



Göteborgs
Stad

Göteborgs Stads plan för miljöfordonsarbete, fordonspooler och stöd till introduktion av elfordon

Beslutad i Kommunfullmäktige 2017-01-26

Bilagor:

Göteborgs Stads trafiksäkerhetskrav på fordon
Beslutade i Kommunfullmäktige 2012-09-06

Göteborgs Stads definitioner av miljöfordon
Beslutade i Kommunfullmäktige 2016-02-25

Göteborgs Stads policy och riktlinjer för resor i tjänsten
Beslutad i Kommunfullmäktige 2015-09-10

Mål för andelen miljöfordon, krav på fordon och användning av drivmedel

Mål och krav på Göteborgs Stads fordonsflotta. Målen gäller som genomsnitt för Göteborgs Stad medan krav och prioriteringar gäller för respektive kommunal förvaltning och helägt bolag.

Mål för andelen miljöfordon

100 procent av personbilarna och 85 procent av de lätta lastbilarna i Göteborgs Stads flotta ska vara miljöfordon senast 2020.

Vid utgången av 2015 var 96 procent av personbilarna miljöbilar. Om det föreslagna målet ska nås behöver alla personbilar i kommunflottan vara miljöbilar i fortsättningen när de byts ut. Bland personbilar finns miljöbilsmodeller tillgängliga i alla storleksklasser och användningsområden. Vid utgången av 2015 var 82 procent av de lätta lastbilarna miljöbilar. Bland lätta lastbilar är tillgången på gasdrivna modeller osäker de närmaste åren och det är därför inte rimligt att ha så mycket högre ambition än ungefär dagens nivå.

Mål för antal elbilar

Antalet eldrivna personbilar och lätta lastbilar i kommunflottan ska öka med ungefär 50 fordon årligen och målsättningen är att ha minst 400 elfordon i form av personbilar och lätta lastbilar år 2020.

Vid utgången av 2015 hade Göteborgs Stad c:a 150 elbilar. Målsättningen ska visa att staden fortsätter satsa på elektrifierade transporter. Vi vill öka antalet elfordon i en ambitiös men rimlig takt med tanke på kostnad och fordonsutbud.

De flesta av dagens elfordon dras med betydande merkostnader och därför bedömer vi inte att det är ekonomiskt försvarbart med ett mål om alltför högt innehav av elbilar.

Det tillkommer dessutom ofta en betydande engångskostnad för att installera laddning. Målsättningen är att Göteborgs Stad har 400 elbilar som ett symboliskt tal inför fyrahundraårsjubileet år 2021.

Mål för andelen gasdrivna fordon

Minst hälften av Göteborgs Stads personbilar och lätta lastbilar ska vara gasdrivna.

Vid utgången av 2015 var 51 procent av fordonen gasdrivna och andelen har länge varit stabil. Men under 2014 sjönk andelen nyköpta gasfordon från 50 till 40 procent och 2015 blev den 33 procent på grund av brist på gasdrivna lätta lastbilar. Målet syftar till att upprätthålla satsningen på biogas som ett lokalt och förnybart drivmedel.

Mål för fordonens energiförbrukning

Den genomsnittliga energiförbrukningen hos de personbilar och lätta lastbilar som köps in eller hyrs av Göteborgs Stad år 2020 ska vara minst 25 procent lägre än 2015 års fordon.

Målet syftar till att uppmuntra inköpare att välja energieffektiv teknik och ta tillvara det utbud av snålare fordon som förväntas komma som en effekt av EU-krav. Om fordonsinköpare konsekvent väljer snåla modeller kan målet nås. Det är en fortsättning på tidigare mål som inneburit att nyinköpta fordon blivit ungefär 5 procent snålare varje från år 2010.

Mål för användning av drivmedel som tankas vid pump

Mängden fossila drivmedel som tankas vid pump ska ha minskat med 90 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

Kommunfullmäktige beslutade 2012 att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som tankas från pump ska ha minskat med 30 procent fram till 2015 och ha minskat med 90 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

Mål för användning av drivmedel som levereras till depå

Mängden fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 50 procent senast år 2020 jämfört med 2010 års nivå.

