Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-03-21

Ärende
TN 2016-0443

Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Handläggare
Jens Plambeck
08-123 316 51
jens.plambeck@regionstockholm.se

Trafiknämnden
2022-04-26, punkt 9

Förslag till beslut om upphävande av Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling

Ärendebeskrivning

Trafiknämnden fastställde den 12 mars 2013 (TN2-2013-00543) styrande dokumentet Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling. Ärendet avser upphävande av trafikförvaltningens strategi då regionfullmäktige den 7 december 2021 fastställde Hållbarhetsstrategi för Region Stockholm (RS 2020-0779).

Beslutsunderlag

Förvaltningschefens tjänsteutlåtande samt nedanstående underlag.

- Bilaga 1: Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling, styrande dokument SL-S-664373
- Bilaga 2: Region Stockholms Hållbarhetsstrategi, RS 2020–0779

Förslag till beslut

Trafiknämnden föreslås besluta

1. Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling upphävs.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Förslag och motivering

Bakgrund

Trafikförvaltningen har sedan den 12 mars 2013 Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling som är fastställd i trafiknämnden (TN2-2013-00543). Strategin för hållbar utveckling fastställdes tillsammans med ytterligare tre strategier - Trafikstrategi, Infrastrukturstrategi och Affärsstrategi - som tillsammans ger vägledning för trafikförvaltningens verksamhet med fokus på den upphandlade kollektivtrafiken. Strategierna har sedan dess utökats med ytterligare ett par strategier inom kommunikation och kundservice.

Inom Region Stockholm har alla perspektiven inom hållbarhet - social, miljömässig och ekonomisk - inkluderats i den nya hållbarhetsstrategin som fastställdes den 7 december i regionfullmäktige (RS 2020-0779). Regionens nya strategi för hållbar utveckling omhändertar alla de perspektiv som innefattas i trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling. Trafikförvaltningen bedömer att behovet av Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling inte längre finns och som en administrativ åtgärd bör därför trafikförvaltningens strategi avseende hållbar utveckling upphävas.

Överväganden och motivering

Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling är, liksom förvaltningens övriga strategier, uppbyggda enligt strukturen Inledning, Strategiska principer samt Beskrivning av strategiska principer. Vad de strategiska principerna avser och varför den finns samt hur den ska realiseras beskrivs för respektive av de tio principerna.

Sedan 2013, då Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling fastställdes, har viss utveckling skett inom hållbarhetsområdet som inte återspeglas i strategin. Dessutom har sedan 2013 vägledningen inom hållbar utveckling för trafikförvaltningens verksamhet ytterligare tydliggjorts i trafikförvaltningens riktlinjer Buller och vibrationer (SL-S-419701), Miljö och energi (SL-S-477148), Riktlinjer Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning (SL-S-419765) och Riktlinjer Social hållbarhet (SL-S-476710).

I Region Stockholms nya hållbarhetsstrategi inkluderas de styrande principer som trafikförvaltningen har i Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling. Mot bakgrund av att hållbarhetsperspektiven i Hållbarhetsstrategi

för Region Stockholm tillsammans med trafikförvaltningens riktlinjer väl fyller behovet av styrning inom hela hållbarhetsområdet bedömer trafikförvaltningen att det inte finns något fortsatt behov av Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling. Trafikförvaltningen föreslår därför att Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling ska upphävas.

Ekonomiska konsekvenser
Beslutet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser.

Riskbedömning
Att inte fatta beslutet enligt förslaget medför risker för otydlig hantering av hållbarhetsfrågorna inom trafikförvaltningen.

Konsekvenser för miljön
Beslutet bedöms inte innebära några negativa miljökonsekvenser. Beslutet bidrar till en enhetlig hantering av miljöfrågor för kollektivtrafikverksamhet/trafikförvaltningens verksamhet.

Sociala konsekvenser
Beslutet bedöms inte innebära några negativa sociala konsekvenser. Beslutet bidrar till en enhetlig hantering av aspekterna inom social hållbarhet för kollektivtrafikverksamhet/trafikförvaltningens verksamhet.

David Lagneholm
Förvaltningschef

Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling

Trafikförvaltningen

STRATEGI

Fastställt datum
2020-05-14

Ärende/Dok. id.
SL-S-664373
Revisionsnummer
6
Infosäkerhetsklass
K1 (Öppen)

Informationsförvaltare
Maria Röjvall

Fastställt av
Jens Plambeck

Trafikförvaltningens strategi för hållbar utveckling

– för den regionala kollektivtrafiken i Stockholms län



Innehållsförteckning

1 Inledning till strategin för hållbar utveckling....6
2 De strategiska principerna.... 8
3 Beskrivning av de strategiska principerna....9
3.1 Första principen för hållbar utveckling 9
3.2 Andra principen för hållbar utveckling....10
3.3 Tredje principen för hållbar utveckling 12
3.4 Fjärde principen för hållbar utveckling 14
3.5 Femte principen för hållbar utveckling.... 17
3.6 Sjätte principen för hållbar utveckling 19
3.7 Sjunde principen för hållbar utveckling....21
3.8 Åttonde principen för hållbar utveckling....24

Förord – gemensamma utgångpunkter för trafikförvaltningens strategier

Kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för tillgängligheten i länet – både regionalt och för personer med funktionsnedsättning - och för att bidra till en hållbar regionförstoring. Belastningen på kollektivtrafiksystemet ökar och det finns stora investerings- och utvecklingsbehov, som kommer att innebära ökade kostnader för kollektivtrafiken. För Stockholmsregionen är det en stor utmaning och en avgörande framtidsfråga att kollektivtrafiken kan utvecklas i åtminstone samma takt som befolkningsutvecklingen och att hela transportsystemet planeras för att kollektivtrafikandelen på sikt ska kunna öka.

En utvecklad kollektivtrafik är en förutsättning för att förena stark tillväxt och bibehållen god livs- och verksamhetsmiljö i regionen. Utvecklingen av en attraktiv kollektivtrafik måste vägas mot hållbara investeringar och rationell drift för att säkerställa effektivitet och kvalitet. I ett beställarperspektiv behövs även en aktiv affärsutveckling och affärsförvaltning för att säkerställa kvalitet och effektivitet i såväl trafikdriften som investeringar och underhåll. Att kollektivtrafiken ska ha en så begränsad inverkan på miljö och på människors hälsa som möjligt är en viktig utgångspunkt för verksamheten. En attraktiv kollektivtrafik förutsätter även en aktiv och tydlig kommunikation med resenären om dagens och morgondagens tjänster och erbjudanden.

Strategierna inom trafik, infrastruktur, affär, kommunikation, kundservice och hållbar utveckling har starka kopplingar till varandra och ska därför ses som en helhet. IT hanteras inte i en separat strategi utan hanteras, till skillnad från tidigare förhållningssätt, som en integrerad del i hela verksamheten. Inom Stockholms läns landsting finns dessutom en koncernövergripande IT-policy respektive IT-strategi som styr trafikförvaltningens IT-arbete. Inte heller säkerhet belyses separat utan utgör en av flera viktiga aspekter som ska beaktas vid avvägningar i trafikförvaltningens samlade verksamhet.

Strategierna uttrycks i överordnade och framåtblickande principer för hur kollektivtrafikens utveckling ska leda mot fastställda mål. Centrala omvärldsförändringar och trender som påverkar kollektivtrafiken har också beaktats i strategiarbetet.

Strategiernas styrning av trafikförvaltningens verksamhet konkretiseras i utvecklingsplaner och riktlinjer. Genom utveckling av prioriteringsmodeller för verksamheten avser trafikförvaltningen bland annat att belysa och hantera eventuella målkonflikter som kan uppstå i samband med dessa konkretiseringar.

Grundläggande för strategiernas inriktning är att samhällets resurser ska användas så effektivt som möjligt. När olika ambitioner uttrycks i strategierna är det således underförstått att de ska förverkligas på ett kostnadseffektivt sätt och att en avvägning alltid måste ske i förhållande till ekonomiska och andra resurser som står till förfogande vid varje tillfälle.

Strategierna har i första hand utformats för att ge vägledning för trafikförvaltningens verksamhet med fokus på den upphandlade kollektivtrafiken. Därutöver syftar strategierna till att förmedla trafiknämndens intentioner för hur kollektivtrafiken ska utvecklas till andra samhälls- och marknadsaktörer samt till medborgare och resenärer.

Strategierna anger den färdriktning som krävs för att visionen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet om ”Attraktiv kollektivtrafik i ett hållbart transportsystem bidrar till att Stockholm är Europas mest attraktiva storstadsregion” ska kunna förverkligas.

Med denna version ersätts det tidigare dokumentnumret med ett identifikationsnummer för styrande dokument i EDIT. De strategiska principerna har överförts utan förändringar till nya dokumentmallen. Trafiknämndens godkännandebeslut om trafikförvaltningens strategier och förvaltningschefens efterföljande fastställande gäller därför enligt tidigare. Kommande fastställanden av nya och reviderade strategier genomförs i ärendehanteringssystemet EDIT i enlighet med trafikförvaltningens fastställandeprocess för styrande dokument.

Läsanvisning – strategiernas struktur
De sex strategierna bör ses som en helhet. Strategidokumenten har följande gemensamma struktur:

- Inledning till respektive strategi
- Strategiska principer
- Beskrivning av strategiska principer:

- Vad avses med principen?
- Varför denna princip?
- Hur ska principen realiseras?

1 Inledning till strategin för hållbar utveckling

En tillgänglig och tillförlitlig kollektivtrafik spelar en allt viktigare roll i den snabbt växande Stockholmsregionen. En kollektivtrafik som framgångsrikt konkurrerar med privatbilismen måste dock utvecklas på ett sätt som är försvarbart ur de tre hållbarhetsperspektiven: miljöhänsyn samt socialt och ekonomiskt ansvarstagande.

Trafiknämndens strategi för hållbar utveckling beskriver övergripande principer för de vägval som behöver göras i arbetet med att utveckla kollektivtrafiken mot de hållbarhetsmål som anges i det regionala trafikförsörjningsprogrammet och i Stockholms läns landstings (SLL) övriga policyer och måldokument.

