

An aerial photograph of a city street grid, likely Stockholm, with a large white arrow pointing towards the top right. The grid consists of dark lines on a light background, and the arrow is a thick white line that starts from the left edge and points towards the top right corner.

# Råd för miljö- och trafiksäkra resor

Hur Stockholms förvaltningar kan uppfylla målen i miljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet

Stockholms stad har ambitionen att göra Stockholm till en ekologiskt hållbar och trafiksäker storstad.

För att nå dit krävs att stockholmarna förändrar sitt resande. Det är viktigt att stadens medarbetare föregår med gott exempel.

Råden i denna broschyr vänder sig till förvaltningar och bolag och är ett stöd för att göra en egen trafik- säkerhets- och miljöpolicy för tjänsteresor. Råden är utformade så att de kan användas så som de är skrivna här, eller göras om och anpassas till den egna verksamheten.

**M**iljöprogrammet och trafiksäkerhetsprogrammet är beslutade av kommunfullmäktige. Programmen syftar inte till att slå fast detaljerade åtgärder, men målsättningen i de respektive programmen ska följas av stadens förvaltningar och bolag. Reseråden fungerar som ett stöd i det arbetet och ger förslag till hur man kan gå tillväga.

Reseråden är utformade så, att de även kan vägleda och stödja till exempel privata företag och myndigheter. Råden vänder sig alltså till alla som är verksamma i Stockholms stad, och som kan bidra till att resorna blir trafiksäkra, miljövänliga och kostnadseffektiva.

Till reseråden hör tre bilagor. **BILAGA 1** ger rekommendationer för tillämpning av reseråden och **BILAGA 2** visar vilka minimikrav som bör ställas på fordon. **BILAGA 3** visar beslut som är tagna i fullmäktige.

### **OMFATTNING**

Reseråden gäller trafiksäkerhets- och miljöaspekter på alla resor som sker i tjänsten och som betalas av Stockholms stad. De omfattar såväl förtroendevalda som anställda i staden.

### **SYFTE**

Syftet med råden är att säkerställa att de resor och transporter som utförs av stadens förtroendevalda och anställda sker:

- på ett trafiksäkert sätt,
- på ett miljöanpassat sätt,
- så kostnadseffektivt som möjligt.

### **ANSVAR**

Var och en har ansvar för att det egna resandet i tjänsten sker på ett trafiksäkert, miljöanpassat och ekonomiskt sätt. Cheferna har ansvar för att medarbetarna är informerade om råden och följer dem. Ett aktivt engagemang från chefernas sida är nödvändigt för att reseråden ska slå igenom.

För de förtroendevalda gäller att respektive förvaltnings-/bolagschef har ansvar för sin nämnd.

### **TRAFIKSÄKERHET OCH MILJÖ**

För trafiksäkra och miljöanpassade resor gäller:

- Anpassa hastigheten till trafiksituationen och överskrid inte hastighetsgränsen.
- Fundera över om resan är alldeles nödvändig. Är till exempel telefonkonferens ett alternativ?
- Välj miljöanpassade transportmedel i första hand, det vill säga gå eller cykla, res kollektivt.
- Kör sparsamt så blir bränsleförbrukningen låg.
- Samåk och samordna resandet.

### **TRAFIKSÄKERHET**

För trafiksäkra resor gäller följande:

- Använd alltid bälte och annan skyddsutrustning som höjer trafiksäkerheten, som till exempel cykelhjälm.
- Var alltid nykter och inte påverkad av andra droger vid körning.
- Använd säkra fordon. Även cyklar bör vara av en säker modell.

### **MILJÖ**

För miljövänliga resor gäller följande:

- Välj miljöfordon.

### **UPPFÖLJNING**

För att vi ska kunna förbättra vårt resande i enlighet med reseråden ska resandet följas upp. Trafiksäkerhets- och miljökraven i reseråden ska fortlöpande skärpas och följa den tekniska utvecklingen.

#### **LÄS MER I BILAGORNA**

- 1** REKOMMENDATIONER FÖR TILLÄMPNING
- 2** KRAV PÅ FORDON
- 3** BESLUT TAGNA I KOMMUNFULLMÄKTIGE

# Rekommendationer för tillämpning av reseråden

Reseråden är övergripande och formulerade utifrån trafiksäkerhets- och miljöprogrammen. Dessa rekommendationer kan vara ett hjälpmedel när det gäller att tillämpa reseråden i praktiken. Rekommendationerna är frivilliga. De kan användas som de ser ut, men de kan också behöva anpassas till den egna verksamheten.