I kommunfullmäktiges beslut från 2012 sägs att Göteborgs Stads användning av fossila drivmedel som levereras till depå ska ha minskat med 20 procent fram till 2015 och ha minskat med 50 procent år 2020 jämfört med 2010 års nivå.



Krav vid val av fordon

- Personbil ska vara miljöfordon.
- Lätt lastbil ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell att tillgå.
- Tunga fordon ska vara miljöfordon om det finns lämplig modell. Kravet gäller enbart fordon som används i verksamhet som inte är konkurrensutsatt.
- Vinterdäck ska vara dubbfria.

Som definition av miljöfordon gäller kommunfullmäktiges beslut.

Observera att kommunfullmäktige även har beslutat trafiksäkerhetskrav som gäller vid inköp av fordon till kommunflottan.

Miljöfordonsdefinition och trafiksäkerhetskrav finns i slutet av denna skrift.

Prioritering av bränsle vid val av personbil och lätt lastbil

1. Välj i första hand gasfordon, elfordon eller laddhybridfordon.
Som elfordon räknas både batteribilar och bränslecells-bilar.
2. Välj i andra hand etanolfordon eller annat förnybart drivet fordon.
3. Välj i tredje hand elhybridfordon.
4. Välj i sista hand annat fordon som enbart kan drivas på fossilt bränsle.

Välj energieffektiva modeller i respektive kategori. Valet av fordon ska göras med hänsyn till funktion och ekonomi. I det fall ett fordon väljs som enbart kan drivas på fossilt bränsle måste det finnas särskilda skäl som ska dokumenteras.

Prioriteringen ovan är en rekommendation och varje inköpare och avropare får själv göra en avvägning av praktiska, ekonomiska och miljömässiga förhållanden.

Krav på dieselmotor till personbil och lätt lastbil

- **Personbil** får väljas med dieselmotor endast om den har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering¹⁸.
- **Lätt lastbil** får väljas med dieselmotor om det inte finns andra motoralternativ för det aktuella behovet, eller om dieselmotorn har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering¹⁹.
- **Laddhybridbil** får väljas med dieselmotor även om den inte har teknik som säkerställer att utsläppen av kväveoxider i verklig drift är på samma nivå som vid certifiering enligt ovan, om den till helt övervägande del kommer att köras på el.

Bullerkrav för personbilar och lätta lastbilar

- När val av miljöfordon och bränsle är gjorda enligt ovan ska den minst bullrande modellen väljas.
- Vid inköp av däck ska väljas sådana som har bra våtgrepp, lågt rullmotstånd och lågt buller.

Drivmedelsanvändning

- Den el och fordonsgas som används i Göteborgs Stads flotta ska vara förnybar.
- Flerbränslefordon ska till helt övervägande del köras på det miljöanpassade alternativet.
- Laddhybridfordon ska till helt övervägande del köras på el.

¹⁸ För att dieselmotorer i lätta fordon inte ska släppa ut mer kväveoxider i verklig drift än andra fordon krävs sannolikt att de uppfyller EU:s kommande krav på kväveoxidutsläpp vid kallstart (-7 grader C) i så kallat Type06-prov eller motsvarande, samt kommande krav på övervakning av bilars utsläpp i verklig trafik (RDE, Real world driving emissions) där det finns så kallade "not to exceed"-gränsvärden eller motsvarande. Det är osäkert när denna teknik införs, men eventuellt 2017-2018. Vid osäkerhet, rådfråga trafikkontoret.

¹⁹ För dieselkrav, se föregående not.

Strategi för att stödja fordonspooler

Bilpooler erbjuder miljöanpassade, trafik-säkra och flexibla bilresor och de bidrar till att minska antalet bilar i stadsmiljön. Med bilpool menas här att ett företag eller organisation erbjuder publika poolbilar som är placerade nära användarna och är tillgängliga för en större grupp användare genom ett öppet bokningssystem där bil kan bokas med kort varsel för enstaka resor.