Strategin för hållbar utveckling omfattar aspekterna miljö och hälsa, energiförsörjning och socialt ansvar. Den innehåller vägledande principer avseende kollektivtrafikens utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, buller, vibrationer och andra fysiska störningar från fordon och anläggningar, användning av farliga ämnen och produkter samt effektiv resursanvändning.

I strategins principer för energiförsörjning ges vägledning för trafikförvaltningens arbete mot energirelaterade mål i landstingets miljöpolitiska program, de långsiktiga energimålen i Trafikförsörjningsprogrammet samt andra mål av relevans för kollektivtrafikens energianvändning. Vägledning ges också för Trafiknämndens energival på kort och lång sikt samt för förvaltningens arbete med energieffektiviseringar av trafiksystemet.

Trafikförvaltningens hållning i frågor om utveckling av vissa sociala aspekter omfattas också av denna strategi, som exempelvis kontroll av leverantörers etiska ansvarstagande i enlighet med internationella konventioner samt jämställdhet och jämlikhet inom kollektivtrafiken och de delar av samhället som påverkas av denna.

Strategin för hållbar utveckling har i vissa fall en räckvidd som sträcker sig bortom resenärs- och ägarperspektivet. Strategin vägleder trafikförvaltningens agerande gentemot tredje man till exempel för att tillgodose människors behov av en god boendemiljö nära kollektivtrafikens infrastruktur. Strategin omfattar även kollektivtrafikens bidrag till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

Vissa miljö- och tillgänglighetsaspekter har där det bedömts lämpligt inordnats inom andra strategier. Exempelvis behandlas begreppet ”resor för alla” det vill säga kollektivtrafikens tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättningar, som en aspekt av resenärsmiljö inom trafikstrategin. Likaså har vissa miljö-, buller- och tillgänglighetsaspekter inordnats i infrastrukturstrategin såsom val av lokalisering av infrastruktur, prioritering av beprövad teknik samt trafikförvaltningens hållning till olika forsknings- och utvecklingssamarbeten.

2 De strategiska principerna

1. Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg.

2. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö.

3. Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning.

4. Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning.

5. Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras.

6. Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg.

7. Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner.

8. Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

3 Beskrivning av de strategiska principerna

3.1 Första principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska beaktas i affärsprocessens alla steg

3.1.1 Vad avses med principen?

Principen avser trafikförvaltningens arbete för att minska utsläpp till luft, mark och vatten, minska störningar i form av buller och vibrationer, minska onödig användning av energi och andra resurser, avlägsna hinder för alla grupper av resande samt att öka jämlikhet och jämställdhet i allt som rör kollektivtrafikens utveckling. En så omfattande verksamhet som trafikförvaltningens kollektivtrafik påverkar människors vardag och boendemiljö på olika sätt. Trafikförvaltningen ska givetvis uppfylla lagstiftade krav men har utöver detta även att arbeta utifrån de krav och målsättningar som Stockholms läns landsting fastställer.

Principen omfattar alla beslut som på kort eller lång sikt kan ha betydelse för trafikförvaltningens möjligheter att nå uppsatta hållbarhetsmål eller dess möjligheter att efterleva gällande lagstiftning. I såväl tidiga som sena skeden av beslutsprocessen om inriktning, genomförande eller anskaffning ska trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar vara synliggjorda, inarbetade och tillgodosedda.

3.1.2 Varför denna princip?

Ägaren, lagstiftarna, länets kommuner, resenärer och allmänheten förväntar sig ett föredömligt agerande från den offentligt finansierade kollektivtrafiken. Detta gäller i hög grad inom hållbarhetsområdet. Kollektivtrafiken utgör i sig en åtgärd som bidrar till förbättrad miljö, förbättrad hälsa och förbättrade sociala förutsättningar för invånarna i Stockholms län.

I takt med att länets befolkning ökar och trafiken blir allt mer omfattande växer dock utmaningarna även för kollektivtrafiken och Stockholms läns landsting har fastställt en rad mål inom områdena miljö, hälsa och socialt ansvar. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet anges bland annat mål om att kollektivtrafikens negativa miljö- och hälsopåverkan ska minska samt att kollektivtrafiken ska bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen.

3.1.3 Hur ska principen realiseras?

Med nyttjande av riktlinjer, policyer, och utvecklingsplaner ska trafikförvaltningen styra innehållet i idé- och förstudier samt säkra viktig kravställning i affärsprocessens olika delar som till exempel upphandlingar, beställningar och projekt. En ekonomisk bedömning ur ett livscykelperspektiv för ställda krav ska göras så långt det är möjligt. Uppföljning av hållbarhetskrav i avtal och revisioner av projekt och leverantörer utgör också viktiga kontrollpunkter.

Kompromisser eller avsteg av betydelse från trafikförvaltningens målsättningar och krav avseende miljö, hälsa och socialt ansvar ska vara föremål för dokumenterade beslut på rätt beslutandenivå. Beslutsnivån avgörs av ärendets natur och kan handla om styrgruppsnivå, i trafikförvaltningens ledningsgrupp, i Trafiknämnden eller i landstingsfullmäktige.

3.2 Andra principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen ska förebygga och minska negativ påverkan på människors hälsa och miljö

3.2.1 Vad avses med principen?

Kollektivtrafiken kan, som all annan trafik, generera störningar till omgivningen i form av olika föroreningar till mark, luft och vatten samt partiklar.

Kväveoxider och partiklar är så kallade reglerade emissioner med lagstadgade haltgränser för luftens innehåll av föroreningarna. Miljözonen i Stockholms stad har som syfte att utestänga tunga fordon med höga utsläppsnivåer av kväveoxider och partiklar. Det stora bidraget av partiklar i samhället kommer från vägtrafiken. Men även i Stockholms tunnelbana uppkommer partiklar, bland annat vid slitage mellan tågens hjul och rälsen. Enligt utförda mätningar är partikelhalten i luften i tunnelbanan högre jämfört med luften i gatumiljön. Kemiska produkter används av trafikförvaltningens leverantörer för underhåll och rengöring av fordon och fartyg samt vid underhåll av infrastruktur. Kemikalier finns bland annat i produkter som målarfärg, tvättmedel, klotterborttagningsmedel, spolarvätska, bränslen, växtbekämpningsmedel och smörjoljor. Vissa av dessa kemiska produkter kan vara skadliga för människors hälsa och/eller miljön. I trafikförvaltningens verksamhet används också olika

typer av material såsom byggprodukter, plaster, elektronik. Dessa kan innehålla hälso- och miljöfarliga tillsatser som flamskyddsmedel, färgämnen, tungmetaller och textilbehandlingsmedel.

Vidare äger eller disponerar landstinget markområden som i vissa fall har förorenats av för länge sedan nedlagda verksamheter. Verksamheterna kan ha bedrivits långt innan miljöproblem till följd av dessa uppmärksammades i samhället. Det gäller framförallt markområden där tåg, spåranläggningar och bussar har underhållits och behandlats med kemiska produkter till exempel träskyddsmedel. På grund av detta finns det risk att markområden som ägs eller har ägts av trafikförvaltningens bolag innehåller förhöjda nivåer av farliga ämnen. Föroreningarna kan utgöra en hälso- och miljörisk om de frisätts och kan då exponera människor och djur för farliga ämnen.

Principen avser trafikförvaltningens arbete med att undvika negativ påverkan på människors hälsa och miljö genom förebyggande åtgärder i tidigt skede men även åtgärder för att minska sådan negativ miljöpåverkan som redan förekommer.

3.2.2 Varför denna princip?

Försiktighetsprincipen enligt miljöbalken ska tillämpas för att förhindra olägenheter som inte är ringa eller helt tillfälliga.

I en växande storstadsregion med utökat behov av kollektivtrafik ska trafikförvaltningen arbeta med ett aktivt förebyggande miljö- och hälsoarbete för att göra kollektivtrafiken än mer attraktiv för befintliga och nya resenärer samt andra människor som påverkas av kollektivtrafikens verksamhet. Genom eget arbete för att förhindra olägenheter minskar risk för reglering av kollektivtrafiken via externa krav.

landstingets aktiva arbete med att minska användningen av farliga kemiska ämnen syftar till att minska riskerna för länets invånare
Landstinget fastställer vilka ämnen som ska avvecklas på grund av giftighet, cancerframkallande förmåga, hormonpåverkan, svårnedbrytbarhet eller annan kraftigt negativ påverkan på hälsa och miljö.

3.2.3 Hur ska principen realiseras?

I tidiga planeringsskeden skall kollektivtrafiken utformas och planeras så att störningar till omgivningen minimeras. I syfte att bidra till en förbättrad luftsituation ska trafikförvaltningen ställa krav på de fordon och fartyg som används i kollektivtrafiken för såväl drift som underhåll.

Trafikförvaltningen ska följa utvecklingen avseende partiklar i tunnlar för spårtrafik. Genom att medverka till fortsatt kunskapsuppbyggnad avseende uppkomst och effekt av partiklar i tunnelmiljöer bidrar trafikförvaltningen till att påskynda det vetenskapliga arbetet om eventuella hälsorisker orsakade av partiklar i tunnlar.

Utfasning av miljö- och hälsofarliga produkter skall göras i enlighet med Landstingets utfasningslista. Kemiska produkter och material skall väljas utifrån landstingets utfasningslista. Där kemiska produkter används ska det finnas väl utarbetade rutiner och metoder för ett ansvarsfullt användande av produkterna och omhändertagande av spill och rester. Alternativa metoder skall användas där det är möjligt att undvika kemikalier under förutsättning att samma resultat uppnås till rimlig kostnad. Om kemikalier som landstinget angett ska avvecklas, efter grundlig utredning, visar sig vara det enda alternativet ska av landstinget beslutat dispensförfarande användas.

Genom tydliga avtal med krav på återrapportering samt prioritering i användandet av leverantörer som har certifierade miljöledningssystem påverkar trafikförvaltningen dessa så att hälso- eller miljöfarliga ämnen fasas ut ur verksamheten och att alternativa metoder används när det är möjligt.

Trafikförvaltningen ska även kartlägga och utvärdera riskerna med historiska föroreningar, och därefter genomföra riskförebyggande åtgärder om det visar sig nödvändigt.

