

Rapport

Utfall remiss revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030 med skärpta mål

2025-09-12

Sammanfattning

Denna rapport beskriver resultat och slutsatser av remitterat underlag för Business Region Göteborgs uppdrag att *”revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner”*.

Samtliga nämnder och bolagsstyrelser ställer sig bakom de föreslagna skärpta målvärdena. Vissa lyfter svårigheter att ställa om specialfordon och risker med omställningen utifrån beredskapsperspektivet.

Alla remissinstanser är positiva till syftet med det föreslagna drivningsansvaret men ett flertal pekar på begränsningar med avseende på rådighet och praktisk genomförbarhet. Remissvaren pekar på att förslaget om drivningsansvar inte bör tas vidare i sin nuvarande form.

Bakgrund

Business Region Göteborg AB har av Kommunfullmäktige i budget för 2020 fått i uppdrag att samordna Göteborgs Stads samlade insatser för omställning till ett elektrifierat transportsystem i samverkan med berörda nämnder och styrelser samt i nära samverkan med näringsliv och regionala aktörer. Inom ramen för uppdraget har Business Region Göteborg (BRG) i samverkan med stadens bolag och förvaltningar tagit fram Göteborgs stads Elektrifieringsplan 2022-2030, se Bilaga 1. Planen antogs i Kommunfullmäktige 2022-10-06. Vid fastställandet fick BRG i uppdrag att *”revidera elektrifieringsplanen med skärpta mål för egna tunga fordon och anläggningsmaskiner samt inhyrda tunga fordon och anläggningsmaskiner”*.

Revideringsuppdraget bedöms omfatta två av delmålen; dels tunga vägfordon, större arbetsmaskiner samt tunga arbetsmaskiner inom stadens egen fordonsflotta, dels tunga fordon som används i upphandlade transporttjänster och varutransporter.

Arbetsprocess revideringsuppdrag

BRG har sedan 2023 samlat de förvaltningar och bolag inom Göteborgs Stad som är nyckelaktörer inom elektrifieringsomställningen samt är direkt eller indirekt berörda av de delmål/indikator som är utpekade för skärpning. Ett flertal fokusmöten med berörda samt dialog med akademi har genomförts liksom insamling av underlag som underbygger målrevideringen.

Revideringstillfället har även nyttjats till att utreda ett förslag om kompletterande målvärde till 2030 för Göteborgs Stads egna lätta fordon, vilket saknas i gällande Elektrifieringsplan.

Den årliga uppföljningen av Elektrifieringsplanens indikatorer (se i Bilaga 2) visar lågt utfall och att 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. I samband med målrevideringen har BRG genomfört en utredning om och hur en tydligare ansvarsfördelning, ett så kallat drivningsansvar, skulle kunna stärka måluppfyllnaden. Förslaget presenterades som del av remissen för målrevidering under vintern 2025.

REMISS

Syftet med remissförfarandet var att samla in synpunkter på både de föreslagna skärpta och kompletterade målvärdena och det kompletterande underlaget om föreslagen ansvarsfördelning. För remissen beskrevs förslagen med hjälp av en konsekvensanalys där de föreslagna skärpta målsättningarna samt förslag på drivningsansvar presenterades med en kortare motivering, se Bilaga 3.

Den gällande Elektrifieringsplanen har målvärden för år 2025 och 2030. Vid uppdragets genomförande avgränsades revideringen till att enbart inkludera skärpningar och kompletteringar för år 2030. Detta med hänsyn tagen till både Göteborg Stads beslutsprocess och tidsperspektivet för realisering av elektrifieringsomställningen.

Remissen skickades ut till ett 40-tal nämnder och styrelser med begäran om nämnd-/styrelsebehandlat svar. Ett 20-tal ytterligare nämnder/styrelser samt externa aktörer fick remissunderlaget tillskickat för kännedom, se Bilaga 4. Remissperioden var december 2024 till sista mars 2025.