Mål för perioden 2012-2015 om att främja utvecklingen av bilpooler syftade i första hand till att öka användningen av poolbilar hos företag och allmänhet. Utvecklingen av bilpooler har varit mycket positiv.

Kännedomen om bilpooler har ökat, utbudet är bredare och marknaden är etablerad på allvar. Genom fortsatt stöd till bilpooler kan Göteborgs Stad bidra till att denna positiva utveckling fortsätter.

En åtgärd är att prioritera bilpooler vid beräkning av parkeringstal och upplåtelse av parkeringsytor. Göteborgs Stads Kommunfullmäktige beslutade 2017-01-26 om kvalitetskrav som ska användas i sådana sammanhang. Om det i framtiden skulle beslutas nationella riktlinjer eller krav på bilpooler bör Göteborgs Stad övergå till att tillämpa nationella krav.

Fordonspooler i Göteborgs Stads flotta

- 20 procent av personbilarna i Göteborgs Stads flotta ska ingå i bilpool.
- Alla förvaltningar och bolag ska tillhandahålla fordonspooler med cyklar, lastcyklar eller bilar när det är ändamålsenligt för att stödja ett miljöanpassat resande i tjänsten.

De allra flesta lätta lastbilar används till verkstad, renhållning eller varutransport och sådana fordon kan inte ingå i pooler där vem som helst får boka. Många personbilar i t.ex. hemtjänst, hemsjukvård och socialtjänst är heller inte lämpliga för öppen bokning. De används effektivt i verksamheterna, ofta av flera förare, men till specifika ändamål och lämpar sig inte som bilpoolsbil.

Bilar som lämpar sig bättre att ingå i en öppen pool är "kontorsbilar" för tjänsteresor till möten och liknande. De kan tillhandahållas i en fordonspool som kan bokas av många. De kan också ingå som en del av bredare fordonspooler med cyklar, eldrivna fyrhjulingar med mera. Ny teknik med elcyklar gör det möjligt att oftare cykla även när resenären har viss utrustning genom att använda lastcyklar.

Dessa mål handlar om hur Göteborgs Stad hanterar sina fordon. Det finns också en övergripande policy för resor i tjänsten. Där regleras bland annat hur anställda ska välja färdmedel.

Främja publika fordonspooler

- Göteborgs Stads förvaltningar och bolag ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten, företag och organisationer.

Göteborgs Stad ska främja fordonspooler som är öppna för allmänheten. Det görs genom att stadens verksamheter ibland använder kommersiella bilpooler till tjänsteresor. Begreppet fordonspooler används för att tydliggöra att även cyklar och lastcyklar kan ingå i pooler. Vid utgången 2015 använde ett tjugotal förvaltningar och bolag bilar från kommersiella fordonspooler som komplement till stadens egna fordon. Bilpoolsföretag kan då sätta ut fler fordon på lämpliga platser i staden och dessa fordon utnyttjas av många andra användare.

Göteborgs Stad bör också fortsätta främja fordonspooler genom att samverka med olika bilpoolsaktörer och stödja en effektivare användning av fordon.

Lägre parkeringstal med bilpooler

- Bilpooler ska beaktas vid tillämpningen av parkeringstal.

Prioritera bilpoolsparkering

- Göteborgs Stad som fastighetsägare, markägare, planmyndighet och parkeringsaktör ska prioritera bilpooler vid fördelning av parkeringsplatser.

Enligt nuvarande lagstiftning finns ingen möjlighet att reservera parkeringsplatser för bilpooler på gatumark. Däremot kan exempelvis Parkeringsbolaget, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtiden-koncernen hjälpa bilpoolsaktörer att få tillgång till lämplig parkering på tomtmark och i garage. Det är angeläget att så sker även i fortsättningen. Det måste då hanteras enligt gängse kommersiella villkor för att tillgodose krav på likabehandling enligt kommunallagen.