3.3 Tredje principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen ska förebygga och minska onödig resursförbrukning

3.3.1 Vad avses med principen?

I kollektivtrafiken används många olika material, vilket i sin tur kan ge upphov till olika typer av avfall. Principen avser trafikförvaltningens förebyggande arbete avseende onödig resursförbrukning vid ny-, om- och tillbyggnad av exempelvis depåer och spårinfrastruktur samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Resursförbruken är vanligen störst under entreprenadskedet, men principen ska även tillämpas i driftskedet.

3.3.2 Varför denna princip?

Samhällen runt om på jorden står inför dilemmat med växande avfallsberg. Landstinget har i det miljöpolitiska handlingsprogrammet satt mål för andelen sorterat avfall i byggentreprenader samt för materialåtervinningsgrad. Syftet med detta arbete är att åstadkomma ett kretsloppstänkande i användandet av varor och tjänster.

I miljöbalken finns den så kallade hushållningsprincipen som innebär att bland annat råvaror skall användas så effektivt som möjligt samt kretsloppsprincipen som anger att det som utvinns ur naturen ska användas uthålligt med minimal resursförbrukning. Enligt miljöbalken skall trafikförvaltningen i sin verksamhet alltså hushålla med bland annat råvaror samt återanvända och återvinna dessa.

3.3.3 Hur ska principen realiseras?

Livscykelanalyser (LCA) med syftet att visa på alternativ med låg resursförbrukning ska om möjligt göras inför beslut om större investeringar och reinvesteringar. Livscykelanalyser syftar till att skapa en bild över produkters totala miljöpåverkan under dess livstid, från råvaruutvinning till avfallshantering inklusive transporter.

Genom tydliga krav i nya avtal samt genom samarbete med leverantörer bidrar trafikförvaltningen till att råvaror används på ett effektivt sätt.

Det bästa avfallet är det som inte uppkommer, det vill säga genom god planering och framförhållning kan avfallsvolymer och -kostnader hållas låga. Att förebygga avfall ger dessutom ofta betydligt mycket större miljönytta jämfört med att återvinna avfall på grund av minskad resursutvinning och materialproduktion. För det avfall som ändå uppstår finns dock kvarvarande värden om det kan återanvändas eller återvinnas. Trafikförvaltningen slipper kostnader för destruktion eller deponering av avfallet och inget nytt

ersättningsmaterial måste frambringas ur jordskorpan och förädlas vilket i sin tur innebär minskad miljöbelastning, minskad energianvändning och lägre kostnader. Där det inte är möjligt att återanvända materiel eller återvinna ingående komponenter återstår ändå att nyttiggöra materialets energiinnehåll. För att möjliggöra en effektiv avfallshantering krävs sortering utifrån respektive avfallsslag i så tidigt skede som möjligt.

Uppkomsten av avfall kan förebyggas och minimeras genom att i första hand planera verksamheten så att onödig resursförbrukning undviks. Det handlar i huvudsak om materialval som lätt kan sorteras och kretsloppsanpassas. I andra hand handlar det om att sortera avfallet så att det möjliggör återanvändning och återvinning av material. Trafikförvaltningen ska ställa krav på återanvändning och återvinning i samtliga rivnings- och byggentreprenader. Återanvändning, återvinning eller energiåtervinning genomförs i nämnd prioriteringsordning.

Med återanvändning avses att en produkt återanvänds utan bearbetning. Med återvinning avses däremot att produkten plockas isär och de ingående delarna används för att tillverka nya produkter. Trafikförvaltningen innefattar även energiåtervinning i begreppet återvinning. Energiåtervinning innebär att avfall förbränns i syfte att utvinna energi.

3.4 Fjärde principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningens krav avseende buller och vibrationer ska följas vid alla beslut om infrastruktur eller trafik. Buller i befintlig miljö ska åtgärdas enligt förvaltningens beslutade prioritetsordning

3.4.1 Vad avses med principen?

Buller och vibrationer från kollektivtrafiken kan upplevas som mycket störande för närboende och övrig omgivning. Detta kan i sin tur resultera i förelägganden från kommuner som tvingar trafikförvaltningen att införa begränsningar i trafiken. Kollektivtrafiken är inte undantagen från det omgivande samhällets krav på ingripanden mot bullerstörningar vid boendemiljön eller vid skolor och förskolor.

Förutom riktvärden för trafikbuller berörs kollektivtrafiken även av riktvärden för externt industribuller från främst depåer. Industribullerriktvärden tillämpas

även avseende störningar från till exempel likriktarstationer och fläktar. Trafikförvaltningens riktlinjer kompletterar tillämpningen av dessa riktvärden.

I takt med att infrastrukturen byggs ut i tätbebyggda områden ökar behovet av tydlig kravställning avseende till exempel buller från materialtransporter, byggtider och vibrationer. I dessa fall är det både närboende och resenärer i kollektivtrafiken som berörs.

Buller kan även uppkomma under trafikfri tid på grund av underhållsarbeten i spåranläggningarna från arbetsfordon och liknande.

Principen avser trafikförvaltningens arbete med att säkerställa att krav avseende buller och vibrationer följs vid alla beslut om infrastruktur (inkl. fordon och tonnage) eller trafik.

3.4.2 Varför denna princip?

I samhället finns idag ett ökat fokus på buller och dess negativa hälsopåverkan. Trafikförvaltningen märker tendenser till detta i kommunernas tillsynsarbete samt i kontakten med boende i närheten av kollektivtrafiken.

Kollektivtrafiken kan bli mer attraktiv och tillgänglig genom att ny bebyggelse planeras i kollektivtrafiknära lägen. Detta får dock inte leda till konflikt mellan kollektivtrafiken och boende på grund av buller. För att inte riskera ingripanden från myndigheter med trafikpåverkan som följd är det av yttersta vikt att risken för buller- och vibrationer tydliggörs och konsekvensbeskrivs inför alla beslut som rör trafiken och att trafikförvaltningen driver ett förebyggande bullerreduktionsarbete. En ökning av kollektivtrafiken ska leda till minsta möjliga ökning av bullerstörningar till omgivningen då det finns risk för krav på regleringar som kan begränsa resandeutbudet. Idag ställs även ökade krav på miljön vid skolor då barns hälsa på skolgårdar särskilt har uppmärksammats.

Miljöbalkens försiktighetsprincip kräver att trafikförvaltningen, efter bedömning av ekonomisk rimlighet ställt mot positiva miljöeffekter, ska använda bästa möjliga teknik som finns på marknaden.

I det regionala trafikförsörjningsprogrammet anges som mål att buller från kollektivtrafiken ska minska. Trafikförvaltningen arbetar systematiskt med att minska buller från kollektivtrafiken med utgångspunkt från det konkretiserade

målet för år 2030, det vill säga att ”Alla boende i Stockholms län ska ha bullernivåer på högst 70 dB(A) max på minst en uteplats invid fasad samt maximalt 45 dB(A) inomhus nattetid från den kollektiva spårtrafiken”. Åtgärder i syfte att minska bullerpåverkan från den regionala kollektivtrafiken ingår även i det övergripande folkhälsoarbetet inom landstinget och SLL:s handlingsplan Handling för Hälsa med dess mål ”God miljö”.

Vidare önskar trafikförvaltningen att öka kollektivtrafikens attraktivitet för resenärerna vilket bland annat innebär krav på minskat buller i resenärsmiljön, det vill säga i fordon och fartyg samt på hållplatser och stationer. Det finns ett flertal intressenter och sakägare vad gäller buller och det är viktigt att samtliga aktörer gemensamt agerar för samhällsekonomiskt effektiva bullerlösningar.

3.4.3 Hur ska principen realiseras?

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer för bullerskyddsåtgärder förtydligas vilka aktiviteter som krävs för att nå trafikförvaltningens mål. Genom ett nära samarbete med regionens kommuner i tidiga planeringsskeden bevakas bullerfrågan när det gäller översiktsplaner och detaljplaner.

De allra lättaste och billigaste åtgärderna mot buller och vibrationer är de som kan genomföras i tidiga skeden i samband med nyinköp av fordon och fartyg, nybyggnation av infrastruktur eller nya trafikaffärer. Trafikförvaltningen ska därför särskilt vinnlägga sig om att ställa ”framtidssäkra” bullerkrav i tidiga skeden inför beslut om nyinköp och nya beställningar. Bulleraspekten ska på samma sätt vägas in i trafikförvaltningens tidiga planeringsskeden exempelvis vid val mellan olika trafikslag och utformning av spårradier i nya depåer.

Eftersom landstinget äger huvuddelen av spårinfrastrukturen och spårfordonen finns stora möjligheter att kravställa avseende buller vid nyinköp av fordon samt vid anläggande och drift av spårtrafik. Där kollektivtrafikanläggningar ägs av annan part ställer trafikförvaltningen tydliga krav i avtal som visar vem som ska utföra bullerskyddsåtgärder.

Bussflottan ägs till största delen av trafikleverantörerna och trafikförvaltningen ställer krav på fordonens utformning i trafikavtalen. Genom att skapa incitament i avtal med trafikleverantörer avseende till exempel fordonsunderhåll (välisolerade motorrum), körsätt, trafikupplägg etc. kan externt buller minska. Trafikförvaltningen ska även verka för en

branschstandard avseende bulleremissioner från bussar och för möjlighet att funktionskravställa med avseende på buller vid upphandling av busstrafik.

Trafikförvaltningen prioriterar bullerskyddsåtgärder nära källan för att få ett kostnadseffektivt resultat som påverkar fler människor positivt. Störst möjlighet att påverka buller vid källan är i samband med nyinköp av fordon och fartyg, byggande av ny infrastruktur eller vid planering av ny trafik. Vid beslut i dessa frågor ska buller och vibrationer vara en given del i beslutsunderlaget för att minimera risken för oväntade kostnader i ett senare skede.

När det gäller befintlig fordonspark och befintlig infrastruktur arbetar trafikförvaltningen med bullerskyddsåtgärder utmed infrastrukturen i form av traditionella skärmar eller spårnära skärmar. Ibland används dessa tillsammans med lokala åtgärder (fasadåtgärder och lokala skärmar). Åtgärder vid källan, som till exempel hjuldämpare på fordon eller rällivdämpare, kan i vissa fall vara möjliga och tillräckliga för att nå önskad målnivå.

