslepriser,

Kategori	Kostnadseffekt 2030	Påverkansfaktorer/Kommentar
		klimatpremie, begränsat marknadsutbud
Arbetsmaskiner	42 milj kr	Högre totalkostnad inkl laddning, stigande bränslepriser, klimatpremie, mycket begränsat marknadsutbud
Laddinfrastruktur (publik, lätta fordon)	+/- 0	Framtung investering, återbetalning via kunder, investeringsstöd
Laddinfrastruktur (publik, tunga fordon)	1-4 milj kr/MW	Framtung investering (laddteknik + nätanslutning), begränsad återbetalning via kunder, investeringsstöd
Inköpt gods (transporter)	+/- 0	Högre totalkostnad inkl laddning, stigande bränslepriser, effektiviseringspotential, transportkostnad liten andel av inköpsvärdet (godsvärdet)
Entreprenad	+/- 0 (~ +1%)	Högre totalkostnad inkl laddning, stigande bränslepriser, effektiviseringspotential, transport/fordon liten andel av inköpsvärdet (entreprenadvärdet)
Förutsättningsskapande	14 milj + (personalresurser)	För digital och fysisk infrastruktur (ej laddinfra), kompetenshöjning, rutinanpassningar, framtagande av beslutsunderlag

Påverkansfaktorer

Ökade kostnader uppstår framför allt på grund av dyrare fordonspriser och tillkommande laddinfrastruktur. Samtidigt minskar kostnader för bränslen, drift och underhåll samt genom förväntade effektiviseringar och bättre nyttjande av resurser på initiativ av marknaden. Omställningen innebär generellt en framtung investering men som över tid är likvärdig med kostnaden för konventionella fordon med vissa undantag. Både nämnder och bolag berörs av kostnadseffekter. Se Bilaga 68.4 för förtydliganden samt exempel.

Bedömningen görs att pågående extremt snabba teknik- och samhällsutveckling leder till att en elektrifiering av transportererna är nödvändig för att de inte ska bli dyrare framgent. Inom det lätta

segmentet ses, till skillnad från bara för ett år sedan, till och med en kostnadssänkning. Motsvarande situation skulle kunna uppnås om ett eller ett par år även inom det tunga segmentet, när marknaden mognat ytterligare och utbudet på tunga elfordon är större. För närvarande rapporteras tillgång på tunga elfordon som den primära flaskhalsen, snarare än finansieringen.

För närvarande erbjuds fördelaktiga statliga stödprogram för finansiering av både laddinfrastruktur (privat, publik, hög-/lågeffekt) liksom kompensation för merkostnader för tunga elektrifierade fordon.

Ekonomisk bedömning rörande alternativet biodrivmedel

De långsiktiga ekonomiska konsekvenserna för omställningen behöver sättas i relation till alternativet med användning av biobränslen för att nå klimatmålen. Ökningen i produktion av biobränslen förväntas ske med en lägre hastighet under kommande decennium jämfört med de senaste decennierna. Delvis för att produktionen i många delar av världen konkurrerar med livsmedelsproduktion och därmed inte längre erhåller samma politiska stöd. Samtidigt förväntas efterfrågan på biobränslen öka kraftigt på grund av växande krav på inblandning i fossila bränslen samt ökat behov för transport och industri i utvecklingsländer, och så med en ökad konkurrens. En kraftig prisökning för hållbart producerade bränslen kan därmed inte uteslutas.

Översyn och analys av laddinfrastrukturutbyggnad med förslag på övergripande strategi

Under remissförfarandet har frågan kring utbyggnad av laddinfrastrukturen i Göteborg analyserats. En övergripande strategi och målsättningar som sörjer för en effektiv process med fokus på miljö- och klimatnytta samt ekonomisk hållbarhet har tagits fram. Se Bilaga 68.5 för fördjupad bakgrundsinformation.