## I. Fundera på om resan är nödvändig

Om huvudsyftet med resan inte är ett studiebesök eller liknande, bör man överväga ett distansmöte. Det kan till exempel vara ett telefonmöte, en videokonferens eller ett webbmöte. Genom att mötas på distans kan man göra stora besparingar i tid, pengar och miljö.

### *Distansmöten*

Följande typer av möten kan med fördel hållas som distansmöten:

- Informationsmöten
- Uppföljningsmöten
- Rapporteringsmöten
- Korta möten

### *Fysiska möten*

Följande typer av möten kräver normalt att deltagarna träffas:

- Uppstartsmöten, till exempel projektstartsmöten där deltagarna inte känner varandra.
- Förankringsmöten, till exempel ledardagar.
- Möten med fördjupad dialog, till exempel utvecklingssamtal av personlig karaktär.
- Längre möten.

Möten och konferenser bör förläggas så att deltagarna kan ta sig dit så säkert och miljöanpassat som möjligt. Förlägg till exempel möten i närområdet, så att det är möjligt att ta sig dit med kollektiva färdmedel, eller genom att gå eller cykla.

## 2. Välj bästa färd sätt

Om en resa ska genomföras, bör inriktningen vara att det billigaste färd sättet väljs, med hänsyn taget till miljöpåverkan och riskerna i trafiken.

### **KOLLEKTIVT**

Det innebär i normalfallet att kollektiva transporter som tåg eller buss bör väljas i första hand och personbil i andra hand. På kortare sträckor bör man överväga att cykla eller promenera.

### *Lokala resor*

Vid resa inom Stockholms län bör man åka tunnelbana, pendeltåg eller buss.

### *Nationella resor*

För resor inom Sverige bör tåg väljas i första hand. Tåg bör väljas vid resor kortare än 50 mil exempelvis Stockholm–Göteborg. Flyg bör enbart väljas vid längre resor när alternativ saknas, eller då något annat alternativ inte är möjligt, till exempel på grund av tidsbrist. Genom att flyga bidrar vi till stora utsläpp av koldioxid. Av miljö- och trafiksäkerhetsskäl kan tåg i kombination med övernattningshotell vara ett lämpligare val än flyg eller bil.

Vid beräkning av kostnaderna ska hänsyn tas till alla delar, till exempel logi, traktamenten, arbetstid och restid.



## **GÅ**

Att gå bör uppmuntras för korta tjänsteärenden. Om avståndet inte är alltför långt bör man därför i första hand förflytta sig till fots, under förutsättning att det är möjligt av andra skäl.

Fotgängare ska använda reflexer när det är skymning, gryning och mörkt.

## **CYKEL**

Cykling bör uppmuntras för korta resor i tjänsten och det ska vara lätt att använda låncyklar på arbetsplatsen. Men även om cykling ger god



**Cykling är effektivt och nyttigt – se bara till att använda hjälm.**

motion och hälsa, så är risken att skadas stor. Därför är det viktigt att använda hjälm. Cyklarna ska också vara utrustade med cykelbelysning och reflexer.

## **BILRESOR**

*Om bilpool finns – använd den i första hand*

Om resan ska ske med personbil ska tjänstebilar i bilpool eller motsvarande användas, om det är möjligt. Bilpoolsbilarna ska vara miljöbilar och säkra, det vill säga minst enligt minimikravlistan, se bilaga 2. Miljöbilar ska köras på miljöbränsle.

*Leasingbil – används i andra hand*

Leasingbilar ska, om inte särskilda skäl finns, vara miljöbilar och säkra, det vill säga minst enligt minimikravlistan, se BILAGA 2. Miljöbilar ska köras på miljöbränsle.

*Extern hyrbil – används i tredje hand*

Hyrbilar ska vara miljöbilar och säkra, det vill säga minst enligt minimikravlistan, se BILAGA 2. Miljöbilar ska köras på miljöbränsle.

**Som bilförare har du ansvar både för din egen och andras säkerhet.**



#### *Egen bil/privatbil – används i sista hand*

Egen bil ska enbart användas vid tjänsteresor när andra alternativ saknas. Den egna bilen ska uppfylla kraven enligt minimikravlistan, se BILAGA 2.

#### *Samordna och samåk*

Planera om möjligt för att samåka. Samåkning kan stimuleras genom till exempel fasta sammanträdestider och system för bilbokning som uppmuntrar samåkning. Försök också att genomföra flera ärenden under samma resa.