Underhållsarbeten i spåranläggningar nattetid utförs endast då de inte är möjliga eller rimliga att genomföra dagtid.

3.5 Femte principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen ska endast använda el från förnybara källor samt ersätta fossila bränslen med förnybara. Bränslen som framställs ur avfall ska prioriteras

3.5.1 Vad avses med principen?

Hela transportsektorn, och därmed också trafikförvaltningen, står inför utmaningen att minska beroendet av fossil olja och bryta den uppåtgående trenden av ökade växthusgasutsläpp. Oljan är en begränsad resurs och ett underskott av diesel är att vänta, med ökade världsmarknadspriser till följd. Ökade växthusgasutsläpp förväntas resultera i stora förändringar för klimatet, som exempelvis torka, perioder med extrem nederbörd, stigande havsnivåer m.m.

Principen omfattar den energi som förbrukas i form av el till spårtrafik och uppvärmning av lokaler samt bränsle till övrig kollektivtrafik. Det är viktigt att

inte förbruka mer energi än nödvändigt. Den energi som används ska komma från förnybara källor så att klimatpåverkan från trafikförvaltningens verksamheter minimeras.

3.5.2 Varför denna princip?

Stockholms läns landsting har varit en föregångare inom kollektivtrafikbranschen när det gäller att fasa ut fossil energi till förmån för förnybar. Det har bedrivits ett mångårigt arbete med att till exempel konvertera bussflottan till att gå på förnybara bränslen som etanol och biogas. Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och landstingets miljöpolitiska program innehåller båda mål om en växande andel förnybar energi för trafikförvaltningens verksamhet. SL beslutade redan år 2006 om målet att helt ha fasat ut fossila bränslen i kollektivtrafiken senast år 2025.

Förutom att den energi som används ska vara av förnybart ursprung är det av stor vikt att framställningen av energislaget i sig har så liten negativ effekt ur hållbarhetssynpunkt som möjligt. Trafikförvaltningen prioriterar därför så långt möjligt användningen av energiformer som har sitt ursprung i avfall, till exempel biogas från avloppsreningsverk.

3.5.3 Hur ska principen realiseras?

Trafikförvaltningen ska även fortsättningsvis upphandla förnybar el från förnybara källor som exempelvis sol, vind, vatten eller biomassa. För uppvärmning av lokaler som ägs av trafikförvaltningen genom dess varumärken ska värme användas som producerats från förnybara källor. Fossil diesel och bensin ska fasas ut och ersättas med förnybara alternativ överallt där så är möjligt. Trafikförvaltningen prioriterar så långt det är möjligt användningen av energiformer som har sitt ursprung i avfall, till exempel biogas från rötningsprocessen i avloppsreningsverk.

Trafikförvaltningen ska utveckla och följa upp krav på leverantörerna att använda förnybar energi. Vilket eller vilka bränslen som lämpar sig att använda för kollektivtrafiken kan variera mellan olika trafikområden utifrån dess olika lokala förutsättningar. Trafikförvaltningen ska möjliggöra för leverantörerna att välja den bästa lösningen utifrån givna förutsättningar inom de aktuella trafikområdena.

3.6 Sjätte principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningens krav och målsättningar på energieffektivitet ska beaktas och beskrivas inför all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg

3.6.1 Vad avses med principen?

Kollektivtrafiken använder stora mängder energi inom sin verksamhet, vilket medför stor miljöpåverkan och stora kostnader. Möjligheten att åstadkomma förändringar och förbättringar är störst vid all ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Nya men beprövade tekniska lösningar kan då föreslås redan i förstudiefasen för att möjliggöra en minskad och mer effektiv energianvändning under driftskedet.

3.6.2 Varför denna princip?

Världens energibehov ökar i takt med att allt fler länder utvecklar sina samhällen och näringsliv. I Europa syns en alltmer integrerad energimarknad, i synnerhet på el-sidan. Med stor sannolikhet kommer de globala och regionala skeendena att långsiktigt leda till ökande energipriser. För att framgångsrikt och uthålligt minska klimatpåverkan från trafikförvaltningens verksamhet krävs att användningen av energi görs så effektiv som möjligt. Genom att effektivisera resor och fordon räcker den förnybara energin längre. En minskad energiförbrukning innebär också minskad kostnad. För att vidtagna åtgärder att minska energiförbrukningen ska ge så stor ekonomisk besparing som möjligt bör åtgärderna vidtas vid trafikförvaltningens ny-, om- och tillbyggnad samt vid inköp av nya fordon och fartyg. Det finns därför goda såväl ekonomiska som miljömässiga skäl för trafikförvaltningen att arbeta med energieffektiviseringar.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet och landstingets miljöpolitiska program omfattar båda krav på energieffektivisering i verksamheten. Trafikförvaltningen har därav ambitiösa mål avseende minskning av energiförbrukning att ta hänsyn till. Olika ambitioner och mål är dock stundtals motstridiga då effektiviseringar riskerar att ätas upp av ett ständigt ökat energibehov. Utmaningarna ligger också i att bedöma energibesparingspotentialen över en åtgärds hela livscykel.

Lagen om miljökrav vid upphandling av fordon och vissa kollektivtrafiktjänster medför ett obligatorium för trafikförvaltningen att ställa krav på fordonens energiförbrukning vid upphandlingar.

3.6.3 Hur ska principen realiseras?

Genom samverkan och i dialog med andra aktörer samt genom kravställning gentemot trafikförvaltningens leverantörer kan denna princip realiseras på ett framgångsrikt och kostnadseffektivt sätt. Kraven på trafikförvaltningens leverantörer omfattar en kombination av specifika krav och ekonomiska incitament att spara energi.

Viktigt är att beakta kostnader och energibesparingspotentialen för olika åtgärder i ett livscykelperspektiv. Investeringskostnaderna för energieffektiviseringsåtgärder kan initialt vara höga, men besparingspotentialen över livscykeln kan många gånger kan vara mycket stor.

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer för energieffektivitet konkretiseras vilka aktiviteter som krävs för att nå trafikförvaltningens mål.

3.7 Sjunde principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen ska verka systematiskt för socialt ansvarstagande i enlighet med internationellt vedertagna konventioner

3.7.1 Vad avses med principen?

Trafikförvaltningen upphandlar årligen varor och tjänster för stora belopp. Genom att ställa krav avseende socialt ansvar bidrar förvaltningen till att grundläggande mänskliga rättigheter och att arbetsvillkor uppfylls i produktionen av dessa varor och tjänster. Socialt ansvarstagande kan handla om exempelvis: I) att tvångs- eller barnarbete inte får ske; II) icke-diskriminering; III) arbete mot korruption; IV) rimliga löner och arbetstider; V) förenings- och organisationsfrihet samt VI) hälsa och säkerhet.

Principen syftar till att trafikförvaltningen ska beakta socialt ansvarstagande i alla steg i förvaltningens arbete, det vill säga i såväl tidiga skeden vid förstudier som vid uppföljning av ställda krav på leverans. Ett flertal internationella konventioner och avtal behandlar socialt ansvarstagande. Trafikförvaltningens arbete med socialt ansvarstagande ska ske i enlighet med dessa konventioner.

3.7.2 Varför denna princip?

Det faktum att trafikförvaltningen har ett myndighetsansvar och en verksamhet som är delvis skattefinansierad ställer särskilda krav på ett ansvarsfullt agerande. Då kollektivtrafiken utförs av trafikförvaltningens leverantörer är avtalade affärsvillkor ett avgörande verktyg för att åstadkomma ett gott socialt ansvarstagande i leverantörsledet.

SL signerade år 2009 FN:s värdedokument Global Compact, vilket syftar till att företag och organisationer ska ta socialt och miljömässigt ansvar för att nå en hållbar utveckling. Global Compact innefattar principer gällande mänskliga rättigheter, arbetsrätt, miljö och korruption. Trafikförvaltningen ska även följa FN:s barnkonvention samt rapportera till landstingsstyrelsens förvaltning gällande Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning. Arbetet med socialt ansvar bidrar också till Stockholms läns landstings folkhälsomål. Trafikförvaltningen samarbetar även med andra regioner och landsting i sociala ansvarsfrågor.

Redan i dag tillämpar trafikförvaltningen FN:s Global Compact och barnkonventionen genom att ställa krav i affärsprocessen. Uppföljning av ställda krav är föremål för utvecklingsarbete. Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning hanteras genom trafikförvaltningens tillgänglighets- och personalarbete.

3.7.3 Hur ska principen realiseras?

Grundläggande är att trafikförvaltningen har kännedom om var de största riskerna finns vad gäller socialt ansvarstagande sett till produkt, upphandlingsvolymer, riskländer och rådighet. Därmed kan trafikförvaltningen också avgränsa hur långt det sociala ansvaret rimligen sträcker sig och hur förvaltningens kravställning kan bli mer tydlig.

Tydliga avtalskrav angående arbetsmiljö, mänskliga rättigheter och antikorruption motverkar risken för oetiska och klandervärda arbetsmetoder i leverantörsleden. Genom att insistera på och upprätthålla Global Compact-principerna minskar trafikförvaltningen risken för lagöverträdelser samt ett urholkat förtroende för trafikförvaltningens varumärken. Uppföljning av ställda krav om socialt ansvarstagande är viktigt för att säkerställa efterlevnad, upprätthålla seriositeten i kravställandet samt att motverka osund konkurrens.

Förbättrade former för uppföljning inom socialt ansvar förutsätter en klar ansvars- och resursfördelning internt inom trafikförvaltningen. Förutsättningarna för att kunna genomföra en relevant uppföljning säkerställs också genom att kraven bearbetas redan i tidiga skeden av planeringsprocessen. För att underlätta uppföljningen och få mer tyngd i kravställningen bör trafikförvaltningen ansluta sig till befintliga och framtida samarbeten.

Kunskap är en annan viktig framgångsfaktor för att dels lyfta frågans status, dels åstadkomma förbättrade arbetsrutiner. Kunskapshöjning kan ske exempelvis genom utbildningar såväl internt som för trafikförvaltningens leverantörer. Trafikförvaltningen ska föregå med gott exempel genom att arbeta för jämlikhet och goda arbetsförhållanden internt samt verka för detsamma hos samtliga leverantörer.