Analys remissvar

Remissvaren visar över lag ett positivt mottagande av revideringen av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan. Samtliga nämnder och bolagsstyrelser ställer sig positiva till de skärpta och kompletterande målvärden som föreslagits. Avseende förslaget gällande drivningsansvar så är flera positiva till syftet dock med en generell reservation rörande bland annat genomförbarhet och rådighet.

MÅLSKÄRPNING

Flera remissinstanser bedömer att de föreslagna målvärdena ligger i linje med stadens pågående arbete och strategiska målsättningar. Flertalet av remissinstanserna bedömer skarpare målvärden som positivt då det bekräftar Stadens höga ambitioner och kan vara ett verktyg för förvaltningar och bolag som gynnar omställningsprocessen.

Flera betonar att skärpningen och komplettering riskerar att resultera i initiala merkostnader. Merkostnaderna bedöms utgöras av tex ökat behov av resurser för planering, ny teknik, fordon samt laddutrustning. Initiala investeringskostnader i fordon och laddinfrastruktur bedöms delvis kunna kompenseras över tid mot minskade drifts- och underhållskostnader respektive intäkter.

Vissa lyfter svårigheter att ställa om specialfordon och risker med omställningen utifrån beredskapsperspektivet. Detta gäller t.ex. beredskapsfordon och udda arbetsmaskiner. Vidare nämns långa (pågående) avtalsperioder som en risk för måluppfyllnad. Remissvaren betonar att elektrifieringen av fordonsflottan behöver genomföras på ett sätt som inte riskerar driften av samhällskritiska verksamheter.

I flera av remissvaren lyfts utmaningar med beroenden mellan nämnder och styrelser i själva omställningsprocessen. Detta gäller framför allt prioritering av insatser som skapar nödvändiga förutsättningar för andra nämnder och styrelser, liksom andra aktörer, att ställa om fordon till eldrift. Ett sådant område är tex laddinfrastrukturen.

För att exemplifiera är alla förvaltningar och bolag (tex Göteborgs Stads Förskoleförvaltning) som leasar sina elfordon genom Göteborgs Stads Leasing beroende av både Göteborgs Stads Parkering och Stadsfastighetsförvaltningen för att laddinfrastruktur finns på plats. Vid stor efterfrågan blir ordningsföljden vid utbyggnad en prioriteringsfråga utifrån behov och tillgängliga resurser. I de fall verksamhetsfordon genom avtal parkerar på privat mark uppstår beroendet på liknande sätt till den privata fastighetsägaren.

Ett annat exempel gäller behovet av (i förtid) uppgraderat låssystem i Stadsfastighetsförvaltningens lokaler för att möjliggöra kvällsleveranser av livsmedel till Stadens köksenheter (Förskole- och grundskoleförvaltningen, Äldre och Omsorgsförvaltningen) genom obemannad access. Kvällsleveranserna är i sig en förutsättning för att livsmedelsleverantören (upphandlad via ramavtal av Inköps- och upphandlingsförvaltningen) ska kunna utföra leveranserna med elfordon med konkurrenskraftig prissättning.

Remissvaren betonar att samverkan mellan förvaltning och bolag är avgörande för att kunna säkerställa driften i transportberoende verksamheter vid omställningen till elektrifiering.

DRIVNINGANSVAR

Utredningen visar att ett tydligare drivningsansvar teoretiskt skulle vara ett tillvägagångssätt för att bidra i verkställandet av beslutad elektrifieringsplan. Flertalet förvaltningar och bolag ställer sig positiva till att få ett tydligare ansvar. Övriga bedömer att det blir tydligare att ha en drivningsansvarig att förhålla sig till.

Remissvaren pekar på att i principiellt alla remissinstanser ställer sig bakom syftet med drivningsansvar. Generellt ställer sig alla bolag och förvaltningar som inte har ett utpekat drivningsansvar bakom både syftet och det remitterade förslaget.

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.

Alla svarande lyfter risken för ökad administration belastning avseende föreslagen rapporteringsprocess. Ett antal remissvar pekar på att förslaget inte bedöms bidra med ytterligare effekt för måluppfyllnad än befintligt samordningsuppdrag tilldelat BRG.