#### *Säker och sparsam körning*

Säker körning förutsätter att trafikreglerna följs. Vid bilåkning handlar det till exempel om att inte köra fortare än hastighetsgränserna tillåter, att använda bilbälten och annan skyddsutrustning, som bilbarnstol, vid behov och att säkra lasten. Ett förutseende och anpassat körsätt ökar säkerheten ytterligare. Samtal i mobiltelefon bör undvikas under körning. Om samtalet är nödvändigt bör så kallad handsfree-utrustning användas. En rast eller vila på minst 15 minuter bör tas efter cirka 2 timmars körning. Körsättet har stor påverkan på bränsleförbrukning och avgasutsläpp. Personal som kör mycket i tjänsten bör genomgå en utbildning i sparsam körning, till exempel EcoDriving. Med ett sparsamt körsätt kan man spara både

pengar och miljö, utan att förlora tid. Uppföljningar visar att man kan spara minst tio procent bränsle på detta sätt.

### **3. Motorcykel och moped**

Motorcykel och moped hör till de fordon som medför de största personskaderiskerna. Dessutom ger vissa modeller stora utsläpp av miljö- och hälsoskadliga ämnen. Därför bör tjänsteresor med dessa fordon inte ske. Miljömopeder, som är eldrivna, finns dock och bör användas endast i undantagsfall.

### **4. Första hjälpen**

Den som kommer först till en trafikolycka ska stanna och hjälpa till. Med kunskaper i första hjälpen ökar förutsättningarna för att göra en bra insats och utbildning rekommenderas därför.

### **5. Arbetsresor**

Arbetsresor till och från arbetet omfattas inte av reseråden. (Arbetsresor med tjänstebil omfattas dock.) Reseråden syftar till att stadens anställda ska vara goda förebilder och ha en trygg och säker arbetsmiljö. Därför är det en viktig uppgift för varje förvaltning och bolag att stimulera medarbetarna att tillämpa samma synsätt vid sina arbetsresor som vid tjänsteresorna.

# Minimikrav på fordon som används i tjänsten

## Cykel

Om egen cykel används bör den vara utrustad med effektiva bromsar och ringklocka samt reflexer och belysning om cykeln ska användas i mörker. Cyklar som arbetsgivaren tillhandahåller ska uppfylla kraven enligt Cykelfakta (se [cykelfakta.nu](http://cykelfakta.nu)) eller motsvarande. Cykelhjälm minskar skaderisken vid cykling markant och ska användas vid cykling i tjänsten.

## Hyrbilar, tjänstebilar och leasingbilar

Kraven gäller för bilar som anskaffas/hyrs.

Personbilar hyrda, leasade eller köpta ska

- Erbjuda förare och passagerare ett bra skydd vid frontal- och sidokollision. Det anses vara tillfredsställt om bilen uppfyller kraven för minst fem stjärnor vid provning enligt Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) och två stjärnor enligt samma program när det gäller påkörning av fotgängare. Bilen ska också ha whiplashskydd samt antisladdsystem (ESP).
- Vara försedda med alkolås. Alkolås bör kombineras med ett aktivt förebyggande alkohol- och drogarbete samt rutiner för att hantera att onyktra personer inte får igång fordonen.



Miljövänlig nog?

- Ha minst 3 mm mönsterdjup på sommardäck och 4 mm på vinterdäck. För resor i Stockholmsområdet ska odubbade vinterdäck användas av miljö- och hälsoskäl. Av miljöskäl ska däcken vara fria från HA-oljor när originaldäcken byts ut. Däcken på helt nya fordon bör vara fria från HA-oljor. Minst tio procent mer luft i däcken över rekommenderat tryck ger ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp.

- Vara miljöbil enligt Vägverkets definition.

Denna definition finns på Vägverkets hemsida [www.vv.se](http://www.vv.se). En lista med trafiksäkra miljöbilar kommer att tas fram under våren 2006.

- Om, i undantagsfall, en miljöbil inte används, så ska denna vara så energisnål som möjligt med hänsyn till vad man behöver.

- Vid tjänsteresor med normala utrymmebehov får bilen ha en bränsleförbrukning på högst 6,7 liter bensen eller 6,0 liter diesel/100 km.

- Vid tjänsteresor där 3–5 personer åker i samma bil eller där man har mycket last, får bilen ha en bränsleförbrukning på högst 8,0 liter bensen eller 7,2 liter diesel/100 km.

- Vid tjänsteresor där fler än 5 personer åker i samma bil får bilen ha en bränsleförbrukning på högst 9,2 liter bensen eller 8,4 liter diesel/100 km.

- Tankas med miljöbränsle.