Genom utvecklingsplaner och riktlinjer konkretiseras trafikförvaltningens åtgärder för att uppnå målsättningar och krav avseende socialt ansvar.

3.8 Åttonde principen för hållbar utveckling

Trafikförvaltningen ska beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken för att bidra till en ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen

3.8.1 Vad avses med principen?

Begreppet jämlikhet innebär att alla människor ska ha lika rättigheter och möjligheter oavsett exempelvis etnicitet, tro, sexuell läggning, åsikt eller funktionsnedsättning. Jämställdhet utgör en delmängd av begreppet jämlikhet och handlar specifikt om jämlikhet mellan kvinnor och män.

Genom att beakta olika gruppers förutsättningar och behov i kollektivtrafiken kan trafikförvaltningen bidra till ökad jämlikhet och jämställdhet i regionen. Principen har en bred ansats och omfattar stora delar av trafikförvaltningens arbete med jämlikhet, jämställdhet, barnperspektiv, tillgänglighet, folkhälsa och trygghet.

3.8.2 Varför denna princip?

Alla verksamheter inom Stockholms läns landsting ansvarar för att länets invånare behandlas likvärdigt, att ingen diskrimineras och att de gemensamma resurserna fördelas på ett rättvist och jämställt sätt. Alla invånare ska ha samma möjlighet att få tillgång till och ta del av den vård, trafik och service som landstinget ger.

Landstingets jämlikhets- och jämställdhetsarbete utgår ifrån ett antal styrdokument och överenskommelser med andra aktörer, bland annat en regional jämställdhetsstrategi och den europeiska jämställdhetsdeklarationen. Den regionala jämställdhetsstrategin tar sin utgångspunkt i att jämställdhet kan bidra till regional utveckling och tillväxt, exempelvis genom en breddad arbetsmarknad för män och kvinnor.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger övergripande mål om en tillgänglig och sammanhållen region och att denna uppnås genom delmålet ”resor för alla”. Kollektivtrafiken ska därmed bidra till uppfyllelsen av samhällsövergripande mål om jämställdhet, jämlikhet, tillgänglighet och barns möjligheter att förflytta sig på egen hand.

3.8.3 Hur ska principen realiseras?

Grundläggande för att kunna realisera principen är ökad kunskap gällande kollektivtrafikens påverkan på olika grupper och samhällsmål i stort.

Ytterligare en förutsättning är att etablera och förankra ett systematiskt arbetssätt i trafikförvaltningens verksamhet. Ett systematiskt arbetssätt kan åstadkommas bland annat genom att upprätta kontrollpunkter och hänvisningar i trafikförvaltningens projektstyrning, exempelvis i mallar. Detta för att säkerställa att projekten redan i tidiga skeden identifierar vilka aspekter som är relevanta att belysa i det specifika sammanhanget, vilket kunskapsunderlag som behövs samt vilka konsekvenser som kan tänkas uppstå för olika grupper. Riktlinjer behöver tas fram som stöd för projekten, exempelvis rörande jämställdhet och trygghet.

Trafikförvaltningen ska verka för en jämställd och jämlik representation i arbetsgrupper, styrgrupper och i samråd.

Vidare är det viktigt att anlägga ett vardagslivsperspektiv i planeringen av kollektivtrafiken, det vill säga en helhetssyn på resan där alla byten med mera ska fungera. Ett ”hela resan”-perspektiv utgår från att resenärerna behöver kunna kombinera olika trafikslag för att ta sig från dörr till dörr samt kunna nå viktiga målpunkter på ett effektivt och enkelt sätt. Detta ska belysas i tidiga planeringsskeden såsom utredningar, åtgärdsvalsstudier och dylikt.

Region Stockholm

Diarienummer
RS 2020–0779

Strategi

Hållbarhetsstrategi

Beslutad av regionfullmäktige, den 7 december 2021

Gäller för Region Stockholm

Gäller till och med 2027

Innehållsförteckning

1. Inledning 3

2. Syfte 3

3. Tillämpning 3

4. Avgränsningar 4

5. Hållbara städer, landsbygds- och skärgårdsområden 5

5.1 Jämlika livsvillkor och jämlik tillgång till samhällsservice 5

5.2 Minskad miljö- och klimatpåverkan i Stockholms län 6

5.3 Ökad trygghet 8

5.4 Kultur och kulturarv främjas 8

6. Hållbar konsumtion och produktion 9

6.1 Minskad klimatpåverkan och resursanvändning 9

6.2 Människa och miljö skyddas från skadliga ämnen 11

6.3 Ökad biologisk mångfald och värnade ekosystemtjänster 12

6.4 Universell och hälsofrämjande utformning 13

6.5 Hållbara leveranskedjor 13

7. En organisation att lita på 14

7.1 Långsiktigt hållbar ekonomi 14

7.2 Lika rättigheter och möjligheter 15

7.3 Stärkt samverkan 16

7.4 Resilient verksamhet 16

1. Inledning

Världen står inför omfattande utmaningar i form av exempelvis klimatförändringar, utarmning av biologisk mångfald, spridning av hälso- och miljöfarliga ämnen och ökad ojämlikhet. Dessa utmaningar är relevanta för Stockholms län och påverkar bland annat folkhälsan, tryggheten samt den ekonomiska utvecklingen i länet.

Globalt har världens länder genom FN:s Agenda 2030 åtagit sig att arbeta för en hållbar och rättvis framtid.[1] Agenda 2030 integrerar och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling; den sociala, den miljömässiga och den ekonomiska. Lokala och regionala initiativ är viktiga för att Sverige som nation ska klara sitt åtagande.

Region Stockholm är en betydande aktör för utvecklingen av ett hållbart samhälle genom sitt ansvar för hälso- och sjukvård och tandvård[2], kollektivtrafik och regional utveckling samt genom att bidra till kulturlivet i länet. Region Stockholms uppdrag ska bedrivas på ett långsiktigt hållbart sätt utifrån de tre dimensionerna av hållbar utveckling. Med ansvar för framtiden ska Region Stockholm vara ett föredöme och inspirera andra till en hållbar utveckling.

2. Syfte

Hållbarhet ska genomsyra allt arbete i Region Stockholm. Hållbarhetsstrategin visar hur Region Stockholm ska arbeta för en hållbar utveckling under åren 2022–2027. Den tydliggör ambitioner och möjliggör ett sammanhållet arbete när det gäller social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet.

Genom arbete i enlighet med Hållbarhetsstrategin bidrar Region Stockholm till hållbarhetsmålen i Agenda 2030, Parisavtalet[3] , regional utvecklingsplan för Stockholm (RUFS 2050) samt regionalt trafikförsörjningsprogram för Stockholms län (trafikförsörjningsprogrammet). Hållbarhetsstrategin visar hur Region Stockholm ska bidra till en hållbar utveckling.

3. Tillämpning

Hållbarhetsstrategin gäller för Region Stockholms nämnder och bolag.

---

[1] Agenda 2030 innehåller 17 globala mål med tillhörande delmål som syftar till att avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikhet och orättvisor, främja fred och rättvisa, samt skydda planetens naturresurser och lösa klimatkrisen.

[2] Hädanefter inkluderas tandvård i begreppet ”hälso- och sjukvård” i dokumentet.

[3] Parisavtalet är ett globalt klimatavtal som världens länder enades om vid klimatkonventionens tjugoförsta partsmöte (COP21) i Paris i december 2015.

Den samlade hållbarhetsstyrningen följer Region Stockholms styrmodell Integrerad ledning och styrning (ILS) och består av Hållbarhetspolicy som fastställer Region Stockholms viljeinriktning avseende hållbarhet på lång sikt, Hållbarhetsstrategi, samt mål i budget. Policyn och strategin kompletteras av riktlinje för hållbarhet och vid behov andra styrande eller stödjande dokument. Dessa ger medarbetare, chefer och förtroendevalda stöd i att säkerställa efterlevnad av lagar och styrande dokument gällande hållbarhet. Förutom att följa gällande lagar, nationella regelverk och bindande krav ska Region Stockholm arbeta med ständiga förbättringar i hållbarhetsarbetet.

Strategin är indelad i tre huvudområden - (1) Hållbara städer, landsbygds- och skärgårdsområden, (2) Hållbar konsumtion och produktion samt (3) En organisation att lita på. De tre huvudområdena har 13 prioriteringar med tillhörande fokusområden som ska stärka Region Stockholms hållbarhetsarbete och bidra till en hållbar utveckling i länet.

Strategin ska beaktas vid budget- och verksamhetsplanering liksom vid framtagande av mål inom hållbarhetsområdet. Prioritering och finansiering av åtgärder hanteras inom ramen för Region Stockholms ordinarie processer för budget, investeringar och verksamhetsplanering. Genomförandet följs upp i Region Stockholms ordinarie process för verksamhetsuppföljning. På det sättet implementeras strategin i löpande arbete, ordinarie styrning och uppföljning av Region Stockholms verksamheter.

Region Stockholm är beroende av att upphandla stora volymer varor och tjänster. För att säkerställa att åtagandena i denna strategi uppfylls ska relevanta delar omsättas i krav vid upphandlingar och i avtal med leverantörer.

Policyn och strategin kompletterar Region Stockholms övriga styrande dokument. Ambitioner inom ett område får inte riskera grundläggande krav inom andra områden.

4. Avgränsningar

Social, miljömässig och ekonomisk hållbarhet är inbördes beroende av varandra och ingen del av det kan nås på bekostnad av en annan. I dokumentet avses med social hållbarhet mänskliga rättigheter, jämställdhet, jämlikhet, trygghet, barns rättigheter, delaktighet för personer med funktionsnedsättning, nationella minoriteter och hbtq. Miljömässig hållbarhet innefattar klimatpåverkan, naturresursanvändning, biologisk mångfald, ekosystemtjänster, miljö- och hälsoskadliga utsläpp,

giftfri miljö och buller. Ekonomisk hållbarhet avgränsas i strategin till att organisationen har en långsiktigt hållbar ekonomi för att klara uppdrag och åtaganden på kort och lång sikt, samt att ekonomiska effekter av hållbarhet identifieras och tillämpas successivt när så är relevant.
Hållbarhet omfattar fler områden än vad som tas upp i strategin. Hållbarhetsstrategin bidrar till en stärkt folkhälsa, dock behandlas Region Stockholms folkhälsoarbete i andra dokument. Ytterligare områden med bäring på hållbarhet som behandlas i andra styrande dokument är exempelvis medarbetarperspektivet, Region Stockholms interna arbetsmiljöansvar, verksamhetsskydd och antikorruption. Region Stockholm ska verka för ett samlat arbete avseende styrande dokument som berör hållbarhet för att uppnå synergier i genomförande och resultat.