Initiera regeländringar

- Göteborg Stad ska fortsätta verka för att regeringen ändrar trafikförfattningen så att parkeringsplatser för bilpool kan reserveras på gatumark.



Prioriterade aktiviteter för att stödja en fortsatt introduktion av elfordon

Här presenteras en genomgång över vad Göteborgs Stad bör prioritera fram till år 2020 för att stödja en bredare introduktion av eldrivna fordon.

Samverkan och uppmuntran

Göteborgs Stads bolag och förvaltningar ska samverka internt och med akademi, fordonstillverkare, konsultbransch, forskningsorgan och energibolag för att stödja elfordonsmarknaden. Information och vägledning för fordonsanvändare är också viktig. Staden ska erbjuda en testarena och samverka med etablerade aktörer i projekt som har potential att skalas upp och kommersialiseras. Efterkonverteringar och särlosningar är dock inte lämpliga att stödja med offentliga medel. Utvecklingen av tunga eldrivna fordon i kollektivtrafik, renhållning och godsleveranser är särskilt angelägen och där har kommunala och regionala aktörer stor betydelse.

Bränsleceller förutspås kunna ersätta batterier i en del av framtidens eldrivna fordon. Det kräver infrastruktur för exempelvis vätgas. Induktionsladdning och elvägar är andra intressanta utvecklingsspår där man förser elfordon med ström kontinuerligt. Göteborgs Stad bör bevaka utvecklingen och medverka i sådana utvecklingsprojekt enligt samma kriterier som ovan.

Laddning

Antalet elbilar mer än fördubblas varje år och behovet av laddning växer. Det är dock inte publik laddning som är mest efterfrågat utan möjligheten att ladda där bilen står länge, exempelvis vid hemmet och arbetet.

Inom Göteborgs Stad har Parkeringsbolaget, Göteborg Energi, Älvstranden Utveckling och bolag inom Framtiden-koncernen ett ansvar för att erbjuda attraktiva lösningar för bilägarna. Inom ramen för respektive bolags

kommersiella verksamhet behöver man göra investeringsplaner och strategier för att möta det växande behovet av laddning. Det kan handla om att erbjuda betallosningar som möjliggör för intresserade fordonsägare att välja elfordon, exempelvis genom att erbjuda förhöjd månadshyra för parkering under en längre period snarare än att kräva betalt direkt vid investeringstillfället. Man kan också behöva bygga fler laddpunkter i ett urval parkeringsytor för att kunna erbjuda laddning till nya kunder.

I takt med ökande antal elbilar ökar också behovet av publik laddning. Flera kommersiella aktörer etablerar laddning i Göteborg. Kommunala förvaltningar och bolag ska stödja och underlätta sådana aktiviteter genom att upplåta lämplig mark och erbjuda likvärdiga villkor inom ramen för kommunallagens bestämmelser.

På gatumark ska Göteborgs Stad vara mycket restriktiv med att etablera laddning. På gatumark ska många behov jämkas samman och ytorna används till många varierande ändamål. Investeringar i laddinfrastruktur innebär att platsen under lång tid kommer användas till parkering där bilar laddas. Det är bättre att hänvisa sådana behov till tomtmark, garage, bensinstationer, köpcentra och liknande. Vid pendelparkeringar är det inte motiverat att satsa offentliga medel på laddning fram till 2020. Eftersom bilägare normalt kör en kortare sträcka till pendelparkeringen så har bilen stor kapacitet kvar även om den inte laddas. Det är bättre att kommunala investeringar i laddinfrastruktur täcker andra behov.

Upphandling

Göteborgs Stad ska bevaka möjligheter att ställa krav på eldrift i exempelvis upphandlingar av färdtjänst och vissa transporter. I dagsläget är utbudet av lämpliga fordon litet men utbudet ökar och det bör vara möjligt om några år att kräva en viss andel eldrift inom vissa upphandlade tjänster.