(Krav på tjänstevikter har inte medtagits. Detta med anledning av att den övre gränsen löses med krav på bränsleförbrukning. Den undre gränsen löses med att krav ställs på att minst fem stjärnor i Euro NCAP.)

Lätta lastbilar, upp till 3,5 ton, och tunga fordon, över 3,5 ton, ska:

- Ha huvudstöd och trepunktsbälte på de platser som används samt whiplashskydd.



Öka trycket med tio procent, så blir färden både säkrare och renare.

- Vara försedda med alkolås. Alkolås bör kombineras med ett aktivt förebyggande alkohol- och drogarbete samt rutiner för att hantera att onyktra personer inte får igång fordonen.
- Ha minst 3 mm mönsterdjup på sommardäck och 4 mm på vinterdäck. För resor i Stockholmsområdet ska odubbade vinterdäck användas av miljö- och hälsoskäl. Av miljöskäl ska däcken vara fria från HA-oljor när originaldäcken byts ut. Undantag kan medges om det inte finns sådana däck att köpa för fordonet. Minst 10 procent mer luft i däcken över rekommenderat tryck ger ökad trafiksäkerhet och minskade utsläpp.
- Vara en så energisnål bil som möjligt med hänsyn till den storleksklass man behöver.
- Vara av bästa tillgängliga miljöklass.
- Tankas med miljöbränsle.
- Ha underkörningsskydd runt om (gäller tunga fordon).
- Ha antisladdsystem (ESP).
- Vara försedd med bältespåminnare.
- Ha videoutrustning för sikt runt om på tunga fordon och bussar.
- Ha bränsleutrustning för att underlätta sparsam körning.

## Egen bil

Om egen bil används i tjänsten ska den:

- Vara av årsmodell 2000 eller nyare.
- Ha huvudstöd och trepunktsbälte på de platser som används.
- Ha krockkudde vid förarplatsen.
- Ha minst 3 mm mönsterdjup på sommardäck och 4 mm på vinterdäck.
- Ha dubbfria och välfyllda däck.

Från och med 1 juli 2007 gäller följande krav:

Egna bilar som används i tjänsten ska

- Ha bra skydd för passagerarna vid frontal- och sidokollisioner, vilket anses vara uppfyllt om bilen uppfyller kraven för minst fyra stjärnor vid provning enligt Euro NCAP (European New Car Assessment Programme)

- Vara så energisnåla som möjligt med hänsyn till sin storleksklass, vilket innebär högst 8,6 liter bensin eller 7,7 liter diesel/100 km.
- Vara inregistrerade första gången tidigast 1 januari 2001.
- Ha däck som är fria från HA-oljor.

Från och med 1 juli 2009 tillkommer följande krav:

- Egna bilar ska vara utrustade med antisladdsystem (ESP).
- Egna bilar ska vara utrustade med bältespåminnare på förarplats enligt Euro NCAP:s krav.

## Underhåll

Fordon skall underhållas på verkstäder och tvättnläggningar som inte har några oåtgärdade förelägganden från tillsynsmyndighet.

## Framtida krav på bilar

Utvecklingen går framåt och så snart det finns tekniska och kommersiella förutsättningar, kommer staden att öka kraven på de bilar vi anskaffar eller hyr för resor i tjänsten. Ett exempel på en sådan utveckling, där införande kommer att ske på en del av stadens leasade fordon, är:

- System för att hjälpa föraren att hålla hastighetsgränsen (ISA-system).

Andra exempel på intressant utveckling är:

- Nya drivsystem som syftar till att minska CO<sub>2</sub>-utsläppen, till exempel bränsleceller.
- Krav på att bränsleförbrukningen har minskat med minst elva procent under perioden 2006–2010
- Tre stjärnor i Euro NCAP för påkörning av fotgängare.
- Färddator som hjälper föraren köra såvält som rent.
- Bullerkrav kan komma att ställas i kommande revidering av minimikrav på bilar.
- Utvecklade krav på lågbullrande däck.



# Beslut i kommunfullmäktige

BILAGA 3

## BESLUT

## HUVUDSAKLIGT INNEHÅLL

UTL. 2003:15

### Miljöprogram för Stockholm 2002–2006

KF 2003-02-17

Mål 1 Miljöeffektiva transporter

Delmålen

- 1.1 Andelen invånare som reser med kollektivtrafik eller cyklar ska öka.
- 1.2 Andelen förnyelsebara drivmedel ska öka till mer än fem procent.
- 1.3 Trafikbullret ska minska.
- 1.4 Trafikens kväveoxidutsläpp i staden ska minska med minst 25 procent.
- 1.5 Vägtrafiksystemets ytanspråk ska inte öka per invånare.
- 1.6 Staden ska agera så att reglerna för miljözon följs.
- 1.7 Vid upphandling av entreprenader ska stadens förvaltningar och bolag värdesätta arbetsmaskinernas miljöprestanda.
- 1.8 Staden ska ställa miljökrav vid upphandling av transporter.
- 1.9 Fartyg som regelbundet anlöper hamn i Stockholm ska ha avgasrening och använda lågsvavligt bränsle.
- 1.10 Stadens fordon ska tvättas i anläggningar med effektiv rening.