5. Hållbara städer, landsbygds- och skärgårdsområden

Region Stockholm bidrar till attraktiva och livskraftiga lokalsamhällen och en klimat- och resurseffektiv region genom att ansvara för en hållbar regional utveckling, erbjuda hållbar hälso- och sjukvård och kollektivtrafik samt främja ett dynamiskt kulturliv. Inkluderande och trygga livsmiljöer för alla är viktiga förutsättningar för en hållbar utveckling i Stockholms län.

5.1 Jämlika livsvillkor och jämlik tillgång till samhällsservice

Hållbar kollektivtrafik och hälso- och sjukvård utgör en grundläggande del i en attraktiv Stockholmsregion och i en hållbar samhällsutveckling, både i urbana områden, på landsbygden och i skärgården. Fysisk närvaro, tillgänglighet och tillgång till samhällsservice gör ett lokalsamhälle livskraftigt och inkluderande samt stärker invånarnas tillit till samhället i stort.

En jämlik hälso- och sjukvård tillhandahålls på lika villkor för alla. Vårdutbud samt hälsofrämjande och förebyggande insatser säkerställs utifrån invånarnas behov där undvikbara skillnader i vård och behandling undanröjs. Kollektivtrafik möjliggör rörelsefrihet och tillgång till hela samhället för invånarna. Ett viktigt fokus i utvecklingen av kollektivtrafiken är att bidra till jämlika livsvillkor och att förbättra invånarnas förutsättningar till ett fungerande vardagsliv. Samverkan med länets kommuner och andra relevanta intressenter är grundläggande i arbetet.

5.1.1 Tillgång och tillgänglighet till hälso- och sjukvård säkras utifrån ett jämlikhetsperspektiv

Det innebär att den strategiska planeringen av vårdutbudet utgår från analyser av invånarnas behov samt tydligt integreras i den långsiktiga samhällsplaneringen för utvecklingen av länet. Jämlik tillgång och

tillgänglighet till hälso- och sjukvård såväl i digifysisk form som i geografiskt lämpliga lägen säkras. Besluts- och planeringsunderlag, såsom regionala analyser, som visar på behov och potential i dessa avseenden vidareutvecklas. Sådana underlag stärker även förutsättningarna för långsiktighet när det gäller strategiska mark- och fastighetsfrågor kopplat till hälso- och sjukvården. Utifrån analys av behov vidareutvecklas drifts-, upphandlings- och ersättningsformer för att säkra tillgång och tillgänglighet till hälso- och sjukvård i ett jämlikhetsperspektiv. Samverkan om samhällsplanering och strategiska investeringar stärks, både inom Region Stockholm och med regionala aktörer, för att öka den gemensamma samhällsnyttan. Till exempel samplaneras hälso- och sjukvård, kollektivtrafik och kommunal service i större utsträckning.

5.1.2 Kollektivtrafikens bidrag till jämlika livsvillkor i Stockholms län stärks

Det innebär att jämlikhets- och jämställdhetsperspektivet stärks vid framtagande av strategiska planer för kollektivtrafikens utveckling, vid investeringar samt planering av trafikutbud. Kollektivtrafiken ska stärka förutsättningarna för jämlika livsvillkor utifrån invånarnas behov och förutsättningar genom att erbjuda tillgänglighet till arbetsplatser, utbildning, handel, hälso- och sjukvård, fritids- och föreningsaktiviteter samt kultur och offentlig service. Besluts- och planeringsunderlag som visar på behov och potential i detta avseende vidareutvecklas. Det innefattar exempelvis analys av fördelningseffekter i kollektivtrafiksystemet ur ett helhetsperspektiv. En inriktning för detta är att ta fram underlag och metoder som möjliggör systematiska analyser och bedömningar av investeringar, åtgärdsval och satsningar utifrån jämlikhet och jämställdhet. Samverkan mellan Region Stockholms verksamheter stärks för att utveckla metoder för värdering av jämlikhet och jämställdhet i planeringsprocessen.

5.2 Minskad miljö- och klimatpåverkan i Stockholms län

Ökad andel gång, cykel och kollektivt resande är avgörande för att uppnå klimatmålen i RUFS 2050, där transportsektorn i sin nuvarande utformning innebär en stor utmaning. Därtill kan ökad andel gång, cykel och kollektivt resande ha positiva effekter på exempelvis folkhälsa, stadsutveckling och trygghet. Genom utvecklade affärsmodeller, nya mobilitetstjänster och stärkt konkurrenskraft gentemot andra motoriserade trafikslag stärks kollektivtrafikens bidrag till minskade utsläpp samt till ökad resurs- och yteffektivitet i länet. Region Stockholm bidrar ytterligare genom att möjliggöra ett hållbart resande till de egna verksamheterna.

Åtgärder som innebär hälsovinster kan också vara positiva ur ett hållbarhetsperspektiv. Genom att beakta hållbarhet vid förebyggande

hälsoinsatser och hälsofrämjande åtgärder kan det arbetet stärkas samtidigt som invånarnas miljö- och klimatpåverkan minskar.

5.2.1 Hållbart resande och kollektivtrafikens konkurrenskraft i Stockholms län stärks

Det innebär att Region Stockholm är en tydlig samordnande och drivande part för kunskapsuppbyggnad och samverkan med regionala aktörer, vilket är en förutsättning för ökad andel kollektivtrafikresande. En viktig del i detta är att Region Stockholm, utifrån sitt regionala ansvar, verkar för att styrmedel som bidrar till en resurseffektiv användning av transportinfrastrukturen utvecklas. Strategiska besluts- och planeringsunderlag som möjliggör identifiering, prioritering och genomförande av effektiva gång-, cykel- och kollektivtrafikfrämjande åtgärder i länet vidareutvecklas i samverkan med regionala aktörer. Det innefattar exempelvis fördjupad kunskap om invånarnas resvanor, behovet av persontransporter samt upplevda och faktiska barriärer och drivkrafter vid val av transportslag. Hänsyn till invånarnas behov och förutsättningar utgör en viktig aspekt vid planering av, och beslut om, åtgärder kopplat till ett hållbart resande.

Det innebär även att Region Stockholm aktivt främjar möjligheter till hållbart resande till och från Region Stockholms verksamheter och arbetsplatser för såväl personal som besökare. Cykel- och kollektivtrafikfrämjande åtgärder genomförs och tillgänglighet till laddning av elfordon ökar. Lokalisering i kollektivtrafiknära lägen främjas vid flytt av befintliga eller vid tillkommande nya verksamheter. Därtill kan behovet av resor till och mellan Region Stockholms verksamheter, samt behovet av externa resor i tjänsten, minska genom digitalisering.

5.2.2 Region Stockholm verkar för att länsplanen för regional transportinfrastruktur underlättar ett hållbart resande i Stockholms län

Det innebär att Region Stockholm vid revidering och genomförande av länsplanen[4] verkar för att investeringarna i länet ska bidra till att uppnå mål om andel gång, cykel och kollektivtrafik, i enlighet med RUFS 2050.

5.2.3 Hållbarhet beaktas vid hälsofrämjande och förebyggande åtgärder

Det innebär att hälsofrämjande åtgärder och förebyggande hälsoinsatser bör inkludera ett hållbarhetsperspektiv när så är relevant och lämpligt. Hållbarhet kan vara en stark drivkraft till förändring och kan exempelvis

[4] Länsplanen omfattar investeringar i länets vägar, medfinansiering av kollektivtrafikinvesteringar samt medfinansiering av kommunala åtgärder som rör miljö, trafiksäkerhet, cykeltrafik och gångtrafik.

bidra till ett ökat genomslag av hälsofrämjande åtgärder, som kostrådgivning och tobakspreventivt arbete. Hälsofrämjande åtgärder och förebyggande hälsoinsatser som genomförs kan på sikt även bidra till ett minskat behov av exempelvis sjukvårdsmaterial och läkemedel, vilket är positivt ur ett hållbarhetsperspektiv.

5.3 Ökad trygghet

Region Stockholm bidrar till ökad trygghet[5] i länet genom att invånarna känner sig trygga när de har kontakt med och vistas i kollektivtrafiken och i hälso- och sjukvården. Region Stockholm bidrar även till att invånarna känner sig trygga när de tar sig till och från hälso- och sjukvården och kollektivtrafiken.

5.3.1 Trygghetsskapande åtgärder inkluderas vid planering, utformning och utveckling av miljöer och tjänster

Det innebär att tryggheten ökar genom tydlig och tillgänglig kommunikation samt lämplig planering, utformning och god förvaltning av fysiska miljöer som Region Stockholm förfogar över. Detta gäller vid nybyggnation samt vid underhåll och ombyggnation av befintliga miljöer. Förebyggande arbete mot brott och ordningsstörningar samt utveckling av tjänster som stärker trygghet prioriteras. Invånare informeras om vart de kan vända sig om de känner sig otrygga i Region Stockholms verksamheter. Samverkan förbättras både internt inom Region Stockholm och externt med andra aktörer i syfte att stärka tryggheten i länet.

5.4 Kultur och kulturarv främjas

Genom stöd till kultur och föreningsliv bidrar Region Stockholm till att skapa möjligheter till samhörighet, möten, upplevelser, kreativitet och reflektion. Främjande och riktade insatser bidrar till att göra tillgången till och deltagandet i kulturlivet mer jämlikt fördelat i länet. Region Stockholm har som offentlig aktör i uppdrag, enligt lagen om nationella minoriteter och minoritetsspråk[6], att främja de nationella minoriteternas[7] möjligheter till bevarande av språk och kulturer.

---

[5] Med trygghet avses individens upplevelse av sin egen och andras säkerhet.