Kollektivtrafik

Göteborgs Stad ska fortsätta samverka med Västtrafik, bussbolag, energibolag och fordons-tillverkare för att öka användningen av eldrivna bussar i kollektivtrafiken. En ökad andel eldrift i Göteborgs bussflotta skulle ge betydande positiva effekter på buller, luftkvalitet och stadsmiljö.

Göteborg förtätas och fler resor ska ske med kollektivtrafik. För att kollektivtrafiken ska kunna bli ett attraktivt förstahandsval behöver den komma oftare och närmare.

Förtätningen av staden och den planerade utbyggnaden av kollektivtrafiken är förenat med målkonflikter kring bland annat luftkvalitet och buller som behöver hanteras. Elbussar öppnar möjligheter att öka närheten till kollektivtrafik utan att inverka på stadslivskvaliteter. Kollektivtrafiken är en betydande källa till bullerstörningar. Tunga fordon med förbränningsmotorer ger dessutom upphov till lågfrekvent buller som dämpas dåligt i byggnaders fasader och därför är en stor källa till bullerstörningar inomhus.

Elbussar påverkar inte inomhusmiljön på samma sätt och skulle därför kunna öppna nya möjligheter för kollektivtrafik att komma ofta och komma nära boende, under hela dygnet.

Nybyggnation

Parkeringshus, garage och tomtmark där bilar står uppställda länge, exempelvis nattetid, är exempel på ytor där elfordon oftast kommer att laddas. Göteborgs Stad behöver utreda om det går att ta fram riktlinjer, krav eller rekommendationer för detaljplaner, bygglov

eller genomförandeavtal som säkerställer att det förbereds för laddning vid renovering eller nybyggnation av parkeringshus och p-tytor.

Det är mycket dyrare att installera sådan utrustning i efterhand och det är önskvärt att fastighetsägare och byggbolag förbereder laddning i byggskedet. Eventuella krav eller riktlinjer behöver inte innebära att laddutrustning måste anslutas utan endast förberedelser med rördragningar och liknande som kräver små extra kostnader. Riktlinjer saknas idag och det behovet ökar i takt med att det förbereds många byggprojekt i centrala delar av staden.

Inga parkeringssubventioner

Göteborgs Stad ska inte erbjuda billig eller gratis parkering till användare av elbilar. Billig parkering ökar bilåkandet och konkurrerar med målen om att öka gång, cykel och kollektivtrafik, och att biltrafiken ska minska. Erfarenheter från tidigare miljöbilsparering i Göteborg visar också att man får problem med parkeringstillgången i takt med att antalet gratisparkeerare ökar.

Det är dessutom sannolikt förbjudet att erbjuda parkeringssubventioner till en viss fordonskategori. Enligt en dom i högsta förvaltningsdomstolen var exempelvis ett undantag från parkeringsavgift i Region Gotland olaglig och ska upphävas.

Trafiksäkerhetskrav på fordon

Kommunfullmäktige har antagit trafiksäkerhetskrav för de fordon som ingår i stadens fordonsflotta. Kraven gäller kommunala förvaltningar och helägda bolag.

Krav vid nyanskaffning av personbilar

Fordonen ska uppfylla följande krockskyddskrav:

- Ha fått minst 32,5 poäng vid provning enligt testmetod i det europeiska krockprovningsprogrammet EuroNCAP före 2009
 - eller har fått minst 31,5 poäng vid provning av skydd för vuxna åkande vid bedömning enligt Euro NCAP-testmetod från 2009, varav minst 2 poäng för pisksnärtskydd, och vara försedda med bilbältespåminnare på förarplatsen och främre sittplatsen
 - samt ha fått minst 14 poäng för fotgängarskydd vid provning enligt Euro NCAP
 - eller enligt intyg från tillverkaren ha motsvarande krockskyddsegenskaper som i punkterna ovan
- Fordonen ska vara försedda med antisladdsystem.
- Fordonens tjänstevikt får inte understiga 900 kg och inte överstiga 1.900 kg.
- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speed adaption, automatisk hastighetsindikation)

Krav vid nyanskaffning av lätta lastbilar och lätta bussar

- Fordonen ska vara försedda med krockkuddar på förarplats och passagerarplats fram, ABS-bromsar, huvudstöd och trepunktsbälte på de platser som används samt antisladdsystem.

- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speed adaption, automatisk hastighetsindikation)

Rekommendationer för personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

- Fordon som körs mer än 1.500 mil per år bör avvecklas när de är äldre än 8 år räknat från första registreringsdatum.

Krav på däck på personbilar, lätta lastbilar och lätta bussar

- Vidinterväglag ska dubbfria vinterdäck användas och de ska vara tillverkade för nordiska förhållanden.
- Sommardäck ska användas under sommarhalvåret.
- Däckens mönsterdjup ska vara minst 3 mm på sommardäck och 4 mm på vinterdäck.

Krav vid nyanskaffning av tunga fordon

- Fordon som köps, leasas eller hyrs för minst 1 års användning ska vara försedda med ISA (intelligent speedadaption, automatisk hastighetsindikation).

Rekommendation för alla fordon

- Fordon som används 1.000-1.500 mil eller mer per år bör utrustas med alkoholås.

Beslut:

Trafiksäkerhetskrav för Göteborgs Stad vid nyanskaffning av fordon 2012-09-06.

Definitioner av miljöfordon

Kommunfullmäktige har fastställt definitioner av miljöfordon. De används vid upphandling av kommunens fordon och i vissa miljökrav på leverantörer.

Senaste definitionen fastställdes i februari 2016. Den gäller fordon som registrerats därefter. Äldre miljöfordon ska uppfylla stadens tidigare definitioner och behöver inte retroaktivt uppfylla skärpta krav.

Personbil

Som miljöfordon räknas den personbil som uppfyller kraven för miljöbil i Vägtrafikskattelagen vid tidpunkten för första registrering.

Observera att staden dessutom ställer vissa krav på dieslbilar, dubbdäck m.m. enligt rubriken "Miljökrav på fordon och drivmedel" ovan.

Lätt lastbil och lätt buss

Som miljöfordon räknas den lätta lastbil och lätta buss som uppfyller kraven för miljöbil i Vägtrafikskattelagen vid tidpunkten för första registrering. Göteborgs Stad räknar även som miljöbil den lätta lastbil och lätta buss som i vägtrafikregistret är registrerat för drift med fordonsgas eller etanol, även om den inte uppfyller de nationella kraven.

Lätta lastbilar som registrerats innan februari 2016 betraktas som miljöfordon om de är registrerade för drift med el, etanol eller fordonsgas.

Tunga fordon (>3,5 ton)

Ett tungt miljöfordon ska vara registrerat för drift med något av följande drivmedel:

- Enbart drivmedel el. (Denna kategori omfattar elfordon.)
- Drivmedel "el" i kombination med annat drivmedel. (Denna kategori omfattar elhybridfordon och laddhybridfordon.)

- Minst ett annat drivmedel utöver diesel, bensin, gasol/LPG och el. (Denna kategori omfattar fordon som är godkända för alternativa drivmedel som biodiesel, RME/FAME, HVO-diesel, biogas/fordonsgas/metangas samt vätgas.)

Den tidigare definitionen av tunga miljöfordon, som gäller fordon som registrerats innan februari 2016, är i stort sett likadan men vissa krav på teknisk funktion hos elhybrider är slopade i nya definitionen.

Beslut:

Definition av lätta och tunga miljöfordon i Göteborgs Stad 2016-02-25.

Policy för resor i tjänsten

Policyn innebär att

- De minst klimatpåverkande färdmedlen ska väljas
- Resor ska genomföras på ett kostnadsmedvetet sätt
- Färdsätt och logi ska väljas så att arbetstiden utnyttjas effektivt
- Webb- och videomöten ska ersätta resor när det är lämpligt
- Säkerhet och arbetsmiljö ska vägas in vid val av resa.

