

Beslutsunderlag

Styrelsen 2022-09-22

Ärende/Paragraf: 90

Handläggare: Anne Piegsa, Processledare

Telefon: 0705-989426

E-post: anne.piegsa@businessregion.se

Revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 med skärpta mål

Förslag till beslut

I styrelsen för Business Region Göteborg föreslås besluta att

1. tillstyrka föreslagen revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 med skärpta och kompletterade målvärden samt uppdatering och komplettering av åtgärder och lämna över för vidare hantering av kommunstyrelsen.
2. förklara uppdraget som avslutat.

Sammanfattning

Detta tjänsteutlåtande svarar på BRGs uppdrag att *"revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner"*.

Utifrån arbetet med samordningsuppdraget, arbetet med målvärdesrevidering samt dialog med näringslivet, rekommenderar BRG skärpta målsättningar samt revidering och komplettering av åtgärder för Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030.

Initiala merkostnader för målskärpning förväntas kunna balanseras genom lägre driftkostnader, anpassningar i utförande och affärsupplägg liksom en ökad efterfrågan på eldrivna transporter.

Genom skärpta målsättningar i Elektrifieringsplanen och förstärkt genomförandekraft signalerar Göteborg att omställningen prioriteras. De föreslagna åtgärderna skapar förutsättningar för att lika villkor ska gälla för alla marknadsaktörer.

BUSINESS REGION GÖTEBORG AB

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



Bedömning ur ekonomisk dimension

Göteborg Stad utgör en stor del av marknaden i Västsverige och har stor påverkan på näringslivets utveckling. Genom skärpta målsättningar i Elektrifieringsplanen och förstärkt genomförandekraft signalerar Göteborg att omställningen prioriteras och att lika villkor ska gälla för alla aktörer. Ökad takt i elektrifieringsomställningen stärker Göteborgs Stads attraktionskraft, vilket påverkar möjligheten att behålla och skapa jobb.

Målskärpningen bedöms initialt medföra ökade kostnader för investeringar. Dessa förväntas kunna balanseras genom lägre driftkostnader, anpassningar i utförande och affärsupplägg liksom en ökad efterfrågan på eldrivna transporter.

En potentiell risk är att vissa nämnder/styrelser med lätta fordon kan behöva öka sin budget för att uppfylla det höjda målet. Vidare finns risk att det höjda målet kräver en snabbare utbytestakt än planerat genom tex kortare avtalstider vilket bedöms kunna öka arbetsbelastningen på Göteborgs Stads Leasings verkstad.

En ökad elektrifiering av transportsektorn är viktigt för företag som arbetar med internationella kunder eller på marknader där miljömedvetenhet och hållbarhetscertifieringar blir allt viktigare.

En straffavgiftstrappa baserad på koldioxidutsläppen för varje sålt fordon har införts 2025 enligt EU-kommissionens förordningar för tunga¹ respektive lätta² fordon. Att inte skynda på övergången mot elektrifierat förväntas påverka fordonsindustrins kostnadsstruktur, vilket i sin tur kan påverka stadens näringsliv och arbetsmarknad.

Elektrifieringen av transportsektorn kan stärka Göteborgs profil som en hållbar och innovativ stad, i linje med utnämningar som föregångarstad inom EU's NetZeroCity-initiativ. Detta bedöms attrahera talanger, investeringar och företagsetableringar. Genom att ligga i framkant inom elektrifiering kan Göteborgs Stad bli en förebild och ett testområde för nya teknologier, vilket i sin tur kan skapa ytterligare affärsmöjligheter, samarbeten och gröna arbetstillfällen.

¹[Heavy-duty vehicles - European Commission](#)

² <https://www.consilium.europa.eu/sv/press/press-releases/2025/05/27/co2-emissions-in-cars-council-gives-final-approval-to-additional-flexibility-for-carmakers/>

Bedömning ur ekologisk dimension

Transportsektorn står för ca 1/3 av de klimat-, miljö- och hälsoskadliga utsläppen med en tydlig koncentration till större städer och samhällen. Minskade miljö- och hälsoskadliga utsläpp från transporterna uppnås framför allt genom elektrifiering och ger en direkt positiv effekt på den lokala livsmiljön för stadens invånare samt biologisk mångfald med avseende på minskade nivåer för partikel- och kvävedioxidutsläpp. Fossilfria bränslen innebär teoretiskt en 70-procentig minskning av tillförda koldioxidutsläpp men har ingen positiv effekt på övriga utsläpp. Vilket kan jämföras med elektrifiering som har potential till 100% utsläppsfritt inkl koldioxidfritt och övriga hälsoskadliga ämnen.