Förslag på övergripande strategi och målsättning

Den föreslagna strategin för utbyggnad av laddinfrastrukturen för både lätta och tunga fordon i privat, kommunalt eller kommersiellt bruk är behovsbaserad och kvalitativ. Infrastrukturen planeras att byggas ut i samma takt som efterfrågan ökar och på motsvarande plats baserat på

kvantitativa mått på användning samt kvalitativa undersökningar för kundnöjdhet.

Genomförande av strategin

Strategin bearbetas utifrån två perspektiv – dels genom att mäta kundnöjdhet för existerande laddmöjligheter, dels genom att kartlägga det faktiska och prognostiserade laddbehovet inför framtida utbyggnad utifrån respektive fordonskategori och transportuppgift.

Elektrifieringsplanen föreslår ett kvalitativt mål om god tillgång på laddmöjligheter enligt behovet, nedbrutet i delmål för invånare och besökare med lätta fordon samt näringsliv med lätta fordon respektive tunga fordon. Utvärdering av måluppfyllnad sker genom enkätundersökningar kring användares nöjdhet samt genom direkta mätningar av nyttjandegrad och beläggning av befintlig publik kommunal laddinfrastruktur.

Inom de mindre utvecklade områdena laddning för tunga fordon samt laddning för fritidsbåtar i fritidsbåtshamnar föreslås kvantitativa mål för att initiera omställningen och skapa en grundläggande tillgång på laddinfrastruktur inför ett kommande och växande behov.

Nuläge för Göteborgs laddinfrastruktur

Nedan Tabell 2 sammanställer ett antal relevanta nyckeltal som jämförelse mellan Sveriges tre största städer. Generellt sett ligger Sverige bra till i europeisk jämförelse, och Göteborg ligger bra till i nationell jämförelse. Data kommer från Power Circle, MobilitySweden samt ChargeFinder.

Tabell 2: Nyckeltal för tillgång på laddinfrastruktur

Indikator	Stockholm	Göteborg	Malmö
Antal laddbara fordon	73 547	18 893	12 176
Antal publika laddpunkter	2 478	1 500	402
Installerad publik laddeffekt (kW)	24 506	36 415	7 978
Antal publika laddpunkter/laddbart fordon, CPEV ¹⁾	0,03	0,08	0,03
kW/BEV ²⁾	1,23	4,59	1,63
kW/PHEV ²⁾	0,48	3,55	1,15
Kundnöjdhet: Det är ofta köer vid laddstationerna	Ja: 33%	Ja: 13%	-

Indikator	Stockholm	Göteborg	Malmö
Kundnöjdhet: Det finns för få laddstationer	Ja: 66%	Ja: 56%	-

- 1) EU referensnivå: CPEV 0,1 (= 1 publik laddpunkt per laddbart fordon)
- 2) EU referensnivå: 1 kW/BEV (Battery Electric Vehicle), 0,66 kW/PHEV (Plugin Hybrid Electric Vehicle)

Upplevd tillgänglighet på laddinfrastruktur beror inte bara på mängden laddpunkter utan även på geografisk placering, typ av laddsystem inklusive effektnivå samt användarvänlighet avseende lokalisering, funktionalitet, start av laddning liksom betalningsmetod, för att nämna några. Laddbehovet definieras av ett energi- och effektbehov på en given plats vid en given tidpunkt.

Inom Göteborgs Stads organisation är det huvudsakligen Göteborg Energi och Göteborgs Stads Parkering (Parkeringsbolaget) som tillhandahåller och driftar publik laddinfrastruktur på kommunal mark. Totalt tillhandahåller staden 1 500 publika laddpunkter, fördelat enligt tabellen nedan.

Tabell 3: Sammanställning av Göteborgs Stads publika laddinfrastruktur

Aktör	Antal AC-laddpunkter (< 22 kW)	Antal DC-laddpunkter (50-150kW)	Antal DC-laddpunkter (> 175kW)
Parkeringsbolaget	415	0	0
Göteborg Energi	1085	28	2
Framtiden-koncernen	128	0	0
Summa	1628	28	2

Som mått på tillgänglighet av laddinfrastruktur rapporterar Göteborg Energi och Parkeringsbolaget beläggningsgrader på i snitt ca 10%. Bolagen bedömer att ett tröskelvärde på 30–40% beläggningsgrad är en rimlig gräns för en utredning kring behov av komplettering av ytterligare laddinfrastruktur på platsen.