En samlad bedömning av ovanstående faktorer ska ligga till grund för beslutet inför val av resa.

Riktlinjer för resor i tjänsten

Dessa riktlinjer syftar till att konkretisera policyn.

Omfattning

Policyn och riktlinjerna gäller för medarbetare och förtroendevalda i Göteborgs Stads samtliga förvaltningar och de bolag eller andra organisationer där staden, direkt eller indirekt, utser en majoritet av styrelsen samt i stadens anknutna stiftelser.

Bakgrund

Göteborgs Stad är en stor organisation med många anställda och förtroendevalda. Varje år företas resor med olika syften och ändamål. Policyn med dess riktlinjer anger förutsättningar och förhållningssätt när stadens representanter reser och är på konferens.

Arbetsgivarens ansvar för arbetsmiljö och säkerhet

Alla arbetsgivare ansvarar för medarbetarnas arbetsmiljö och ska enligt arbetsmiljölagstiftningen bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Trafiksäkerhet för resor i tjänsten är därmed en arbetsmiljöfråga och arbetsgivaren har ansvar för att åstadkomma en så god

trafiksäkerhet och arbetsmiljö som möjligt för medarbetarna. Trafiksäkerhetsaspekten ska vägas in i valet av färdmedel.

Trafikförordningen

Den som vistas på väg ansvarar för att agera utifrån regelverket i Trafikförordningen.

Detta är särskilt viktigt för den som framför fordon.

Förhållningssätt

För Göteborgs Stads räkning reser medarbetare i tjänsten och förtroendevalda i sina uppdrag. Sättet att planera och genomföra en resa är viktigt för att på bästa sätt använda skattemedlen. Innebörden av resa är allt mellan en kortare förflyttning till fots och en utrikes flygresor.

- Staden ska minska den negativa klimatpåverkan och de som reser ska inför varje beslut om resa använda sig av det för miljön mest skonsamma färdsättet.
- Klimatkompensation för resor med bil och flyg ska redovisas i syfte att genomföra förbättringar för miljön. Detta görs av respektive förvaltning och bolag årligen och samordnas genom trafikkontoret.
- Resfria möten ska användas om det går.
- Resor ska i första hand ske gåendes, med cykel eller kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).
- Om resa med bil väljs ska de i första hand ske med fordon där Göteborgs Stad bestämmer dess miljö- och trafiksäkerhetsprestanda.
- Flyg får enbart väljas för resor längre än 50 mil. Undantag kan ske.
- Under tjänsteresa får medarbetare inte utnyttja, medverka till eller bedriva kommersiellt sex, eskortservice eller besöka bordell- och sexklubbar.

Prioritering vid val av resa

Vid val av resa ska en sammanvägning göras av syftet med resan, tid, kostnad, klimatpåverkan samt säkerhet och arbetsmiljö (utan inbördes ordning).

För personer med funktionsnedsättning kan ytterligare faktorer behöva ingå i bedömningen inför beslut om resa för att resan alls ska kunna genomföras.

Resfria alternativ

Innan en resa beställs ska resenären i samråd med sin chef överväga om det är möjligt att ersätta resan till förmån för telefonmöte eller videokonferens och liknande.

Arbetsgivaren ska tillhandahålla verktyg och informera personal om användandet för webb-baserade möten så att det är enkelt att ersätta fysiska resor med arbete via datornätverk och telefon eller liknande.

Gå och cykla

I första hand ska medarbetaren välja att gå eller cykla.

Utifrån arbetsgivarens arbetsmiljöansvar bör alla tjänsteärenden med cykel ske med cykelhjälpm och vid halt väglag bör cykel vara försedd med dubbdäck.

Kollektiv resa

I andra hand ska medarbetaren välja att resa kollektivt (spårvagn, buss, tåg, båt).

Stadens bilar

I tredje hand ska medarbetare välja att resa med bilar som tillhandahålls av staden.