Den skärpta Elektrifieringsplanen har betydande positiva effekter på stadens ekologiska fotavtryck. För en stad som Göteborg i ständig förändring med stora infrastrukturprojekt i de centrala delarna, får minskade utsläpp från tunga transporter genom elektrifiering en mycket värdefull effekt på både luftmiljö och buller. Det bidrar till ett effektivare resurs- och energinyttjande samt till en mer levande stadsmiljö för stadens medborgare.

Renare luft och minskat buller bidrar till att skapa gynnsammare livsmiljöer för stadens flora och fauna. Minskade utsläpp av skadliga ämnen, såsom kvävedioxider och luftpartiklar, innebär att mark och vatten i och omkring staden blir mindre förorenade, vilket främjar en rikare biologisk mångfald. Detta gynnar inte bara de arter som redan finns i stadsmiljön, utan kan också bidra till att nya arter etablerar sig.

Bedömning ur social dimension

Minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar förbättrar luftkvaliteten, vilket direkt bidrar till bättre folkhälsa och minskade sjukvårdskostnader. Det främjar social rättvisa genom att minska miljöbelastningen i socioekonomiskt utsatta områden, som ofta drabbas hårdast av luftföroreningar. Även lägre bullernivåer från elfordon bidrar till bättre folkhälsa och arbetsmiljö. Ökad efterfrågan på eldrivna fordon och tillhörande infrastruktur skapar nya arbetstillfällen och utbildningsmöjligheter.

Bilagor

1. Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030
2. Status måluppfyllnad 2025 Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030
3. Konsekvensanalys och motivering till revidering av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030
4. Reviderad Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030
5. Rapport utfall remiss revidering Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030

Ärendet

Styrelsens ställningstagande önskas till föreslagen rekommendation för uppdraget från KF 2022-10-06 där Business Region Göteborg AB fått i uppdrag att *"revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner"*.

Beskrivning av ärendet

Business Region Göteborg AB, BRG, har av Kommunfullmäktige i budget och i sitt ägardirektiv uppdraget att samordna Stadens samlade insatser till ett elektrifierat transportsystem. BRG har i samverkan med Stadens bolag och förvaltningar tagit fram Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030, se Bilaga 1. Som tillägg har BRG fått i uppdrag att *"revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner"*.

Den årliga uppföljningen av Elektrifieringsplanens indikatorer (se Bilaga 2) visar ett lågt utfall och en kraftsamling behövs för att kunna nå satta mål till 2030. Resultaten understryker behovet av ett förstärkt verkställande bland Stadens olika aktörer för att uppnå de satta målen. Som en förutsättning för att nå de beslutade och skärpta målvärdena ger BRG rekommendationer om reviderade åtgärder i Elektrifieringsplanen.

Status måluppfyllnad

Måluppfyllnaden på Elektrifieringsplanens indikatorer har förbättrats inom ett antal områden men det finns fortsatt behov av kraftfulla insatser (Bilaga 2). Andelen eldrivna lätta fordon i Stadens egen fordonsflotta har ökat de senaste åren, medan elektrifieringsandelen av Stadens egna tunga fordon står kvar på mycket låg nivå, undantaget arbetsmaskiner. Information om elektrifieringsgrad i merparten av orsakat transportarbetet saknas. Elektrifieringsgraden i det mätbara transportarbetet orsakat av Stadens upphandlingar och inköp är låg. Elektrifieringen av kollektivtrafiken fortgår och tillgången på laddinfrastruktur förbättras kontinuerligt men risken att målen till 2030 inte nås är överhängande.

Orsaker till låg måluppfyllnad tyder på ett antal konkreta skäl framför allt kopplat till kravställning. Huvudsakligen hänvisas till:

1. höga initiala kostnader för teknik- och systemskiftet (fordon, laddinfrastruktur och arbetssätt),
2. bristfällig kravställning för elektrifierade transporter i upphandlingar och inköp,
3. bristfälliga resurser för uppföljning av krav i upphandlingar och inköp,
4. avsaknad av grundläggande förutsättningar för elektrifierade transporter pga nedprioriterade aktiviteter hos andra nämnder och styrelser.

Det allmänna konjunkturläget och kommuners ekonomiska förutsättningar påverkar möjligheten att prioritera resurser och nödvändiga förutsättningar.

Remiss revidering Elektrifieringsplan

Utifrån uppdraget att revidera Elektrifieringsplanen med skärpta målsättningar har BRG i samverkan med Stadens förvaltningar och bolag tagit fram förslag på skärpta målvärden utifrån en konsekvensanalys (Bilaga 3).