Slutsatser

Utifrån arbetet med revideringsuppdraget och analys av remissvaren kan slutsatsen dras att Elektrifieringsplanen bör revideras med skärpta och kompletterande mål enligt förslag. Se Tabell 1. Skärpning och komplettering bedöms ta hänsyn till beredskapsperspektivet och befintliga specialfordon.

Vidare dras slutsatsen att förslaget med drivningsansvar inte bör tas vidare i sin nuvarande form. Drivningsansvaret bedöms inte vara genomförbart enligt föreslagen formulering. Detta främst på grund av begränsningar i mandat och rådighet att prioritera nödvändiga åtgärder hos annan berörd nämnd eller styrelse.

Tabell 1: Förslag skärpta och kompletterade målvärden enligt revideringsuppdrag

Delmål	Indikator	Nuläge 2025	Befintligt målvärde 2030	Förslag skärpt målvärde 2030
Skärpning målvärden 2030¹				
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% ²

¹ Arbetsmaskiner föreslås inte få skärpta målvärden då gällande värden bedöms vara tillräckligt skarpa

² Målvärdet tar i beaktande upprätthållandet av samhällsviktiga funktioner och beredskap

Bilagor

1. Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030
2. Status måluppfyllnad 2025 Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030, september 2025
3. Konsekvensanalys och motivering till revidering av Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030
4. Sändlista för remiss revidering Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030

Bilaga 4: Sändlista för remiss revidering Göteborgs Stads Elektrifieringsplan 2022-2030

Tabell 2: Sändlista med begäran om nämnd- respektive styrelsebehandlat remissvar

Förvaltning / Bolag:	Remissvar
Arbetsmarknad och vuxenutbildning	
Bostads AB Poseidon	
Demokrati och medborgarservice	
Exploateringsförvaltningen	
Familjebostäder i Göteborg AB	
Framtiden Byggutveckling AB	
Förskoleförvaltningen	Ja
Förvaltningen för funktionsstöd	Ja
Förvaltnings AB Framtiden	Ja
Förvaltnings AB GöteborgsLokaler	
Grundskoleförvaltningen	
Gårdstensbostäder AB	
Göteborg & Co AB	Ja (gemensamt yttrande)
Göteborg Energi AB/ Göteborg Energi Nät AB	Ja
Göteborgs Egnahems AB	
Göteborgs Hamn AB	
Göteborgs Stads Bostads AB (Bostadsbolaget)	
Göteborgs Stads Leasing AB	Ja
Göteborgs Stads Parkerings AB	Ja
Göteborgsregionens Grefab	Ja
Higab AB	
Idrotts- och föreningsförvaltningen	
Inköps- och upphandlingsförvaltningen	Ja
Intraservice	
Kretslopp och vatten	Ja
Liseberg AB	Ja (gemensamt yttrande)
Miljöförvaltningen	Ja
Renova AB	Ja
Socialförvaltning Centrum	Ja
Socialförvaltningen Hisingen	
Socialförvaltningen Nordost	Ja
Socialförvaltningen Sydväst	Ja
Stadsbyggnadsförvaltningen	Ja
Stadsfastighetsförvaltningen	Ja
Stadsmiljöförvaltningen	Ja
Äldre-, vård- och omsorgsförvaltningen	Ja
Bostads AB Poseidon	
Älvstranden Utveckling AB	

Tabell 3: Sändlista för kännedom

Förvaltning / Bolag:	Remissvar
Kulturförvaltningen	
Regionarkivet	
Utbildningsförvaltningen	
Almi företagspartner väst AB	
Boplats Göteborg AB	
Försäkrings AB Göta Lejon	
Got Event AB	Ja (gemensamt yttrande)
Gryaab AB	
GS Trafikantservice AB	
Göteborgs Spårvägar AB	
Göteborgs Stads Kollektivtrafik AB	
Göteborgs Stadsteater AB	Ja (gemensamt yttrande)
Göteborgs Tekniska College AB	
Lindholmen Science Park AB	
Sahlgrenska Science Park AB	
Störningsjouren i Göteborg AB	
Göteborgsregionen	Ja
Västtrafik	