[6] Lag (2009:724) om nationella minoriteter och minoritetsspråk

[7] De nationella minoriteterna i Sverige är sverigefinnar, tornedalingar, judar, romer och samer. Minoritetsspråken är finska, meänkieli, jiddisch, romani chib och samiska.

5.4.1 Kunskap utvecklas om hur kultur och kulturmiljöer kan användas som en resurs i hållbarhetsarbetet

Det innebär att Kompetenscentrum kultur och hälsa och Stockholms länsmuseum bidrar till ökad kunskap i Region Stockholms verksamheter om hur kultur, kulturarv och kulturmiljöer kan användas som en resurs i hållbarhetsarbetet.

5.4.2 Insatser genomförs för att öka tillgängligheten till och deltagandet i kulturlivet

Det innebär att konst och kultur görs tillgänglig för så många som möjligt. Region Stockholms läns kulturfunktioner genomför främjande och riktade insatser för att göra tillgången till, och deltagandet i, kulturlivet mer jämlikt fördelat i länet. Barn och unga är en prioriterad målgrupp.

5.4.3 Kultur och kulturarv bevaras

Det innebär att kulturarv och kulturmiljöer[8] beaktas när stadsmiljöer förtätas eller infrastrukturen byggs ut, samt vid förvaltning av byggnader och miljöer med kulturhistoriska värden. Detta i enlighet med inriktningen i Kulturstrategi för Stockholmsregionen.

I planeringen tas även hänsyn till landsbygden, som utgör en stor del av kulturarvet genom kulturlandskapens jordbruksmark och den traditionella placeringen av bebyggelse och infrastruktur utanför odlingsbar mark.

De nationella minoriteternas möjligheter till bevarande av språk och kulturer främjas.

6. Hållbar konsumtion och produktion

Region Stockholm bidrar till en hållbar konsumtion och produktion genom att integrera hållbarhetsperspektivet i investeringsprocessen, inköpsprocessen samt vid utförande, drift och underhåll i verksamheten. En långsiktigt minskad resursanvändning är en nödvändighet, och ett viktigt bidrag till en hållbar ekonomi. Region Stockholms utbud av tjänster till invånarna utvecklas och utförs med hänsyn till människors hälsa och rättigheter samt miljö och klimat. Samma hänsyn tas vid inköp av varor och tjänster för att minska negativ påverkan på människor och miljö i leveranskedjorna.

[8] Kulturarv är alla materiella och immateriella uttryck för mänsklig påverkan, till exempel lämningar, föremål, miljöer, verksamheter eller traditioner. Kulturmiljö är hela den av människan påverkade miljön och kan omfatta en enskild anläggning. en bygd eller region.

6.1 Minskad klimatpåverkan och resursanvändning

Region Stockholms klimatpåverkan behöver fortsatt minska, med särskilt fokus på de konsumtionsbaserade utsläppen, i enlighet med Parisavtalets intentioner. Region Stockholm verkar även för en långsiktigt hållbar resursanvändning, vilket också innebär en minskad klimatpåverkan. En övergång från linjära till cirkulära materialflöden är en förutsättning för detta, där produkter och material återanvänds och återvinns i flera led.

6.1.1 Klimatpåverkan från Region Stockholms verksamheter minskar

Det innebär att Region Stockholm kontinuerligt kartlägger betydande växthusgasutsläpp, inklusive den konsumtionsbaserade klimatpåverkan, som underlag för prioritering och genomförande av åtgärder för fortsatt minskad klimatpåverkan.

Region Stockholm fortsätter övergången till förnybara drivmedel och ökar andelen elektrifierade transporter, där energislag och drivmedel med låg total klimatpåverkan ur ett livscykelperspektiv premieras.

Vidare fokuserar Region Stockholm på ett systematiskt energieffektiviseringsarbete och på att utveckla möjligheterna till minskat effektuttag vid tillfällen med hög belastning på elnätet, utan att riskera driftsstörningar i regionens verksamheter. Klimatnytta värderas ur ett helhetsperspektiv, och kopplingar mellan åtgärdsförslag och långsiktig ekonomisk hållbarhet tydliggörs.

Region Stockholms konsumtionsbaserade klimatpåverkan minskar genom att metoder vidareutvecklas för att begränsa klimatpåverkan från bygg- och anläggningsinvesteringar inom kollektivtrafik och hälso- och sjukvård. Metoder utvecklas också för att reducera den konsumtionsbaserade klimatpåverkan från vårdprocesser. Exempel på klimatreducerande åtgärder är resursoptimering, ökad cirkularitet och användning av flergångsprodukter- och material samt övergång till förnybara material.

6.1.2 Resursförbrukning och miljöpåverkan från vårdprocesser minskar ur ett livscykelperspektiv

Det innebär att metoder utvecklas i hälso- och sjukvårdsverksamheter samt i inköpsprocessen för att identifiera och åtgärda resursineffektivitet och svinn. Exempel på åtgärder är övergång från engångs- till flergångsprodukter och utbyten till mindre miljöbelastande engångsprodukter. Hållbara patientmåltider med tydligt fokus på patientens hälsa främjas, samtidigt som matsvinnet minimeras.

Region Stockholm etablerar forum och utarbetar metoder för hur mer cirkulära materialflöden och minskad miljöpåverkan kan uppnås i

vårdprocesser med hög resursförbrukning. I detta ingår att föra dialog och samverka med patienter, profession, akademi och leverantörer för att öka kunskap, främja innovation och integrera resurseffektivitet vid utveckling av vårdprocesser samt medicinteknisk utrustning och förbrukningsmaterial.

6.1.3 Delning av resurser och materialåtervinning ökar

Det innebär att Region Stockholm vidareutvecklar strukturer för att främja återanvändning och delning av material och redan inköpta resurser, både inom och mellan verksamheter och projekt samt med externa aktörer. Det innefattar att etablera effektiva processer, logistiska lösningar och avtalsformer för att material och resurser ska kunna återanvändas cirkulärt. Viktiga områden är IT- och kommunikationsutrustning, medicinteknisk utrustning, bygg- och anläggningsmaterial, berg- och jordmassor, kontorsmöbler, textil och fordon. Hinder som försvårar återanvändning utreds och följs upp[9]. Region Stockholm verkar även för ökad högkvalitativ återvinning av material som inte kan återanvändas, med fokus på plast-, textil-, metall- och bygg- och anläggningsavfall.

Cirkulär design samt innovationer och affärsmodeller för ökad cirkularitet främjas, i samverkan med aktörer i hela värdekedjan.

6.2 Människa och miljö skyddas från skadliga ämnen

Region Stockholm främjar en giftfri miljö och en långsiktigt hållbar cirkulär ekonomi genom minskade miljö- och hälsoskadliga utsläpp och utfasning av skadliga ämnen.

6.2.1 Giftfria miljöer främjas och utsläpp av miljö- och hälsofarliga ämnen samt bullerpåverkan minskar

Det innebär att Region Stockholm fortsätter att utveckla arbetet med att minska miljö- och hälsoskadliga utsläpp och främja giftfria miljöer vid inköp och investeringar samt vid drift och underhåll. Utfasningsarbetet fortgår och förstärks med särskilt fokus på skadliga kemikalier i varor, hormonstörande och antimikrobiella ämnen samt samverkanseffekter mellan ämnen. Ett riskbaserat arbetssätt införs, med fokus på prioriterade produktgrupper och känsliga grupper av patienter och användare.

I bygg- och anläggningsprojekt bedrivs ett systematiskt arbete med bedömning och utfasning av miljö- och hälsofarliga ämnen, samt med dokumentation av inbyggda material och produkter i byggnader och

[9] Exempelvis juridiska förutsättningar för att sälja eller skänka överskott, behov av mellanlagring, ekonomiska incitament, branschgemensamma system och hantering av tekniska kvalitetskrav.

anläggningar vid ny- och ombyggnation. Arbetet med att minska bullerpåverkan och utsläpp av luftföroreningar från kollektivtrafiken fortgår.

6.2.2 Läkemedels miljöpåverkan hanteras i ett helhetsperspektiv med fokus på minskade utsläpp och minskad antibiotikaresistens

Det innebär att Region Stockholm arbetar för att minska läkemedels miljöpåverkan vid tillverkning, användning och kassation. Utsläppen av läkemedel minskar, med särskilt fokus på antibiotika.

Genom ett strategiskt upphandlingsarbete bidrar Region Stockholm till att minska utsläppen av läkemedel vid tillverkning. Minskad miljöpåverkan från utsläpp vid användning främjas genom åtgärder som ökar möjligheter att beakta miljöhänsyn vid val av läkemedel. Arbete för korrekt förskrivning och användning av läkemedel främjar dessutom alla perspektiv inom hållbarhet. Arbetssätt som motverkar onödig kassation av läkemedel bevaras och stärks.

6.3 Ökad biologisk mångfald och värnade ekosystemtjänster

Den biologiska mångfalden ökar och ekosystemtjänster värnas vid Region Stockholms mark och byggnader genom utformning så att den lokala såväl som regionala grönstrukturen stärks. Vid inköp av utvalda produktgrupper värnas den biologiska mångfalden i produktionsledet.

6.3.1 Biologisk mångfald och ekosystemtjänster bevaras och stärks

Det innebär att utifrån de lokala förutsättningarna utveckla grönstrukturen för att bevara och stärka biologisk mångfald och ekosystemtjänster vid Region Stockholms byggnader, anläggningar och mark. Exploatering som påverkar den biologiska mångfalden och ekosystemtjänster negativt vid Region Stockholms fysiska investeringar kompenseras i anslutning till denna med motsvarande eller komplementära ekosystemtjänster. Ekosystemtjänster och biologisk mångfald utvecklas och stärks även vid byggnader och anläggningar på redan exploaterad mark.

Det innebär även att Region Stockholm arbetar strategiskt med att minska resursförbrukning samt utveckla kravställning och uppföljning för att begränsa risken för utarmning av biologisk mångfald vid produktion av varor och tjänster, med fokus på livsmedel, textilier, samt bränslen och produkter från skogsråvara.

6.4 Universell och hälsofrämjande utformning

Region Stockholm ska bidra till ökad inkludering i samhället genom universell utformning[10] av produkter, tjänster och miljöer. Cirka trettio procent av Sveriges befolkning beräknas ha minst en funktionsnedsättning, vilket gör behovet av lösningar som passar så många som möjligt stort. Vid utformning av miljöer vid såväl vårdverksamheter som inom kollektivtrafik främjas aspekter som ökar välbefinnande, minskar stress och främjar trygghet.

