

Remissvar på nytt styrdokument för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner – Liseberg AB

1. Vilka kostnadsförändringar bedömer ni att er nämnd/styrelse påverkas av vid antagande av riktlinjer enligt förslaget? Motivera.

Svar: Vi bedömer att riktlinjeförslaget innebär ökade kostnader för Liseberg, både initialt och löpande.

De huvudsakliga orsakerna är:

- **Maximal innehavstid på 12 år:** Många av våra fordon och maskiner överskrider redan denna gräns, och dessa är fullt funktionella, trafiksäkra och har låg körsträcka eller brukstid. Detta gäller fordon och maskiner med både el-drift och förbränningsmotorer. Att ersätta fungerande fordon och maskiner innebär onödiga investeringskostnader och ökade miljökostnader, vilket dessutom strider mot cirkulära principer.
- **Leasingkostnader:** Leasing via GSL är i många fall dyrare än egna upphandlingar. Liseberg behöver fortsatt ha möjlighet att göra egna upphandlingar utanför GSL.
- **Utbyggnad av laddinfrastruktur:** Riktlinjerna kräver ett utökat antal laddpunkter. Detta är i grunden rimligt, men representerar en potentiellt betydande ekonomisk belastning, framförallt avseende initial investering.
- **Utbildningskostnader:** Obligatoriska utbildningar via GSL blir kostsamt till följd av att det är administrativt ineffektiva processer för anmälan och deltagande och svårigheter att planera då utbildningarna hålls fysiskt på plats. Vi använder idag externa leverantörer som är mer kostnadseffektiva och behöver fortsatt ha möjlighet till detta.
- **Administrativa kostnader:** Krav på uppföljning av drivmedel per fordon/maskin medför stort merarbete, inklusive inventering, uppdatering av anläggningsregister och omfattande datainsamling. Vi följer idag drivmedelsförbrukning på totalnivå, vilket är mer relevant för vår verksamhet.

Sammanfattningsvis: Riktlinjerna innebär ökade kostnader som inte nödvändigtvis ger proportionell miljö- eller verksamhetsnytta för oss.

2. Vilka förändringar i resurser (t.ex. organisatoriska, personella, tekniska m.fl.) bedömer ni att er nämnd/styrelse påverkas av vid antagande av de föreslagna riktlinjerna? Motivera.

Svar: Riktlinjerna innebär flera resursmässiga konsekvenser:

- **Ökad administration:** Drivmedelsuppföljning per fordon/maskin kräver oproportionerligt med tid och resurser.
- **Kompetensbehov:** Om GSL ska vara central aktör måste kompetensen öka, särskilt kring arbetsmaskiner såsom exempelvis truckar där varje truck är unik vid respektive köp baserat på specifik kravspecifikation som behöver uppfyllas. I dagsläget har detta saknats, vilket gjort att vårt behov ej tillgodoses.
- **Tekniska resurser:** Utbyggnad av laddinfrastruktur innebär att vi behöver genomföra praktiska installationsarbeten, göra anpassningar i våra fastigheter och samordna med elnätsägare och entreprenörer. Detta kräver både teknisk kompetens och tid från våra fastighets- och driftorganisationer.
- **Organisatoriska resurser och ökade kostnader:** Om fler inköp måste gå via GSL innebär det fler kontaktytor, ökad administration och längre ledtider. Detta kräver organisatorisk kapacitet och riskerar ineffektivitet. En stor del av Lisebergs fordon framförs endast i Lisebergsparken och detta medför att till exempel ISA system inte är nödvändiga. Då det är obligatoriskt med ISA system när inköpen görs av GSL innebär det en kostnadsökning för Liseberg.

3. Kommer riktlinjerna att utgöra ett tydligt verktyg för er nämnd/styrelse? Motivera.

Svar: Riktlinjerna är i sig tydliga men inte alltid ändamålsenlig för vår verksamhet.

- De skapar en gemensam struktur och tydliga ramar och stödjer stadens ambitioner kring elektrifiering och fossilfrihet.
- De är för stelbenta för verksamheter med specialiserade behov, såsom Liseberg.
- De tar inte hänsyn till fordonens nyttjandegrad, vilket är en central aspekt i ett cirkulärt arbetssätt.

- De begränsar flexibiliteten att upphandla skräddarsydda arbetsmaskiner där man inte kan förvänta sig att GSL besitter all kompetens.
- De brister i tydlighet kring möjligheterna att köpa begagnat och att göra egna upphandlingar.
- Om alla inköp ska gå via GSL fungerar riktlinjen inte som ett praktiskt verktyg, eftersom GSL inte alltid kan erbjuda rätt lösning eller kompetens.

Slutsats: Riktlinjerna är tydliga men inte tillräckligt ändamålsenliga för att fungera som ett praktiskt och flexibelt verktyg för vår verksamhet.

4. Bedömer ni att det finns tydlig koppling och överensstämmelse med övriga styrande dokument?

Svar: Vi bedömer att riktlinjen i huvudsak har god koppling till andra styrdokument, men det finns områden där överensstämmelsen kan förbättras:

- Riktlinjen stödjer målen i miljö- och klimatprogrammet, elektrifieringsplanen och ambitionen om fossilfri drift
- Riktlinjen följer generella principer om miljökrav vid upphandling.
- Samtidigt är cirkulär ekonomi en viktig princip i stadens strategi och styrning, men fasta innehavsgränser på endast 12 år riskerar att motverka denna princip eftersom fordon och maskiner med låg användning tvingas bytas ut i förtid. Ett eldrivet handredskap kan exempelvis hålla tio år till om batteriet byts ut.
- Krav på inköp genom GSL kan krocka med principerna i upphandlingsriktlinjerna om att säkerställa bästa funktion och affärsmässighet.

Sammanfattning: Riktlinjen harmonierar delvis med överordnade styrdokument, men behöver justeras alternativt förtydligas för att också stödja cirkulära principer och affärsmässighet fullt ut.

5. Övriga kommentarer och synpunkter

Svar: Nedan sammanfattas Liseberg övriga synpunkter:

Remiss – Nytt styrdokument för lätta
och tunga fordon, samt arbetsmaskiner
2026-03-16
Ärende: 2026-00043

Handläggare: Christoffer Widegren, Projektledare
Göteborgs Stads Leasing
Telefon: 031 – 368 49 56
E-post: christoffer.widegren@gsl.goteborg.se

- Förslaget knyter fler processer till GSL både för fordon och maskiner. Detta minskar vår flexibilitet jämfört med tidigare och förutsätter att GSL:s kompetens är tillräcklig för specialiserade behov samt att bemanningen är tillräckligt stor för att hantera brådskande eller omfattande behov.
- Innehavstiden måste kopplas till nyttjandegrad, inte en fast tidsgräns, särskilt för fordon som kör korta sträckor.
- Elfordon och maskiner bör hanteras flexiblare, där livslängd kan förlängas med reovering eller batteribyte.
- Begagnatköp behöver vara möjligt och riktlinjer kring detta förtydligas, både ur cirkulärt och ekonomiskt perspektiv.
- Egen upphandling måste vara möjlig i alla fall där GSL inte kan möta behovet, särskilt för skräddarsydda arbetsmaskiner.
- GSL:s kompetens behöver stärkas om rollen ska utökas.
- Digitalisering av utbildningar och valfrihet kring utbildningsleverantör.
- Uppföljning av drivmedel per fordon bör omprövas – totalförbrukning ger bättre relevans för vår verksamhet.
- Förtydligande av ägandeskap för avtal (GSL vs förvaltning/bolag), i synnerhet avseende leasing/hyra. Vid fall där fel uppstår: vänder bolag/förvaltning sig till GSL eller direkt till leverantör?

Process för inspel till remissvar på nytt styrdokument för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner

Dialogmöte 23 mars 2026

Utvalda nyckelpersoner kallades till dialogmöte för att ge inspel till remissvaret. Underlag skickades ut inför mötet. Hållbarhetschef förde anteckningar och sammanställde inspel utefter de förformulerade frågeställningarna.

Närvarande:

- Helena Christensen, Hållbarhetschef
- Mathilda Ljungh, Miljöspecialist
- Victoria Widborn, Funktionschef inköp, juridik & hållbarhet
- Pär Lerjebo, Avdelningschef Parkmiljö
- Erik Gustafsson, Inköpsspecialist
- Jenny Claesson, Avdelningschef Stugor & Camping
- Robert Walser Lindberg, Lagerchef Centrallager
- Lenika Iversen, Controller

Avböjt:

- Jens Mähler, Avdelningschef Fastighet
- Kenneth Berndtsson, Verksamhetschef Drift

Anteckningar:

- Vi har idag många fordon som överskrider gränsen i förslaget (max 12 år). Stor miljökostnad och investeringskostnad att köpa nytt istället för att behålla fungerande fordon. Nyttjandegrad (körsträcka etc.) samt fordonets tillstånd borde väga in och påverka innehavstiden. Detta menar vi är relevant ur ett cirkulärt perspektiv.
- Leasing medför ofta en stor kostnad. Då väljer man kanske i stället att inte byta ut. Alternativt att inte använda GSL.
- Våra fordon går korta sträckor. 12 år är kort tid för oss. Körsträckan borde spela in. Eller tid. Nyttjandegrad centralt här.
- Liseberg måste idag inte använda GSL när det finns kostnadsfördelar i att göra egna upphandlingar (förvaltningar måste dock det).

- Vi försöker många gånger göra rätt via GSL men upplever ibland att det inte finns rätt kompetens hos GSL. De bedömer inte alltid en kravspecifikation på ett rimligt sätt utan kommer med orimliga motförslag. Om inköp/leasing ska göras genom GSL behöver kompetensen öka.
- Truckar är skräddarsydda för våra specifika behov och behöver fortsätta vara det. Man väljer ej ur en katalog. Ska inköp/leasing göras via GSL behöver man ta höjd för detta behov. Annars behöver vi fortsatt kunna upphandla utanför GSL.
- Hur funkar det med att köpa begagnat? Vi anser att detta är bättre ur ett cirkulärt och ekonomiskt perspektiv. Kan man göra det via GSL? Om vi gör det utanför, vilka krav blir aktuella? Behöver förtydligande gällande andrahandsinköp.
- Vi anser det märkligt med en maximal innehavstid på 12 år för elfordon. En renovering av elmotor eller dylikt kan förlänga livslängden avsevärt.
- Vi önskar förtydligande av möjligheter vid inköp: Egen upphandling behöver vara möjlig i samtliga fall. Vad gäller? Borde vara alla tre delar: Avrop ramavtal – Egen upphandling – Leasing via GSL.
- Vi vill kunna göra upphandlingar själva (även avseende arbetsmaskiner och motorfordon). Viktigt att inte allt måste gå via GSL
- Vi behöver kunna upphandla arbetsfordon på specifikation dvs, måste kunna vara skräddarsydda efter vårabehov. Om GSL inte kan leverera behöver vi kunna upphandla själva
- Vi kommer behöva utöka laddinfrastrukturen. Det är ett rimligt krav att det ska finnas en laddinfrastruktur i paritet till den eldrivna fordons- och maskinflottan. Dock en stor kostnads- och kapacitetsfråga. Här behöver vi kunna styra själva hur vi lägger upp det.
- Mer administrativa kostnader till följd av bland annat uppföljning av bränsleförbrukning per fordon. Vad är vitsen? Att mäta drivmedel totalt upplevs av oss som mer relevant. Idag mäter vi på totalen. Kommer GSL följa upp på drivmedelsmätningen? Vad används datan till?
- Den utbildning för förare som anordnas av GSL är kostsamt och krångligt idag. Kräver mycket admin och planering. Vi köper och genomför utbildning externt i stället och vill fortsätta ha möjlighet att göra detta. Medskick till GSL: Jobba med digitalisering av utbildningarna!
- Styrdokumentet är tydligt - på gott och ont. Bra med tydliga ramar men kan bli för stelbent i vissa fall.

- Liseberg ser gärna att det finns möjlighet att köpa begagnat och kunna behålla fordon/maskiner längre. Eventuellt förtydligande kring riktlinje för begagnatköp.
- Det blir ett stort jobb med anläggningsregister/inventering av arbetsmaskiner/fordon för enskild uppföljning.

Komplettering och validering 24–31 mars 2026

1. **Sammanställning av inspel utifrån förformulerade frågeställningar.**
Materialet skickas på en granskningsrunda 24 mars till mötesdeltagarna för att säkerställa att inspel har tolkats korrekt och att inga viktiga perspektiv saknas.
2. **Inhämtning av kompletterande inspel** från mötesinbjudna som ej hade möjlighet att delta.
3. **Påminnelse** skickad till mottagare som ej återkopplat (30 mars).
4. **Slutlig sammanställning 31 mars 2026.**

Namn	Datum	Återkoppling
Pär Lerjebo	2026-03-24	OK
Victoria Widborn	2026-03-26	Förtydligande tillägg/justeringar i befintliga punkter samt borttagning av en punkt. I övrigt OK.
Mathilda Ljungh	2026-03-26	OK
Erik Gustavsson	2026-03-26	- Tillägg om behov av att bemanningen behöver vara tillräckligt stor hos GSL för att hantera omfattande/brådskande ärenden. - Tillägg av fråga gällande ägandeskap av avtal. I övrigt OK.
Robert Walser Lindberg	2026-03-25	OK
Jenny Claesson	2026-03-30	OK
Lenika Iversen	-	-
Jens Mähler	2026-03-25	OK
Kenneth Berndtsson	2026-03-30	OK