I syfte att stärka Stadens genomförandekraft har BRG utrett ett förslag på drivningsansvar och ansvarsfördelning. Drivningsansvaret föreslogs distribueras och tilldelas den nämnd eller styrelse som bedömts ha störst eller avsevärd påverkan på och kompetens för respektive mål och indikator. Övriga berörda nämnder och styrelser föreslogs ansvara för genomförande av insatser och leverans av relevant information till respektive drivningsansvariga.

Samtliga förslag har remitterats hos alla berörda nämnder och styrelser under perioden december 2024 till mars 2025.

Remissvar

Remissvaren visar att samtliga nämnder och styrelser ställer sig bakom förslaget på skärpta och kompletterande mål.

Principiellt ställer sig alla remissinstanser även bakom syftet med drivningsansvar. Fyra av de sju nämnderna och styrelserna som föreslås ta drivningsansvar accepterar inte ansvaret fullt ut. Dessa anser inte att förslaget är praktiskt genomförbart. Aktörerna anser sig inte ha rådighet att prioritera nödvändiga åtgärder hos annan berörd nämnd eller styrelse. Se bilaga 5.

Näringslivets inspel för hög omställningstakt

Investeringarna i eldrivna fordon, arbetsmaskiner, laddinfrastruktur och smart logistik kräver förutsägbarhet och långsiktighet på marknaden. Vidare behövs tydliga spelregler, en verklig marknadsefterfrågan och konkreta tidsramar som minskar och sprider risken med att leda omställningen. Staden har en viktig roll som stor beställare på marknaden, planeringsaktör och förutsättningsskapare.

Det är i dagsläget näringslivsaktörerna som går före i omställningen men de upplever bristande tydlighet från det offentliga, vilket begränsar deras möjlighet att investera och växa.

Omställningen är ett samspel mellan flera aktörer, där Göteborgs Stad antar ett flertal roller:

- Transportörer är beroende av att transportbeställare inom både privat och offentlig sektor (t.ex. handeln, fastighetsbolag eller byggaktörer) tydligt efterfrågar utsläppsfria transporter och skapar relevanta förutsättningar.
- Transportbeställare är beroende av leverantörer som med stöd av relevanta förutsättningar erbjuder elektrifierade transporter till rätt pris och med rätt kapacitet.
- Fastighetsägare är förutsättningsskapare eftersom eldrivna transporter underlättas av tex laddlösningar på deras mark och flexibel access till fastigheten vid lastning, lossning och uppställning eller parkering.
- Energiaktörer är förutsättningsskapare genom att säkerställa grön energi och tillräcklig effekt där behoven finns.
- Kommuner är förutsättningsskapare genom att tillämpa lokala regelverk, t.ex. lokala trafikföreskrifter, som tydliga incitament och som förutsägbara och långsiktiga spelregler för en snabb omställning.
- Myndigheter är förutsättningsskapare genom att tillämpa ekonomiska styrmedel och nationella regelverk med tydliga incitament och långsiktiga spelregler för en snabb omställning.

För att säkerställa hög omställningstakt understryker näringslivet tre avgörande drivkrafter i dialogen med BRG:

1. **Samverkan och kravställning** — aktörer från alla sektorer måste mötas för att samordna och prioritera insatser kopplade till skarpare kravställning och praktiska lösningar.
2. **Tydliga lokala styrmedel och lika spelregler** — tex miljözon klass 3, så att de som investerar i omställningen inte konkurreras ut av aktörer som inte gör detsamma.
3. **Nationella finansiella incitament** — som ger stöd för merkostnader för att ta fram beslutsunderlag inför omställningsarbetet liksom för fordon, maskiner och ny teknik i övergångsfasen.

Slutsatser och rekommendationer

I likhet med slutsatser från Miljö- och klimatprogrammets uppföljningar bedömer BRG att nämnder och styrelser behöver växla upp arbetet och genomföra mer omfattande insatser än idag. Slutsatser från revideringsuppdraget pekar på att fokus behöver läggas på tillämpning av tillgängliga verktyg som upphandlare/beställare och myndighetsutövare för att skapa nödvändiga förutsättningar för en marknadsutveckling på lika villkor. Utöver detta tyder samordningsuppdraget på behovet av kraftsamling även inom andra insatsområden för att nå måluppfyllnad.

Utifrån arbetet med samordningsuppdraget, arbetet med målvärdesrevidering samt dialog med näringslivet rekommenderar BRG skärpta målsättningar samt revidering och komplettering av åtgärder för Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 (Bilaga 4).

Skärpta målvärden i Elektrifieringsplanen

BRG rekommenderar att skärpa samt komplettera Elektrifieringsplanens målvärden enligt Tabell 1 nedan.