(Ett nytt miljöprogram för perioden 2007–2010 håller f.n. på att tas fram. Detta ska kommunfullmäktige besluta om under 2006.)

UTL. 2003:9

### Motion nr 17 om användning av miljövänliga däck

KF 2003-03-17

1. Kommunfullmäktige uttalar att stadens princip är att använda miljövänliga däck. Denna princip ska tillämpas vid upphandling och i stadens miljöarbete.
2. Informationsarbete gentemot allmänhet och andra aktörer om val av giftfria däck kan med fördel bedrivas av den nya konsumentnämnden och inom ramen för stadens projekt "Miljöbilar i Stockholm".
3. Motion 2001:17 av Malte Sigemalm (s) anses därmed besvarad.

### Handlingsprogram mot växthusgaser i KF

KF 2003-04-28

Ett första etappmål är att minska koldioxidutsläppen från 4,5 ton till 4,0 ton per stockholmare till årsskiftet 2005/2006 enligt KF-beslut 2004 04 28

---

**BESLUT****HUVUDSAKLIGT INNEHÅLL**

---

UTL. 2003:88

**Motion om långsiktiga klimatmål för Stockholm**

KF 2003-11-03

Stockholm stads mål är att vara fossilbränslefritt till år 2050.

UTL. 2004:56

**Nya mål för miljöbilar, åtgärder för att stimulera alternativa drivmedel.**

KF 2004-05-10

Beslutade mål:

4. Staden ska verka för att 60 procent av de fordon som utnyttjas av stadens förvaltningar och bolag är miljöbilar vid utgången av 2006.
5. Stadens nämnder ska i första hand välja miljöbil vid nyanskaffning av fordon.
6. Stockholms Stadshus AB uppmanas att uppdra till stadens bolagsstyrelser att i första hand välja miljöbilar vid nyanskaffning av fordon.
7. Staden ska verka för att stadens biogasbilar till 80 procent kör på biogas och att etanolbilarna till 80 procent kör på E85 vid utgången av 2006.
8. Staden skall verka för att minst 4 procent av nybilsförsäljningen i Stockholm är miljöbilar vid utgången av år 2006.
9. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ges i uppdrag att i samråd med stadsledningskontoret utarbeta förslag till uppföljningsmetod för de föreslagna målen.

UTL. 2005:26

**Trafiksäkerhetsprogram för Stockholms stad 2005-2010**

DNR 314-2406/2004

KF 2005-02-21

Målet i trafiksäkerhetsprogrammet är att halvera antalet dödade i Stockholmstrafiken till år 2010. Trafiksäkerhetsprogrammet tar upp fem åtgärdsområden varav områdena "Trafiksäkra resor och transporter" och "Trafiksäkra trafikanter" berör stadens egna resor och upphandlingar.

I beslutet om trafiksäkerhetsprogrammet angav fullmäktige att det är stadens målsättning att alla stadens bilar före år 2010 ska ha ISA-system och alkoholås samt att trafikinämnden ska stödja andra nämnder och bolag i bl.a. upphandlingsfrågor.

UTL. 2005:48

**Centralupphandling avseende logistikcentra och samordning av varuleveranser i Stockholms stad.**

KF 2005-03-21

Kommunstyrelsen

- skall genomföra centralupphandling avseende logistikcentra med samordnade varutransporter.
- skall i samverkan med miljö- och hälsoskyddsnämnden, utarbeta en plan för införande av miljöfordon vid samordnade varutransporter samt ange en lämplig procentandel miljöfordon som bör ingå i den samordnade varuleveransen.
- ges i uppdrag att utreda införandet av ett elektroniskt beställningssystem för beställning av varor till stadens verksamheter.

Frågor? Kontakta oss!

**Nina Ekelund**

Miljöförvaltningen

08-508 281 80

[nina.ekelund@miljo.stockholm.se](mailto:nina.ekelund@miljo.stockholm.se)

**Annika Feychting**

Trafikkontoret

08-508 264 91

[annika.feychting@tk.stockholm.se](mailto:annika.feychting@tk.stockholm.se)