Miljö- och säkerhetskrav för stadens bilar anges i separata beslut. Om bil används och fler ska resa ska samåkning övervägas.

Taxi

Taxi kan väljas om ingen av stadens bilar finns att tillgå och om inget kollektivt alternativ finns eller då det är mer kostnadseffektivt än andra alternativ.

Privat bil (undantag)

Privat bil får användas, men det ska i så fall vara beslutat av chef.

Arbetsgivarens arbetsmiljöansvar gäller för medarbetare som reser i tjänsten vilket gör att Göteborgs Stad prioriterar att stadens bilar används i första hand före privata.

Flyg

Flyg får enbart ske för resor där hela sträckan inklusive eventuell mellanlandning är längre än 50 mil, enkel väg. Undantag kan ske när den samlade bedömningen av faktorerna i policyn ger vägande skäl för det.

För resor under 50 mil kan flyg väljas om annat alternativ inte är realistiskt utifrån en sammanvägning av policyns faktorer.

Bonuspoäng

Eventuella bonuspoäng, rabatter och liknande för tjänsteresor med flyg, buss och tåg och dylikt får enbart utnyttjas för resor i tjänsten.

Resor till och från arbetet

Arbetsgivaren ska verka för att medarbetarna uppmuntras att resa miljöanpassat till och från arbetsplatsen.

Göteborgs Stad har flera separat beslutade aktiviteter inom detta område riktade både till medborgare generellt och till medarbetare specifikt.

Konferens

Syftet med arrangemanget ska ha entydig anknytning till verksamhetens uppdrag. Det kan gälla antingen att tillföra kunskaper och erfarenheter som bedöms nödvändiga för verksamheten eller att uppfylla förpliktelser som är en konsekvens av att Göteborg är rikets näst största stad.

Antalet deltagare ska noga övervägas. Ett tydligt motiv måste finnas för valet av deltagare.

Bortavaron från arbetet ska stå i rimligt förhållande till det förväntade utbytet med aktiviteten, minst hälften av den ianspråktagna arbetstiden bör användas för resans egentliga syfte.

Logi

Förtroendevalda och tjänstemän i Göteborgs Stad ska i möjligaste mån förlägga boendet i anslutning till tjänsteresor, kurser och konferenser mm. till porrfilmsfria anläggningar.

Planering och beställning

Resa och logi beställs via den av Göteborgs Stad upphandlade resetjänsten.

Resa ska planeras och beställas i god tid så att samordning och kombination av biljetter blir möjliga och det mest fördelaktiga färd-sättet och login kan väljas. Vid beställning av resa ska förutom arbetstiden även medarbetarens fritid tas i beaktande.

Resa ska normalt företas i 2:a klass eller motsvarande, såvida inte särskilda skäl eller omständigheter finns i det enskilda fallet.

Lokal anvisning

Befogenhetsfördelning för resa, konferens och logi ska anges i lokal anvisning, detta gäller både inom Sverige och utomlands. Befogenhet att besluta om undantag från flygresor under 50 mil ska anges i lokal anvisning.

Den förvaltning och bolag som erbjuder medarbetare parkeringsplats för privat bil ska precisera detta i anvisning.

Regelverket kring parkeringsplatser för medarbetare styrs bland annat av skattelagstiftning och stadens Parkeringspolicy.

Förvaltning och bolag kan i lokala anvisningar precisera ytterligare aktiviteter och beslut utöver de som nämns i policyn och riktlinjerna. Lokala anvisningar ska i så fall ha policy och riktlinjer som minsta nivå.

Anvisningar som beslutats lokalt innan denna policy med tillhörande riktlinjer beslutats kan fortsätta att gälla under förutsättning att de har den nya policyns och riktlinjernas regelverk som miniminivå.

Kommunikation och uppföljning

Varje förvaltning och bolag ansvarar för att kommunicera och följa upp innehåll och efterlevnad av denna policy med tillhörande riktlinjer.