Tabell 1: Förslag skärpta och komplettrade målvärden enligt tilldelat uppdrag

Delmål	Indikator	Nuläge 2025	Befintligt målvärde 2030	Förslag skärpt målvärde 2030
Skärpning målvärden 2030³				
1.1	Andel helt elektriska eller vätgasdrivna tunga fordon inom Stadens egen tunga fordonspark	2,3%	30%	60%
2.1	Andel helt elektriska eller vätgasdrivna transporttjänster som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på	2%	30%	40%
2.1	Andel helt elektriska eller vätgasdrivna varutransporter som staden köper in och har möjlighet att ställa krav på	18%	30%	40%
Komplettering målvärde 2030				
1.1	Andel helt elektriska eller vätgasdrivna lätta fordon inom Stadens egen lätta fordonspark	41,3%	-	90% ⁴

Reviderad åtgärdslista för insatsområden

BRGs bedömning efter analys av nämnders och styrelser remissvar är att förslaget på drivningsansvar och tillhörande ansvarsfördelning ej förväntas nå önskad effekt. BRG väljer därför att inte gå vidare med förslaget om drivningsansvar i sin nuvarande form. I stället rekommenderas en revidering och komplettering av Elektrifieringsplanens åtgärder.

Utifrån samordningsuppdraget bedöms att ett fokuserat arbete med kravställning i upphandlingar samt styrmedel har avgörande effekt på måluppfyllnad. Båda åtgärdsområdena bidrar till ökad förutsägbarhet och efterfrågan på marknaden, skapar lika konkurrensvillkor för marknadsaktörerna samt berör ett bredare geografiskt område.

³ Arbetsmaskiner föreslås inte få skärpta målvärden då gällande värden bedöms vara tillräckligt skarpa

⁴ Målvärdet tar i beaktande upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner och beredskap

BRG betonar vikten av att ansvariga och berörda nämnder och styrelser målinriktat prioriterar och levererar på åtgärderna. Detta innefattar även att skapa förutsättningar för andra nämnders och styrelserns leveranser. Leverans på de förtydligade och kompletterande åtgärderna är synnerligen kritiskt för framdrift i omställningsarbetet.

Tabell 2 och Tabell 3 innehåller förslag för ändrad formulering av åtgärd rörande kravställning i insatsområde *Upphandlingar* respektive förslag på kompletterande åtgärd i insatsområde *Organisation och styrning* i Elektrifieringsplanen.

Tabell 2: Ursprunglig och föreslagen justering av åtgärd rörande kravställning i insatsområde *Upphandlingar*.

Insatsområde: Upphandling		
Åtgärdsbeskrivning	Förväntat utfall	Relevant mål
Befintlig åtgärdsbeskrivning		
Ställa transport- och fordonskrav för elektrifiering samt genomföra uppföljning på transportgenererande upphandlingar Ansvarig: Nämnden för inköp och upphandling	Enhetliga krav för elektrifiering samt ett arbetssätt för uppföljning av dessa används av stadens verksamheter	Mål 2
Förslag reviderad åtgärdsbeskrivning		
Ställ krav på elektrifierade transporter för leveranser av varor eller tjänster enligt beslutade målsättningar samt genomför uppföljning vid upphandlingar och inköp Ansvarig: Alla nämnder och styrelser ⁵	- Stadengemensam kravtrappa och uppföljningsprocess för årsvis minsta-nivå för elektrifieringsgrad. - Implementeringsplan för realisering av kravtrappan samt uppföljning inkl. resurssättning.	Mål 2, 3

⁵ som orsakar transportarbete i upphandlingar och inköp, även utanför stadengemensamma ramavtal

Tabell 3: Förslag ny åtgärd rörande lokala styrmedel i insatsområde Organisation och styrning.

Insatsområde: Organisation och styrning		
Åtgärdsbeskrivning	Förväntat utfall	Relevant mål
Implementera lokala styrmedel som gynnar omställning till elektrifierade transporter och entreprenadarbeten Ansvarig: Stadsmiljönämnden	- Identifiera och utvärdera juridiskt möjliga samt tekniskt genomförbara styrmedel - Identifiera lämpliga/prioriterade geografiska områden - Dialog och förankring med näringsliv - Tidsatt plan för implementering	Mål 1, 2, 3, 4

Sammanfattande bedömning

Utifrån ovan redogörelse rekommenderar vi styrelsen att tillstyrka revideringen av Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022-2030 med skärpta och kompletterade målvärden samt revidering och komplettering av åtgärder och lämna över för vidare hantering.

Patrik Andersson

Vd, Business Region Göteborg AB