6.4.1 Principen om universell utformning tillämpas

Det innebär att utöver att lagar och riktlinjer följs, tillämpas principen om universell utformning i så stor utsträckning som möjligt vid inköp och framtagande av nya produkter, tjänster, och miljöer. Det kan till exempel omfatta att säkerställa att information, digitala lösningar, fastigheter och miljöer är universellt utformade utan behov av anpassade särlösningar.

Befintliga produkter, tjänster och miljöer anpassas stegvis så att de kan användas av så många som möjligt. Kunskapshöjande åtgärder genomförs i syfte att öka förståelsen för samt introducera och tillämpa universell utformning.

6.4.2 Hälsofrämjande miljöer som syftar till välbefinnande och återhämtning främjas

Det innebär att vid utformning av miljöer inomhus och utomhus, vid drift och förvaltning samt vid ny- och ombyggnation, främjas aspekter som bidrar till en hälsofrämjande miljö. Det kan exempelvis omfatta att minimera negativ ljudpåverkan, stärka trygghet, skapa rogivande miljöer samt främja rörelse. Där så är relevant inkluderas åtgärder som gynnar en ökad biologisk mångfald, exempelvis vid val av växtlighet. Konstens hälsofrämjande aspekter beaktas vid såväl arkitektonisk utformning som vid konstnärlig gestaltning. Vid utformning av vårdmiljöer beaktas därtill särskilt aspekter som främjar patienters återhämtning och läkande.[11]

6.5 Hållbara leveranskedjor

Region Stockholm verkar för att varor och tjänster produceras med respekt för mänskliga rättigheter, arbetares rättigheter, anti-korruption och en minimering av miljö- och hälsoskadliga utsläpp. Genom ett stärkt arbete med att främja hållbara leveranskedjor i inköpsprocessen bidrar Region

[10] Att arbeta med principen om universell utformning innebär att skapa lösningar som fungerar för så många som möjligt från början.

[11] Läkande vårdmiljöer syftar till en utformning specifikt designad till stöd för patienter, närstående och personal i olika omvårdnadssituationer och vårdsammanhang. Från Den goda vårdavdelningen 2019, Program för teknisk standard (PTS), s. 68.

Stockholm till en hållbar utveckling globalt och en ökad samhällsnytta lokalt.

6.5.1 Systematiska och harmoniserade arbetssätt tillämpas i inköpsprocessen för att uppnå hållbara leveranskedjor

Det innebär att arbetet med identifiering av riskområden, kravställning och uppföljning vidareutvecklas med utgångspunkt i Region Stockholms uppförandekod för leverantörer, betydande miljöaspekter samt lagkrav. Prioriteringar för att säkerställa hållbara leveranskedjor tydliggörs i Region Stockholms kategoristyrda inköpsarbete. Antalet uppföljningar som är baserade på risker i leveranskedjan ökar. Åtgärder vidtas för att säkerställa att sociala aspekter såsom arbetsmiljö, tillgänglighet, möjlighet till sysselsättning för särskilt utsatta grupper, och rättvis handel beaktas i inköpsprocessen. Samverkansformer mellan inköpsorganisationer och mellan beställare stärks för att öka kunskapsöverföring och erfarenhetsutbyte, höja effektivitet och säkerställa regelefterlevnad.

7. En organisation att lita på

Region Stockholms nämnder och bolag bidrar till en hållbar utveckling genom att integrera hållbarhetsperspektiv i all verksamhet. Varje generation ska bära sina egna kostnader och skattemedlen ska förvaltas så att nuvarande verksamhet inte sker på framtida generationers bekostnad. Verksamheterna ska vara resilienta, minimera sin miljöpåverkan och säkerställa att servicen är anpassad så att den motsvarar olika människors behov och förutsättningar. Invånarna i Stockholms län ska kunna lita på att Region Stockholm bedriver sina uppdrag på ett socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart sätt.

7.1 Långsiktigt hållbar ekonomi

Ekonomi i balans är en förutsättning för att Region Stockholm ska kunna bedriva sin verksamhet med god kvalitet utan att skjuta kostnader på kommande generationer. Det innebär att alla beslut som tas är finansierade och att långsiktiga ekonomiska effekter är beaktade. Ett systematiskt hållbarhetsarbete leder till reducerad risk för miljö och människor samt optimerar användningen av resurser, vilket bidrar till en långsiktigt hållbar ekonomi.

7.1.1 Hållbarhetsperspektiv integreras i styrande processer och i avtal

Det innebär att analyser eller konsekvensbedömningar avseende social hållbarhet, miljö och ekonomi tillämpas i relevanta beslut, styrande dokument, projekt, investeringar, inköp samt i avtal. Hållbarhet behöver

integreras tidigt i processer för att minimera risken för kostsamma insatser i efterhand.

Rutiner utvecklas så att det inför beslut som berör barn och unga genomförs bedömningar utifrån principen om barnets bästa samt fördjupade barnkonsekvensanalyser när så är relevant.

7.1.2 Ekonomiska effekter av hållbarhet identifieras och används i beslutsunderlag

Det innebär att långsiktiga ekonomiska effekter av hållbarhet identifieras när så är relevant och kan användas som beslutsunderlag. Metoder för att beräkna ekonomiska effekter för utvalda insatser kartläggs eller utvecklas. För vissa utvalda projekt byggs effektmodeller som visar på ekonomiska nettoeffekter av projekten på kort och lång sikt.

7.2 Lika rättigheter och möjligheter

Invånarna ska kunna ta del av Region Stockholms tjänster med lika rättigheter och möjligheter. För att så många som möjligt ska kunna använda sig av de tjänster som erbjuds behöver det finnas olika sätt för invånarna att kommunicera med verksamheterna och ta del av information. Kunskapen och insikten om risken för diskriminering ska hållas ständigt aktuell hos medarbetare och i verksamheten.

7.2.1 Kartläggningar, analyser och kunskapshöjande insatser genomförs för att upptäcka och åtgärda eventuell diskriminering

Det innebär att verksamheterna arbetar systematiskt och långsiktigt mot alla former av diskriminering. Diskrimineringsgrunderna enligt svensk lag är: kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, funktionsnedsättning, sexuell läggning samt ålder.

Inom respektive verksamhet används beprövade metoder för att identifiera eventuella omotiverade skillnader i bemötande och skillnader i invånarnas möjligheter att ta del av de tjänster som erbjuds. Kartläggningar och analyser görs för att identifiera, prioritera och genomföra åtgärder i syfte att upptäcka och åtgärda diskriminering. Statistik analyseras könsuppdelat och helst i kombination med andra diskrimineringsgrunder när så är möjligt.

Kompetenshöjande insatser genomförs där medarbetare som arbetar i eller för Region Stockholm får kunskap om risken för både medveten och omedveten diskriminering och hur detta kan undvikas.

7.3 Stärkt samverkan

Genom intern och extern samverkan kan Region Stockholm medverka till att kunskap utbyts och utvecklas liksom till gemensamma lösningar på utmaningar i hållbarhetsarbetet.

7.3.1 Samverkan med intressenter utvecklas

Det innebär att Region Stockholm fördjupar och utvecklar samverkan med länets kommuner, kommunalförbund, andra regioner, statliga myndigheter, akademi, näringsliv och civilsamhället för att gemensamt bidra till en hållbar utveckling.

Intern samverkan över verksamhetsgränserna stärks för att nå uppsatta mål och ambitioner inom hållbarhet.

Samverkan med invånare och intresseorganisationer utvecklas för att tillvarata synpunkter och sakkunskap. Nya och befintliga samverkansprocesser utvecklas så att så många som möjligt kan ta del av information och medverka i samverkan. Särskild hänsyn tas till grupper som kan ha svårt att framföra sina synpunkter med anledning av exempelvis språkhinder eller funktionsnedsättning. En modell för Region Stockholm utvecklas för att säkerställa att barn och unga kommer till tals och har möjlighet att uttrycka sina åsikter vid beslut som påverkar dem. Samverkansmodellen mellan Region Stockholm och de intresseorganisationer som företräder personer med funktionsnedsättning och pensionärer uppdateras och en modell för samverkan mellan Region Stockholm och de nationella minoriteterna tas fram.

7.4 Resilient verksamhet

Region Stockholm stärker förmågan att förebygga, motstå och hantera krissituationer genom att integrera effekter av ett förändrat klimat i risk- och sårbarhetsanalyser samt sociala konsekvenser i kontinuitetsplanering och systematiskt beredskapsarbete. På så sätt värnar Region Stockholm befolkningens liv och hälsa, samhällets funktionalitet och förmågan att upprätthålla grundläggande värden.

7.4.1 Region Stockholms verksamheter anpassas för att säkerställa drift vid effekter av ett förändrat klimat

Det innebär att verksamheterna identifierar risker för störning till följd av ett förändrat klimat genom sina risk- och sårbarhetsanalyser. Störningar kan utgöras av ökad frekvens och intensitet av extrema väderhändelser, exempelvis skyfall och värmeböljor. Störningar kan även utgöras av mer långsiktiga effekter, som ett förändrat sjukdomspanorama eller förändrad luft- och markfuktighet.

Genom att inkludera risker till följd av ett förändrat klimat i verksamheternas risk- och sårbarhetsanalyser identifieras relevanta klimatrisker. Därefter kan åtgärder som minskar risk för driftsstörningar identifieras, prioriteras och genomföras. Risk- och sårbarhetsanalyser för störning till följd av ett förändrat klimat omfattar befintliga tillgångar, förvaltning samt drift, men även ny- och reinvestering.

7.4.2 I beredskapsplaner och vid extraordinära händelser beaktas sociala konsekvenser och hänsyn tas till sårbara grupper

Det innebär att sociala konsekvenser integreras på ett systematiskt sätt i det förebyggande beredskapsarbetet samt vid upprättande av krisledningsfunktioner vid övergripande samhälleliga störningar. Med ett sådant arbetssätt identifieras sårbara grupper och deras behov, och eventuella negativa konsekvenser för dessa kan förebyggas och minska vid extraordinära händelser.