Elektrifieringsplanens målsättningar för laddinfrastruktur tillgång

I Bilaga 68.3 återfinns Elektrifieringsplanens förslag på målsättning för strategisk och behovsbaserad utbyggnad av laddinfrastruktur nedbrutna i delmål och målvärden för åren 2025 och 2030 (Mål 4).

Bedömning rörande näringslivets roll

För att tillfredsställa behovet av laddmöjligheter behöver publik laddinfrastruktur öka proportionellt med ökningen av laddbara bilar men på marknadsmässiga villkor. Detta kräver en samordning och balans mellan offentlig och privat sektor vid planering och utbyggnad av laddinfrastruktur. Dels för att initiera en omställning, dels för att skapa utrymme för marknaden att agera och en sund konkurrenssituation för att driva på uppskalningen och skapa bästa förutsättningar för kommunens boende, besökare och verksamma. Detta kan uppnås genom samverkan kring kartläggning av faktiska behov av olika typer av laddinfrastruktur på olika platser. Den samlade bedömningen är att en marknadsmognad och kritisk massa av laddbara lätta fordon uppnåtts för att se en marknadsdriven, ekonomiskt hållbar, utbyggnad av publik laddinfrastruktur.

Genom nyligen genomförda anpassningar av statliga program för stöd till laddinfrastruktur finns goda möjligheter för stöd till utbyggnad av publik laddinfrastruktur och stöd kan sökas av offentliga såväl som privata aktörer.

Ärende av principiell beskaffenhet

Detta ärende avser återkoppling på uppdrag och uppdatering av ett övergripande styrdokument och är därmed av principiell karaktär. Den tidigare elektrifieringsplanen har fastställts av kommunfullmäktige och därmed översänds ärendet för nytt beslut.

Sammanfattande bedömning

En uppdaterad version av Elektrifieringsplanen har under hösten 2021 i enlighet med Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande remisshanterats i stadens arbetsgrupp med stadens berörda nämnder och styrelser samt kommunalförbundet GR. Hantering av remissvaren samt nära samråd med Stadsledningskontoret har resulterat i en reviderad Elektrifieringsplan för 2022 – 2030 som nu, tillsammans med fullgjorda tilläggsuppdrag ska återrapporteras till KF.

Med avseende på långsiktiga ekonomiska konsekvenser bedöms det finnas en betydande risk för ökade kostnader vid elektrifiering av stadens tunga fordon med tillhörande laddinfrastruktur samt upprättande av publik laddinfrastruktur för tunga fordon. För elektrifieringen av övriga

kategorier (lätta fordon, upphandlade transporter och publik laddinfrastruktur) bedöms kostnaderna förbli desamma eller lägre.

Med avseende på utbyggnad av laddinfrastruktur är den sammanfattade rekommendationen att anta en behovsbaserad och kvalitativ strategi för utbyggnaden för både lätta och tunga fordon för privat eller kommersiellt bruk. Utbyggnaden bör ske i takt med ökningen av antalet fordon baserat på mätningar av belägningsgrad på existerande laddinfrastruktur samt kundnöjdhet. Det bedöms ge bäst resultat med avseende på miljö- och klimatnytta, ekonomisk hållbarhet och tydlighet.

Vår rekommendation för beslut i kommunfullmäktige är

- Att fastställa Elektrifieringsplan 2022 - 2030 vilket inkluderar att
 - att anta föreslagna långsiktiga åtgärder
 - att anta föreslagna mål och delmål
 - att anta föreslagen strategi för utbyggnad av laddinfrastruktur.

Elektrifieringsplanen med dess långsiktiga och strategiskt förutsättningsskapande delar lyfts nu för politisk beredning och beslut i kommunfullmäktige. BRG:s bedömning är därmed att uppdraget är omhändertaget och fullgjort.

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB