Tjänsteutlåtande
Utfärdat 2026-09-16
Diarienummer: 2026-00043

Handläggare
Christoffer Widegren
Telefon: 031-368 49 56
E-post: christoffer.widegren@gsl.goteborg.se

Svar på uppdrag från kommunfullmäktige att ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt ta fram ett reglerande och styrande dokument för både lätta arbetsfordon och arbetsmaskiner.

Förslag till beslut

1. Styrelsen för Göteborgs Stads Leasing föreslår kommunfullmäktige att förklara uppdraget att ta fram förslag till styrande dokument för arbetsmaskiner i enlighet med Stadsledningskontorets utlåtande (KF 2020-03-19), för fullgjort.

2. Styrelsen för Göteborgs Stads Leasing föreslår kommunfullmäktige att anta *Göteborgs Stads riktlinjer för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner* enligt bilaga 1.

3. Styrelsen för Göteborgs Stads Leasing föreslår kommunfullmäktige att följande styrande dokument upphör gälla:

    - *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon* enligt bilaga 2, KF 2021-11-25.

Sammanfattning

I kommunfullmäktige 2020-03-19 §8, fick Göteborgs Stads Leasing och trafiknämnden i uppdrag att, innan utgången av 2020, ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, och att fortsätta arbetet i enlighet med kategoriplan för lätta fordon. Uppdraget var ett av sex uppdrag kring hur stadens nämnder och bolag kan underlätta en snabb omställning till fossilfria fordon och arbetsmaskiner i stadens egna verksamheter. Ett annat av dessa uppdrag var att ta fram ett reglerande styrande dokument för både lätta arbetsfordon och arbetsmaskiner i enlighet med utlåtande från Stadsledningskontoret.

Uppdragen resulterade i styrdokumentet ”*Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon”,* vilket antogs av kommunstyrelsen 2021-11-25 (§8), samt en kategoriplan för arbetsmaskiner inom Göteborg Stads Leasing. Styrdokumentet ersatte befintliga dokument avseende miljö- och trafiksäkerhetskrav för fordon

Sedan det nya regeldokumentet antogs har flera behov av kompletteringar och uppdateringar identifierats utifrån bland annat stadens arbete med elektrifiering av fordons- och maskinparken, och även avseende cirkulär ekonomi. En uppdaterad version av elektrifieringsplanen har antagits, och där styrgruppen sedan tidigare har gett GSL i uppdrag att ta fram tydliga riktlinjer kring laddinfrastruktur för fordon och maskiner, vilket bedöms centralt för att kunna uppfylla målen.

Utifrån att det finns många gemensamma aspekter kring krav på fordon och arbetsmaskiner, samt identifierade behov av uppdateringar av befintligt styrdokument, har Göteborgs Stads Leasing gjort den sammantagna bedömningen att det är lämpligt att komplettera och utveckla befintligt styrdokument, snarare än att skapa enskilda styrdokument för arbetsmaskiner och laddinfrastruktur.

Ett förslag till nytt styrdokument, ”*Göteborgs Stads riktlinjer för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner”,* togs fram i början av 2026, och har under våren skickats ut på remiss till nio nämnder och tio styrelser som bedömts beröras i relativt betydande omfattning av förslaget. De inkomna synpunkterna har sammanställts, och vidare föranlett ett antal justeringar av förslaget till riktlinje.

Göteborgs Stads Leasing hemställer utifrån ovan att *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon* kompletteras med avsnitt om arbetsmaskiner och laddinfrastruktur, samt övriga justeringar och tillägg enligt Bilaga 1, samt antas som ett nytt styrdokument (riktlinje) ; *Göteborgs Stads riktlinje för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner.*

Bedömning ur ekonomisk dimension

Ökade krav på elektrifiering kan medföra merkostnader för enskilda förvaltningar och bolag, och de verksamheter som i dagsläget har många fordon och maskiner som behöver ersättas berörs mest. Samtidigt är det viktigt att understryka att den föreslagna riktlinjen inte innebär några skärpta målvärden avseende elektrifiering, utan snarare utgör ett verktyg för att nå befintliga dito. Kostnaden för elektrifiering av fordonsflottan har tidigare genomförts inom ramen för elektrifieringsuppdraget (BRG). Det bör också nämnas att marknaden alltjämt utvecklas fort, och att merkostnaden för elfordon gentemot fordon med förbränningsmotor kontinuerligt har minskat under senare tid.

Etablering av laddinfrastruktur är en betydande kostnad för många verksamheter. Utöver kostnaden för laddstolpar tillkommer kostnader för elanslutning från fastighet med tillhörande entreprenadarbeten för nedgrävning av kablar, samt iordningställande av ytor. På ett antal platser finns inte tillräcklig effekt att tillgå i fastigheten, och då fordras framdragning av ny extern elanslutning (servis) vilket också kan innebära en stor utgift för verksamheten i fråga.

Ekonomin kring fordon och maskiner påverkas av flera olika faktorer. Göteborgs Stads Leasing utgår från total cost of ownership (TCO), vilket är den totala kostnaden för fordonet/maskinen såsom kapital-/leasingkostnad, bränslekostnader, fordonsskatt, service mm vid inköp och leasing.

Samtidigt innebär det utökade fokuset på cirkulär ekonomi en möjlighet att minska kostnader utifrån att fordon och maskiner kan nyttjas under en större del av sin ekonomiska livslängd.

Bedömning ur ekologisk dimension

Göteborgs Stad har tagit beslut om att stadens fordon ska vara fossilfria, samt att elektrifiering skall ske av såväl lätta och tunga fordon som förekommande typer av arbetsmaskiner. Förslaget till ny riktlinje bedöms leda till att målen om elektrifiering inom staden kan uppnås, samt leda till att miljö- och klimatpåverkan från stadens fordon och maskiner minskar.

I Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030 är ett av målen att minska klimatpåverkan från transporter i staden med 90 % till 2030, och där Göteborgs Stad har stor rådighet över utsläppen från Göteborgs Stads fordonsflotta. Att som stad gå före i omställningen mot elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner är viktigt ur ett kommunikativt perspektiv. Genom att välja eldrivna alternativ bidrar Göteborgs Stad till att öka antalet eldrivna fordon och maskiner på privatmarknaden, då stadens dito säljs vidare efter avtalens slut.

Övergång till eldrivna fordon bidrar till en bättre luftkvalitet i staden, särskilt i tätbebyggda områden, genom att det inte bildas luftföroreningar eller partiklar vid förbränning. Elfordon ger även en lägre bullerpåverkan, särskilt vid låga hastigheter. Göteborgs Stad har idag avtal om miljömärkt/grön el och genom att ställa krav på att fordonen drivs av förnybar el blir driften fossilfri och med mycket låg miljöpåverkan.

Tillverkning av batterier utgör en betydande del av elfordons miljöpåverkan, och en minimering av denna påverkan ska därför eftersträvas. Utvecklingen går snabbt framåt och Göteborgs Stads Leasing avser att ställa allt högre miljökrav och sociala krav utifrån förutsättningar vid upphandling.

Ett antal fordon och maskiner kommer inte att vara lämpliga för elektrifiering inom överskådlig tid av olika skäl. Det kan exempelvis handla om att motsvarande eldrivna alternativ ännu inte finns att tillgå, men även om specifika krav och förutsättningar kopplat till vissa användningsområden och behov.

Bedömning ur social dimension

Göteborgs Stad har sammanlagt över 2 000 lätta och tunga fordon, och ett stort antal maskiner av olika typer och storlekar. Stadens fordon framförs dagligen över hela staden och påverkar därför trafiken och stadsmiljön på flera olika sätt och över ett stort geografiskt område.

Användning av arbetsmaskiner sker inom mer geografiskt avgränsade områden, men med desto större påverkan på närmiljön inom dessa områden. Beträffande arbetsmaskiner är arbetsmiljö en aspekt som kan förbättras särskilt vid en övergång till eldrivna alternativ.

Trafikens utsläpp av föroreningar skadar också människors hälsa och barn är särskilt känsliga för luftföroreningar. Trafik och trafikinfrastruktur är de största orsakerna till förekomsten av buller. En övergång till en fossilfri fordonsflotta med fler elfordon bedöms minska trafikbuller och lokala luftföroreningar från Göteborgs Stads fordon. Buller kan ge allvarliga hälsoeffekter och kan i längden leda till ökad trötthet, nedsatt koncentration och sämre prestationsförmåga.

Förhållande till styrande dokument

Reglerna förhåller sig till ett flertal styrande dokument:

- Göteborgs Stads riktlinje för resor och möten i tjänsten.
  I riktlinjen finns angiven prioritering för bedömning av färdmedel vid behov av resa i tjänsten.

- Göteborgs Stads Trafikstrategi för en nära stad (2014 - 2035)
  Under rubrik Vision för en nära storstad står bland annat att i en nära storstad är förbrukningen av energi och fossila bränslen låg.

- Göteborgs Stads riktlinjer för inköp och upphandling.
  Under punkt 5 står bland annat att staden genom att ställa krav vid sina inköp ska bidra till en bättre miljö och ett hållbart samhälle samt att tjänster och produkter som innebär en så liten klimat- och miljöpåverkan som möjligt med bibehållen funktion ska väljas.

- Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader.
  Under rubrik Förutsättningar och tillämpning står att dessa krav syftar till att åstadkomma miljönytta på ett kostnadseffektivt sätt vid genomförandet av entreprenader.

- Göteborgs Stads miljö- och klimatprogram 2021–2030
  Miljömål Klimatet har minskad klimatpåverkan från transporter som delmål 3. Målet anger att utsläppen av växthusgaser från transporter i Göteborg ska vara minst 90 % lägre 2030 jämfört med 2010, samt att 100 % av stadens egna fordon ska vara fossilfria senast 2023. Programmet har tagit fram strategierna vi agerar som föregångare och vi driver på utvecklingen av hållbara resor och transporter.

- Göteborgs Stads elektrifieringsplan 2022–2030

Den reviderade Elektrifieringsplanen har ett renodlat elektrifieringsfokus och representerar en ökad strategisk långsiktighet, samt innefattar elektrifieringsspecifika mål och indikatorer för bland annat lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner.

Bilagor

1. Protokollsutdrag KF 2020-03-19 §8
2. Förslag på nytt styrande dokument: *Göteborgs Stads riktlinjer för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner*
3. Utgående dokument: *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon*
4. Rutin för beställning av laddpunkter för laddning av verksamhetsfordon och arbetsmaskiner (preliminär)

Ärendet

Göteborgs Stads Leasing har tagit fram ett förslag på nytt styrande dokument, ”*Göteborgs Stads riktlinjer för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner”*, som föreslås ersätta nuvarande styrande dokument ”*Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon”.*

Beskrivning av ärendet

Kommunfullmäktige beslutade 2020-03-19 §8 om sex nya uppdrag till olika förvaltningar och bolag (protokollsutdrag i bilaga 1). Tre av dessa uppdrag var:

- Göteborgs Stads Leasing AB och trafiknämnden får i uppdrag att, innan utgången av 2020, ta fram förslag till styrande dokument att ersätta befintliga styrdokument på miljöfordonsområdet samt revidera dokument för trafiksäkerhet i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
- Göteborgs Stads Leasing AB får i uppdrag att ta fram reglerande styrande dokument för beställningar av både lätta arbetsfordon och arbetsmaskiner i enlighet med stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
- Göteborg Stads Leasing AB får i uppdrag att genomföra kategoristyrning i samverkan med stadens stora utförare för arbetsmaskiner och arbetsfordon med målet en fossilfri maskinpark samt se över möjligheterna till bättre samnyttjande mellan stadens verksamheter. En kategoriplan med tydliga mål ska tas fram under 2020.

Uppdragen resulterade i styrdokumentet ”*Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon”,* vilket antogs av kommunstyrelsen 2021-11-25 (§8), samt en kategoriplan för arbetsmaskiner inom Göteborg Stads Leasing. Styrdokumentet ersatte befintliga dokument avseende miljö- och trafiksäkerhetskrav för fordon

Sedan dess har även en elektrifieringsplan för Göteborg antagits och reviderats, vilken stipulerar mål om en andel eldrivna fordon och maskiner enligt följande:

- 90% lätta fordon
- 60% tunga fordon (>3,5 ton)
- 70% av större arbetsmaskiner tom 2030 (åkbara gräsklippare, sopmaskiner, traktorer, redskapsbärare, truckar)
- 40% av tunga arbetsmaskiner tom 2030 (större traktorer, hjullastare, grävare, gatusopsmaskiner)

Inom ramen för elektrifieringsuppdraget har också en rutin och process för utbyggnad av laddinfrastruktur utvecklats (se bilaga 4).

Nytt styrande dokument

Göteborgs Stads Leasing har tagit fram ett förslag på ett nytt styrande dokument, *Göteborgs Stads riktlinjer för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner*. Riktlinjerna föreslås ersätta befintligt styrande dokument för miljökrav och trafiksäkerhet för fordon. Anledningen till att krav för miljö- och trafiksäkerhet för lätta och tunga fordon samlas med krav och riktlinjer för arbetsmaskiner och laddinfrastruktur, är för att minska risken för motstridiga dokument och att dessa delar hänger ihop avseende ett antal tekniska aspekter. Vidare finns det behov av att utveckla befintliga krav utifrån bland annat mål kring elektrifiering, samt ett ökat cirkulärt perspektiv kring inköp och innehav kring fordon och arbetsmaskiner.

Förvaltningar och bolag med olika förutsättningar har getts möjlighet att lämna synpunkter under arbetet med förslaget till de nya krav som sammanställt i riktlinjen.

Översyn av krav på miljö och inköp

Förslaget till riktlinjer har utgått ifrån tidigare *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon*.

För att säkerställa fossilfria fordon, samt driva på utvecklingen mot elektrifiering har förslaget till nya riktlinjer skarpare krav kring såväl inköp som drivmedelsanvändning och uppföljning. I första hand ska fordon som drivs enbart av el (batteri eller bränslecell/vätgas) eller gasfordon väljas. Krav ställs på fossilfri drivmedelsanvändning och drivmedelsuppföljning läggs tydligare på respektive förvaltning och bolag. Eventuella avsteg från regeln ska godkännas av bolagschef eller förvaltningsdirektör och skäl till avsteg ska dokumenteras.

Styrande dokument som föreslås upphöra gälla

Följande styrande dokument föreslås utgå när nytt förslag på riktlinjer antas:

- *Göteborgs Stads regel för miljö- och trafiksäkerhetskrav för lätta och tunga fordon*

Göteborgs Stads Leasing – erbjuder stöd i omställningen

Göteborgs Stads Leasing är drivande i omställningen till en elektrifierad och fossilfri fordonsflotta inom staden och erbjuder stadens verksamheter stöd under övergången till eldrivna fordon och arbetsmaskiner. Göteborgs Stads Leasing tar fram prisuppgifter utifrån fordonets totala kostnad över avtalstiden och hjälper stadens verksamheter att göra hållbara val. Totalkostnaden är viktig att illustrera för att kunna jämföra alternativ på ett korrekt sätt, då exempelvis väsentligt lägre driftskostnad kan väga upp högre hyreskostnad för elfordon. Göteborgs Stads Leasing samordnar även ett mobilitetsnätverk med mobilitets/(fordons)samordnare från alla stadens verksamheter för att utbyta kunskap om fordonshantering och effektivisering av fordonsflottan samt diskutera transport- och mobilitetsbehov.

Förarutbildning kring miljö och trafiksäkerhet erbjuds i dagsläget till samtliga brukare av Göteborgs Stads fordon. Förarutbildningen (med erfaren trafikinstruktör) är kostnadsfri för verksamheterna och bidrar till ökad medvetenhet om skadekostnader såväl som trafiksäkerhet, samtidigt som administration kring skadehantering effektiviseras.

Göteborgs Stads Leasing - fortsätter arbetet med kategoristyrning, samverkan och optimering

Göteborgs Stads Leasing påbörjade arbetet med kategoriplan för lätta fordon under våren 2019. Detta gjordes genom en arbetsgrupp med deltagare från olika förvaltningar och bolag samt ett kategoriråd med chefer från desamma. Effektmålen var att sänka totalkostnaderna för stadens fordonsflotta, minska antalet fordon, ställa om flottan till fossilfri samt främja innovation inom området. Utifrån effektmålen har ett flertal strategier tagits fram, såsom att standardisera produkt-utbudet, förändra attityder och beteenden och öka flexibiliteten i upphandlingar.

Upphandling av nytt digitalt körjournalssystem genomfördes under 2025 och arbetet med effektivisering av fordonsflottan genom samordning, minska antalet fordon med mera, pågår löpande i olika former.

Göteborgs Stads Leasing har etablerat ett nära samarbete med Göteborgs Stads Parkering och stadsfastighetsförvaltningen, för att underlätta tillgång till laddinfrastruktur för stadens verksamheters elfordon. Samarbetet har bland annat resulterat i en gemensam process vid etablering av laddinfrastruktur, och där de olika parternas roller och ansvar tydliggörs. GSL har rollen som samordnare i processen med uppbyggnad av laddinfrastruktur för stadens fordon och maskiner. Detta innebär bolaget stöttar verksamheten i dialogen gentemot alla parter (fastighetsägare, förvaltare, entreprenör etc.) under alla steg i processen. Syftet är att skapa en mer effektiv, kvalitativ, och enhetlig arbetsprocess, och att avlasta verksamheterna administrativt.

Remiss

Förslaget till nytt styrande dokument har skickats ut på remiss till nio nämnder och tio styrelser, och där dessa har ombetts att svara utifrån fyra angivna aspekter samt lämna övriga synpunkter och kommentarer. Remissinstanserna har valts utifrån kriterierna att de innehar många fordon och/eller maskiner, samt att dessa sammantaget skall utgöra en bred representation av olika behovsbilder för fordon och arbetsmaskiner inom staden. Av den 19 remissinstanserna har 16 inkommit med svar, varav en nämnd avstod från att yttra sig. Av de 15 fullständiga svaren har 14 beslutats i nämnd/styrelse, medan ett har beslutats av VD.

Summering av remissvar, samt bedömning

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

Tio av remissinstanserna har identifierat tydliga merkostnader för fordon och/eller maskiner och laddinfrastruktur. Här ingår även i ett fall identifierade merkostnader för förvaring och laddning av batterier till maskiner. Två verksamheter förväntar sig högre kostnader i och med ökad administration för uppföljning (främst drivmedel), medan en remissinstans befarar högre kostnader i och med den föreslagna centrala hanteringen av inköp hos GSL, samt föreslagen maximal innehavstid för maskiner.

Kommentar, samt justeringar:

Målen kring elektrifiering av fordon och arbetsmaskiner är redan antagna via stadens elektrifieringsplan. Eventuella merkostnader för eldrivna fordon, maskiner och laddinfrastruktur är därför en följd av dessa mål, och inget som påverkas direkt av den föreslagna riktlinjen.

Den föreslagna maximala innehavstiden (12 år) avser endast icke el- eller vätgasdrivna fordon och maskiner, vilket har förtydligats i förslaget till styrande dokument. Detta kan innebära merkostnader i vissa fall, men regeln bedöms nödvändig för att säkerställa omställningen mot elektrifiering för i synnerhet maskiner. Det finns också alltjämt möjlighet att göra avsteg i enskilda fall om detta kan motiveras.

Förslaget att möjliggöra utökad innehavstid förväntas minska kostnaderna för i synnerhet elfordon, i och med att den högre inköpskostnaden fördelas på längre tid. Den samordnade (och därmed storskaliga) upphandlingen av fordon och maskiner som sker via GSL leder också generellt till lägre priser och bättre villkor än mindre inköpsvolymer, även om det finns vissa undantag. I de fall som det inte är lämpligt att tillämpa centraliserad upphandling av vissa fordon eller maskiner så finns dock möjlighet att göra avsteg, och GSL hjälper redan i nuläget till vid många inköp som rör specialiserade behov av exempelvis maskiner och utrustning.

Uppföljning av drivmedelsförbrukning leder ofrånkomligen till ett visst administrativt arbete. Det bör dock understrykas att uppföljningen ej avser elförbrukning, och att det därför är ett begränsat (och sjunkande) antal fordon som omfattas av uppföljningskravet. En viktig aspekt kring drivmedelsuppföljning är också att det snabbt kan upptäckas avvikelser utifrån vad som är rimlig förbrukning för ett fordon. Samma grundprincip gäller för maskiner, men det finns praktiska utmaningar med att följa upp förbrukningen för mindre maskiner som exempelvis tankas mobilt med

alkylatbensin. Ett tillägg har därför gjorts i förslaget till riktlinje om att redovisningskravet per maskin inte omfattar handhållna maskiner.

Fråga 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?

Nio av remissinstanserna ser ett ökat administrativt behov, varav sex av svaren avser moment kopplade till riktlinjen (främst drivmedelsuppföljning, men även information och samordning). Övriga identifierade behov avser främst laddinfrastruktur, vilket snarare anknyter till elektrifieringsplanen. En remissinstans anser att uppföljningen kräver oproportionerligt med tid och resurser, medan övriga främst pekar på behov av samordning, systemstöd och ansvarsfördelning.

Kommentar, samt justeringar:

Administrativa resurser kommenteras närmare i föregående avsnitt, och riktlinjen anses balanserad i och med att inte elförbrukning behöver följas upp, samt att inte småmaskiner behöver följas upp var för sig.

Målen kring elektrifiering kräver en relativt omfattande utbyggnad av laddinfrastruktur, och som i sin tur driver en del administrativt arbete. Göteborgs Stads Leasing har tagit på sig rollen som samordnare i processen med uppbyggnad av laddinfrastruktur för stadens fordon och maskiner. Detta innebär bland annat att bolaget stöttar verksamheten i dialogen gentemot alla parter (fastighetsägare, förvaltare, entreprenör etc.) under alla steg i processen. Detta bidrar till att skapa en mer effektiv, kvalitativ, och enhetlig arbetsprocess, och avlastar också verksamheterna administrativt.

Information och samordning internt hos förvaltningar och bolag kräver naturligt också en del organisatoriska resurser, och här stöttar Göteborgs Stads Leasing redan i nuläget med underlag och systemstöd.

Fråga 3: Kommer riktlinjerna att utgöra ett tydligt verktyg för er nämnd/styrelse?

Remissinstanserna har i sju fall inkommit med synpunkter beträffande tydligheten i det föreslagna styrdokumentet. Fyra av svaren avser förtydligande om avsteg från riktlinjen, och framförallt rörande delegation och beslutsnivåer, samt dokumentation. Fyra av svaren rör också ökad tydlighet kring laddinfrastruktur (främst ansvarsfördelning), och bland annat behov av en fastställd rutin. En remissinstans anser riktlinjerna vara för stelbenta och oflexibla för specialiserade behov och skräddarsydda lösningar, och att GSL inte kan tillhandahålla rätt lösning eller kompetens.

Tre övriga synpunkter som inkommit från en remissinstans vardera är tydlighet kring innehavstid för (lätta) fordon, innehavstid för tunga fordon, samt mål om andel lätta eldrivna fordon.

Kommentar, samt justeringar:

Möjligheten att göra avsteg från riktlinjen är mycket central, då det är känt att det förekommer särskilda och specifika behov kring fordon, maskiner och utrustning där det inte är rimligt att följa detta ur exempelvis ekonomiskt eller praktiskt/funktionsmässigt perspektiv. Även beredskapsaspekter kan påverka förutsättningarna att följa riktlinjen. För att säkerställa att riktlinjen

efterlevs i mesta möjliga mån så bedöms det dock nödvändigt att avsteg beskrivs och dokumenteras. Förutom att undvika godtyckliga avsteg från riktlinjen så innebär också denna dokumentation en möjlighet att följa upp de behov som inte kan tillgodoses med exempelvis eldrivna fordon och maskiner, vilket underlättar ett proaktivt arbete med att förbättra utbudet. Avsteg rör ett ganska begränsat antal ärenden, vilket i kombination med vikten av att riktlinjen efterlevs har lett till bedömningen att dessa bör godkännas av förvaltningsdirektör eller VD. Detta är också samma krav som fanns i föregående styrdokument. Om det exempelvis handlar om ett flertal fordon eller maskiner vid samma tillfälle så behöver i praktiken heller inte flera separata dokument upprättas, så länge dokumentet innehåller motivering för de fordon och maskiner som avses.

Ansvarsfördelningen kring utbyggnad av laddinfrastruktur framgår av reviderat förslag till rutin, vilket medföljer som bilaga till förslag till ny riktlinje.

När det gäller flexibiliteten för att möta specifika behov så erbjuder Göteborgs Stads Leasing anpassat stöd vid olika typer av inköp och behov. Om det av någon anledning inte anses tillämpligt att hantera förfrågan eller inköp via Göteborgs Stads Leasing så bör ett formellt avsteg göras, vilket också möjliggör bättre möjlighet att följa upp och möta fler behov i framtiden. Det kan också i sammanhanget nämnas att Göteborgs Stads Leasing på senare tid kraftigt har utökat resurserna för att ännu bättre kunna möta olika specifika behov kring inköp och upphandling av maskiner och utrustning.

Förslaget till riktlinjer har uppdaterats och förtydligats gällande innehavstid för lätta och tunga fordon, samt mål om andel lätta eldrivna fordon.

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

En remissinstans bedömer att inköp genom GSL bedöms kunna krocka med principerna i upphandlingsriktlinjerna om att säkerställa bästa funktion och affärsmässighet, samt att innehavstiden på 12 år inte överensstämmer med cirkulära principer och affärsmässighet fullt ut. Ett annat svar ser en diskrepans mellan stadens kommande mål i elektrifieringsplanen och kraven i ”Gemensamma miljökrav vid upphandling av entreprenader” och framhåller att det är viktigt att använda kraven i elektrifieringsplanen snarare än dom gemensamma kraven. Ett remissvar önskar koppling till förvaltningens uppdrag att kunna säkerställa verksamheten vid händelse av kris eller krig. Slutligen finns en fråga om hur kravet på 70% el vid framförande av laddhybrider överensstämmer med kommunfullmäktiges beslut om fossilfri fordonsflotta.

Kommentar, samt justeringar:

Beträffande funktion och affärsmässighet finns det inget inom GSL’s inköpshantering som öppnar för lägre krav gällande funktioner och krav jämfört med de som ställs av enskilda inköpande verksamheter i nuläget. Samordnade och större upphandlingar torde gynna affärsmässighet genom lägre priser, samt bättre förutsättningar att ställa krav kring eftermarknad och service mm.

Innehavstiden om 12 år gäller enbart icke eldrivna fordon och maskiner, och syftar till att säkerställa att målen kring elektrifiering uppnås. Om det i enskilda fall dock finns maskiner som är uppenbart olämpliga att avyttra inom 12 år ur ekonomiskt eller miljömässigt/cirkulärt perspektiv (exempelvis dyr utrustning som används sparsamt) finns det dock möjlighet att göra avsteg i dessa fall.

Beredskapsfrågan återkommer inom flera remissvar, och om en verksamhet bedömer att undantag behöver göras för att säkerställa en viss förmåga eller kapacitet ur beredskapsperspektiv så kan detta ske genom beslut om avsteg, samt tillhörande skriftlig motivering.

Laddhybrider räknas inte som fossilfria, och utgör en mycket liten andel av kommunens fordonsflotta. Däremot är det viktigt att de fordon som finns framförs på el om möjligt, varför det existerade kravet på drivmedelanvändning har förts över till det nya förslaget till riktlinje.

Fråga 5: Övriga kommentarer och synpunkter

Övergripande är uppfattningen kring förslaget till riktlinje positivt, och endast en remissinstans ser behov av större justeringar eller förtydliganden för att det skall passa verksamheten. Övriga synpunkter, samt kommentarer till dessa (*kursiverat*) listas nedan:

- Tydlighet kring verksamhetsanpassade bedömningar och avsteg

Avsteg är tillåtet där verksamheten bedömer att det är nödvändigt, men detta måste motiveras och godkännas av förvaltningsdirektör eller VD.

- Fråga om det är relevant att ha med gasdrivna fordon utifrån aktuellt utbud

Utbudet är synnerligen begränsat när det gäller gasdrivna fordon, men det är alltjämt ett alternativ som är vanligare än exempelvis bränslecellsfordon, och som därmed alltjämt bedöms vara relevant att inkludera i styrdokumentet.

- Synpunkter om höga kostnader och minskad flexibilitet

Konstadsaspekter har adresserats i föregående svar. Flexibiliteten (inköp) bör kunna upprätthållas, även om ledtiden rimligen blir något längre än om inköp sker direkt av respektive verksamhet.

- Behov av snabbladdare för fordon och maskiner

Göteborgs Stads Leasing arbetar främst med normalladdning vid uppställningsplatser/depåer för fordon och maskiner. Om behov finns hos någon av stadens verksamheter så kan dock GSL även hjälpa till med processtöd kring etablering av snabbladdare.

- Fråga om GSL har kompetens för specialiserade behov, samt kapacitet att hantera brådskande och omfattande ärenden (arbetsmaskiner)

GSL har, via fyra medarbetare, en bred kompetens kring arbetsmaskiner, samt kapacitet att även hantera omfattande ärenden. Brådskande ärenden prioriteras.

- Möjlighet till inköp av begagnat, samt egen upphandling

Det finns möjlighet till inköp av begagnat via GSL, och om egen upphandling bedöms nödvändig kan detta ske via avsteg.

- Ökad digitalisering och valfrihet kring bl.a. utbildningar

Digitalisering sker kontinuerligt och önskemål kring detta, samt exempelvis utbildningar, fångas upp via bland annat nätverk och möten med mobilitets- och maskinansvariga inom förvaltningar och bolag.

- Omfattande administration vid drivmedelsuppföljning per maskin

Detta har justerats för mindre maskiner för att underlätta administration.

- Viktigt att färdigställa rutin för beställning av laddpunkter

Rutinen är färdigställd, men kommer att uppdateras löpande efter behov.

- Utmaningar kring effektbehov

Om erforderlig effekt inte finns att tillgå eller installera på en plats så stipulerar förslaget till riktlinje att verksamheten skall välja andra fossilfria alternativ än eldrivna fordon och maskiner.

- Viktigt med olika drivmedel ur beredskapsperspektiv, samt att samordna med arbetet kring civil beredskap, som exempelvis kraven på kontinuitetshantering, samt uppfyllande av lagstadgade krav inom samhällsviktig verksamhet.

Det finns möjlighet till avsteg ur ett beredskapsperspektiv enligt tidigare resonemang.

- Viktigt med stadenövergripande stödprocesser kring laddinfrastruktur, så att det inte uppstår onödiga driftstopp eller försämrad tillgång till transporter.

Det finns en stadenövergripande stödfunktion som koordineras av Göteborgs Stads Leasing, samt även fastställda processer för byggnation av laddinfrastruktur (dokumenterat i rutinen för beställning av laddinfrastruktur).

- Tydligare kring beställning av laddpunkter för arbetsmaskiner

Detta har förtydligats i rutinen.

- Tydligare kring definition av lätta och tunga fordon

Detta har förtydligats i riktlinjen.

- Två av tre socialförvaltningar som inkommit med remissvar lyfter att det behövs ett tydligt beredskapsperspektiv för att säkerställa kontinuitet i vård- och omsorgsinsatser, och en flexibilitet för att hantera dessa verksamheters behov.

Beredskapsfrågan är central, och Göteborgs Stads Leasing har kontinuerlig dialog med flera verksamheter kring detta. De bakomliggande behoven avseende beredskap är dock olika, och förutsättningarna varierar också med bl.a. den tekniska utvecklingen, varför det är svårt att fastställa kriterier eller liknande som kan integreras i riktlinjerna för val av fordon.

Riktlinjen möjliggör redan för val av andra fordonstyper än elbilar, men om en verksamhet bedömer att det behövs fordon av en typ som inte uppfyller kraven finns möjlighet till avsteg.

- Positivt för arbetsmiljön.

GSL delar denna uppfattning.

Justeringar – övrigt

Under remissperioden antogs den nu gällande reviderade elektrifieringsplanen i kommunfullmäktige. Förslaget till riktlinje för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner har därför uppdaterats gällande bland annat nya mål avseende elektrifiering.

Bolagets bedömning

Bolaget bedömer att förslaget till riktlinje för lätta och tunga fordon, samt arbetsmaskiner bidrar till miljö- och trafiksäkerhetsarbetet i staden. Det bedöms vara en stor fördel att de nya riktlinjerna är samlade och avgränsade för stadens flotta av fordon och arbetsmaskiner för att minska risk för målkonflikter med andra styrande dokument. Utifrån inkomna remissvar bedöms också riktlinjen ligga på en rimlig nivå utifrån verksamheternas förutsättningar, samt övriga relaterade styrande dokument.

Miljökrav

Bolaget bedömer att förslaget till nya riktlinjer skapar rimliga förutsättningar att uppnå målen kring eldrivna och fossilfria fordon och arbetsmaskiner genom tydligare krav vid inköp och innehav, samt krav på drivmedelsanvändning och uppföljning. Ansvaret för att följa upp drivmedelsanvändning ligger på respektive förvaltning och bolag. Förslaget ligger också i linje med antaget miljö- och klimatprogram samt stadens elektrifieringsplan.

Trafiksäkerhetskrav

Trafiksäkerhetsarbetet inom staden utgår från nollvisionen, att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken.

Förslaget till riktlinjer följer i stort föregående regel för trafiksäkerhet med bland annat krav på femstjärnigt testresultat från Euro NCAP för personbilar. Detta innebär att det finns bra krockskydd för förare och passagerare i bilen och också kollisionsvarningssystem för fotgängare och cyklister. För lätta och tunga lastbilar finns ingen provning motsvarande Euro NCAP och marknaden erbjuder inte samma säkerhetsfunktioner som för personbilar. Genom att staden ställer höga, men rimliga, krav på alla fordon ökar andelen säkra bilar som går vidare till begagnatmarknaden.

Affärsområdeschef Verkställande direktör